

**UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE
INSTITUTO DE CIÊNCIAS DA SOCIEDADE E DESENVOLVIMENTO REGIONAL
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA
Bacharelado em Geografia**

PRISCILA FREITAS DA SILVA

**TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO E DESIGUALDADE DE ACESSO
À CIDADE NO DISTRITO DE MORRO DO COCO, CAMPOS DOS
GOYTACAZES-RJ**

**CAMPOS DOS GOYTACAZES-RJ
MARÇO/2022**

PRISCILA FREITAS DA SILVA

**TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO E DESIGUALDADE DE ACESSO
À CIDADE NO DISTRITO DE MORRO DO COCO, CAMPOS DOS
GOYTACAZES-RJ**

Trabalho de Conclusão de curso apresentado ao Curso de Bacharelado em Geografia do Instituto de Ciências da Sociedade e Desenvolvimento Regional da Universidade Federal Fluminense, como parte das exigências para obtenção do título de Bacharel em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Leandro Bruno Santos

CAMPOS DOS GOYTACAZES- RJ

MARÇO/2022

Ficha catalográfica automática - SDC/BIF
Gerada com informações fornecidas pelo autor

S586t Silva, Priscila Freitas da
Transporte público coletivo e desigualdade de acesso à
cidade no Distrito de Morro do Coco, Campos dos Goytacazes-RJ
/ Priscila Freitas da Silva; Leandro Bruno Santos,
orientador. Campos dos Goytacazes, 2022.
83 f.

Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em
Geografia)-Universidade Federal Fluminense, Instituto
de Ciências da Sociedade e Desenvolvimento Regional,
Campos dos Goytacazes, 2022.

1. Transporte Público. 2. Mobilidade. 3. Acessibilidade. 4.
Campos dos Goytacazes. 5. Produção intelectual. I. Santos,
Leandro Bruno, orientador. II. Universidade Federal
Fluminense. Instituto de Ciências da Sociedade e
Desenvolvimento Regional. III. Título.

CDD -

PRISCILA FREITAS DA SILVA

**TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO E DESIGUALDADE DE ACESSO
À CIDADE NO DISTRITO DE MORRO DO COCO, CAMPOS DOS
GOYTACAZES-RJ**

Trabalho de Conclusão de curso apresentado ao Curso de Bacharelado em Geografia do Instituto de Ciências da Sociedade e Desenvolvimento Regional da Universidade Federal Fluminense, como parte das exigências para obtenção do título de Bacharel em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Leandro Bruno Santos

Banca Examinadora

Prof. Dr. Leandro Bruno Santos (Orientador) – UFF

Prof. Dra. Vanuza da Silva Pereira Ney (Avaliador Interno) - UFF

Prof. Me Glauca de Oliveira Claudio (Avaliador Interno) – PPG/UFF

CAMPOS DOS GOYTACAZES- RJ

MARÇO/2022

AGRADECIMENTOS

Quero agradecer, primeiramente, a Deus por me guiar, por me auxiliar em momentos que imaginei que não conseguiria.

Quero agradecer imensamente a minha família, especialmente a minha querida irmã, Mirian de Freitas, por sempre me incentivar, obrigada por ser meu maior exemplo de superação.

Muito obrigada também ao meu querido orientador, Professor Leandro Bruno Santos, que de alguma forma fazia tudo parecer tranquilo, agradeço por acreditar na realização desta pesquisa, sempre se pondo como um profissional sério, dedicado e entregue ao que faz.

Sinceros agradecimentos aos meus colegas que estiveram presentes diretamente em minha trajetória acadêmica, Guilherme e Larissa, agradeço pelos momentos de conversas construtivas, pelo auxílio do Guilherme em campo.

Também a todos os professores do curso de Geografia, que de alguma maneira fazem parte da concretização desta pesquisa.

Meus sinceros agradecimentos especialmente a professora Érika Vanessa, sem a sua disciplina de Formação Territorial Brasileira não seria tão prazeroso discorrer sobre.

Agradecimentos também a Marcela, foi muito importante na aplicação dos questionários em campo.

Agradeço às colegas de curso, Laura Azevedo e Luciana Oliveira, quando precisei de ajuda foram solícitas e sensíveis, gratidão.

Muito obrigada a todos que aceitaram participar dos questionários aplicados no distrito de Morro do Coco.

Por fim, agradeço novamente a Deus, por ter conseguido finalizar, sei que de algum lugar meu querido irmão, João Paulo, está orgulhoso, amo você.

RESUMO

A Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) determina que os municípios brasileiros com mais de vinte mil habitantes ou pertencentes a regiões metropolitanas devem apresentar e implantar planos de mobilidade urbana. A mobilidade diz respeito ao acesso econômico e espacial e à qualidade da oferta de infraestruturas de transportes, estando ligada à capacidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano. A acessibilidade não só conduz o deslocamento, mas também é responsável pela maneira como ele ocorre. Nesta pesquisa, nosso objetivo é analisar a mobilidade e acessibilidade urbanas de cidadãos residentes no distrito de Morro do Coco, no extremo norte de Campos dos Goytacazes-RJ, nas suas interações de consumo, mercado de trabalho e acesso a serviços públicos de saúde e educação. Os procedimentos metodológicos incluem levantamento bibliográfico, levantamento de informações e dados secundários (SIDRA/IBGE), análise do Plano de Mobilidade Urbana, realização e aplicação de questionários com os usuários do transporte público coletivo. Como resultado final desta pesquisa, é possível pontuar a fragmentação no espaço urbano de Campos dos Goytacazes, a centralidade da rede de transportes em pontos definidos (rodoviária Roberta Silveira e Avenida 28 de Março), a frágil articulação entre os processos de mobilidade e a acessibilidade na oferta do transporte para os distritos do extremo norte.

Palavras-chave: Transporte público, mobilidade urbana, acessibilidade, plano de mobilidade urbana, desigualdade de acesso à cidade, Campos dos Goytacazes.

ABSTRACT

The National Urban Mobility Policy (PNMU) determines that Brazilian municipalities with more than twenty thousand inhabitants or belonging to metropolitan regions must present and implement urban mobility plans. Mobility concerns economic and spatial access and the quality of transport infrastructure provision, being linked to the capacity of displacement of people and goods in urban space. Accessibility not only leads to displacement, but is also responsible for the way it occurs. In this research, our objective is to analyze the urban mobility and accessibility of city dwellers in the district of Morro do Coco, in the extreme north of Campos dos Goytacazes-RJ, in their interactions of consumption, labor market and access to public health and education services. The methodological procedures include bibliographic survey, information collection and secondary data (SIDRA/IBGE), analysis of the Urban Mobility Plan, execution and application of questionnaires with public transport users. As a final result of this research, it is possible to point out the fragmentation in the urban space of Campos dos Goytacazes, the centrality of the transport network in defined points (road Roberta Silveira and Avenida 28 de Março), the fragile articulation between the mobility processes and the accessibility in the offer of transport to the districts of the extreme north.

Keywords: Public transport, urban mobility, accessibility, urban mobility plan, inequality of access to the city, Campos dos Goytacazes.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Carroças cheias de cana sendo puxadas por bois para a Usina São José, Campos dos Goytacazes, RJ, em 1958	36
Figura 2 - Corte de cana e seu transporte para a fazenda São José, próximo a Conselheiro Josino, Campos (RJ), em 1958	40
Figura 3 - Localização dos distritos do município de Campos dos Goytacazes.....	41
Figura 4 - Plantio de cana de açúcar, Morros de Itaoca e da Serrinha, Campos dos Goytacazes - RJ.....	42
Figura 5 - Bondes elétricos na Rua 7 de Setembro, Campos dos Goytacazes, RJ	47
Figura 6 - Sistema de Trólebus na Praça São Salvador - Campos dos Goytacazes, RJ - 1967	48
Figura 7 - Trabalhadores que atuam no transporte das vans em manifestação, Campos dos Goytacazes, RJ, 2019.....	54
Figura 8 - Renda da população usuária do transporte público coletivo - Morro do Coco	59
Figura 9 - Acesso a atividade de comércio e serviços no distrito de Morro do Coco	60
Figura 10 - Acesso aos serviços e atividades em Morro do Coco por moradores de localidades do entorno	63
Figura 11 - Acesso aos serviços e atividades na área central de Campos	64
Figura 12 - Frequência do deslocamento para cidade de Campos dos Goytacazes	65
Figura 13 - Meios de transportes mais utilizados por moradores de Morro do Coco para acesso a comércio e serviços na cidade de Campos dos Goytacazes	68
Figura 14 - Opinião dos usuários das vans sobre os horários disponibilizados durante a semana	69
Figura 15 - Opinião dos usuários em relação aos valores das passagens que são cobradas pelas empresas de ônibus Brasil e 1001	72
Figura 16 - Opinião dos usuários em relação à atuação dos modelos de transportes que atuam no distrito de Morro do Coco	72

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 - Localização dos distritos do extremo norte de Campos dos Goytacazes	57
Mapa 2 - Serviços e comércios dentro do distrito de Morro do Coco - Campos dos Goytacazes - RJ	61
Mapa 3 - Fluxo regular e linhas do transporte por ônibus e vans no distrito de Morro do Coco	73

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Opinião dos usuários em relação às melhorias no sistema de transporte com atuação no distrito 72

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - População residente, por sexo e situação do domicílio

43

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

EMUT – Empresa Municipal de Transportes
FDC - Faculdade de Direito de Campos
FMC - Faculdade de Medicina de Campos
IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IFF - Instituto Federal Fluminense
IMTT - Instituto Municipal de Trânsito e Transportes
ISECENSA - Institutos Superiores de Ensino do Censa
ISEPAM - Instituto Superior de Educação Professor Aldo Muylaert - ISEPAM/FAETEC
MPRJ - Ministério Público do Rio de Janeiro
PMCG – Prefeitura Municipal de Campos dos Goytacazes
PNMU - Política Nacional de Mobilidade Urbana
SENAC - Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial
SENAI - Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial
SENAT - Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte
SIDRA- Sistema IBGE de Recuperação Automática
SUS - Sistema Único de Saúde
UCAM - Universidade Candido Mendes
UENF - Universidade Estadual do Norte Fluminense Darcy Ribeiro
UFF - Universidade Federal Fluminense

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	14
CAPÍTULO 1 - O PROCESSO DE URBANIZAÇÃO NO CONTEXTO BRASILEIRO	18
1.1 Espaço urbano, mobilidade e acessibilidade.	21
CAPÍTULO 2 - A FORMAÇÃO TERRITORIAL DE CAMPOS DOS GOYTACAZES E SUAS IMPLICAÇÕES NA ORGANIZAÇÃO ESPACIAL.....	31
2.1 Transporte público coletivo em Campos dos Goytacazes.....	46
CAPÍTULO 3 - O ACESSO À CIDADE DOS MORADORES DO DISTRITO DE MORRO DO COCO - CAMPOS DOS GOYTACAZES/RJ	57
3.1 Caracterização do 12º distrito - Morro do Coco	57
3.2 O acesso à cidade dos moradores de Morro do Coco	58
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	75
REFERÊNCIAS	77

INTRODUÇÃO

A Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) foi uma medida criada pelo Governo Federal através da Lei 12.587 no ano de 2012. Esta medida, segundo o art. 1 da lei, é um instrumento de política de desenvolvimento urbano, objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

O art. 5 da lei trata os fundamentos principais da PNMU: (i) A acessibilidade como um direito de todos; (ii) Desenvolvimento sustentável das cidades (questões socioeconômicas e ambientais); (iii) Estabelecimento de serviços de transporte que tenham êxito e efetividade, equidade de acesso ao transporte público coletivo; (iv) Modelo de política que favoreça o desenvolvimento da cidade; (v) Evidência e participação da sociedade na elaboração, fiscalização e análise dos serviços de transportes e da política de mobilidade urbana; (vi) Garantia da segurança nos deslocamentos das pessoas; (vii) Correta distribuição dos benefícios e ônus provindos dos diferentes modos de uso do transporte urbano; (viii) Oportunidades iguais uso do espaço público de circulação; (ix) A circulação urbana do transporte de forma eficiente e eficaz.

O art. 6 dispõe as importantes diretrizes da PNMU, como: (i) integração com demais políticas de desenvolvimento urbano e de políticas setoriais que promovam a habitação, o saneamento básico, o planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos; (ii) Transporte não motorizado e serviços de transporte público coletivo possui prioridade sobre os motorizados e o transporte individual motorizado; (iii) III - integração entre os modos e serviços de transporte urbano; (iv) Redução dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade; (v) incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico por meio do uso de energias renováveis e menos poluentes; (vi) Prioridade em projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado, entre outros (PLANALTO, 2012).

A PNMU possui estreita relação com o Estatuto das Cidades (Lei 10.257/2001), que foi instituído com a finalidade de estabelecer normas de ordem pública e interesse social, como discorre o parágrafo único do art.1 publicado no site do Planalto (2001): “Para todos os efeitos, esta Lei, denominada Estatuto da Cidade, estabelece normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem-estar dos cidadãos, bem como do equilíbrio ambiental”. Este afirma a obrigatoriedade de as cidades com mais de 500 mil habitantes elaborarem um plano de transporte urbano integrado, que seja

coaduno com o seu plano diretor ou nele seja anexado. A PNMU exige que os municípios com população acima de 20 mil habitantes elaborem planos de mobilidade urbana, com o objetivo de ofertar o transporte coletivo de acordo com o crescimento acelerado das cidades, priorizando ainda os modos de transporte não motorizados e os serviços de transporte público coletivo.

No município de Campos dos Goytacazes, há uma concentração dos bens, serviços e oportunidades na área central, logo a presença do transporte para permitir esse deslocamento é crucial. O deslocamento no município é efetuado por empresas privadas de ônibus, transportes alternativos (vans e micro-ônibus) e pelos carros de aplicativos, a atuação deste último ocorre com centralidade no espaço urbano da cidade. A concentração dos serviços na área central faz com que as decisões de organização e distribuição da rede de transporte em Campos seja coordenada de acordo com os interesses do Estado e dos empresários, pois eles atuam de forma simultânea e conjunta para organizar esse espaço segundo suas intencionalidades (BALTHAZAR, 2017).

O nosso objetivo é analisar o acesso à cidade a partir do 12º distrito - Morro do Coco, situado no extremo norte do município de Campos dos Goytacazes, tendo como recorte a acessibilidade e a mobilidade dos moradores com relação ao transporte público coletivo. O referido trabalho foi elaborado a partir da discussão do acesso à cidade por parte dos moradores do referido distrito, buscando entender e debater as diversas dinâmicas econômicas que influenciaram para a formação territorial em localidades afastadas do distrito sede. No extremo norte do município, há situados diversos distritos, como: Morro do Coco; Vila Nova; Santo Eduardo; Santa Maria. Os distritos possuem distância em torno de 30 a 70 km do distrito-sede e, no Censo de 2010, possuíam 19.809 habitantes, sendo assim é necessário a realização de uma mobilidade pensando na qualidade e oferta do deslocamento para todos.

Neste estudo, buscamos compreender a acessibilidade e mobilidade dos moradores do distrito de Morro do coco nas suas práticas espaciais de consumo, mercado de trabalho e acesso a serviços públicos (saúde e educação), considerando os meios de transporte que utilizam para o deslocamento. Esperamos aportar contribuições para pensar como a mobilidade e acessibilidade se manifestam numa cidade média, que representa um objeto complexo e diferenciado (CORRÊA, 2007), considerando as especificidades dos distritos no processo de formação territorial de Campos dos Goytacazes.

Os objetivos específicos deste trabalho são: 1) identificar em quais áreas da cidade os moradores do distrito de Morro do Coco trabalham e realizam acesso de bens e serviços e quais meios de transporte utilizam; 2) analisar a estruturação do transporte público coletivo de Campos dos Goytacazes e o atendimento do distrito de Morro do Coco; 3) analisar o Plano

Municipal de Mobilidade Urbana com relação às especificidades da configuração territorial de Campos, especialmente com relação aos distritos situados distantes do centro.

Este trabalho visa contribuir para a discussão do direito ao acesso à cidade por meio do transporte público coletivo, o que é de extrema importância, pois Campos dos Goytacazes é o maior município do Estado do Rio de Janeiro em extensão territorial, sendo um espaço fragmentado por sua formação territorial pautada em uma atividade econômica com bases na mão de obra escrava e na produção sucroalcooleira, o que reforça a necessidade de se pensar uma política de mobilidade que não seja centralizada e que tenha efetiva articulação para promoção da mobilidade e acessibilidade dos indivíduos.

Os procedimentos metodológicos utilizados incluem levantamento bibliográfico e documental, levantamento de dados secundários (SIDRA/IBGE) e primários. Os resultados indicam a fragmentação no espaço urbano de Campos dos Goytacazes, a centralidade da rede de transportes em pontos definidos, a frágil articulação entre os processos de mobilidade e a acessibilidade da rede de transportes.

Para realização deste trabalho de conclusão de curso, foram utilizadas primeiramente referências bibliográficas que debatem elementos importantes relacionados aos temas como: organização e formação do espaço urbano onde estão dispostas as redes de transportes; ações dos agentes sociais na organização e reorganização do espaço; mobilidade urbana na circulação e deslocamento de pessoas e bens; mobilidade como um produto social, caracterizada como um processo que se organiza de forma seletiva; acessibilidade enquanto um fenômeno que analisa as diversas características sociais, econômicas e políticas; acessibilidade entendida como equiparação de oportunidades. Também houve a busca por temáticas relacionadas à formação territorial de Campos dos Goytacazes que levassem em consideração os impactos das dinâmicas econômicas que resultaram na atual organização espacial. Para complementar, buscamos referências que abordem a temática do arranjo organizacional do transporte público coletivo em Campos, levando em conta as principais ações na tentativa de promover uma política de mobilidade e acessibilidade por parte das gestões.

Os dados secundários foram obtidos junto ao SIDRA (Sistema IBGE de Recuperação Automática), especialmente sobre a população dos distritos selecionados, e aos microdados do IBGE (Censo de 2010). Também foi feita uma pesquisa documental no site oficial da Prefeitura do Município, para análise e discussão do plano de mobilidade urbana e do plano diretor, com destaque para os itens que descrevem sobre a promoção da mobilidade e da acessibilidade, a ampliação, a consolidação e a integração das variadas formas de transportes, a instituição de Subprefeituras ou estruturas que auxiliem os usuários de localidades afastadas etc.

A respeito dos transportes que realizam fluxos no distrito (ônibus e vans), ocorreu o levantamento a respeito das linhas e empresa permissionária com atuação no transporte público coletivo no Distrito de Morro do Coco. Esse levantamento se deu também por meio de observação sistemática em pontos definidos como a rodoviária Roberto Silveira e no ponto do transporte das vans (Rua Gil de Góis - Centro). As informações obtidas em campo foram sistematizadas e organizadas para elaboração do capítulo 3.

O trabalho, além desta introdução, está organizado em outras cinco partes. No capítulo 1, intitulado *O processo de urbanização no contexto brasileiro*, realizamos um aprofundamento teórico em torno do processo de urbanização no contexto brasileiro, levando em consideração os diversos processos que giram em torno da necessidade de realizar de intensos fluxos, principalmente a partir do estabelecimento de uma economia com bases capitalista. Foram imprescindíveis abordar os conceitos como espaço, rede, acessibilidade, mobilidade, desigualdade nesse capítulo, a fim de compreender a organização do espaço urbano, a organização das redes de transporte, além da problemática da mobilidade e acessibilidade dos sujeitos no cotidiano da população brasileira.

No capítulo, *A formação territorial de Campos dos Goytacazes e suas implicações na organização espacial*, procuramos compreender a atual forma de organização espacial no território de Campos dos Goytacazes, recorrendo a um aprofundamento histórico a respeito dos principais acontecimentos, como a chegada dos portugueses e suas formas de exercer o controle e dominação, que desencadeou diversos conflitos com a população nativa (indígenas). Mostramos como se deu o estabelecimento da atividade de cana de açúcar e da criação de gado, sendo a produção sucroalcooleira a principal responsável pela atual organização, que se resume em diversas localidades e bairros distantes da área central, pois os povoados iam surgindo de acordo com o estabelecimento das muitas usinas que estavam em produção no município.

Após a crise da atividade da cana-de-açúcar, não na mesma sequência, se estabelece a atividade petrolífera. O município presencia um forte êxodo rural, estando vinculado à queda da atividade de cana que antes realizava o papel de fixar a população no espaço rural, mas agora, com atuação da atividade de extração, é perceptível um grande crescimento da população do espaço urbano. Com o aumento da população urbana advinda não só do município, mas também de outras regiões, há o estabelecimento e concentração de serviços e atividades no centro da cidade, surgindo a discussão do transporte coletivo.

O capítulo 3, intitulado *O acesso à cidade dos moradores do Distrito de Morro do Coco - Campos dos Goytacazes/RJ*, evidencia a necessidade de acesso dos moradores do distrito de Morro do Coco. Por meio dos resultados que foram alcançados na aplicação dos questionários,

evidenciou-se a utilização de alguns serviços e atividades na localidade de Morro do Coco, mas que muitos moradores necessitam se deslocar para Campos, local de concentração de atividades específicas não existentes no distrito. Quanto à maneira como se dá esse acesso, a pesquisa de campo mostra que a oferta do transporte se mostra de forma inadequada em diversos distritos, algo que foi confirmado meio dos questionários, que possibilitou articular o que foi sendo colocado pelos usuários e o que fomos analisando em campo, firmando o debate em torno da precária oferta do transporte público coletivo para a população do extremo norte.

Ao final, constam as principais considerações do trabalho, seguidas pelas principais referências utilizadas.

CAPÍTULO 1 - O PROCESSO DE URBANIZAÇÃO NO CONTEXTO BRASILEIRO

Nas últimas décadas, o processo de crescimento urbano se deu de forma constante e acelerado no contexto do território brasileiro, especialmente com a industrialização e o esvaziamento do rural ocorrido a partir da metade do século XX. É necessário enfatizar que o processo de urbanização no Brasil está intrinsecamente associado ao declínio da economia colonial e ao surgimento de uma economia de mercado. Sendo assim, o processo de urbanização no Brasil se deu inicialmente a partir de um espaço produzido por meio da formação econômico-social, este processo adentrou o meio natural, impondo suas lógicas para a efetivação das atividades econômicas e sociais, em que a produção foi organizada de maneira especializada.

Como todo processo que envolve homem e território está em constante mudança, não foi diferente no que diz respeito ao ambiente natural e as atividades econômicas e sociais, as mesmas se modificam no tempo, como também ocorre com os espaços das cidades, pois estão em constante evolução. Segundo Pinheiro (2007, p.62), os espaços urbanos são alterados “[...] adaptando novos territórios e conseqüentemente expandindo seu perímetro, ou readaptando áreas para novos usos e funções”. A partir da evolução que ocorre nos espaços das cidades, há o estabelecimento de uma organização territorial inerente a cada espaço, com isso e funções voltados para as intencionalidades dos envolvidos nesse processo. Importante colocar que recursos foram investidos por parte poder público e por parte da sociedade no desenvolvimento da expansão urbana, com o objetivo de adaptar o meio físico, espaço este que organiza todos os outros meios (PINHEIRO, 2007).

O Brasil presenciou diversos padrões de urbanização desde o período colonial até atualmente, pois as dinâmicas da cidade e o processo de urbanização estavam em constante mudança em consequência dos acontecimentos relacionados às transformações socioeconômicas e políticas. Pode-se colocar a ocorrência de três padrões da urbanização com atuação, segundo a autora Pinheiro (2007, p.63):

1 Um padrão compatível com o período colonial, que se encerra com a queda da oligarquia cafeeira, após a Revolução de 30; 2 Um padrão compatível com o período de industrialização brasileiro, quando ocorreram intensos fluxos migratórios e grandes desequilíbrios regionais, que se inicia em 1930 e se encerra na década de 70; 3 Um padrão compatível com o período de globalização, flexibilização do capital, e profunda retração da economia brasileira, que perdura desde a década de 70 até os dias atuais.

A urbanização no período colonial é marcada pelo processo de construção de cidades,

onde se teve grande influência e domínio do poder colonizador, que atuou de diversas formas, como: apropriação e redistribuição das terras indígenas, aniquilando quilombos e retendo o contrabando e as forças colonialistas rivais. De início sua atuação se deu somente para o desempenho de atividades de caráter primário, mas com a conquista e domínio ocorre uma reforma, diminuindo e retendo as atividades primárias, fazendo com que surjam cada vez mais locais com atividades específicas/especializadas direcionadas para o mercado externo; no país, a região nordeste foi destaque com fazendas para criação de gado.

Pode-se dizer que não ocorria uma separação de trabalho entre cidade e campo, a cidade foi atuando de forma a se apropriar do excedente do campo, mantendo sua função política e ideológica de conservação/manutenção do sistema colonial. As transformações se deram após três séculos de exploração, pois, no século XIX, os excedentes passaram a ser voltados para a exportação, dando um pontapé inicial na questão comercial nas cidades. Nesse momento, ocorrem mudanças e reformas nas estruturas urbanas “à moda europeia tais como: saneamento básico, embelezamento e segregação territorial” (PINHEIRO, 2007, p.63).

Os processos de surgimento das cidades e o desenvolvimento da organização territorial no Brasil estavam vinculados até os anos de 1930 à lógica de comércio das mercadorias, como: açúcar, algodão e café (ciclos produtivos), que diminuiriam importância a partir do encerramento desse modelo de desenvolvimento primário-exportador no Brasil. Só foi perceptível o desenvolvimento da urbanização mediante alguns acontecimentos:

A partir daí, o processo de urbanização no Brasil toma novos rumos, impulsionado pela emergência do trabalhador livre (1888), pela Proclamação da República (1889) e pela indústria incipiente. A industrialização ocorre nos moldes capitalistas mediante arranjos institucionais que permitem, de um lado, acelerar a acumulação do capital e de outro, encaminhar o excedente acumulável a algumas cidades-chaves (PINHEIRO, 2007, p. 63, 64).

Essa nova dinâmica imposta pelo governo desenvolvimentista, pela concentração do capitalismo, impõe um modelo de urbanização baseado na integração econômica, na intensificação das atividades, no intercâmbio entre as regiões e no desenvolvimento do mercado nacional. A autora Pinheiro (2007, p. 67), coloca ainda que: “o desenvolvimento urbano no Brasil está intimamente ligado às características históricas de uma sociedade de raízes coloniais, e nunca rompeu com a dominação fundada sobre o patrimonialismo e o privilégio, e nem tampouco com a dominação externa”. Esses fatos são determinantes para o processo de urbanização, que culminou no estabelecimento de redes de transporte no território, permitindo

a integração, possibilitando a ampliação das relações entres os principais centros comerciais, que resultou em um acelerado crescimento da rede urbana brasileira.

Fica evidente que, com o desenvolvimento de ramos de produção inteiros, ocasiona-se fortes fluxos migratórios que marcaram o padrão de urbanização no Brasil durante os anos de 1940 aos anos 1980. O aumento da população e fluxos migratórios se deram de forma acelerada e predominantemente nas cidades, isso ocorreu não só pelo modo de produção agrícola e a organização fundiária que permitiram um fluxo de migração campo-cidade, mas também relacionados sobretudo a acontecimentos políticos e sociais (PINHEIRO, 2007).

A esse respeito, Santos (1993, p. 29) descreve o seguinte:

Entre 1940 e 1980, dá-se verdadeira inversão quanto ao lugar de residência da população brasileira. Há meio século atrás (1940), a taxa de urbanização era de 26,35%, em 1980 alcança 68.86%¹. Nesses quarenta anos, triplica a população total do Brasil, ao passo que a população urbana se multiplica por sete vezes e meia.

Nos anos 1970, ocorreu acelerado crescimento da população urbana, quando a população rural diminuiu em proporção significativa, migrando para a cidade. De acordo com dados que a autora Pinheiro (2007) trabalhou, no ano 2000, tem-se 137.9 milhões de pessoas residindo no meio urbano, o que foi o equivalente a 82% da população total. Nesse sentido, a população rural passou a proporcionar para a economia capitalista industrial, o que a referida autora definiu como uma verdadeira mão-de-obra barata e acessível.

Brito (2006, p. 223), citado por Brito & Souza (2006, p. 223), afirma que:

A rápida urbanização do território brasileiro não é um processo estritamente demográfico. Tem dimensões muito mais amplas, é a própria sociedade brasileira que se torna cada vez mais urbana. As cidades, além de concentrarem uma parcela crescente da população do país, convertem-se no locus privilegiado das atividades econômicas mais relevantes e transformam-se em difusoras dos novos padrões de relações sociais – incluindo as de produção – e de estilos de vida.

Conforme já abordado anteriormente, o processo de urbanização está relacionado a alguns acontecimentos, como: a industrialização, consistindo em um fenômeno que permite a concentração de bens e serviços em determinado espaço geográfico; a própria existência e construção do espaço urbano, que é pautada em uma hierarquização; o processo de migração entre os fluxos de origem e destino urbanos; o mercado de trabalho também surge como outro fator, pois envolve toda a questão de subemprego e desemprego; a desigualdade social também

é outro ponto, pois é elevado a porcentagem de concentração da distribuição de renda urbana etc. (LODDER, 1977).

1.1 Espaço urbano, mobilidade e acessibilidade.

Nesta pesquisa, são imprescindíveis discutir os conceitos como espaço, rede, acessibilidade, mobilidade, desigualdade etc., pois nos permitem um debate acerca do nosso objetivo que é analisar o acesso à cidade por meio do transporte coletivo pelos moradores no Distrito de Morro do Coco, situado no extremo Norte de Campos dos Goytacazes. É necessário, pois, uma reflexão em torno da organização e dos fluxos da rede de transporte, do papel do Estado e dos órgãos competentes no que diz respeito ao planejamento e execução da política de mobilidade e acessibilidade dos cidadãos.

Santos (1993, p. 9, 10) elucida que: “[...] a grande cidade, mais do que antes, é um pólo da pobreza (a periferia no pólo...) o lugar com mais força e capacidade de atrair e manter gente pobre, ainda que muitas vezes em condições sub-humanas”. O espaço físico da cidade como pressuposto das relações sociais e das materialidades é em sua realidade espaço de pobreza. Além de exaltar os diferentes contrastes, essa estrutura, essa lógica imposta pelo capitalismo, reforça a exclusão da população aos serviços essenciais (saúde e educação). Os sujeitos que mais sentem essa exclusão são sobretudo os advindos das periferias, dos locais mais precários em relação à infraestrutura de serviços.

O espaço urbano da cidade em sua existência é desigual e articulado. É o local onde se localizam as principais atividades de produção e reprodução social. Corrêa (1994, p. 8) pontua que:

O espaço de uma grande cidade capitalista constitui-se, em um primeiro momento de sua apreensão, no conjunto de diferentes usos da terra justapostos entre si. Tais usos definem áreas, como o centro da cidade, local de concentração de atividades comerciais, de serviços e de gestão, áreas industriais, áreas residenciais distintas em termos de reserva para futura expansão. Este complexo conjunto de usos da terra, é, em realidade, a organização espacial da cidade ou, simplesmente, o espaço urbano, que aparece assim como espaço fragmentado. Mas o espaço urbano é simultaneamente fragmentado e articulado: cada uma de suas partes mantém relações espaciais com as demais, ainda que de intensidade muito variável. Estas relações manifestam-se empiricamente através de fluxos de veículos e de pessoas associados às operações de carga e descarga de mercadorias, aos deslocamentos quotidianos entre as áreas residenciais e os diversos locais de trabalho, aos deslocamentos menos frequentes para compras no centro da cidade ou nas lojas do bairro, às visitas aos parentes e amigos, e às idas ao cinema, culto religiosos, para e parques.

A partir dessa ideia do espaço urbano como fragmentado e articulado é possível compreender o espaço como local de desenvolvimento das relações que são vivenciadas e realizadas pelos indivíduos, sendo essas relações permeadas por conflitos, pois no espaço urbano são produzidas as relações de desigualdades sociais, sobretudo no acesso aos serviços essenciais que nele se encontram. A questão dos serviços essenciais, de como eles são acessados e qual meio a população utiliza, é de extrema relevância, visto que o espaço é reflexo social dos sujeitos que vivenciam uma lógica de organização capitalista, que em sua concretude segrega, evidenciando as diferentes classes sociais, mas também, como colocado por Corrêa (1994, p. 8), “[...] é um reflexo tanto de ações que se realizam no presente como também daquelas que se realizaram no passado e que deixaram suas marcas impressas nas forças espaciais do presente”.

A segregação, a exclusão de parte da população de um determinado lugar, ocorre quando os indivíduos não acessam os principais serviços que se concentram, sobretudo, nos grandes centros urbanos. Trata-se de uma problemática que necessita de atenção especial, colocando centralidade na imperiosa necessidade de meios que possibilitem a realização desse processo para os locais afastados dos centros. A efetivação do acesso à cidade ocorre por meio do transporte público coletivo. Mas para que esse processo se realize, os sujeitos necessitam que o transporte público coletivo seja ofertado pensando na mobilidade e acessibilidade de todos os sujeitos envolvidos.

O transporte público coletivo é uma ferramenta importante quando ofertado corretamente. Silveira; Cocco (2013, p. 1) descrevem que o transporte público coletivo “[...] é responsável pela produção e reprodução social ampliada da força de trabalho e pela sua produtividade.” Contudo, esse serviço passa por muitas contestações, isso pela oferta inadequada do serviço, como precárias condições de mobilidade e acessibilidade urbanas.

O transporte público diz respeito aos transportes que são comandados pelo poder público municipal ou por empresas não públicas por meio das concessões e permissões. Enquanto o transporte coletivo é o meio de transporte não individual, caracterizado por realizar deslocamentos diários da população, podendo ser entendido como sinônimo de transporte público, pois é um meio de transporte utilizado para realizar a circulação de grande quantidade de usuários. Os exemplos de ônibus, metrô e trem entram nas duas definições de transporte. (SUMMIT, 2022).

Em Campos, a atuação do transporte público coletivo efetiva deslocamentos diários para os cidadãos. Falando da atuação do transporte por ônibus, este realiza o deslocamento de forma seletiva para os bairros mais próximos da área central, mas também há de se colocar diversos

problemas nessa atuação, como: a superlotação; a infraestrutura precária dos ônibus e dos pontos de espera; a instabilidade de horários e a invisibilidade em relação às empresas que são responsáveis por determinada linha. Esses seriam alguns problemas que foram constatados por meio da observação de campo realizada em determinados pontos estratégicos (28 de março, Rodoviária Roberta Silveira).

Há também a atuação do transporte alternativo, que veremos posteriormente no capítulo 2 sobre sua atuação no extremo norte do município. O transporte alternativo ou permissionário são os transportes por vans ou micro-ônibus, que realizam extensos fluxos de idas e vindas para o distrito-sede diariamente e localidades.

É importante debater como é organizado e formado esse espaço urbano onde estão dispostas as redes de transportes, pois é um espaço com diferentes tipos de uso e finalidades. Como mencionado anteriormente, o espaço urbano se apresenta com diversos usos e finalidades em sua concretude:

Tais usos definem áreas, como o centro da cidade, local de concentração de atividades comerciais, de serviços e de gestão, áreas industriais, áreas residenciais distintas em termos de forma e conteúdo social, de lazer e, entre outras, aquelas de reserva para futura expansão (CORRÊA, 1989, p. 7).

Contudo, mesmo com essa presente fragmentação no espaço urbano, ele ainda é articulado entre si, pois cada uma dessas áreas possui relações umas com as outras, sendo o espaço condicionante das ações do homem e o próprio reflexo (CORRÊA, 1989). Ele é base para a ampliação das atividades, das diversas relações dos indivíduos, que são, na maioria das vezes, conduzidas por ingerência dos agentes sociais.

Santos (2006, p. 39) pontua que “o espaço é formado por um conjunto indissociável, solidário e também contraditório, de sistemas de objetos e sistemas de ações, não considerados isoladamente, mas como o quadro único no qual a história se dá”. Essa definição nos apoia na discussão da organização e lógica dessa estrutura urbana onde está ordenada a rede de transporte coletivo, pois cada cidade possui sua lógica de acordo com as estratégias dos agentes que estão no comando das tomadas de decisões.

A ideia de espaço como um conjunto indissociável de sistemas de objetos e sistemas de ações nos faz refletir sobre as decisões que são tomadas referente à organização da rede de transporte no espaço da cidade. Muitas das vezes esses fluxos privilegiam aquelas porções do espaço que já possuem acesso a outros tipos de mobilidade, ao mesmo tempo em que exclui outras que dependem unicamente desse meio de transporte para se deslocar e realizar suas atividades diárias. Nesse contexto, o espaço é resultado das relações sociais, relações essas que

tendem a privilegiar parcela da população, envolvendo o papel do estado, os órgãos competentes, as empresas de ônibus e o sistema permissionário (vans); pode-se dizer que parcela da população, especialmente a mais carente e historicamente excluída, é prejudicada dentro dessa produção espacial organizada por esses agentes privilegiados.

Corrêa (1989) chama a atenção para a atuação dos agentes sociais e suas intenções, sendo eles: os proprietários dos meios de produção, sobretudo os grandes industriais; os proprietários fundiários; os promotores imobiliários, o Estado; e os grupos excluídos. A atuação e as estratégias desses agentes acontece dentro de um marco jurídico que não tem nada de neutro, pois evidencia o interesse predominante de um dos agentes desse grupo, formando-se, em muitos casos, o que o autor denomina de retórica ambígua, visto que ocorre a possibilidade de transgressões segundo o interesse do agente que domina.

É importante ressaltar que, na nossa discussão, é necessário aprofundar o debate sobre a atuação dos agentes sociais “Estado e os grupos sociais excluídos”. Do Estado no sentido de planejamento e oferta do transporte público coletivo. Os grupos excluídos são os usuários do transporte que não participam tão intensamente do desenvolvimento da cidade como outros agentes, pois além do acesso aos serviços e atividades, também deve acontecer a possibilidade de apropriar os espaços públicos.

As ações desses agentes são complexas e seguem um marco de acordo com suas intencionalidades, estruturando, organizando, excluindo, incorporando locais segundo suas lógicas.

A complexidade da ação dos agentes sociais inclui práticas que levam a um constante processo de reorganização espacial que se faz via incorporação de novas áreas ao espaço urbano, densificação do uso do solo, deterioração de certas áreas, renovação urbana, relocação diferenciada da infra-estrutura e mudança, coercitiva ou não, do conteúdo social, econômico de determinadas áreas da cidade (CORRÊA, 1989, p. 10).

Nesse espaço, os recursos são seletivos, pois os bens que nele estão dispostos não são acessados por todos, seus arranjos seguem os interesses desses agentes sociais capazes de reorganizar os espaços. Ele é constituído por ações que se dão no presente, mas também por aquelas que se deram no passado, é objeto social, visto que o homem faz parte desse processo histórico com o meio e com os demais indivíduos.

É importante colocar que a ausência de um planejamento adequado e o rápido crescimento populacional no Brasil causaram sérios problemas relacionados ao acesso dos serviços essenciais, sobretudo para quem precisa utilizar o transporte como meio de

deslocamento para participar de diversas atividades, para que assim os sujeitos sejam considerados como cidadãos dentro de uma sociedade desigual. Esses sujeitos, além de toda problemática relacionada ao distanciamento dos centros urbanos, e o não acesso às atividades e serviços básicos, muitas das vezes não são contemplados com políticas públicas direcionadas à efetivação de uma mobilidade adequada e eficiente, embora a Política Nacional de Mobilidade Urbana e também o próprio plano diretor municipal coloquem centralidade nesse aspecto.

As mudanças ocorridas nas estruturas da mobilidade de pessoas e bens nas cidades brasileiras se deu nos anos de 1960, incentivada pelo processo de urbanização e pela necessidade de meios para realizar os trajetos, deslocamentos e interações entre as cidades etc., como o uso de veículos motorizados (carros, ônibus). Vasconcellos, Carvalho e Pereira (2011), citados por Neto & Ramos (2017), pontuam que, a partir da década de 1960, com o acelerado crescimento urbano, o Brasil passou a presenciar sérios problemas relacionados à mobilidade urbana. A queda no uso de transporte público e em contrapartida o aumento no uso do automóvel ocasionou um aumento dos gastos da população e do consumo de energia, além da geração de externalidades negativas.

Saldiva (2010), citado por Neto & Ramos (2017) trabalha a questão da péssima oferta da mobilidade urbana e suas consequências negativas na saúde humana. O autor questiona, ainda, como isso contribui de forma negativa, afirmando que:

[...] foram destacadas as doenças que refletem na saúde mental dos indivíduos, a violência urbana, a tensão do trânsito e os congestionamentos que causam estresse, enquanto a saúde física tem a audição prejudicada pelo ruído constante. No lado ambiental, comenta sobre a contaminação das águas oriunda dos pontos de contaminação que representa cada posto de abastecimento de combustíveis e derivados, bem como mudanças no microclima regional, que associa ilhas de calor a áreas de intensa poluição do ar. Por fim, apresenta desastres sociais como a falta de saneamento básico, inundações e deslizamentos de terra como decorrentes da falta de planejamento e gestão da mobilidade urbana das cidades.

É evidente toda realidade da população brasileira relacionada aos problemas consequentes de uma baixa qualidade da mobilidade urbana, mas é necessário pontuar quem são os mais afetados, sobretudo as populações oriundas de áreas arredores dos grandes centros urbanos ou de áreas centrais, locais onde residem as populações mais carentes, que já vivenciam outros problemas relacionados à mobilidade urbana. Neto & Ramos (2017) discorrem que a falta de saneamento básico, as inundações, os deslizamentos de terras são consequências da ausência de um agente que atue na realização da mobilidade urbana nas cidades.

O Estado possui o papel de planejar e efetivar essas ações que ofereçam bem estar e qualidade de vida à toda população. Mas infelizmente o que acontece muitas das vezes é a ausência desse agente na articulação com os órgãos que oferecem os serviços públicos para a população, sobretudo na questão da oferta da mobilidade e acessibilidade urbana. No contexto atual, a utilização do meio de transporte para a realização das atividades cotidianas tornou-se uma problemática em diferentes escalas, pois a realidade geral é a precarização das infraestruturas, ausência de planejamento e articulação entre estado, município e empresas que realizam os trajetos, com passagens inacessíveis, falta de segurança dentro do transporte, principalmente relacionada à mulher, entre outros.

Neto & Ramos (2017) pontuam que a mobilidade desordenada é a realidade da maioria dos brasileiros, pois vivenciam os danos econômicos, ambientais, físicos e psicológicos. Os autores citados evidenciam os dados que extraíram do Instituto Brasileiro de Opinião Pública e Estatística (IBOPE) e Rede Nossa São Paulo, nos quais, no início do ano de 2008, 54% dos paulistanos se disseram insatisfeitos com a questão do transporte coletivo.

Sendo assim, podemos afirmar que a problemática em torno do tema do transporte público coletivo necessita de atenção há muito tempo, são problemas que deveriam ser resolvidos, mas com o passar do tempo se intensificaram e cada vez mais as estruturas de transporte foram precarizadas em decorrência do descaso e da falta de planejamento de políticas de mobilidade que sejam efetivas. Por mais que exista o planejamento e a discussão em torno de medidas que possam oferecer melhorias para os cidadãos - como a Lei no 12.587, a lei dita as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e obriga todos os municípios com mais de 20.000 habitantes a elaborar o plano de mobilidade urbana integrado ao plano municipal até 2015 (BRASIL, 2012) -, o que está colocado dentro da lei deveria ser colocado em prática, pois nem todos os municípios brasileiros com mais de 20 mil habitantes oferece um transporte digno e de qualidade para a sua população.

No contexto brasileiro, discutir o tema o transporte público coletivo é trazer à tona debates de indignações, de insatisfações dos diversos sujeitos que utilizam o transporte diariamente, a problemática da mobilidade e acessibilidade está presente no cotidiano dos diversos indivíduos, essa é uma realidade da população das cidades metropolitanas e também cada vez mais das cidades médias e de porte médio.

No que se refere à questão do transporte público coletivo, tem-se a presença de outros processos para que ocorra o desenvolvimento social, econômico e cultural de determinado local, visto que envolve a circulação de pessoas, mercadorias, bens e capitais, que seriam os principais: mobilidade e a acessibilidade urbana. Para melhor debater os processos em questão,

é preciso apresentá-los. Mas são inúmeras definições que sobre o referido conceito, abaixo iremos apresentar.

A mobilidade urbana está relacionada com a gestão urbana de um determinado local, ela tem a ver com a realização do deslocamento/circulação de pessoas e bens em um lugar. Segunda a definição colocada pelos autores Neto & Ramos (2017, p 63), a “mobilidade é o resultado da interação dos deslocamentos de pessoas e bens com a cidade”. Este conceito que os autores colocam é definido pelo Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades.

A partir da definição e discussão proposta por Neto & Ramos (2017), a temática da mobilidade urbana possui uma ampla dimensão, pois, além de envolver fatores como o trânsito, poluição ou transporte de carga, ela nos permite refletir e entender como todos os processos presentes no espaço urbano estão interligados e conectados entre si. Os autores pontuam que os processos se comunicam de forma circular em uma dinâmica viva, onde cada parte vai formar um todo e o todo é influenciado por essas partes. “Sistemas de circulação de bens e passageiros, habitação, transporte de cargas, infraestrutura viária, vários sistemas interagem entre si mudando as condições constantemente e criando assim o fenômeno da mobilidade urbana” (NETO & RAMOS, 2017, p. 63).

Silveira & Cocco (2013) afirmam que a mobilidade ofertada por meio do transporte público favorece tanto o desenvolvimento profissional dos sujeitos, como também o acesso ao lazer, aos equipamentos de saúde, centros culturais, à educação, etc. Sendo ela [mobilidade] uma ferramenta essencial para a participação social dos indivíduos na sociedade.

Medeiros (2017, p. 6) salienta que “a mobilidade está ligada à articulação de políticas de transporte, circulação, acessibilidade, trânsito, uso e ocupação do solo”. O que a autora coloca deve ser colocado em prática, a mobilidade tem que ser pensada para proporcionar à população qualidade de vida e bem estar dignos. Isso só é possível a partir do compromisso dos referidos órgãos com suas funções, a partir da representação e participação popular no diz respeito a políticas públicas de transporte etc.

A mobilidade no contexto brasileiro é encarada tanto pela sociedade como pela gestão urbana brasileira com desafios a serem enfrentados cotidianamente. Segundo estudos elaborados pelo Fundação Getúlio Vargas (2014), alguns pontos podem ser considerados ao se tratar da questão da mobilidade urbana, como:

A precariedade dos sistemas de transporte público nas regiões metropolitanas, a ausência de planejamento, a falta de transparência e o baixo nível de

investimentos público e privado no setor foram alguns dos fatores que, nos últimos anos, concorreram para gerar um grande sentimento de frustração e de indignação.

Portanto, envolve a realidade dos sujeitos que vai desde as metrópoles até as cidades médias, que no nosso caso é a cidade de Campos dos Goytacazes, especialmente o Distrito de Morro do Coco. Para melhor proporcionar um transporte com qualidade, pensando sobretudo no contexto desigual que a população brasileira está inserida, é necessário levar em consideração as falas, os sentimentos e relatos da população que utiliza o transporte público coletivo.

Atualmente, a mobilidade urbana vem passando por inúmeros desafios, afetando, sobretudo, os mais pobres nos grandes centros urbanos e nas cidades médias que precisam utilizar os meios de transporte para se deslocar para trabalho, estudo, consumo, lazer etc. Segundo a FGV (2014), os principais problemas são a precariedade dos sistemas de transporte público, a ausência de planejamento, a falta de transparência e o baixo nível de investimentos público e privado.

Nas cidades brasileiras, os usuários relatam o sentimento de insatisfação com o sistema público de transporte. Pesquisa da FGV (2014) em 5 regiões metropolitanas (Rio de Janeiro, São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre e Recife) mostra que 73% dos usuários de transporte público se dizem insatisfeitos ou muito insatisfeitos com a prestação desse serviço. O transporte como forma de mobilidade é um importante fator nos deslocamentos diários da sociedade no espaço urbano e também na circulação de bens pelos processos econômicos e sociais. Mas a mobilidade

[...] vai além das definições de deslocamentos e de usos de meios de transporte, pois nela também se traduzem as relações dos indivíduos com o espaço, com os objetos e meios empregados para que o deslocamento aconteça, e com os outros indivíduos (ARAÚJO, 2012, p. 16).

A discussão proposta pelo autor Lefebvre (2008) possibilita o entendimento sobre o direito à cidade, esta discussão ocorre por meio de um debate sobre a construção e organização da vida urbana. O autor discorre que é na cidade que acontece o desenvolvimento da vida cotidiana dos sujeitos, é na cidade que se estabelecem os conflitos pelo uso dos recursos. A dinâmica da construção da cidade por meio de bases capitalistas se realiza por meio do privilégio de determinados locais em detrimento da exclusão de outros, há locais onde se tem a disponibilização de diversos serviços e recursos, enquanto em outros é necessário o deslocamento para o acesso. Para realização deste acesso à cidade, é imprescindível a efetivação

dos processos de mobilidade e acessibilidade urbana, estes são responsáveis por efetuar os deslocamentos diários de pessoas e bens que circulam no espaço urbano.

Esse direito à cidade que Lefebvre (2008) pontua não é relacionado somente aos serviços e atividades que são produzidas sobretudo no espaço urbano da cidade, mas também traz consigo outras questões: as desigualdades sociais o racismo, a violência etc. Essa é a realidade da vida dos sujeitos que não participam da produção do espaço urbano em decisões que os afetam, pois o espaço como pressuposto das relações, segue uma estrutura de segregação. Decisões como: localização de determinado serviço; oportunidades de trabalho; disponibilidade de transporte; oferta de ensino e saúde etc. Os sujeitos que precisam deslocar para participar dessas atividades enfrentam outras problemáticas, se eles residem distante desse centro de localização (espaço urbano da cidade), isso está relacionado com a sua situação financeira, do quanto esse sujeito pode pagar por aquele lugar, falando do lugar da cidade, há a necessidade de um poder aquisitivo maior para possuir, com isso, muitos precisam morar em localidades mais afastadas dos grandes centros urbanos ou arredores das cidades médias, que é o caso de Campos dos Goytacazes. No capítulo 2, explicaremos todo o processo de formação de territorial e suas implicações na atuação estruturação, pois é essencial para nos guiar sobre a necessidade de circular, isto porque há a concentração de tudo que é básico na cidade de Campos dos Goytacazes.

A mobilidade urbana nos coloca perante as desigualdades de uso e aproximação do espaço urbano. Carvalho (2008), citado por Araújo (2012, p.19), afirma que

[...] a mobilidade, dentre outros fatores, está relacionada à qualidade de vida dos locais de moradia das pessoas, e para onde, e como se deslocam, devendo estar articulada com o plano de desenvolvimento da cidade, e com a democratização dos espaços públicos, conferindo prioridade às pessoas e não aos veículos.

Nesse sentido é importante discutir como ocorre a mobilidade urbana, sabemos que ela não está disposta de forma homogênea no espaço, que sua organização espacial já prevê o funcionamento de uma rede anterior. Sendo assim, seu arranjo se distribui de maneira a privilegiar quem já obtém acesso, sabe-se o quanto é necessária a mobilidade nos espaços mais distantes do centro urbano, já que nesses espaços está presente a imobilidade. Essa realidade acentua a exclusão social da população que já é historicamente excluída da sociedade e não participa de forma democrática.

Tendo abordado o conceito de mobilidade, cabe, agora, compreender o que vem a ser a acessibilidade. A acessibilidade está relacionada não só à questão de deslocamento, mas

também à maneira como ele ocorre. Para Vasconcellos (2001, p. 42), citado por Araújo (2012, p.19), acessibilidade e mobilidade são associadas às condições de classe, variando em função das características econômicas e sociais das pessoas. Com isso, os objetivos a serem analisados seriam os sujeitos, pois leva em consideração as diversas características sociais, econômicas e políticas entre as diferentes classes, e não o deslocamento, pois ele é um processo efetuado dentro do espaço e tempo (ARAÚJO, 2012).

A acessibilidade é compreendida como equiparação das oportunidades de acesso ao que a vida oferece: estudo, trabalho, consumo, lazer etc., enfim, a realização de alguns objetivos que são direitos universais. Para a efetiva equiparação entre mobilidade e acessibilidade é necessária uma política de transporte que atenda a todos e esteja integrada ao planejamento. Isso é possível por meio da criação de políticas públicas visando à melhoria da qualidade do transporte público coletivo e o acesso da população aos equipamentos de usos coletivo e aos espaços, onde é local de realização das diferentes funções que a população desempenha (ARAÚJO, 2012).

Discutir a questão do transporte público coletivo é de extrema relevância, os serviços de transporte coletivo de passageiros são em grandes partes dirigidos por capitais locais ou regionais, com a presença de uma lógica individualista, tendo como consequência o seu sucateamento e a precariedade das infraestruturas de transportes, comprometendo a acessibilidade e a mobilidade no território. Os sujeitos que utilizam o transporte público coletivo realizam as interações espaciais em seus cotidianos, pelas relações que são desenvolvidas entre os fluxos e fixos, não é apenas um deslocamento no espaço (SILVEIRA, COCCO, 2010).

Silveira & Cocco (2013) afirmam que as relações espaciais que são desenvolvidas por meio do transporte público são ferramentas importantes para a produção do trabalho e para o progresso. É necessário, pois, pensar em uma sociedade que seja mais justa e igualitária, principalmente na perspectiva do acesso aos serviços básicos por parte da população pobre (baixa renda). Mas não é essa a realidade, há controvérsias, visto que cada vez mais ocorre a inacessibilidade dos mais pobres, como esses serviços são coordenados por capitais locais ou regionais onde não ocorre a manutenção desse serviço. Segundo Silveira & Cocco (2010, p. 63), “[...] não há grande aporte de investimentos por parte de operadoras em renovação da frota, maior emprego de tecnologia, treinamento da força de trabalho”. Eles também colocam outra questão, que é a ausência de investimentos nesse setor, visto que é baixo comparado com os demais.

A partir de toda essa discussão, o que ocorre em decorrência das circunstâncias citadas acima é a inacessibilidade dos mais excluídos. Silveira & Coco (2010) enfatizam que seria a manutenção das desigualdades da acessibilidade aos espaços das cidades e as atividades nelas produzidas (saúde, educação, trabalho, lazer, compras etc.), visto que muitos sujeitos só podem interagir e participar das atividades presentes nesses espaços a partir do transporte público, seu único meio de locomoção; estamos discorrendo o cenário de pessoas que já são excluídas em seu contexto social daqueles espaços.

Silveira & Cocco (2010, p. 67) destacam que não se trata apenas da circulação e deslocamento no espaço, são processos que envolvem as relações dos sujeitos com o espaço, com os objetos que neles estão dispostos. É necessário enfatizar que, a partir de uma lógica capitalista, essas formas de interações espaciais tomam outras intencionalidades. Isso não é diferente com relação às redes de transporte em Campos dos Goytacazes, onde é notável uma centralidade em pontos determinados, seguindo uma lógica de interesse e acumulação, acentuando as desigualdades socioespaciais, pois dificulta a acessibilidade e mobilidade, principalmente para áreas distantes do centro.

Os serviços que promovem a coletividade, como o de transporte público coletivo, devem ter intencionalidades bem definidas, permitindo que as necessidades coletivas de toda população sejam acolhidas e atendidas. Silveira & Cocco (2010) trazem o debate em torno da socialização capitalista, em que, para ser inserido nessa troca de valor mercantil, o produto deve ter um valor diferenciado em relação aos demais processos a qual estaria relacionado. Dessa forma, o transporte público coletivo entraria dentro de um grupo de objetos que estariam também centros culturais, hospitais públicos, quadras em espaços públicos. Nesse sentido, seria difícil definir um valor individualizado, pois eles estariam postos em um espaço que é organizado pela coletividade.

CAPÍTULO 2 - A FORMAÇÃO TERRITORIAL DE CAMPOS DOS GOYTACAZES E SUAS IMPLICAÇÕES NA ORGANIZAÇÃO ESPACIAL

Campos dos Goytacazes, fundado em 28 de março de 1835, possui uma área de 4.032 km², sendo a maior extensão territorial do Estado do Rio de Janeiro. Segundo o Censo Demográfico de (2010), o município possui uma população de 463.731 habitantes, distribuída por 14 distritos (IBGE), fato que mostra o quanto é primordial uma política de mobilidade urbana que atenda toda população presente nesses distritos. Nas últimas décadas do século XX, Campos dos Goytacazes conheceu um forte crescimento populacional, especialmente a urbana, levando ao incremento da necessidade de deslocamento das localidades e distritos para área central, por isso a necessidade de pensar em um plano de mobilidade urbana que atenda a questão da qualidade das infraestruturas dos serviços públicos de transporte coletivo no município.

Melo & Araújo (2014) colocam que a principal via de acesso a cidade é pela BR-101, a mesma interliga o sul ao norte do Estado do Rio de Janeiro. A BR-356 interliga Campos com municípios de Minas Gerais e ao município da Região Norte fluminense, São João da Barra, A BR-216, que segue em direção do litoral, permite fluxos circulatórios essenciais de mercadorias e bens em direção às bases de apoio à exploração de petróleo na plataforma continental.

O processo de desenvolvimento do território Campista se deu com a tomada portuguesa no século XVI, quando territorialidades de povos tradicionais foram suplantadas por outras lógicas que seguiam os interesses de uma elite colonial. Segundo Rodrigues (2016, p. 11), “essa dominação da “terra” é a marca principal da colonização e da organização territorial fruto da expansão territorial portuguesa”, em que foi imposto um território, agora com uma soberania, no qual a elite portuguesa exerceu suas diversas formas de dominação.

Diante do exposto, por meio da definição do conceito de território proposto pelo autor Haesbaert (2004, 20), é possível refletir:

[...] o território nasce com uma dupla conotação, material e simbólica, pois etimologicamente aparece tão próximo de terra-territorium quanto de terro-territor (terror, aterrorizar), ou seja, tem a ver com dominação (jurídico-política) da terra e com a inspiração do terror, do medo- especialmente para aqueles que, com esta dominação, ficam alijados da terra, ou no "temtorium" são impedido de entrar. Ao mesmo tempo, podemos dizer que, para aqueles que têm o privilégio de plenamente usufruí-lo, o território pode inspirar a identificação (positiva) e a efetiva "apropriação".

As duas dimensões do conceito de território apoiam na leitura dos processos que ocorreram no território de Campos, pois os grupos indígenas da etnia Goitacá e Puri eram os primeiros habitantes (MELO, ARAÚJO, 2014). Os nativos viam o território campista a partir de uma perspectiva de apropriação, sendo está uma apropriação simbólica, visto que o território possui diversos significados para os sujeitos; nessa organização, as relações de poder são dadas por meio do cotidiano e vivências, através das relações desenvolvidas dentro dos grupos.

Quanto à dimensão material, quando os portugueses invadem a região para exercer o controle e dominação, desencadeando uma série de conflitos com os indígenas, eles não aceitavam que os outros sujeitos impusesse suas territorialidades, a qual somente deveria ser imposta por eles, configurando um uso do território de maneira egoísta, cujo uso era como um recurso. Toda forma de organização do território, posteriormente, refletirá a ação desenvolvida pelos sujeitos, é um processo que envolve a ação do homem com o meio, transformando e impondo suas lógicas. Esse território refletirá as relações que foram estabelecidas, mas essas relações nunca se esgotam, pois o território é um espaço de ação, sendo necessário colocar que não há território construído sem as presenças das territorialidades, visto que são os sujeitos que dão a vida nesses territórios por meio do desenvolvimento das relações.

Rodrigues (2016, p. 18) refere-se à organização social na região conhecida como “campos” dos Goytacazes naquela época:

[...] Esse domínio era apertado pelos Papanaz e Tamoios e, no dizer de Soffiati (2012), era uma ilha no meio dos povos Tupis, com uma organização social, modo de vida e língua diferentes. Compreendia três grupos: os Goitacá-guaçu, os Goitacá-mopi e os Goitacá-jacoritó, os quais mantinham relações com alguns grupos afiliados – os Coroados, os Puris e os Coropós.

Por mais que fosse um espaço característico da diversidade linguística pela estruturação dos diferentes grupos indígenas, alguns se comunicavam entre si, mantinham relações harmoniosas e se organizavam em diferentes lugares (RODRIGUES, 2016). Mas há o estabelecimento de conflitos quando por inúmeras vezes os homens brancos tentaram invadir a vasta baixada. Alguns autores se referem como ocupação, como é caso de Melo & Araújo (2014, p. 58), que afirmam: “Durante o século XVI, várias foram as tentativas para a ocupação da planície, porém, os ocupantes entravam em luta com os índios e eram dizimados (LAMEGO,1974)”.

Discordamos da colocação anterior, visto que esse processo estaria muito além da ocupação de um simples espaço, estando relacionado a uma lógica planejada, de exploração dos recursos, de estabelecimento do poder com a expansão e dominação portuguesa. Todos

esses grupos indígenas sofreram agressões profundas advindas do processo árduo da colonização, suas línguas, costumes, vivências, falas, histórias foram sendo apagadas no decorrer desse acontecimento promovido pela colonização. Foi um planejamento de tomada do território, de exploração dos recursos, de apagamento das culturas indígenas locais, pois o processo de colonização portuguesa se deu com o intuito de promover a soberania, o poder e o acesso à mão de obra.

O arranjo organizacional das estruturas que temos no espaço de Campos é advindo desse processo histórico de uso e urbanização pautada em lógicas passadas. Para Rodrigues (2016, p. 18), “[...] é um traço original da acumulação e urbanização primitiva nas terras fluminenses, baseado nas ordens religiosas e localizando-se em pontos estratégicos, organizando os povoados com a igreja no centro e os arruamentos se espraiando ao seu entorno”. Esse agente social atuou de diversas formas, aqui no território brasileiro se deu com as expedições realizadas pelos jesuítas, beneditinos, carmelitas e franciscanos, pois é um agente social que vem a muitos anos exercendo diversas formas de poder, os padres eram donos de extensas terras, no século XVI e XIX, as ordens religiosas eram quem possuíam maiores concentração latifundiária no estado do Rio de Janeiro.

De acordo com os argumentos expostos por Rodrigues (2016), ele se refere à colocação das estruturas portuguesas levando em conta as questões políticas e de estratégias, por isso afirma que o objetivo colonial era promover a expansão do território de Portugal enquanto uma potência dominante diante dos demais países. Sendo assim, o autor descreve que a forma como as sociedades coloniais se relacionavam com o espaço era particular, pois era inicialmente por meio da conquista e, em seguida, na dominação e exploração dos bens e recursos que se encontravam.

Com a atuação dos portugueses nos territórios, houve a necessidade de reforçar o poder estabelecido e uma das estratégias foi promover o povoamento. É possível identificar essa ação em Campos com a capitania de São Tomé, também denominada de Campos dos Goytacazes, doada pelo rei a Pero de Góis da Silveira em 1534, sendo concretizada em 1536 com 30 léguas, quando o rei delimitou o território brasileiro em 15 parcelas. A mesma possui fronteira com a capitania do Espírito Santo ao Norte e com a de São Vicente ao Sul.

Por conta das relações de confrontos entre as capitanias de São Tomé e a capitania do Espírito Santo, Rodrigues (2016) afirma que os portugueses decidiram pela instituição da divisa no Rio Tapemirim, denominada pelos portugueses como Santa Catarina. Como Portugal possuía grande concentração de terras, eles entregaram suas administrações para os donatários,

a presença da figura dos donatários se dá em evidência com o sistema Sesmaria, uma das formas de produção no século XV que se encerrou no Brasil em 1850, que significava a sexta parte.

O sesmeiro (escravo) tinha a posse da terra, o donatário realizava a delimitação da área a ser produzida e a entregava ao sesmeiro junto a sua família, que tinha apenas o direito de posse daquela terra, onde eles podiam produzir e morar. Em contrapartida, eles tinham que entregar aos donatários parte das produções advindas das atividades que eram desenvolvidas no território brasileiro, como a atividade de cana de açúcar e do algodão; o sesmeiro também tinha a obrigação de repassar o valor de 10% da produção para a igreja, um agente influente na estruturação e urbanização do território. Esse sistema tinha o objetivo de explorar as terras que ainda não produziam, de promover o povoamento do território brasileiro e também de elevar o fortalecimento dos portugueses com estruturação das capitâneas, impondo uma forma de territorialidade pautada na dinâmica de uso e ocupação da terra; mesmo que eles [sesmeiros] pudessem utilizar e residir na propriedade, o proprietário continuava sendo a coroa.

Em campos dos Goytacazes, com a derrota da Capitania de São Tomé, o donatário Pero de Góis a abandona, permitindo a dominação por parte das tribos indígenas. Foram diversas tentativas de exploração que falharam, inclusive por parte do filho de Pero de Góis, o Gil de Góis, ao fundar a Vila de Santa Catarina das Mós, em uma tentativa de retomar o projeto do pai, sendo novamente derrotado, levando-o a abandonar a capitania em 1619. De acordo com as informações extraídas no site da Câmara Municipal de Campos dos Goytacazes (2015), foram os próprios nativos que ajudaram na construção das vilas, mas depois decidiram atacá-las, após isso, se tornaram alvos de todos os tipos de aventureiros.

Outras informações históricas disponibilizada no site da Câmara Municipal de Campos dos Goytacazes (2015) sobre outros acontecimentos após as quedas das Vilas são importantes de abordar:

Martim Corrêa de Sá, governador do Rio de Janeiro, recebeu instruções da Coroa portuguesa para distribuir as terras abandonadas e atende, em 19 de agosto de 1627, o pedido feito por sete capitães que possuíam propriedades na cidade do Rio de Janeiro e Cabo Frio. Os capitães lutaram durante muitos anos contra os franceses que, com apoio dos tupinambás e tamoios, queriam fundar no Rio de Janeiro a França Antártica. Expulsos os franceses, o governo se volta contra os índios e os capitães ajudaram a aniquilar os tamoios e tupinambás. Por suas lutas em prol da Coroa, solicitam e recebem as terras “ao norte do rio Macaé”.

Os sete fidalgos do Rio, também conhecidos como Sete Capitães, foram um grupo de militares, constituído por homens que lutavam com apoio de grupos indígenas, sendo composto por homens nascidos no Brasil e também no reino (CÂMARA MUNICIPAL DE CAMPOS DOS

GOYTACAZES, 2015). Os capitães relataram, em carta ao governo do Rio de Janeiro, às inúmeras mortes de indígenas, descreveram as aniquilações dos indígenas que estavam auxiliando os franceses, como consta na fala a seguir:

“[...] nós, portugueses, fomos vencedores. Não pela coragem superior a nossos adversários, porém pela vantagem das armas de fogo e disciplina, que nos asseguravam sobre homens nus, que não podiam opor-nos mais que a sua intrepidez; fizemos neles uma grande mortandade, ficando abandonadas as suas povoações: os tamoios ficaram de todo aniquilados, e o resto dos tupinambás abandonaram as montanhas vizinhas e seguiram para o norte”. (*Lamego, 94*). (CÂMARA MUNICIPAL DE CAMPOS DOS GOYTACAZES, 2015).

Após diversos confrontos, a população nativa de Campos já estava praticamente dizimada, os poucos habitantes nativos que residiam eram obrigados a se organizar nos aldeamentos religiosos, pois foram obrigados pelas diversas ordens religiosas a ceder suas vidas e ser escravos dos colonos. O grupo indígena goitacá, ainda que fraco, vinha resistindo aos ataques; para que fosse elaborada uma narrativa negativa dos nativos, os grupos que formavam as diversas ordens religiosas e os novos habitantes relatam à Corte por meio de cartas opiniões que os estigmatiza se, foi relatado que eles cometeram muitas atrocidades, sendo resumidos como violentos, asquerosos e violentos (CÂMARA MUNICIPAL DE CAMPOS DOS GOYTACAZES, 2015). Mas, na verdade, eles lutavam por suas terras, lutavam para não terem suas histórias apagadas, lutavam para sobreviver.

A nação goitacá já não se estruturava da mesma forma como décadas atrás, sendo poucos habitantes, se resumindo na organização de apenas duas aldeias, como mostra a narrativa retirada do site da Câmara Municipal de Campos dos Goytacazes, 2015, “[...] uma às margens da Lagoa Feia, “cuja ferocidade estava pouco mais ou menos”, e a outra, no Cabo de São Thomé, cujos índios são “pacíficos””. Ao explorarem essas Sesmarias, constataram que não se tratava de grupos violentos como era relatado à corte, eles exploraram outros locais da região. Dia 19 de dezembro do ano de 1632, os capitães retornam a Campos, agora em direção a aldeia dos índios da Lagoa Grande (Lagoa Feia), levando diversas mercadorias que foram compradas no Rio de Janeiro; lá foram recebidos de forma harmoniosa, é relatado que os nativos construíram um alarido, e mostraram-se felizes com as mercadorias, denominadas de “bugigangas”, eram cachaça e missangas. Após sentirem o clima harmonioso, os capitães foram conhecer a região de Lagoa Grande, os exploradores a denominaram de lagoa feia.

No dia 23 daquele mesmo ano, eles saíram da aldeia acompanhados pelos nativos, os capitães relatam que estavam demasiadamente felizes por conquistarem vastas terras, nas quais

tinham o objetivo de criar cavalos e vacas. Em outubro de 1633, os capitães realizaram a demarcação, efetuando os marcos de pedra no litoral com a linha imaginária em direção ao oeste, demarcando em 15 quinhões, tornando-as propícias para o desenvolvimento da criação de gado, com o objetivo de abastecer o mercado no Rio de Janeiro, dando continuidade a um processo longo e árduo, o da colonização, pois envolve todos esses acontecimentos relatados, não se resume apenas nessa relação harmoniosa entre os sete capitães e os últimos indígenas que se encontravam, envolveu todo um processo de dizimação dos nativos (CÂMARA MUNICIPAL DE CAMPOS DOS GOYTACAZES, 2015).

Durante o século XVI, muitas foram as tentativas de tomada do território de Campos dos Goytacazes, havia o estabelecimento de conflitos relacionados às diversas ações de tomada da planície, envolvendo as populações tradicionais (indígenas) e os diversos exploradores. Melo & Araújo (2014) discorrem que somente a partir da chegada dos jesuítas (padres) e beneditinos (monges) que os colonizadores tomaram ciência das questões relacionadas à terra em Campos. Como pontuam os autores acima, esses novos colonizadores pretendiam praticar a criação do gado na região, com o objetivo de utilizá-los no desenvolvimento da atividade dos engenhos. A figura 1 retrata como ocorria a prática.

Figura 1 - Carroças cheias de cana sendo puxadas por bois para a Usina São José, Campos dos Goytacazes, RJ, em 1958



Fonte: Clima Online (1958).

Os fatos narrados a seguir são abordados por Rodrigues (2016, p. 19): “[...] Foi pela planície do rio Paraíba que se iniciou essa terceira tentativa, a que primeiramente estabeleceu de forma contínua e estável a ocupação, baseada primeiramente na criação de gado para venda para o Rio de Janeiro e, depois, na cana (SOFFIATI, 2012; FRIDMAN, 2007)”. Campos, um lugar rico e extenso para o desenvolvimento dessa atividade, chamou a atenção de muitos, tornando assim palcos das intencionalidades dos sujeitos que queriam ter posse daquelas vastas terras.

Rodrigues (2016) descreve que os grupos de índios goitá foram sendo exterminados pelas doenças que iam sendo trazidos por esses outros grupos que queriam explorar a baixada, trazendo doenças que aqui não existiam. Os jesuítas que chegaram no ano de 1619 descreviam os grupos indígenas de tigres humanos, essa ordem toma posse de várias terras. Rodrigues (2016) narra que foram tantas propriedades tomadas que, no século XVIII, o local que constituía a fazenda do colégio em Campos, passou a ser a maior fonte de renda de toda a ordem dos jesuítas. Os também Beneditinos passam a utilizar o espaço para o desenvolvimento da atividade de plantio e criação de gado, resultando, no século XVII, na segunda maior renda do mosteiro.

Segundo Rodrigues (2016, p. 19),

O governador do Rio de Janeiro, Salvador Correia de Sá e Benevides, constrói o primeiro engenho em 1652 e uma capela a São Salvador, que em 1674 se torna freguesia. Em 1674, as terras são dadas aos herdeiros do governador, Visconde de Asseca (Martim Corrêa de Sá), sob protesto dos então moradores. Aí se estabelece um grande período de conflitos e revoltas, chamado de “domínio asseca”, com diversas lutas intensas e com mortes dos dois lados – os campistas ou “heréus”, herdeiros dos sete capitães e antigos moradores, e os “assecas”, herdeiros do antigo governador que se apropriou das dantes áreas dos capitães.

As novas lutas que se estabeleceram foram por conta do domínio político e econômico dos assecas, envolvendo o governador e os assecas; o período é denominado de domínio asseca, sendo marcado por diversos óbitos dos grupos envolvidos. Na sequência, em execução no território campista, as sesmarias que possuíam a posse das terras iam sendo organizadas em locais que já residiam outros moradores. Como citado anteriormente, eles só tinham a posse da terra e vivenciavam um período de pagamento de altas taxas. Outros acontecimentos também marcam a estruturação desse local de conflitos, ocorrendo em 1677 a separação e criação das vilas de São Salvador e a atual São João da Barra (SOFFIATI, 2012; FRIDMAN, 2007; SILVA; MOTA, 2004; PLUHAR, 2010 *apud* RODRIGUES, 2016, p. 19).

Penna, Gomes (2014) citados por Rodrigues (2016, p. 20) relatam que “em 1753, a Coroa compra a capitania devido à pressão e os conflitos anteriores, dando fim ao conflito (PENNA, 2014; GOMES, 2014)”.

Faria (2003), citado por Rodrigues (2016, p. 20), relata que o principal fator para a criação da vila em 1677 foi a instituição de um centro voltado para o comércio, a vila mantinha relação direta com o Rio para envio da produção por meio do rio Paraíba do Sul com o Porto de São João da Barra. A relação que foi estabelecida entre Campos x Rio se deu principalmente pela criação de gado dos setes capitães, que perdurou de 1740 a 1860. Agora pautada em relações com raízes fincadas na produção colonial, contendo mão de obra escrava, marcado por essa relação de exploração, conflituosa entre os europeus e indígenas. Agora propícia também para o desenvolvimento da atividade de sucroalcooleira, pois o território possui vastas terras, com a necessidade de mão de obra, como consta na leitura dos autores (SILVA, MOTA, 2004 *apud* RODRIGUES, 2016, P. 20).

A estruturação da economia que se estabeleceu em Campos é advinda de mão de obra escrava e do desenvolvimento da produção da cana de açúcar; como citado anteriormente, a relação entre o município e a Capital (Rio de Janeiro - RJ) foram essenciais para se estabelecer e possibilitar meios para a continuidade da atividade, pois era necessário o escoamento da produção. Nesse momento, o Rio de Janeiro era a capital por toda lógica imposta da colonização e a necessidade de escoar o ouro extraído em Minas Gerais. Com essa relação mantida entre Campos e a capital, Campos passa a ter importância nacional, pelo seu papel desenvolvido com a economia açucareira. É possível verificar isto no trabalho de Rodrigues (2016, p. 25):

O desenvolvimento da economia escravista e a formação açucareira no território campista estão diretamente relacionados à consolidação do Rio como capital, principalmente pós-1808, e sua expansão, que impulsionava a produção e o comércio em Campos, já que grande parte dos produtos alimentícios e quase 90% do açúcar em 1855 no mercado da capital vinham da planície Goitacá.

Com o desenvolvimento acentuado dessa nova atividade, temos a presença de novos agentes na organização territorial de Campos dos Goytacazes, formam-se grupos familiares como domínio em diversos âmbitos de poderes, como relatado a seguir: “[...] originando famílias ricas de fazendeiros e conhecidos homens públicos, de delegados a presidentes de Câmara (FRIDMAN, 2007)” (FRIDMAN, 2007 *apud* RODRIGUES, 2016, p. 20).

O processo de crescimento urbano no espaço do município de Campos também foi intensificado a partir da construção da estrada de ferro em 1873, pois, a partir do uso dessa rede

de transportes, era possível realizar o fluxo de escoamento da produção advinda da cana de açúcar (BALTHAZAR, 2017). A partir da chegada da colonização portuguesa em Campos, segundo Moraes (2011), citado por Araújo (2016), o município vai vivenciar um modelo de atividade econômica pautada na produção de cana de açúcar.

No território de Campos é possível verificar que, ao longo dos anos, o grupo que vai exercer o domínio sobre os demais são os “senhores”. Entende-se que o território de Campos foi marcado por diversos conflitos, local que se caracteriza pela concentração das propriedades, dos bens e serviços nas mãos de determinados grupos. Para Rodrigues (2016, 16), “Expressa um território marcado pela desigualdade e exploração, por relações de poder brutalmente assimétricas, pelo domínio político e exploração econômica, uma terra assim de senhores e de escravos e servos”.

Rodrigues (2016, p. 21) descreve que “o território colonial em Campos era organizado socialmente a partir de uma sociedade que se dividia entre a aristocracia rural, os senhores de engenhos, de terras e escravos, a burguesia mercantil, ligada ao comércio e ao financeiro”. Essa pequena parcela que exerce poder sobre as demais é denominada de elite; nessa organização, as relações de poder apresentam uma forma espacial, composta por estruturas de relações já definidas.

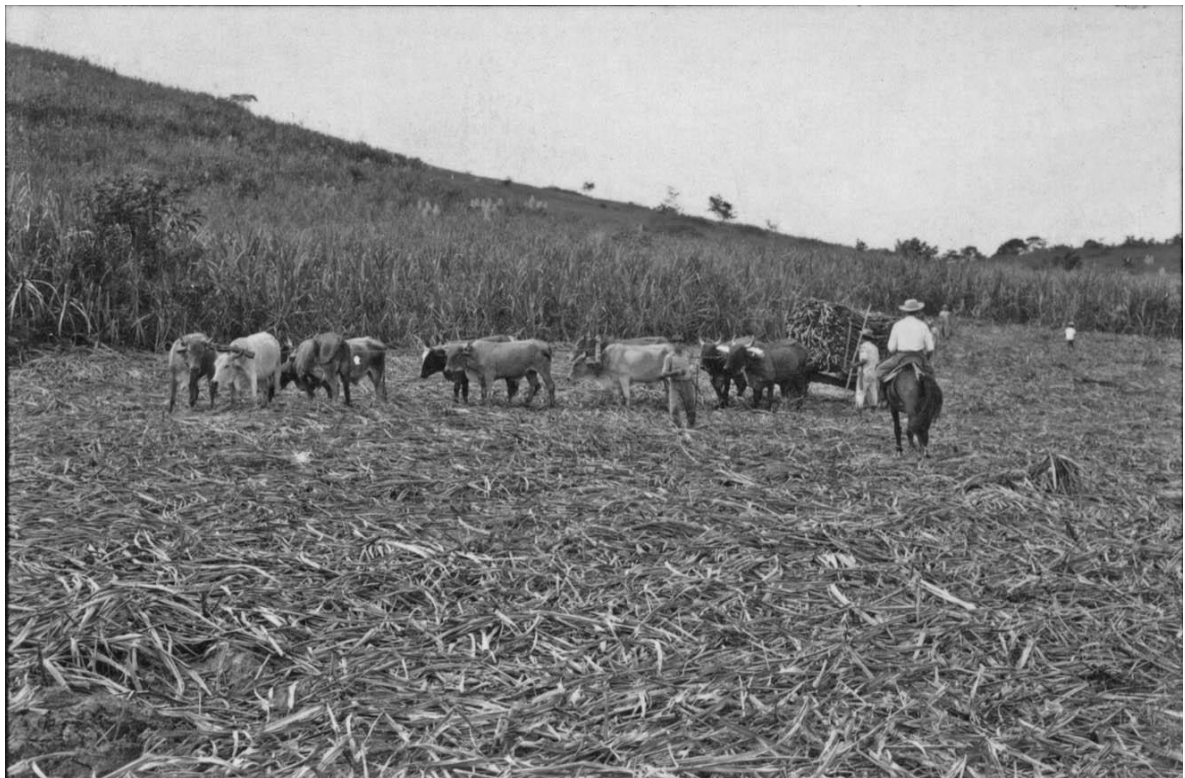
Podemos resumir que apropriação do espaço na região Norte Fluminense, em específico na primeira metade do século XVII, teve um foco definido. Segundo Silva (2005, p. 3), “a referida função foi a de instalar currais para suprir os senhores dos engenhos da Guanabara com gado bovino para transporte e moagem de cana”. Em meados do século XVIII, a produção da cana-de-açúcar exerceu um papel importante e definidor na organização socioeconômica da região. O êxito dessa atividade culminou na necessidade de procura por estratégias a fim minimizar os custos de produção, por meio da inserção do engenho a vapor, que vai resultar na formação de usinas de cana-de-açúcar (SILVA, 2005).

Com a colocação dos engenhos a vapor em 1830, o processo da construção da ferrovia em 1837 foi impulsionado, ocorrendo a elevação da circulação dos fluxos no espaço campista. Segundo Paranhos (2008), o engenho foi a concretização de um processo de produção com bases pautadas no monopólio da terra e da agroindústria açucareira. O município de Campos dos Goytacazes possuía destaque no setor sucroalcooleiro comparado aos demais municípios da região Norte Fluminense, exibindo certa relevância nacional.

A cultura da cana de açúcar e sua forma de organização espacial teve profundas implicações na formação do território de maneira fragmentada em vários núcleos urbanos, por meio da formação de diversas localidades e distritos distantes da área central de Campos

(SILVA, 2005). A formação dos distritos do extremo norte (Santa Maria, Santo Eduardo, Morro do coco e Vila Nova) está relacionada à atividade econômica que foi desenvolvida por muito tempo no passado, pois com a consolidação das diversas usinas no extenso território como o de Campos, teve ocupação de áreas que antes foram voltadas para a criação de gado, essa atividade foi se expandindo de acordo com o interesse da elite usineira, surgindo e consolidando as diversas localidades de forma dispersas no território de acordo com as lógicas de organização dessas usinas. A figura 2 retrata o plantio da cana de açúcar próximo a Conselheiro Josino, norte de Campos.

Figura 2 - Corte de cana e seu transporte para a fazenda São José, próximo a Conselheiro Josino, Campos (RJ), em 1958

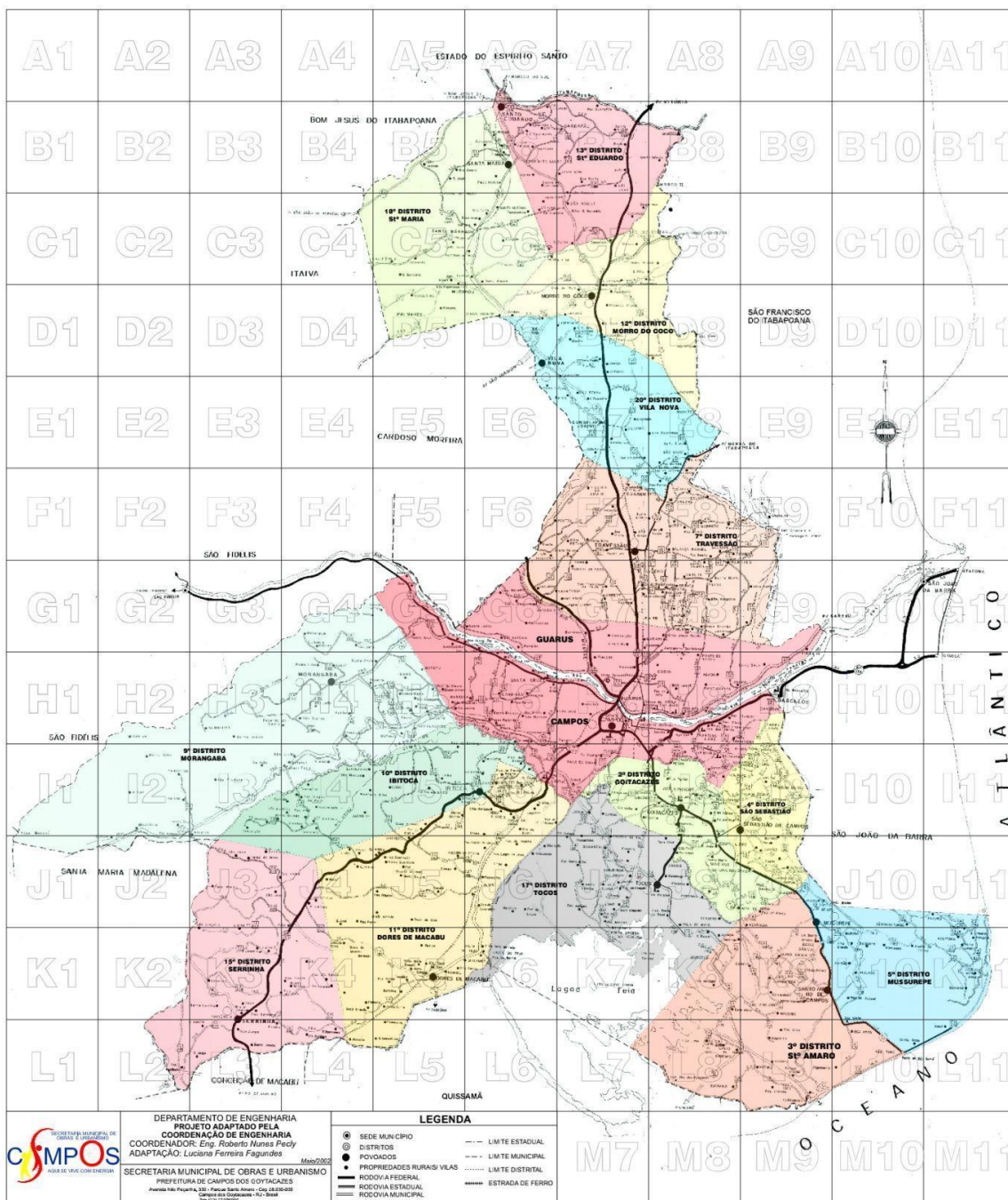


Fonte: IBGE (1958).

A organização territorial fragmentada pode ser observada na figura 3, a mesma representa a distribuição do município evidenciando os distritos, onde é perceptível verificar como se espacializa os distritos que compõem o município, acompanhando a lógica de localização e organização espacial das usinas de açúcar.

Figura 3 - Localização dos distritos do município de Campos dos Goytacazes

MAPA DO MUNICÍPIO DE CAMPOS DOS GOYTACAZES



Fonte: Portal Oficial da Prefeitura Municipal de Campos dos Goytacazes (2022).

Por meio do campo realizado nas localidades do extremo norte, foi afirmado o que é relatado acima, uma moradora do distrito de Morro do Coco (DF) nos relata que ela e seu companheiro trabalharam por muitas vezes em canaviais que se organizavam nas localidades de Vila Nova e Morro do Coco. Com isso, podemos refletir como a referida atividade exerceu um papel significativo na formação dos distritos, os mesmos se organizam de forma dispersa no território de acordo com consolidação das diversas usinas que utilizavam os solos adequados para as lavouras de cana-de-açúcar. A figura 4 retrata a prática da atividade nas localidades do Sul do município.

Figura 4 - Plantio de cana de açúcar, Morros de Itaoca e da Serrinha, Campos dos Goytacazes - RJ



Fonte: IBGE (1958).

No século XIX, a produção açucareira campista alcançou novos patamares com a introdução de novas técnicas em seus ambientes de produção, investimentos nas estruturas de produtivas, transformações de engenhos primitivos em engenhos centrais e em usinas (PARANHOS, 2008). Com a modernização dos antigos engenhos a vapor, o município tornou-se, na primeira metade do século XX, o segundo maior produtor de cana do país e com maior número de estabelecimentos industriais do Norte Fluminense. Com a decadência da lavoura de cana nos anos 1960, interrompida pelo Proalcool, e aprofundada no final dos anos 1980,

Campos dos Goytacazes passou por estagnação, desemprego e aumento da pobreza, agravando o tradicional quadro de concentração de renda (CRUZ, 2007).

De acordo com a tabela 1, no ano de 1991 já é possível observar grande concentração da população na área urbana e diminuição da população nas zonas rurais. O censo de 2010 apontou 418.725 pessoas residindo na área urbana e 45.006 na área rural de Campos dos Goytacazes, ou seja, a população rural representa 9,7%, inferior aos 15,5% de 1991.

Tabela 1 - População residente, por sexo e situação do domicílio

População	1970	1980	1991	2000	2010
Urbana	176.082	203.358	324.667	364.177	418.725
Rural	142.724	145.184	64.442	42.812	45.006
Total	318.806	348.542	389.109	406.989	463.731

Fonte: SIDRA/IBGE, 2022.

É necessário pontuar que a crise das usinas açucareiras em 1970 provocou um forte êxodo rural na população no período de 1980-1991, pois antes a referida atividade efetuava a fixação da população na zona rural pelo seu caráter agrícola. É em um contexto de crise econômica que ocorre a descoberta do petróleo na bacia continental do município de Campos dos Goytacazes, iniciando um novo momento econômico no local, voltado agora para uma atividade de exploração e produção de petróleo.

É em finais dos anos 1980 que o Norte Fluminense, especialmente Campos dos Goytacazes, passa a receber os *royalties* do petróleo. Com o aumento exponencial da exploração e o crescimento das participações especiais, o município recebeu um acréscimo significativo dos *royalties* em seu orçamento. Atualmente, a atividade econômica de cana de açúcar, apesar de existente, com a operação de duas usinas como consta a informação disponibilizada no jornal on-line Terceira Via, perdeu relevância. Os impactos promovidos pela atividade petrolífera não somente no município, mas também em todo o estado do Rio de Janeiro, alteraram a dinâmica econômica e espacial dos municípios fluminenses, particularmente do Norte do estado.

Medeiros & Silva (2017) afirmam que, na década de 70, ocorreu o descobrimento de reservas de petróleo na bacia de Campos-RJ e a escolha de Macaé como base logística e operacional da Petrobrás vai ocasionar toda uma modificação na dinâmica econômica. Essa nova dinâmica promoveu um maior fluxo da população para o espaço urbano do municípios

que foram impactados por essa nova atividade. Como apresentamos na tabela anterior, no município de Campos é perceptível esse impacto do crescimento populacional.

De acordo com informações extraídas do site Territórios do Petróleo, a bacia de Campos inclui diversos municípios, como: Arraial do Cabo, Cabo Frio, Armação dos Búzios, Casimiro de Abreu, Rio das Ostras, Macaé, Carapebus, Quissamã, Campos dos Goytacazes, São João da Barra e São Francisco do Itabapoana. Com exceção dos dois últimos municípios, os demais estão inseridos atualmente com campos de produção.

Medeiros, Silva (2017, p. 3) pontuam que “Os municípios da Região Norte Fluminense passaram a receber royalties e participações especiais como forma de compensação aos impactos que as atividades de extração do petróleo trazem”. Essa nova atividade de exploração transforma todo arranjo organizacional do espaço da cidade de Campos dos Goytacazes, pois incentiva o processo de urbanização e, também, o desenvolvimento de diversas atividades de comércio, construção e serviços, surgindo principalmente atividades que auxiliem essa nova atividade econômica, pois o planejamento das novas atividades é voltado para atender as necessidades de determinados agentes, pensando na lucratividade dos envolvidos no processo de produção do espaço.

Silva (2005, p. 4) expõe que:

Esse momento pode ser caracterizado como de transição de ciclos econômicos, pois revela a estagnação/decadência da indústria sucro-alcooleira e o aparecimento de uma nova atividade econômica, capaz de proporcionar desenvolvimento para uma Região até então sem perspectivas econômicas consolidadas para médio e longo prazo.

A realização dessa nova atividade permite a circulação de fluxos intensos no espaço da cidade que antes era voltada para a indústria sucro-alcooleira e, para atender às expectativas desse novo desenvolvimento, foi necessário, como enfatizam Neto & Neto (2006), mão de obra qualificada em nível técnico e superior. O ensino ofertado no município de Campos dos Goytacazes exerceu importante papel na qualificação de profissionais interessados em ingressar nesse novo mercado de trabalho. Campos possui importantes instituições de ensino em todos os níveis, o autor Silva (2005) descreve em seu trabalho importantes universidades públicas como a Universidade Federal Fluminense - UFF e a Universidade Estadual do Norte Fluminense Darcy Ribeiro - UENF, também conta com a presença de três Institutos Federais - IFF e ISEPAM, de instituições baseadas no sistema S de ensino (SENAI, SENAC, SENAT), além diversas universidades de ensino superior particulares, como UCAM, ISECENSA, UNIVERSO, Estácio de Sá etc. (NETO & NETO, 2006).

A oferta de ensino superior e técnico com qualidade no município, além de atender as expectativas da população local, também exerce importante papel na promoção de ensino para moradores de outras regiões do estado do Rio de Janeiro (São Fidélis, São Francisco do Itabapoana, Cabo Frio, Macaé, Niterói, Saquarema, Cordeiro, Araruama etc.) e também de outros Estados (Espírito Santo, São Paulo, Minas Gerais etc.). Sendo assim, a necessidade por locais de moradias se intensificou, tendo um aumento nas atividades de construção civil, pois muitos alunos começaram a residir no município (NETO & NETO, 2006).

Campos dos Goytacazes também exerce importância na oferta de serviços de saúde, este serviço teve impacto direto com o estabelecimento de atividades correlatas, pois houve um aumento nas instituições de saúde (clínicas particulares e hospitais públicos). Mesmo passando por diversos problemas na oferta da saúde no sistema Único de Saúde - SUS, que é uma realidade vivenciada pela população brasileira, atualmente, o serviço de saúde no município exerce centralidade diante dos demais municípios, sobretudo com a concentração de hospitais e clínicas especializadas.

Medeiros & Silva (2017, p. 3) descrevem que:

Os municípios da Região Norte Fluminense passaram a receber royalties e participações especiais como forma de compensação aos impactos que as atividades de extração do petróleo trazem. De acordo com dados gerados pelo Inforoyalties (2016), Campos recebeu no ano de 2015 o correspondente a R\$ 618.403.172,23 e o município de Macaé R\$ 343.414.987,49.

No momento atual, a arrecadação dos royalties do petróleo tem apresentado uma diminuição, como constam as informações disponibilizadas no site Territórios do Petróleo, pois a bacia de Campos perdeu atuação relativa na produção nacional de petróleo e gás. Os dados mostram que, em 2019, a bacia foi responsável por 46% da produção brasileira, mas a queda é perceptível comparando com os dados do ano de 2015, quando a porcentagem atingiu 63,3% da produção nacional.

Apesar do município ter vocação para outras atividades, como as atividades agrícolas e agropecuárias, é exposto no documento “Perfil Campos 2018”, elaborado pela Prefeitura Municipal de Campos dos Goytacazes, que por condições climáticas, ocorre o desfavorecimento de atividades agrícolas com eficiência, ocorrendo assim um desenvolvimento das atividades de forma temporária e permanente. Como destacado no documento, as atividades agrícolas se resumem em sua totalidade no cultivo de cana de açúcar. Sabemos que a mesma sofreu um forte declínio no decorrer dos anos por diversos acontecimentos, como: o abandono do programa etanol, pelo incentivo por parte do governo federal para as multinacionais

produzirem etanol no Brasil, pela falta de matéria-prima que suprisse a necessidade de produção em grande escala, e também para nova organização econômica no território dos municípios da região Norte fluminense. Atualmente, o município possui grande concentração de terras voltadas para a pastagem.

Com a expansão das atividades de exploração de petróleo, Campos recebeu por anos valores significativos do repasse dos royalties, acarretando ainda mais o recuo no desenvolvimento das demais atividades, o que dificultou o crescimento de atividades em áreas mais afastadas da cidade. Os sujeitos se deslocaram para os centros urbanos, sobretudo pela busca de trabalho, os que permaneceram nas localidades mais afastadas necessitam se deslocar para realizar serviços e atividades essenciais, pois o município possui um território muito extenso e fragmentado, ampliando a necessidade de realização de fluxos de ida e volta diariamente para acesso aos serviços que se encontram no centro urbano e, para realização desse acesso, é necessário trazer em discussão o sistema de transporte como um meio que deve permitir a participação dos sujeitos nessa produção do espaço.

2.1 Transporte público coletivo em Campos dos Goytacazes

Para entendermos melhor a questão do transporte coletivo no município é necessário trazer alguns pontos históricos que são importantes. Araujo (2012) elucida que o início do sistema de transporte coletivo no município de Campos se deu no século XIX, em conjunto com as principais cidades brasileiras. A autora apresenta acontecimentos marcantes relacionados ao transporte no território, como a inauguração da primeira seção da linha Coroa até a Praça São Salvador pela Sociedade Ferro Carril; após esse feito, no ano de 1882 teve a construção de linhas maiores de bondes. Em 1883 ocorreu a inauguração das linhas da Rua dos Goytacazes e a 7 de setembro. No início, os trajetos eram realizados por bondes puxados por animais, somente em 1910 ocorreu a introdução dos bondes elétricos no município, sob o comando da Companhia brasileira de Tramways Luz e Força. Araújo (2012) afirma que, em 1924, o gerenciamento passou novamente para a prefeitura de Campos e, em 1928, o controle passou a ser do governo estadual. A figura 5 evidencia a atuação dos bondes elétricos na rua 7 de setembro.

Figura 5 - Bondes elétricos na Rua 7 de Setembro, Campos dos Goytacazes, RJ



Fonte: Acervo pessoal do Professor Ronaldo Araújo.

Como a autora Araujo (2012) expõe em sua obra, toda essa estruturação e organização do sistema de transporte é desenvolvida pensando no progresso da cidade, pois é planejado a ocupação de novas áreas, crescendo a distância dentro do território com a expansão dos fluxos. No entanto, a autora comenta que a questão da concentração da circulação na área central é uma realidade bem antiga: “[...] o transporte coletivo concentrava a circulação na área central já que a maioria dos itinerários dos bondes passava pela Praça São Salvador” (ARAUJO, 2012, p. 43). Esse fato mostrado pela autora não difere do nosso atual contexto relacionado à concentração da rede de transportes em pontos definidos no município.

Outro sistema de transporte que atuou em Campos foi o Trólebus, como é evidenciado na figura 6.

Figura 6 - Sistema de Trólebus na Praça São Salvador - Campos dos Goytacazes, RJ - 1967



Fonte: IBGE (1967).

Araujo (2012) descreve que o acontecimento da II Guerra Mundial impactou na estruturação do transporte em Campos, pois houve falta de peças de reposição, aumento demasiado nos valores e também ocorreu carência na oferta dos combustíveis. Com isso, para resolver toda questão relacionada a problemática causada pela II Guerra, o governo atuou de maneira que pudesse reverter o cenário anacrônico que se encontravam os bondes naquele momento, pois já não supriam a necessidade de exploração do território, pois acarretavam altos custos e dependiam diretamente da reposição de peças. Então, ocorreu a importação dos trólebus (ônibus elétricos) e planejado toda uma execução para esse novo modelo de transporte. Os trólebus foram planejados para atuar em seis linhas, mas ainda assim, segundo informações trabalhadas por Araújo (2012), funcionavam apenas três linhas, que constituíram uma rede com 27 km de extensão em torno do território em locais já definidos e privilegiados.

Contudo, os conflitos relacionados ao deslocamento nos locais da cidade se extinguiram, pois se tratava de ônibus elétricos de segunda mão, com problemas no desgaste da estrutura e falhas/defeitos no sistema de comando, que por sinal era de difícil acesso a compra para repor os componentes e peças. Araújo (2012) coloca que o fornecimento de energia elétrica se dava de forma precária, resultando em constantes paralisações. A referida autora expõe ainda que a organização do sistema de transporte se iniciou com os bondes e, depois, com trólebus, mas o que mais chama atenção é o fato da atuação desses meios se deram no espaço urbano da cidade. E as demais áreas, como a Baixada campista e áreas rurais, eram atendidas por ônibus que realizavam esses deslocamentos.

Araújo (2012) evidencia que, com o encerramento dos bondes e trólebus, os ônibus passam a atuar no serviço de transporte urbano em Campos:

Junto às empresas privadas que já serviam os distritos e a periferia o sistema público passa a usar ônibus. E até a segunda metade dos anos 80 se mantém predominante, quando declinam os serviços da operadora estatal - agora denominada Companhia de Transportes Coletivos do Estado do Rio de Janeiro (CTC-RJ), e suas atividades foram encerradas, por volta de 1990. Em 1991 mediante uma parceria entre a CTC- RJ e a Prefeitura de Campos tenta-se reiniciar os serviços da mesma. Esta política não foi bem sucedida, assim como em todo o Estado, após o fracasso das tentativas de retomar a iniciativa estatal - com o episódio da encampação dos transportes pelo governo Brizola (1982 - 1986). A partir de então o transporte de passageiros privado torna-se único e dominante (ARAÚJO, 2012, p. 44).

Como constam as informações acima, as problemáticas e os conflitos que giram em torno do sistema de transporte no município de Campos não vem de agora, há de se comparar acontecimentos dentro das diversas gestões da prefeitura municipal, nas quais sempre os mais prejudicados nesse jogo de empurra de obrigações foram (e são) os moradores de localidades mais afastadas da área central, pois o governo municipal é o principal elaborador e gestor da oferta do transporte coletivo, mas peca na oferta de uma infraestrutura precária e uma pobre fiscalização na promoção desse serviço.

A problemática do transporte em Campos sempre esteve presente no cotidiano da população. O autor Mamani (2017) discute problemas desde o início da atuação do transporte, podemos colocar que se resumiam em pouca oferta das linhas de ônibus, pois não possuíam licitações suficientes para realização dos fluxos, os carros que organizavam as frotas eram considerados precários e velhos, apresentando péssimas condições físicas de veículos. A falta de oferta dos serviços noturnos e, nos finais de semana, a demora são outros problemas citados pelo autor acima.

O sistema de transporte Coletivo em Campos, como citado anteriormente, tem o governo municipal como o principal elaborador do sistema de transportes de pessoas, pois o mesmo é o agente planejador e implementador da infraestrutura, é quem elabora os meios para fiscalizar a atuação das empresas privadas que realizam os deslocamentos por meio de concessão elaboradas pela prefeitura do município, como mostram as informações trabalhadas por Araújo (2012).

Araújo (2012) trabalha com os dados referente a atuação do transporte coletivo, os dados foram extraídos da Empresa Municipal de Transportes Urbanos - EMU. A autora afirma que, antes da atuação do Programa “Campos Cidadão”, o município contava com uma estrutura de transporte coletivo formado por 14 empresas de ônibus, sendo que 9 delas eram distritais, 4 apenas urbanas e 2 eram urbanas-distritais. Outro dado que a autora apresenta é que as empresas que atuavam no espaço do município realizavam os trajetos de 22.680.364 passageiros em 2007, os referidos trajetos eram efetuados por meio de 77 linhas e do uso de 279 veículos.

A frota de veículos que correspondia a essas 14 empresas de ônibus (São Salvador, Progresso, Rangel, Cordeiro, Geratur, Campostur, Siqueira, Rogil, São Cristóvão, Jacarandá, Turisguá, São João, Tamandaré, Brasil e Conquistense) apresentava alguns problemas relacionados ao tempo de vida útil. Mais de 50% dos ônibus ultrapassaram o tempo médio de vida de 10 anos, o que resultou em uma grande problemática na oferta do serviço, pois a precariedade da infraestrutura, da qualidade dos serviços é a principal realidade vivenciada pela população campista (ARAÚJO, 2012).

Mamani (2017) salienta que, a partir da posse da Rosinha Garotinho na gestão municipal, ocorreram mudanças importantes na estruturação do transporte. Ele pontua que o início dessa política vai ocorrer em 2009, no início do mandato da Rosinha, sendo renovada novamente, mas que se estabeleceram diversas relações conflituosas entre os empresários dos ônibus e a prefeitura municipal, os conflitos que se estabeleceram se deram por conta dos valores de subvenção e ajustamento dos repasses, também envolvendo outro órgão, Ministério Público Estadual.

A publicação da política ocorreu a partir do decreto Lei nº 8577, de 26 de junho de 2014, ocorrendo por meio da necessidade de um modelo de política de transporte que atendesse a demanda da população e que estivesse cumprindo o que dizia o próprio plano diretor municipal, sobre a promoção da mobilidade e acessibilidade de forma universal. Com o objetivo de integrar o território (CAMPOS DOS GOYTACAZES, 2008), adotou-se o programa denominado de “Campos Cidadão”.

A seguir consta o que institui a Lei nº 8577, de 26 de junho de 2014, publicada pela Prefeitura Municipal de Campos dos Goytacazes no ano de 2014.

Fica instituído, no âmbito do Município de Campos dos Goytacazes, o Programa Campos Cidadão, que assegurará aos munícipes usuários do serviço convencional de transporte coletivo municipal, devidamente cadastrados, a concessão de benefício tarifário para pagamento de valor único de R\$ 1,00 (dois reais), para utilização de qualquer linha de ônibus e em qualquer trecho situado no território municipal. (Redação dada pela Lei nº 8754/2017).

Parágrafo Único - O benefício tarifário concedido aos munícipes será subsidiado pelo Município no equivalente à diferença entre o valor pago pelo usuário e o valor da tarifa a ser arbitrada pelo Chefe do Poder Executivo Municipal mediante decreto específico. (CAMPOS DOS GOYTACAZES, 2014).

O referido programa possibilitou um maior fluxo circulatório de pessoas no território do município, visto que permitiu que populações caracterizadas como de baixa renda circulassem no espaço da cidade com mais frequência; por meio desse aumento nos fluxos circulatórios é possível que os sujeitos acessem mais atividades e serviços na área central. Araujo (2012) relata que, na efetivação, o programa era subsidiado pela prefeitura municipal, pois era realizado repasse às empresas concessionárias que realizam trajetos nas diversas localidades e bairros campistas. A prefeitura realizava o repasse do valor que era correspondente à diferença entre o valor da passagem e o valor que o usuário pagava, sendo este, como colocado por Araujo (2012, p. 49), “[...] o equivalente à diferença entre o valor pago pelo usuário e o valor da tarifa prevista para passagem (atualmente, no valor de R\$1,60).

Para que os usuários do transporte público coletivo tivessem direito ao programa Campos Cidadão, era necessário o uso do cartão eletrônico, sendo utilizado no Sistema de bilhetagem eletrônica. Esse sistema foi implementado nos veículos que funcionavam por meio do programa e gerou gastos no valor de 21 milhões de reais, custeados pelo governo municipal. Após dois anos de criação do programa, o município contava com 107 ônibus em circulação, muitos deles em situação inadequada, pois já tinham ultrapassado o tempo de vida útil, posto que a renovação desses veículos só ocorre por meio da compra de outros veículos usados que foram vendidos como sucatas/velhos, veículos que já foram utilizados em outros municípios, que passam a compor a nova frota de veículos com vida útil (ARAUJO, 2012). Novamente, a gestão da Prefeitura peca em parte deste programa, visto que é necessário um transporte que oferte a mobilidade, a acessibilidade, mas também que promova a segurança, conforto, confiança etc.

Em relação ao programa desenvolvido pela Prefeitura Municipal de Campos dos Goytacazes, Araujo (2012, p. 53) traz um importante ponto: “Observa-se, contudo, que essa política não se restringiu aos usuários de ônibus, visto que a tarifa no valor de R\$ 1,00 também passou a vigorar nos meios de transporte alternativos”. Sendo assim, a promoção da acessibilidade e mobilidade naquele momento ocorria por meios desses modelos de transporte coletivo e alternativo, por mais que ocorresse de forma ineficiente e sem planejamento, visto que, além do valor, deveria ser passado na qualidade da infraestrutura dos transportes.

No que diz respeito ao transporte público coletivo que recebia o repasse, ficaria inviável em algum momento da implementação custear um programa em que as tarifas cobradas aos usuários fossem tão reduzidas, por mais que naquele momento estivéssemos se referindo a um contexto econômico diferente do atual, os custos com deslocamentos (peças, combustíveis) eram constantes, pois se tratavam de ônibus usados realizando trajetos extensos em todo o território do município. No caso do extremo norte do município, os ônibus faziam trajetos pela BR 101- via os distritos a margem da BR, distritos com distâncias aproximadas de 30 a 70 km do centro da cidade.

As paralisações por parte dos motoristas e cobradores seria a realidade naquele momento do final do ano de 2011 e início de 2012. Os trabalhadores buscavam, por meio dessas paralisações, que os valores pendentes com as empresas fossem repassados. Em outras vezes, eles exigiam que as empresas de ônibus realizassem os pagamentos.

Outra ação relacionada às questões de planejamento, de execução e avaliação da política de mobilidade urbana no município se deu a partir do decreto Nº 335/2019, colocando em prática o sistema de transporte relacionado a integração tarifária entre as linhas que realizam o trajeto na área central pelo sistema convencional (ônibus) e as linhas alimentadoras que realizam a transferências dos passageiros que vem dos distritos afastados da área central (vans e micro-ônibus), entrando em execução em 30/08/2019 em todo território do município.

O projeto teve a participação popular, mas o que foi planejado pelo Instituto Municipal de Trânsito e Transportes - IMTT não entrou em execução, a problemática da superlotação e das precárias infraestruturas oferecidas continuaram sendo as mesmas, intensificando outros problemas que vamos pontuar neste capítulo. Abaixo consta a divulgação do decreto Nº 335/2019, que expõe as regras de integração tarifária no sistema de transporte integrador.

§ 1º A integração é a transferência que faz um passageiro de uma linha do Sistema Alimentador por vans e micro-ônibus para outra linha do Sistema Convencional por ônibus a fim de completar uma viagem.

§ 2º Não é considerada integração tarifária a reutilização de uma mesma linha, independentemente do sentido da viagem, se de ida ou de volta, bem como os demais casos previstos na Matriz de Integração.

§ 3º A integração tarifária será somente entre modais diferentes: Vans_Micros/Ônibus ou Ônibus/Vans_Micros.

§ 4º A tarifa pública única para o transporte coletivo de passageiros no Município (Preço público cobrado do usuário nos moldes do § 2º do artigo 9º da Lei Federal nº 12.587/2012) está definida no Decreto Municipal nº 198/2015.

§ 5º Tarifa de remuneração da prestação do serviço (§ 1º do artigo 9º da Lei Federal nº 12.587/2012): Tarifas diferentes para cada uma das 60 linhas integrantes do Sistema Alimentador, conforme Anexo XX do Edital da Concorrência Pública 01/2019 - Licitação do Sistema Alimentador.

§ 6º Considerando a existência de diferença a menor entre o valor monetário da tarifa de remuneração da prestação do serviço de transporte público de passageiros e a tarifa pública cobrada do usuário no Novo Sistema Integrado de Transporte Coletivo, tem-se um déficit ou subsídio tarifário, conforme

§ 3º do artigo 9º da Lei Federal nº 12.587/2012, adotar-se-á o subsídio tarifário, onde o déficit originado será coberto por subsídio orçamentário, conforme Programa de Integração Tarifária constante do Plano Plurianual 2018/2021, Programa 0052 Ação 2477, Lei Municipal nº 8.940/2019. (CAMPOS DOS GOYTACAZES, 2019).

Para execução do referido programa, o decreto institui em seus artigos pontos que devem ser levados em consideração, como: a transferência dos usuários deve ocorrer no tempo máximo de 120 (cento e vinte) minutos entre o embarque em um ponto/modal e o embarque no outro tipo setor; para acessar a passagem no valor de R\$ 2,75, os usuários têm a obrigatoriedade de obter o cartão de Bilhetagem Eletrônica (Rio Card); com a utilização deste cartão, o usuário só pagará a passagem em um tipo de modal, mas utilizando os dois (ônibus x vans e micro-ônibus e vice-versa). O programa também contava em seu início com o aplicativo Mobi Campos, cuja proposta era um aplicativo de monitoramento do transporte público na cidade. No início, o aplicativo teve grande adesão da população, por tudo que ele propunha, como consta no site da Prefeitura Municipal de Campos “[...] Através do aplicativo, a população vai acompanhar o trajeto dos ônibus da linha desejada em tempo real, além de ter a localização dos pontos de ônibus no caminho e até mesmo a malha cicloviária da cidade. Essa medida trará mais conforto aos passageiros, pois evita permanência desnecessária no ponto.

Nos distritos do extremo norte, no início era possível acompanhar esses trajetos, mas nos dias atuais não é essa a realidade, quando ocorre o acesso ao referido aplicativo, não é possível identificar nenhuma linha de transporte público em execução no município de Campos,

o que novamente mostra a ineficiência de ações relacionada à mobilidade e acessibilidade urbanas, pois essas ações são tomadas em determinadas gestões e inacabadas ou extintas.

No dia 22/10/2019, quase dois meses após o início do programa, foi relatado pelas mídias os problemas que os trabalhadores permissionários enfrentavam. Como pode ser expressado a seguir, a figura 7 foi retirada do jornal folha geral, em que o noticiário realizado por Paula Vigneron e Virna Alencar (2019) mostrou a realidade do sistema integração, que foi implantado sem levar em consideração a segurança e bem estar de toda população.

Figura 7 - Trabalhadores que atuam no transporte das vans em manifestação, Campos dos Goytacazes, RJ, 2019



Fonte: Folha Geral (2019).

É relatado na reportagem que os motoristas paralisaram os serviços no dia 22/10/2019, realizando manifestações em determinados pontos da cidade, depois seguiram para a prefeitura na tentativa de estabelecer um diálogo com o então prefeito, Rafael Diniz. (VIGNERON; ALENCAR, 2019).

O grupo afirma que o sistema de integração não está sendo cumprido como deveria. De acordo com os motoristas, há ônibus circulando em distritos e localidades, área que deveria ser coberta pelo transporte alternativo, e trazendo passageiros para a área central de Campos. Outro ponto criticado pelos permissionários é que o poder público municipal não vem cumprindo os

subsídios e os trabalhadores que investiram para se adequarem ao novo sistema de transporte não estão conseguindo arcar com os compromissos (VIGNERON; ALENCAR, 2019).

Contexto muito conflituoso este descrito acima, pois a população que advém das áreas distantes do distrito sede sofre muito com esses conflitos que foram se estabelecendo no sistema de transporte. A realidade deste programa é bem conflituosa e instável, pois perpassa por momentos de instabilidades, como: problemas relacionados ao repasse que deveria ser realizado pela prefeitura municipal, que levou a ocorrência de diversas paralisações dos motoristas das vans e micro-ônibus dos diferentes terminais; precária infraestrutura implantada, não oferecendo segurança aos usuários (tendas, banheiros ao ar livre improvisados); não fiscalização das superlotações por parte do órgão responsável; ausência de policiamento nos terminais, colocando em risco a segurança da população, pois a elaboração dos terminais improvisados foram em locais sem a promoção de infraestrutura, sem locais para se acomodar, escuros e sem iluminação adequada etc., sendo realidade contrária ao que o Instituto Municipal de Trânsito e Transportes - IMTT e gestão municipal tinham exposto para população.

Estes fatos mostrados em parágrafo anterior são extraídos a partir do acompanhamento da execução do referido programa que, pela instabilidade e mudança de gestão, se encerra no início do mandato do atual prefeito, Wladimir Garotinho, pois foi uma das promessas de campanha. A partir disso, ocorrem divergências entre os órgãos estruturadores, pois o juízo da quarta vara cível foi favorável à ação aberta pela empresa Rogil; dentro desta ação, a empresa reivindica exclusividade nos trajetos, pois esses seriam obrigatoriedade dos ônibus.

Na prática, porém, as referidas empresas de ônibus não cumpriram seus papéis, agravando diversos problemas para a população que necessita tanto do transporte cotidianamente. Diversos distritos do município ficaram sem o transporte em 22 de dezembro de 2021, após essa decisão.

A ausência do transporte em algumas localidades fere diretamente os direitos dos cidadãos que são garantidos pela constituição, pois o transporte é considerado como um direito social. Também acaba contradizendo o que consta no próprio plano municipal de 2020 de Campos dos Goytacazes, no capítulo iv- da mobilidade urbana e integração do território municipal:

Art. 80. O Município de Campos dos Goytacazes apresenta como estratégia geral para a mobilidade e a integração do território municipal, a promoção da mobilidade e da acessibilidade universal com a requalificação dos espaços públicos, ampliação e integração das diversas modalidades de transporte com as diversas atividades humanas localizadas no território municipal.

§ 1º A mobilidade do município será composta pelas seguintes instâncias:

Infraestrutura física da malha viária;
 Gestão de portos e hidrovias;
 Gestão do aeroporto;
 Gestão do transporte coletivo municipal e intermunicipal;
 Administração municipal direta e indireta;
 Conselho municipal de mobilidade;
 Gestão das tecnologias e aplicabilidade para uso do transporte coletivo;

§ 2º Para melhor atendimento das localidades afastadas do grande centro, a fim de evitar a locomoção dispendiosa do cidadão, poderão ser instituídas Subprefeituras, que prestarão os serviços exclusivos da Prefeitura, a serem elencadas em legislação própria pertinente ao tema, devendo ser implementado ao Município o conceito de Cidade Inteligente, conferindo acesso amplo às informações e serviços pelas vias eletrônicas oficiais. (CAMPOS DOS GOYTACAZES, 2020).

O que consta no capítulo IV da mobilidade urbana e integração do território municipal não é executado em Campos. A partir das colocações feitas anteriormente é possível identificar o quão conflituoso o sistema de transporte é na realidade, a população de localidades mais afastadas é a mais prejudicada sem a oferta do transporte. Pois o transporte é um direito social, o mesmo não sendo ofertado acaba por desencadear outros conflitos relacionados aos demais direitos dos cidadãos como o não acesso à educação, ao trabalho, ao lazer, à saúde, à assistência social etc. Parte dessa problemática tem a ver com a ausência de ações que regulam e fiscalizam os programas elaborados relacionados à oferta da mobilidade e acessibilidade em Campos.

Não ocorre a regulamentação e ampliação do transporte público no município, visto que os meios de transporte que realizam os trajetos diariamente são precários, contradizendo as diretrizes do art. 81 do plano diretor de 2020, que fala sobre a ampliação, sobre a diversificação dos meios de transporte, sobre a execução de um sistema acessível. Por mais que ocorra uma tentativa dos órgãos competentes, ela é falha e frágil, pois os usuários passam cotidianamente por momentos de insegurança e incertezas quando diz respeito ao transporte público.

Essa problemática permanece até os dias atuais, visto que, quando discutimos a questão da acessibilidade e mobilidade, elas estão além da realização do deslocamento, por mais que algumas localidades no município tenham a oferta do transporte coletivo, ele deve ser planejado pensando na oferta de veículos com qualidades e suficientes; é necessário também pensar na questão social dos sujeitos, pensando na promoção de veículos que sejam acessíveis, para terem a possibilidade de se deslocar no espaço urbano da cidade.

No caso da realidade das localidades mais afastadas, o transporte público coletivo nunca foi ofertado pensando na participação de toda população, falar do assunto do transporte

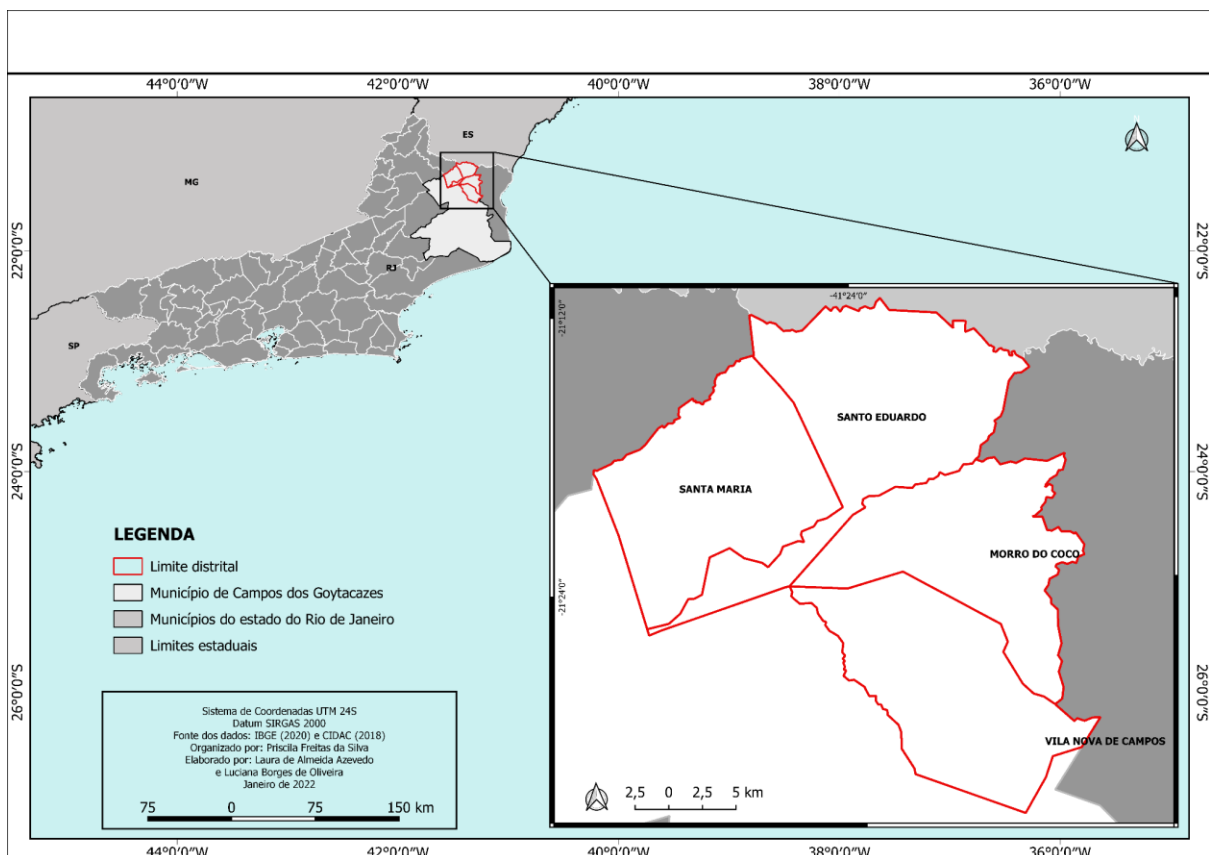
público coletivo em Campos é pensar em momentos de insegurança e instabilidade por parte das políticas públicas que são desenvolvidas e não continuadas, sendo este fato relacionado à má elaboração de planos de mobilidade, a não fiscalização por parte do órgão competente, a não integração dos meios de transporte como ferramentas que possibilitem o deslocamento no território do município tão extenso como o de Campos. E, por mais que por meio das concessões as empresas de ônibus assumissem determinadas linhas e horários, as mesmas sempre foram retiradas, organizadas, planejadas etc. sem a participação da população, sem ouvir a necessidade dos sujeitos, sendo essa a realidade da população de muitos distritos campistas.

CAPÍTULO 3 - O ACESSO À CIDADE DOS MORADORES DO DISTRITO DE MORRO DO COCO - CAMPOS DOS GOYTACAZES/RJ

3.1 Caracterização do 12º distrito - Morro do Coco

O recorte espacial dessa pesquisa e lócus de realização de trabalho de campo foi o 12º distrito de Campos dos Goytacazes, Morro do Coco, que está situado no extremo norte do município. De acordo com o censo de 2010, o distrito possui uma população de 4.683 habitantes, a qual é distribuída na localidade e nos bairros aos arredores, caracterizados como pequenos povoados ou localidades. Como mencionado no desenvolvimento deste trabalho, ressaltamos que a formação territorial do município está intrinsecamente associada ao desenvolvimento da atividade sucroalcooleira, que culminou na formação de localidades e bairros distantes da área central, como pode ser observado no mapa 1.

Mapa 1 - Localização dos distritos do extremo norte de Campos dos Goytacazes



Laura Azevedo, Luciana Borges, Priscila Freitas (2022).

A organização dessas localidades está relacionada à atuação das antigas usinas, que hoje se encontram fechadas. A instalação das usinas levou à atração de muitas pessoas que se

deslocaram para trabalhar nessa atividade, criando e formando os distritos que, ao longo do tempo, foram sendo estruturados e organizados pela formação administrativa. A localidade de Santo Eduardo era denominada de Morro do Coco, enquanto a localidade de Morro do Coco já foi chamada de Vila Nova. No decorrer do campo foi constatado, por diversos moradores das localidades mencionadas, que naqueles espaços ocorria o funcionamento de usinas de cana-de-açúcar. Moradores mais velhos relataram que participaram do desenvolvimento da atividade, atualmente há localidade denominada de Usina, “Usina de Santa Maria”.

O 12º distrito - Morro do Coco possui distância de 46 km do centro da cidade via BR 101. Essa distância também é uma realidade de outros distritos que formam o município, como é o caso do 15º distrito de Campos, Serrinha, localizado na região sul do município, distando 57 km da sede do município. Outros exemplos são os distritos de Dores de Macabu e Farol de São Thomé, com distâncias de 38 km e 48 km do distrito sede, respectivamente. Isso reforça o que abordamos no desenvolvimento desta pesquisa, que é a organização espacial fragmentada em várias localidades, pois seguiam uma lógica de exploração e dominação do território.

A realização deste trabalho fez-se necessária para compreendermos a realidade dos usuários do transporte coletivo da localidade de Morro do Coco. Para isso, realizamos a aplicação dos questionários, que tem como objetivo analisar alguns itens que serão evidenciados na próxima seção.

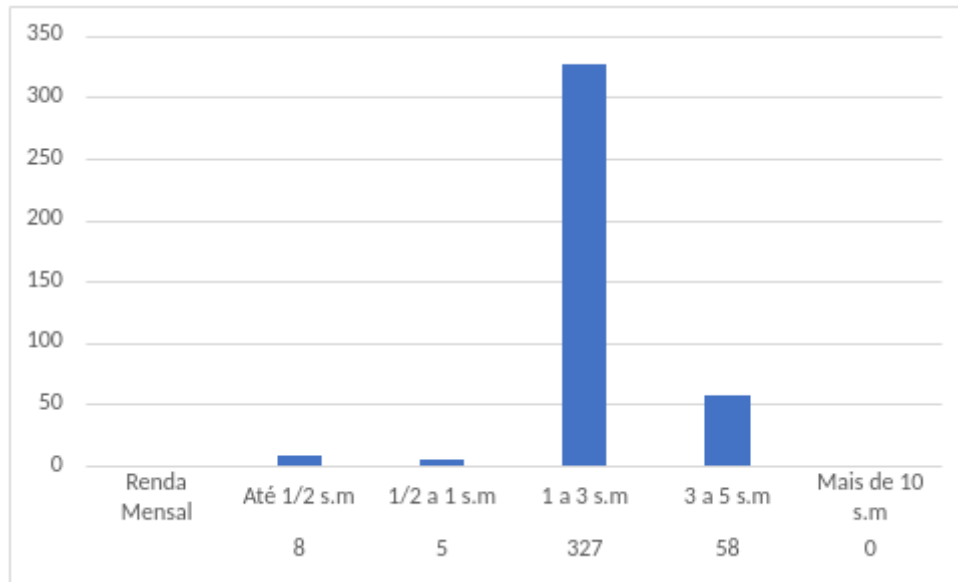
Os questionários foram aplicados nos meses de janeiro, fevereiro e março, e optamos por uma aplicação direcionada somente aos moradores que são usuários do sistema de transporte. Também escolhemos dias específicos, como os finais de semana, pois a possibilidade de aplicar com a população que trabalha, estuda ou se desloca semanalmente era maior. Como metodologia na aplicação, estabelecemos o seguinte: em uma determinada rua com um número x de casas, aplicamos em uma e pulamos duas, com isso procuramos estabelecer uma amostra proporcional em relação à quantidade de domicílios e aplicação dos questionários.

3.2 O acesso à cidade dos moradores de Morro do Coco

Dos 400 questionários aplicados, 345 foram feitos no distrito de Morro de Coco, os demais (55) foram aplicados nos bairros rurais que pertencem ao distrito (Santa Rosa, Seis Maria, Buraco do Sapo e Camará). O questionário é composto por perguntas importantes em torno da questão da renda da população, profissão, atividades e serviços acessados no distrito, atividades e serviços acessados na cidade de Campos, frequência que ocorre o deslocamento para Campos por parte dos indivíduos, meio de transporte utilizado para realizar este

deslocamento. Também foram feitas perguntas abertas e objetivas em relação ao transporte de ônibus e vans que atuam no distrito.

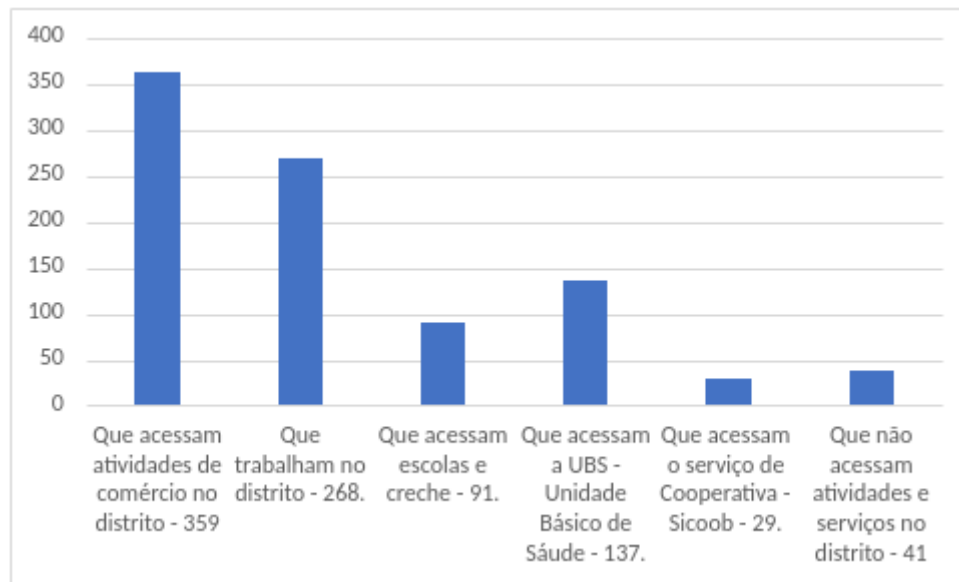
Figura 8 - Renda da população usuária do transporte público coletivo - Morro do Coco



Priscila Freitas (2022).

A partir da análise realizada em relação à renda, como pode ser analisado na figura 8, podemos concluir que a população participante dos questionários é caracterizada em grande parte por famílias com renda familiar bruta de 1 a 3 salários mínimos mensais, o que nos faz refletir sobre a necessidade de acesso aos meios de transporte coletivo como uma forma de participação da população nas atividades e serviços que são desenvolvidos em locais específicos na cidade. Uma dessas atividades que possibilita mudar esse cenário de renda básica para famílias compostas de 2 a 5 indivíduos, que é o caso do mencionado distrito, seria o acesso ao ensino superior e técnico que se encontra no centro da cidade, em Campos. Também o acesso às oportunidades de empregos que são ofertadas na cidade sede.

A fim de compreender onde ocorre o acesso a atividades e serviços, inserimos item no questionário a respeito dos serviços e comércios acessados no distrito de Morro do Coco. Obtivemos o resultado que está demonstrada figura 9.

Figura 9 - Acesso a atividade de comércio e serviços no distrito de Morro do Coco

Priscila Freitas (2022).

Com isso, constatamos que dos 400 domicílios no qual foi realizada a aplicação dos questionários, 359 realizam cotidianamente o acesso às atividades de comércio que se encontram disponíveis no distrito. Estas atividades em grande parte seriam compras em supermercados, farmácias, padarias, casas de agropecuária, material de construção, depósitos de gás e serviços de oficinas veiculares etc.

É relevante colocar que a disponibilização de farmácias e drogarias que pertencem a determinadas redes, como a Única Farma; Mais Brasil e Bio-Farma, é uma realidade atual em Morro do Coco, o que facilita muito a vida da população, visto que os sujeitos terão diversas opções quando necessitam utilizar, anteriormente a localidade contava apenas com farmácias locais.

Também 268 respondentes afirmaram que alguém da composição familiar exerce alguma função empregatícia no distrito, seja ela formal ou informal. Muitos vão em busca de trabalho na cidade sede ou em outras localidades do município; isto acontece porque as opções de trabalho são pequenas, se restringindo, em grande parte, em funções ofertadas nos comércios ou funções como trabalho de bico. Mas, no distrito de Morro do Coco, a estruturação e crescimento da fábrica pão de mel vem se colocando como uma importante atividade na oferta de empregos para a população local e vizinha.

A oferta do ensino é essencial para a população de Morro do Coco e localidades rurais. Dos que responderam ao questionário, 91 declararam que alguém de seu domicílio acessa a educação. O distrito possui uma creche que oferta a educação infantil para crianças, também

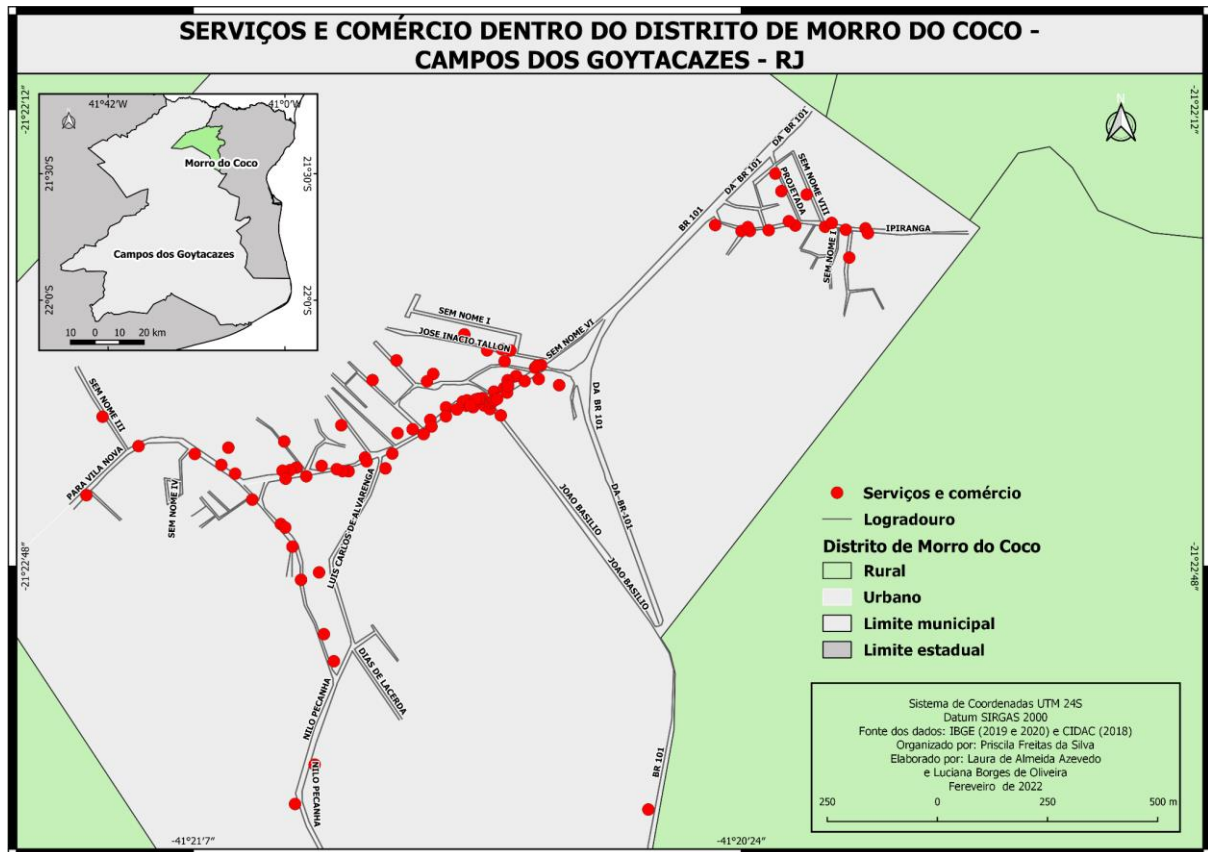
conta com duas escolas municipais que ofertam o ensino fundamental e um colégio estadual que conta com a promoção do ensino médio, que é essencial para a qualificação e formação dos cidadãos. Além de duas escolas municipais nas localidades rurais de Santa Rosa e Seis Maria, tendo disponível o ensino básico do 1º ao 5º ano. Não obstante, em relação à inserção no ensino técnico e superior, tem-se a necessidade de deslocamento para o centro de Campos, onde há a disponibilidade de diversas instituições de ensino, sendo imperiosa a necessidade do transporte como meio facilitador dessas relações.

Também obtivemos o resultado sobre a utilização da UBS - Unidade Básica de Saúde. A UBS é um fixo espacial importantíssimo na promoção do atendimento básico. Do total, 137 usuários responderam que acessam diariamente o serviço. A unidade básica oferta atendimento clínico geral, tem consultório odontológico e farmácia que disponibiliza medicamentos para pacientes com receituário. Além disso, permite marcação e realização de exames, acompanhamento para gestantes por profissional especializada, aplicação de vacinas essenciais para adultos e crianças e atendimentos realizados pela equipe de enfermagem em domicílios, onde os pacientes não podem se deslocar. Mas é necessário colocar que é preciso melhorias na disponibilização deste serviço, pois ocorre falta de medicamentos controlados de forma rotineira, medicamentos que antes eram disponibilizados; a ausência de profissionais que exercem o atendimento básico (médicos) em determinados dias, faz com que os pacientes se desloquem para outros locais que ofertam o atendimento, geralmente são encaminhados para as localidades de Travessão, Guarus e Santo Eduardo. Mas há de reforçar como é essencial a disponibilização desse posto de atendimento, isso é constatado no atual contexto, pois acontece a vacinação de covid-19 da população da localidade e das demais.

Quanto ao acesso à cooperativa de crédito - Sicoob, cerca de 29 pessoas relataram acessar os serviços da cooperativa; por mais que seja uma amostra pequena, é relevante destacar tal acesso aos serviços bancários. A cooperativa oferece serviços de pagamentos, depósitos, transferências para correntistas, mas são cobradas taxas mensalmente que variam de R \$34,20 a R \$212,30, de acordo com a necessidade do cliente. O referido valor é retornado no momento em que o cliente encerra o vínculo com a instituição, por se tratar de uma cooperativa. Ainda que possa ser inviável para muitos moradores o pagamento dessa taxa mensalmente, o serviço bancário é importantíssimo para os comércios locais.

Os dados discutidos nos permitem afirmar que o distrito exerce determinada centralidade no que diz respeito a estas atividades e serviços. Dos 400 entrevistados, apenas 41 responderam que não utilizam atividades e serviços no distrito. O mapa 2 nos permite observar a distribuição desses serviços e atividades.

Mapa 2 - Serviços e comércios dentro do distrito de Morro do Coco - Campos dos Goytacazes - RJ

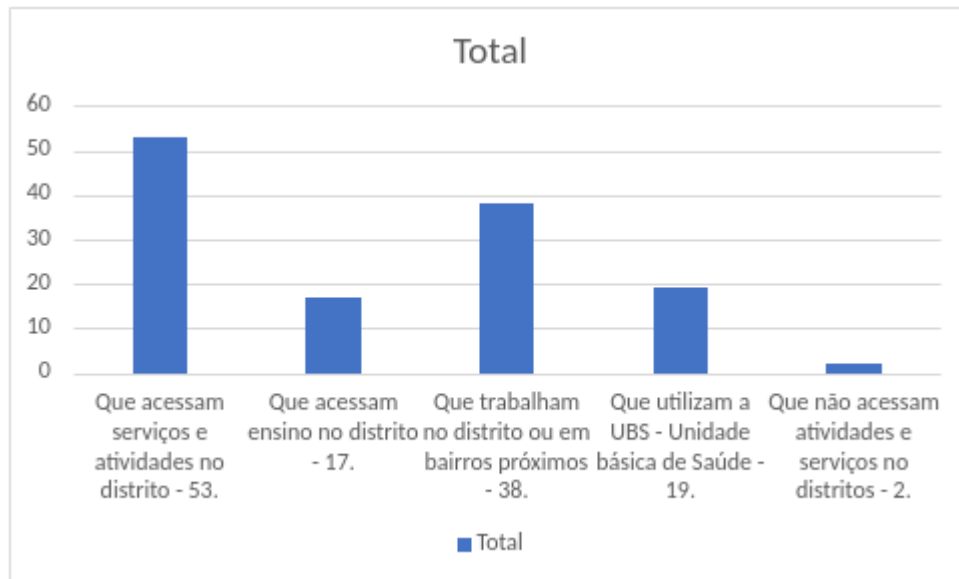


Laura Azevedo, Luciana Borges, Priscila Freitas (2022).

O mapa 2 evidencia a concentração de atividades e serviços na localidade de Morro do Coco, os dados foram extraídos a partir de idas em trabalho de campo, sendo feitos registros de observação e organização dos pontos comerciais e de serviços. A maioria dos serviços e atividades são ofertados na rua principal, a Nilo Peçanha, se resumindo a supermercados, farmácias, açougues, padarias, igrejas, correio, Cooperativa de crédito, cartório, lanchonetes, açaiteria, escolas, Centro de Referência de Assistência Social (CRAS), lojas de materiais de construção etc.

Graças a essa concentração de atividades, o distrito também exerce influência direta nos bairros e localidades no seu entorno; isso se nota com a análise dos questionários que foram aplicados nos bairros rurais, como consta na figura 10.

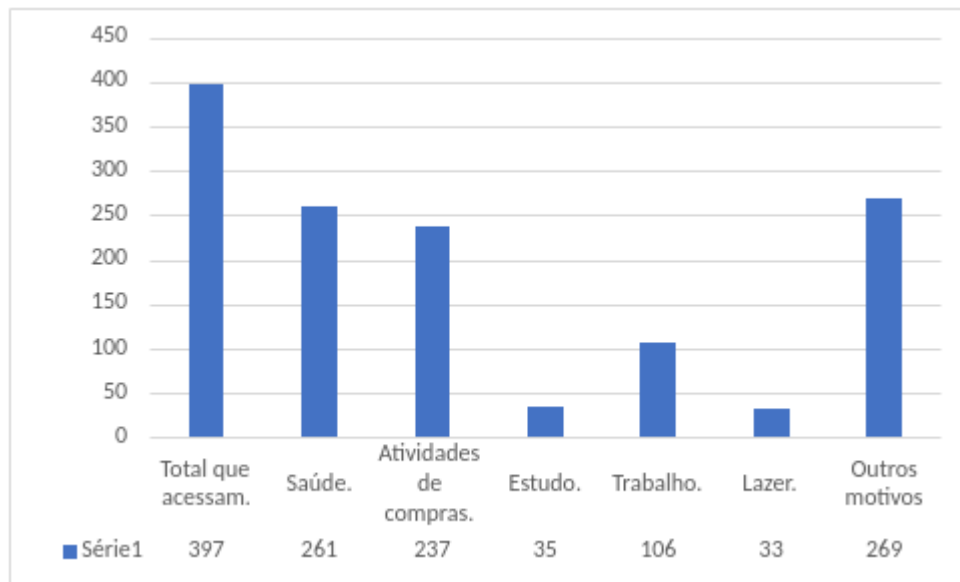
Figura 10 - Acesso aos serviços e atividades em Morro do Coco por moradores de localidades do entorno



Priscila Freitas (2022).

Os questionários foram aplicados nas localidades de Santa Rosa, Seis Maria, Buraco do Sapo e em Camará. A seleção dessas localidades deu-se a partir da observação e análise, isso foi necessário porque no distrito há diversas localidades, mas muitas se encontram com os domicílios vazios, os habitantes já migraram para a área principal do distrito ou para a cidade sede do município, pois possuem maior concentração de bens e serviços necessários, além de maiores oportunidades de trabalho. Nessas localidades é possível observar que há muita concentração fundiária por parte de fazendeiros que residem em outros lugares, sendo apenas um lugar para exercer suas atividades, principalmente a criação de gado voltada para corte, a produção leiteira também está presente em alguns locais, que acaba por necessitar de mão-obra local. Isso pode ser constatado nos questionários, muitos dos entrevistados que residem nas localidades rurais exercem a profissão de trabalhador rural, outros fazem bico, trabalham em diversos locais para terem o necessário como renda.

Nosso objetivo de pesquisa é analisar o acesso à cidade a partir do 12º distrito - Morro do Coco, situado no extremo norte do município de Campos dos Goytacazes, por meio da aplicação do questionário, buscando compreender se ocorre o acesso da população a cidade. Evidenciamos na figura 11 o acesso aos serviços e atividades na área central de Campos. Como estratégia para a aplicação correta dos questionários, ao iniciar a execução, foi perguntado se o mesmo ou alguém da residência utilizava o transporte coletivo.

Figura 11 - Acesso aos serviços e atividades na área central de Campos

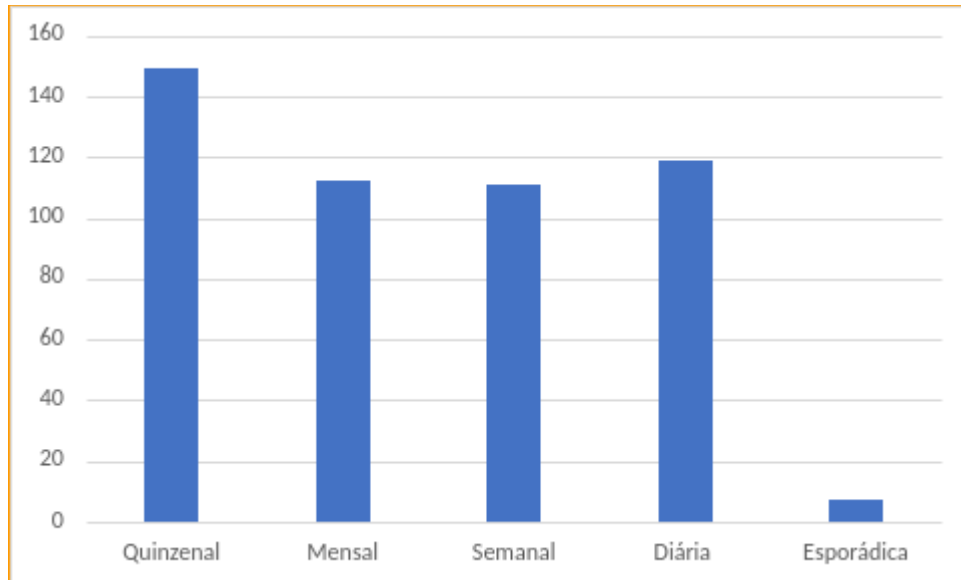
Priscila Freitas (2022).

A partir da análise dos dados que estão demonstrados na figura, é possível constatar que ocorre a necessidade de acessar a cidade por parte dos moradores do distrito estudado. Cerca de 397 entrevistados responderam que alguém da família se desloca até o município. Como foi detalhado nas demais figuras, a população acessa algumas atividades e serviços no próprio distrito, mas algumas específicas se encontram disponíveis somente no distrito sede de Campos dos Campos dos Goytacazes. As atividades que mais são acessadas pelos moradores estão relacionadas a estudo, saúde, trabalho e compras.

Também foi perguntado aos moradores sobre qual a frequência desse deslocamento até o centro. O resultado que obtivemos é demonstrado na figura 12 sobre a frequência do deslocamento dos usuários do transporte. É possível afirmar que o deslocamento diário estaria sobretudo relacionado aos sujeitos que exercem alguma função empregatícia no município, como se pode constatar no número de entrevistados que acessam a cidade por trabalho e os que realizam o deslocamento diariamente, são quantidade equivalentes, por trabalho são 106 pessoas, e os que realizam diariamente são de 119. Alguns estudantes também já estão retornando a forma de ensino presencial, como alguns cursos que são oferecidos em Campos, sendo necessário também o deslocamento diário. Os demais entrevistados acessam de forma semanal, quinzenal e esporadicamente, quando necessitam utilizar serviços e atividades comerciais. Como foi identificado na parte sobre motivação de acesso, vimos que o acesso à

cidade para se apropriar serviços como o lazer é mínimo. Então ocorre um acesso desigual a tudo que se encontra na cidade de Campos.

Figura 12 - Frequência do deslocamento para cidade de Campos dos Goytacazes



Priscila Freitas (2022).

Outro serviço que a população respondeu acessar no município foi o de saúde, apresentando uma porcentagem relevante, 261 entrevistados afirmaram que alguém da família acessa tal serviço. No distrito de Morro do Coco é ofertado somente o serviço de saúde da Unidade Básica de Saúde - UBS. Campos é referência em diversos atendimentos especializados, mas, na atualidade, sobretudo nos hospitais que atendem pelo Sistema Único de Saúde, há a necessidade do desenvolvimento de políticas que possam oferecer melhor atendimento à população em geral, pois quem precisa utilizar os hospitais públicos lida com diversos problemas, como a falta de profissionais de saúde, a falta de mediação nos postinhos de atendimentos, a demoras nas marcações de consultas e exames etc. E, falando da realidade das localidades mais afastadas, o acesso a esse serviço vai ocorrer por meio da oferta da mobilidade e acessibilidade. Então o sujeito que tem o objetivo de acessar o serviço de saúde, que é um direito de todos e um dever do estado, exige a oferta da mobilidade e acessibilidade urbana que seja favorável, adequada e eficaz. O art. 6º da CF/1988 inclui o transporte como um direito social, reforçando a sua importância no cotidiano da população brasileira.

Como foi constatado em campo, no distrito tem a disponibilização de diversas atividades de comércio, como alguns supermercados, lojas de roupas, lojas de utilidades, casas de materiais de construção etc. Mas a população, preocupada em economizar, demonstrou que

acessa as outras opções de comércio que são ofertadas no centro urbano de Campos, quando respondeu que acessam determinadas atividades de compras, no total foram 237 pessoas afirmando que utilizam esta atividade. Principalmente compras em supermercados, no mercado municipal, nas diversas lojas presentes na rua João Pessoa, que é considerado o centro de compras em Campos.

O serviço da rede atacado-varejista é mencionado diversas vezes quando é perguntado qual atividade ou serviço é utilizado no município. Alguns pequenos comerciantes locais se deslocam para a rede de atacado que se localiza no Parque Guarus, para adquirir mercadorias e revender no distrito, o que acarreta um aumento no valor da mercadoria. Essa lógica não resume todos os estabelecimentos que estão organizados na localidade, mas é uma prática presente principalmente entre os pequenos comerciantes. A população que possui meios para realizar essa atividade, além de ter opção de obter mercadorias com valores mais acessíveis, também tem maior diversidade na escolha dos produtos, conseqüentemente na qualidade. Com isso, constatamos que ocorre o acesso e participação da população local nas diversas atividades comerciais e de serviços que são ofertadas em Campos.

Como pode ser observado na figura 11, ocorre o acesso à cidade para fins educacionais, 35 pessoas responderam que utilizam. Já mencionamos que no distrito ocorre a oferta da educação infantil, do ensino fundamental e do ensino médio, mas após a conclusão, com objetivo melhorias na qualidade de vida, pela busca de melhores condições de empregos, há a necessidade de qualificação profissional, sendo preciso o ingresso em instituições de ensino superior ou técnico que se encontram em outras locais, como Campos e Itaperuna. Mas é necessário enfatizar que ocorre uma problemática na oferta do transporte no próprio município, certamente isso se intensifica para outros municípios. Este acesso está diretamente relacionado à questão financeira da população, a quais meios ela dispõe, por exemplo, se possui carro próprio para realizar esse deslocamento, isso é ponto favorável para garantia desse acesso. Outro ponto que muda diretamente esse cenário é a relação trabalho e estudo, muitos sujeitos além de estudarem, também exercem alguma função, mas para a realização destas atividades, é preciso que tenha a disponibilidade do transporte coletivo pensando no acesso a população a direito tão fundamental, o acesso ao ensino em níveis mais elevados, que garanta aos cidadãos melhor qualidade de vida.

No município, o ensino superior e técnico no contexto de pandemia não foram ofertados de forma presencial, mas aos poucos já estão sendo retomados, o que traz uma problemática em torno do acesso ao ensino, pois é inviável se matricular em cursos que são ofertados no turno da noite pela ausência de horários, mas para o sujeito que trabalha essa é a única opção. Esse

problema afeta diretamente a questão do desenvolvimento social da população, visto que não ocorre o amparo e meios para proporcionar este acesso.

Ainda é necessário colocar que, pela oferta precária do transporte público, que deveria proporcionar a inserção dos jovens e sujeitos nas instituições de ensino, acaba se tornando um obstáculo. Muitos acabam por desenvolver funções em atividades informais no próprio distrito ou ingressam no mercado de trabalho onde é exigido apenas o ensino médio, sendo ofertado no próprio distrito. Isto ocorre pela ausência de políticas que incentivem a população a acessar o ensino técnico e superior. Uma política desenvolvida pela gestão municipal que era favorável ao deslocamento e acesso ao ensino foi o ônibus universitário, o mesmo foi ofertado na gestão da Rosinha Garotinho (2009 - 2016); o ônibus realizava o trajeto na parte da manhã e noite, fazia o deslocamento dos estudantes do distrito de Morro de Coco e das localidades vizinhas, mas foi retirado na gestão do ex-prefeito Rafael Nogueira (2017-2020), sem retomada na presente gestão.

Em torno de 106 dos moradores descreveram que alguém da família desenvolve alguma função empregatícia no município. A taxa de desemprego no contexto brasileiro é alta, sobretudo no atual cenário de pandemia, e isso se intensificou, muitos trabalhadores foram demitidos, fato que foi relatado em campo, quando perguntado a profissão do entrevistado, muitos relataram que foram demitidos durante a pandemia e estão desempregados. Mas ainda assim foi possível constatar que alguns continuaram trabalhando na cidade sede do município. Contudo, diariamente enfrentam problemas relacionados a horários e trajetos extensos e demorados, que culminam na impossibilidade de se candidatar para determinadas vagas de trabalho. Isso acaba por ser de grande problemática na questão do desenvolvimento social da população local, pois não se tem amparo diante das políticas de transporte para a inserção no mercado de trabalho. A oferta precária do sistema de transporte, que por anos segue a mesma lógica em todos os distritos do extremo norte de Campos, acaba por ser um empecilho na vida cotidiana dos sujeitos, fato que foi relatado por alguns entrevistados, os quais mencionaram que foram demitidos por questões de horários, quando chegavam mais tarde um pouco ou quando tinham que sair mais cedo por conta do último horário disponibilizado.

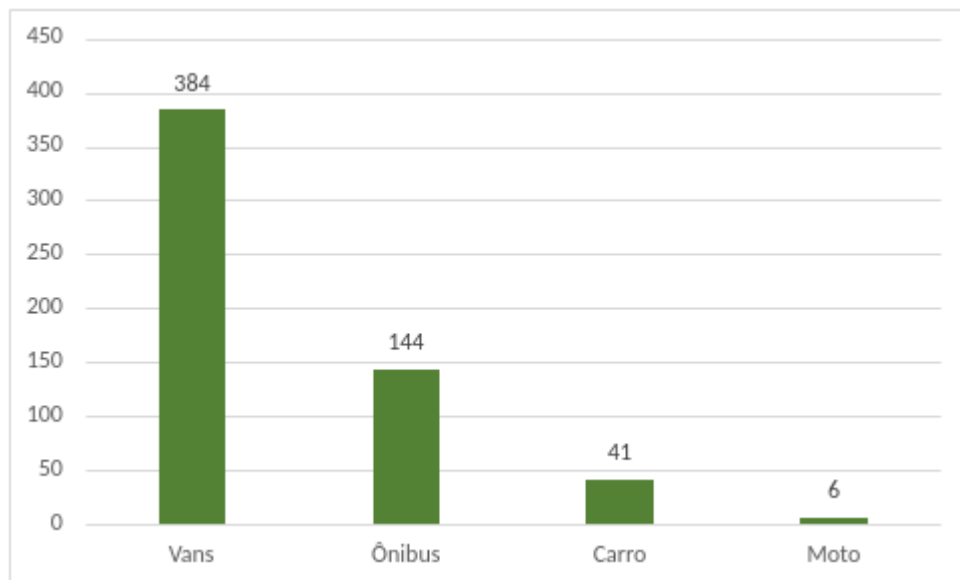
Quanto ao lazer, 33 pessoas relataram que utilizam as atividades disponibilizadas em Campos, principalmente o acesso aos cinemas. Mas parte desses entrevistados relataram que utilizam o carro próprio para acessar, visto que os horários de ônibus e vans que são disponibilizados são poucos, o que impossibilita a utilização dessa atividade.

Número significativo de 269 pessoas afirmaram que alguém da família necessita ir ao centro por outros motivos, como compromissos inadiáveis, acessos a lotéricas, acessos aos

bancos, com o objetivo de recebimento de aposentadorias, pagamentos de contas etc. Esse deslocamento acaba por ser com menos frequência, sendo mais quinzenal ou mensal.

Quando foi perguntado sobre qual meio de transporte eles utilizam para realizar este deslocamento, obtemos o resultado apresentado na figura 13.

Figura 13 - Meios de transportes mais utilizados por moradores de Morro do Coco para acesso a comércio e serviços na cidade de Campos dos Goytacazes



Priscila Freitas (2022).

Como pode ser analisado na figura 12, é possível verificar algo que já pontuamos no capítulo anterior, o meio de transporte denominado por vans, vem por anos fazendo o papel quase único na oferta do transporte nas localidades afastadas, mas funcionando em meio às muitas problemáticas em sua execução. Problemáticas que foram constatadas na aplicação dos questionários e também nas idas a campo.

A seguir, trazemos reportagem recente que reafirma os fatos acima mencionados, após a decisão do juízo favorável para a empresa Rogil, que reivindicava exclusividades nos trajetos. Com a decisão em juízo, ocorreu a interrupção na oferta do transporte em diversas localidades, a situação foi constatada pelos agentes do Instituto Municipal de Trânsito e Transporte (IMTT) e da Guarda Civil Municipal.

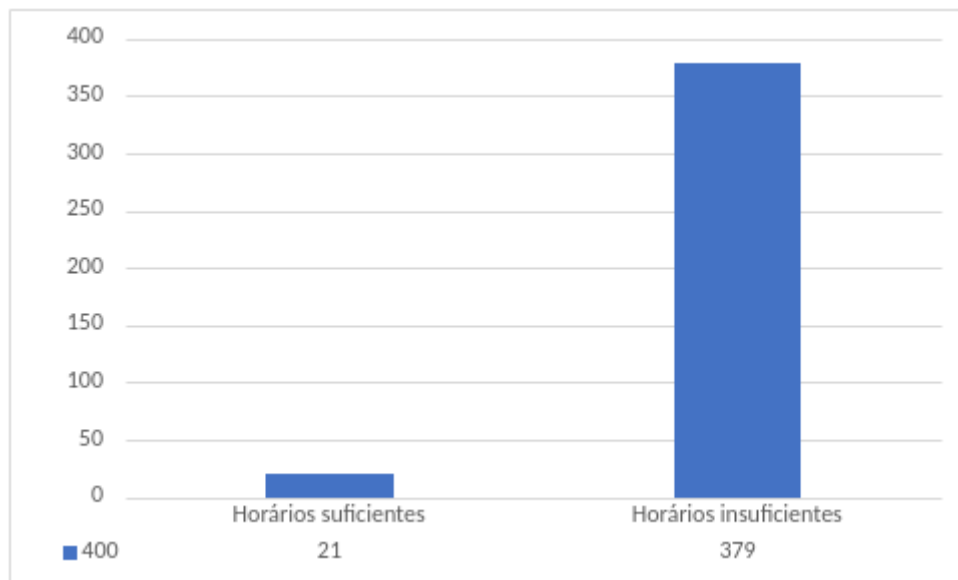
Agentes do Instituto Municipal de Trânsito e Transporte (IMTT) e da Guarda Civil Municipal percorreram algumas localidades de Campos nesta quarta-feira (22) e constataram que as empresas de ônibus que deveriam substituir as vans em trajetos para os setores C, D, E e F não cumpriram a parte no acordo. Com isso, muitos campistas, como os moradores dos distritos de Santo

Eduardo e Santa Maria, amanheceram sem transporte público para trabalhar (JORNAL TERCEIRA VIA, 2021).

A atuação das vans nos distritos, no contexto atual, onde a oferta dos serviços de ônibus é inacessível para a população, é de extrema importância. No norte de Campos e nos demais distritos, esse modelo de transporte realiza os extensos fluxos de deslocamentos para a área central, com trajetos que chegam até 70 km, sendo o caso da localidade de Santo Eduardo. Mas precisa ser planejado e revisto a atuação desse modelo, pensando na melhor qualidade do serviço prestado, garantindo segurança e estabilidade. Algo que foi bastante mencionado por parte dos participantes dos questionários.

A figura 14 mostra a opinião dos entrevistados em relação à disponibilidade dos horários das vans durante a semana.

Figura 14 - Opinião dos usuários das vans sobre os horários disponibilizados durante a semana



Priscila Freitas (2022).

Os participantes dos questionários afirmam que a tarifa atual cobrada nas vans é acessível, que é o valor de R\$2.75 para quem possui o cartão de Bilhetagem Eletrônica (Riocard). O valor foi firmado no início do sistema de integração nos transportes municipais. O valor pago para quem não possui o cartão é de R \$6.00, sendo assim, essa política de repasse é importante para a população, facilitando o acesso aos serviços e atividades no município.

Mas a população participante, no geral, relata os problemas em relação à oferta do serviço, como os horários insuficientes disponíveis durante a semana. Do total dos

entrevistados, 379 relataram esse fato. Quando perguntado sobre o motivo, as respostas giraram em torno das superlotações; das infraestruturas precárias em alguns carros, muitos quebram em meio a esses trajetos longos; não disponibilidade de horários fixos de decorrer da semana, apenas os primeiros e últimos horários que são estabelecidos; não oferta do transporte a partir de determinados horários, prejudicando muito quem necessita utilizar o transporte após esses horários, pois o último carro disponibilizado para o município é às 17 horas, retornando para o distrito 19 horas.

É muito problemático o assunto do horário das vans, visto que impossibilita a circulação de pessoas fora desses horários, muitos necessitam acessar o ensino na parte da noite, outros saem dos seus respectivos trabalhos mais tarde. As outras opções de transporte seriam os ônibus, mas sendo inviáveis para a população custear passagens tão altas como as tarifas cobradas pelas empresas Brasil e 1001 nos trajetos via Morro do Coco, que variam de R\$10 a R\$16 reais para o trecho. Os usuários afirmam que acabam sendo obrigados em determinados horários a utilizar os ônibus, por não ter mais vans disponibilizadas a partir desses horários ou pelas superlotações nos trajetos.

Sobre os horários das vans que são disponibilizados nos finais de semana, os participantes afirmam que são ruins ou péssimos. Nos finais de semana apenas uma ou duas vans realizam os deslocamentos de passageiros, apenas os horários dos finais de semana são ofertados de forma fixa.

Sobre os horários de ônibus (Brasil e 1001), realizados por empresas que realizam trajetos intermunicipais, com valores de passagens bem elevados, os entrevistados também afirmam que a pouca disponibilidade dos horários, apenas alguns afirmam que seriam suficientes. Mas, após uma observação nesses questionários em específico, podemos observar que a frequência do deslocamento desses entrevistados é de forma mais esporádica ou mensal, não sendo uma utilização cotidiana, estando relacionado, principalmente, a utilização de serviços bancários por parte de aposentados. Também é importante salientar que os horários ofertados pelos ônibus são fixos, então a população que utiliza já tem ciência sobre qual horário deve se deslocar para os pontos. A venda de passagens dessas empresas é feita em um comércio no distrito de Morro do Coco, contendo assim um aviso sobre as mudanças nos horários, que sempre sofrem ajustes, segundo as decisões que são tomadas no arranjo do transporte, que estão em constantes mudanças. Dos entrevistados, 144 afirmam que utilizam o transporte coletivo de ônibus.

De acordo com as observações realizadas em campo, com o objetivo de analisar como se dá o funcionamento do transporte, podemos presenciar vários ônibus realizando os trajetos

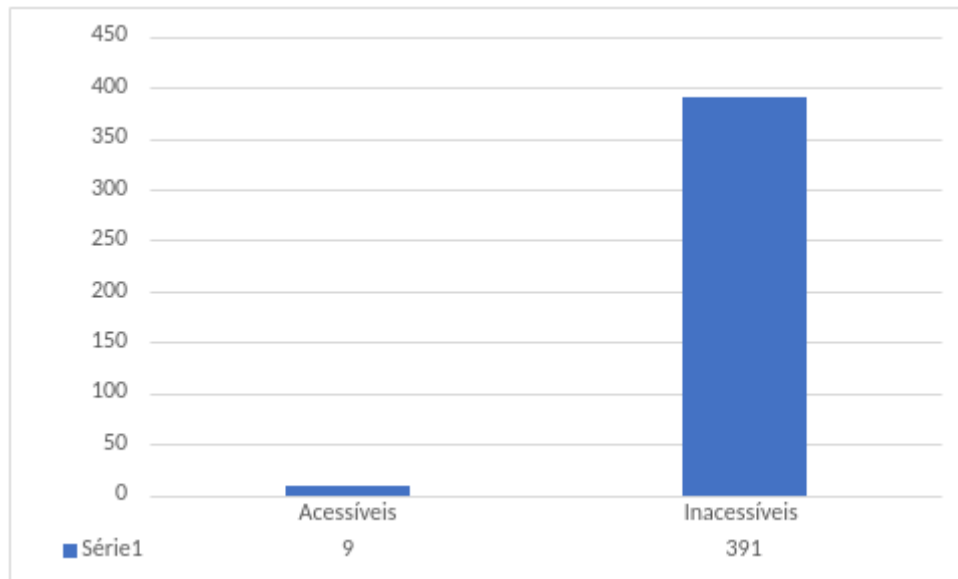
quase vazios, enquanto as vans realizavam os mesmos trajetos com superlotação. Com isso, podemos concluir que, além da questão da passagem que é cobrada em cada tipo de transporte, essa questão também estaria relacionada aos trajetos que são realizados em cada tipo de transporte. As vans, além de atenderem o distrito, também entram em outras localidades, como a de Conselheiro Josino, que se localiza à beira da BR 101, distante 32 km da área central de Campos.

A população da localidade de Conselheiro Josino sofre cotidianamente para acessar os meios de transportes, pois se situa após os distritos do extremo norte (Vila Nova, Morro do Coco, Santo Eduardo e Santa Maria). Com isso, as vans que passam neste local estão sempre lotadas, os usuários dificilmente conseguem ir sentados, algo possível somente no retorno. Na ida para Campos, as vans também vão parando em pontos da BR 101, mesmo estando cheias e com muitas pessoas em pé, ocasionando uma demora maior nos trajetos que já são tão extensos, realizando o deslocamento de passageiros em locais que já possuem veículos com essas finalidades.

Em relação aos valores das passagens cobradas pelas empresas de ônibus e 1001 (Campos x Morro do Coco - Morro do Coco x Campos), que possuem trajetos via Morro do Coco, a população em geral não acha acessível pagar diariamente os valores que variam de R\$10.00 a R \$16.00. Dos poucos que responderam achar acessíveis, relataram que preferem andar com mais segurança, com maior conforto, do que passar pelas situações desconfortáveis enfrentadas no cotidiano de quem utiliza os transportes com superlotação, com carros quebrando no decorrer dos caminhos. Mas esse fato está vinculado à questão da renda, pois é impossível para um trabalhador que ganha apenas um salário mínimo pagar semanalmente esses valores, para um estudante seria a mesma coisa, é inviável. Mas, falando da realidade de pessoas que se deslocam com menos frequência, que possuem melhores condições financeiras, até cabe no orçamento, mas foge da realidade de grande parte dos moradores.

A figura 15 permite compreender a mobilidade dos moradores de Morro do Coco a partir dos valores das passagens referentes às empresas de ônibus Brasil e 1001.

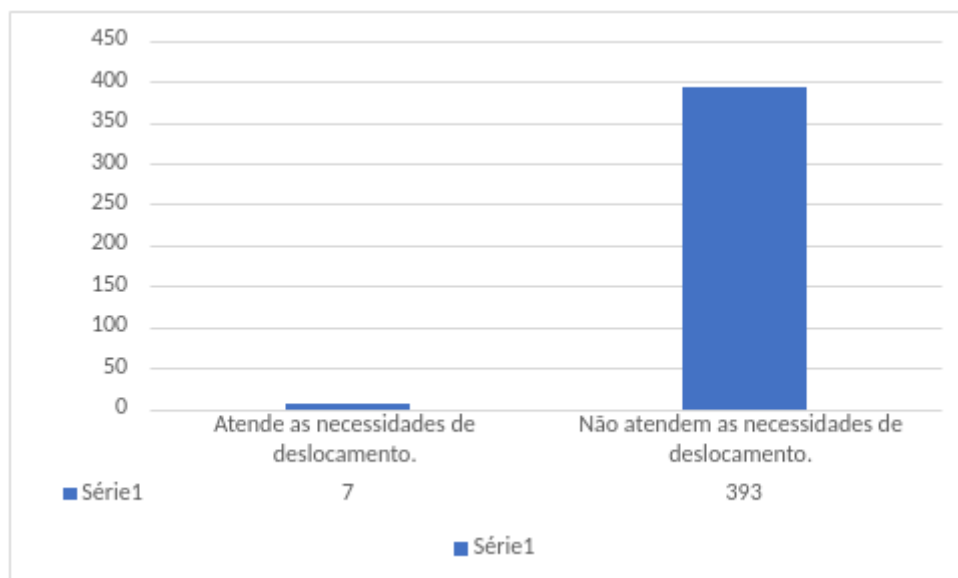
Figura 15 - Opinião dos usuários em relação aos valores das passagens que são cobradas pelas empresas de ônibus Brasil e 1001



Priscila Freitas (2022).

Em relação à atuação dos transportes no geral, no distrito de Morro de Coco, a maioria dos participantes afirmou que não atende às necessidades da população. As justificativas maiores se resumem no grande tempo de espera e na superlotação. No total, 393 afirmaram que não atendem, o que demonstra como é preciso pensar em uma forma melhor de ofertar esse serviço. A figura 16 traz a opinião dos entrevistados.

Figura 16 - Opinião dos usuários em relação à atuação dos modelos de transportes que atuam no distrito de Morro do Coco



Priscila Freitas (2022).

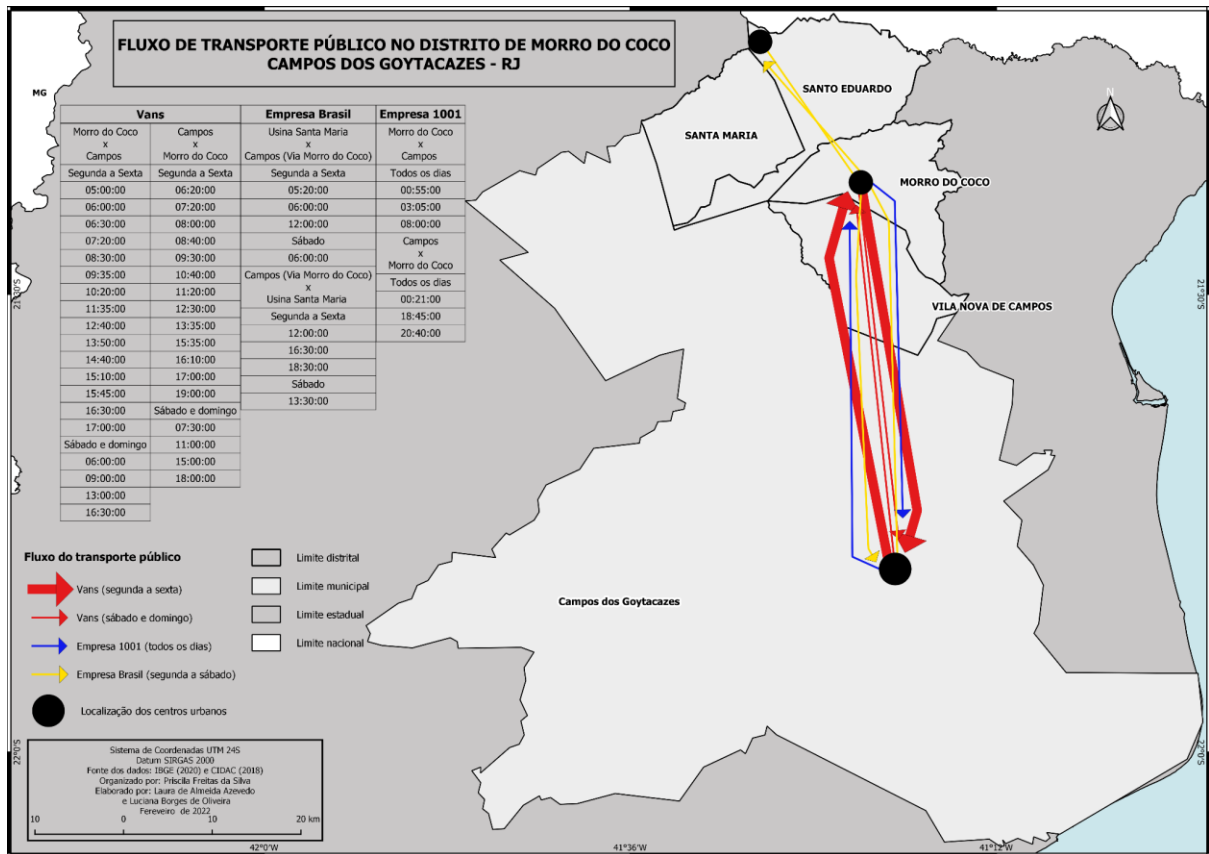
A partir disso, na última questão do questionário, perguntamos se é necessário melhorias no sistema de transporte com atuação na localidade, todos os entrevistados responderam que sim. No quadro 1 é demonstrado as principais opiniões dos usuários em relação às melhorias que devem ser feitas.

Quadro 1 - Opinião dos usuários em relação às melhorias no sistema de transporte com atuação no distrito

Oferecimento de pontos de espera adequados em Campos e no distrito
Horários fixos por parte do transporte de vans
Passagens mais acessíveis por parte dos ônibus
Melhor qualidade na infraestrutura ofertada
Mais disponibilidade de horários do transporte público coletivo
Vans indo até o ponto final com mais frequência (Areia Branca)
Vans circulando nas localidades rurais
Horários disponíveis no turno da noite
Mais horários ofertados nos finais de semana
Fluxo direto para área central, sem paradas via BR 101
Sem superlotação nos trajetos
Segurança e estabilidade nas políticas que são desenvolvidas

O mapa 3 diz respeito aos fluxos de transporte no distrito de Morro do Coco. As tabelas de horários dos ônibus foram realizadas a partir de levantamentos nas plataformas de bilhetagem das empresas de ônibus. Para levantar os horários das vans foi preciso realizar uma observação dos fluxos de ida e volta para o distrito, visto que esse modelo de transporte não possui os horários estabelecidos durante a semana, somente nos finais de semana que são estabelecidos.

Mapa 3 - Fluxo regular e linhas do transporte por ônibus e vans no distrito de Morro do Coco



Laura Azevedo, Luciana Borges, Priscila Freitas (2022).

Podemos afirmar que a oferta do transporte público coletivo em Campos se organiza de forma centralizada no município, algo que foi constatado a partir das observações e leituras em outros trabalhos que discutem o tema do transporte em Campos, como o trabalho de Balthazar (2017). Essa centralidade da rede de transporte ocorre em pontos determinados no município, como a rodoviária Roberto Silveira e a avenida 28 de março, posto que a distribuição desigual e seletiva das linhas de transporte tende a privilegiar algumas frações do espaço já privilegiadas. Com isso, é preciso pensar em uma política de mobilidade com qualidade e que seja acessível a todos, que auxilie nas interações espaciais de consumo, mercado de trabalho e acesso a serviços públicos, pois Campos dos Goytacazes possui uma grande extensão territorial, com diversas localidades distantes do distrito-sede, o que dificulta, muitas das vezes, o acesso da população à cidade, com a oferta inadequada do transporte, essa questão se intensifica.

O arranjo do transporte público coletivo em Campos está em constante conflito, não levam em conta os indivíduos que necessitam diariamente do serviço de transporte para acessar outros espaços. O atual sistema de transporte ofertado tende a privilegiar parcela da população, que muitas das vezes já acessa e utiliza outros meios de transporte. No caso do distrito estudado,

grande parte dos entrevistados afirmaram utilizar o transporte público coletivo. Outra questão que é necessária de colocar é a instalação da praça de pedágio separando a porção norte do município, acarretando custos maiores no deslocamento da população campista, para quem possui veículo próprio, seria mais viável a utilização do transporte público, porque, além dos gastos com o combustível, é preciso pagar a praça de pedágio. Mas muitos não possuem condições de adquirir um transporte particular e sem a disponibilidade de transporte público coletivo adequado, os sujeitos sempre estarão acessando a cidade de forma desigual em seus trabalhos e atividades, na ocupação e apropriação dos espaços públicos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como moradora do distrito de Morro do Coco e usuária desse modelo de transporte que dificulta diariamente o deslocamento da população entre os distritos afastados e o distrito-sede, coloco que a discussão sobre o acesso à cidade é necessária para entendermos que todos os cidadãos possuem o direito de participar da produção do espaço. Para isso, é preciso que os sujeitos desenvolvam suas relações sociais, que eles ocupem os espaços, que discutam o desenvolvimento de políticas públicas que os afeta, que é o caso do transporte público coletivo em Campos. Essa participação deve acontecer principalmente incluindo as minorias, que são os grupos dos excluídos, os menos favorecidos no acesso aos bens e serviços que se encontram, sobretudo, no espaço urbano da cidade.

A possibilidade de acesso à cidade e a tudo que nela se organiza, para as localidades afastadas do centro urbano, vai ocorrer por meio da promoção do transporte público coletivo, por isso a necessidade de planejar e executar programas e políticas que sejam inclusivas e eficazes nos deslocamentos dos cidadãos. Visto que estamos tratando de um contexto desigual de acesso à cidade em Campos, em que a fragmentação do espaço urbano de Campos dos Goytacazes, a centralidade da rede de transportes em pontos definidos, a frágil articulação entre os processos de mobilidade e acessibilidade da rede de transportes intensificam os processos de exclusão.

Nesse sentido, deve acontecer a participação de todos os sujeitos, deve haver a possibilidade maior uso dos serviços e atividades, mas também deve haver meios para a apropriação dos espaços públicos, enquanto espaços de troca, enquanto espaço das relações, de acesso às atividades como teatro, cinema e parques. Com isso, é preciso pensar em uma política de mobilidade com qualidade e que seja acessível a todos, que auxilie nas interações espaciais de consumo, mercado de trabalho e acesso a serviços públicos, pois Campos dos Goytacazes possui uma grande extensão territorial, com diversas localidades distantes do distrito-sede, o que dificulta, muitas das vezes, o acesso da população à cidade, com a oferta inadequada do transporte, essa questão se intensifica.

O trabalho de campo realizado no Distrito de Morro do Coco e localidades adjacentes permitiu entender como ocorre o acesso às atividades e serviços na porção norte do município, possibilitando evidenciar um maior acesso por parte das localidades rurais que não possuem a promoção do transporte público coletivo. Também permitiu a análise e compreensão da imperiosa necessidade de acesso à cidade por parte dos moradores do distrito de Morro do Coco,

pela necessidade de acessar bens e serviços que não se organizam no distrito, mas que se concentram na área central da cidade.

A promoção do transporte por ônibus e vans no distrito de Morro do Coco, como também em outros distritos e localidades do município, se dá de maneira contraditória diante do que é exposto no plano diretor municipal, no capítulo IV e ART. 80, sobre a integração do território, a mobilidade e acessibilidade universal etc. Considerando as colocações feitas pelos usuários e as idas e observações feitas em campo, percebemos as ineficientes políticas e programas desenvolvidos, que resultam na péssima oferta do transporte público coletivo para a população do extremo norte de Campos, mas sendo realidade de outros distritos no município, como pode ser observado em notícias nas mídias.

A discussão sobre esses processos é essencial para os distritos do extremo norte, posto que a distribuição desigual e seletiva das linhas de transporte tende a beneficiar algumas frações do espaço já privilegiadas. Com isso, é preciso pensar em uma política de mobilidade com qualidade e que seja acessível a todos, que auxilie nas interações espaciais de consumo, mercado de trabalho e acesso a serviços públicos, pois Campos dos Goytacazes possui uma grande extensão territorial, com diversas localidades distantes do distrito-sede, o que dificulta, muitas das vezes, o acesso da população à cidade.

REFERÊNCIAS

- ABATE, Alexandre Antônio. (I)mobilidade e (in)acessibilidade urbanas: Um estudo a partir das práticas espaciais de consumo dos cidadãos residentes no Conjunto Habitacional "João Domingos Netto" em Presidente Prudente – SP. **Espaço em Revista**, v. 22, n. 2, Jul./Dez. 2020, p. 165-189.
- ARAUJO, Isroberta Rosa. **Mobilidade urbana e políticas públicas no município de Campos dos Goytacazes**: Um estudo das políticas do Transporte a Um Real. 2012. 96 f. Dissertação (Pós-graduação em Políticas Sociais), UENF - Universidade Estadual do Norte Fluminense Darcy Ribeiro, Campos dos Goytacazes. 2012.
- BALTHAZAR, Bruno da Silva. **A Espacialidade da rede de transporte público e a centralidade em Campos dos Goytacazes**. 2017, 54 f. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Geografia), UFF - Universidade Federal Fluminense, Campos dos Goytacazes, 2017.
- BRASIL. Constituição Federal (1988). Presidência da República Casa Civil - Lei no 10.257, de 10 de julho de 2001. Brasília. DF: Planalto, 2001.
- BRASIL. Constituição Federal (1988). Presidência da República Casa Civil - Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Brasília, DF: Planalto, 2012.
- CÂMARA MUNICIPAL DE CAMPOS DOS GOYTACAZES. Os setes Capitães. Campos dos Goytacazes, 2015. Disponível em: <<http://www.camaracampos.rj.gov.br/novo/index.php/contact/68-categorias/noticias/business/memorial/381-os-sete-capitães>>. Acesso em: 05 de fevereiro de 2022.
- CAMPOS DOS GOYTACAZES. Perfil 2018. Campos dos Goytacazes, 2018.
- CAMPOS DOS GOYTACAZES. Plano diretor de Campos dos Goytacazes, Diário Oficial de Campos dos Goytacazes, Campos dos Goytacazes, (2014).
- CAMPOS DOS GOYTACAZES. Plano diretor de Campos dos Goytacazes, Diário Oficial de Campos dos Goytacazes, Campos dos Goytacazes, (2019).
- CAMPOS DOS GOYTACAZES. Plano diretor de Campos dos Goytacazes, Diário Oficial de Campos dos Goytacazes, Campos dos Goytacazes, (2020).
- CAMPOS DOS GOYTACAZES. Portal Oficial da Prefeitura Municipal de Campos dos Goytacazes, Campos dos Goytacazes, (2019).
- CAMPOS, Mauro Macedo; CARVALHO, Samira Mello Guimarães de. Transporte público em Campos dos Goytacazes (RJ): entre o zigue-zague dos ônibus e a paciência dos usuários. **International Scientific Journal**, Campos dos Goytacazes, v. 12, n. 3, p. 66-99, julho/setembro de 2017. Disponível em: <<http://dx.doi.org/10.6020/1679-9844/v12n3a6>>. Acesso em 16 de maio de 2021.
- CORRÊA, Roberto Lobato. Construindo o conceito de Cidade Média. In: SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.). **Cidades Médias**: espaços em transição. 1.ed. São Paulo: Expressão Popular, 2007, p. 23-33.
- CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo: àtica S.A., 1989.
- CRUZ, J. L. V. Os desafios do Norte e do Noroeste Fluminenses frente aos grandes projetos estratégicos. **Vértices**, v. 9, n. 1/3, p. 44-50, Jan./Dez. 2007.

FARIA, Teresa de Jesus Peixoto; JUNIOR, Luiz de Pinedo Quinto. Rio e História Urbana: o papel do rio Paraíba do Sul na criação e desenvolvimento do município de Campos dos Goytacazes [RJ]. **Labor & Engenho**, Campinas - São Paulo, v. 11, n. 2, p. 103-115, abr./jun. 2017. Disponível em: <<https://doi.org/10.20396/labore.v11i2.8649764>>. Acesso em: 16 de maio de 2021.

FREIRE, Jussara; JUNIOR, Ailton Gualande. Tensões e conflitos no transporte coletivo de Campos dos Goytacazes: uma sociologia das filas de espera. **Revista Brasileira de Sociologia da Emoção**, Brasil, v. 15, n. 45, p. 52-65, dezembro de 2016. Disponível em: <<http://www.cchla.ufpb.br/rbse/>>. Acesso em 16 de maio de 2021.

IBGE – **ÍNDICE BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA**. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/rj/campos-dos-goytacazes.html>>. Acesso em: 04 de abril de 2021.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

MAMANI, Hernán Armando. Usuário: Ator Ausente da Política de Transporte Fluminense. Estudo das Políticas e dos Conflitos nas Cidades do Rio de Janeiro e de Campos dos Goytacazes. In. Seminário de integração, 16, 2017, {S.I}. **Anais**, Campos dos Goytacazes: UFF, 2017, p. 1-22.

MEDEIROS, Clara Lua Silva; SILVA, Marcelo Werner da Silva. Mobilidade Urbana e Participação Popular em Campos dos Goytacazes-RJ. In. Enanpur, 17, 2017, São Paulo. **Anais**, Campos dos Goytacazes: UFF, 2017, p. 1-16.

MELO, Tatiane Teixeira de; ARAÚJO, Ronaldo de Sousa. Processo urbano e ocupação espontânea: Campos dos Goytacazes. *Perspectiva online*, Campos dos Goytacazes, v. 9, n. 4, 56-69, 2014. Disponível em: <<https://doi.org/10.25242/8876492014537>>. Acesso em: 05 de fevereiro de 2022.

NETO, Jayme Barral; NETO, Romeu e Silva. Reestruturação Produtiva e Interiorização da Economia no Estado do Rio de Janeiro: Uma nova dinâmica para a Região Norte Fluminense. In. Encontro Nacional de Estudos Populacionais, 15, 2006, Caxambu – MG. **Anais**, Campos dos Goytacazes: CEFET, 2006, p. 1-20.

PARANHOS, Paulo. o açúcar em Campos dos Goytacazes na segunda metade do século XIX. **Revista da ASBRAP**, Brasil, n. 9, pp. 101-108, 2008 Disponível em: <http://www.asbrap.org.br/documentos/revistas/rev9_art5.pdf>. Acesso em 20 de junho de 2021.

PINHEIRO, Karisa. Bases teóricas gerais sobre urbanização no Brasil. **Revista de desenvolvimento econômico**, Salvador - BA, n. 15. 61-68, Janeiro de 2007. Disponível em: <<https://revistas.unifacs.br/index.php/rde/article/viewFile/1006/785>>. Acesso em: 05 de fevereiro de 2022.

RODRIGUES, Igor Paolo Ribeiro Dias. **Território e poder: as elites e a organização do território em Campos dos Goytacazes**. 2016. 135 f. Dissertação (Pós-graduação em geografia), UFF - Universidade Federal Fluminense, Campos dos Goytacazes, 2016.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço - Técnica e Tempo. Razão e Emoção**. São Paulo: Edusp - Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Humanismo, ciência e Tecnologia - HUCITEC Ltda, 1993.

SANTOS, Milton. **O espaço do cidadão**. São Paulo: Nobel, 1987.

SIDRA - SISTEMA IBGE DE RECUPERAÇÃO AUTOMÁTICA. Disponível em: <<https://sidra.ibge.gov.br/pesquisa/censo-demografico/demografico-2010/sinopse>>. Acesso em: 04 de abril de 2021.

SILVA, Leonardo de Carvalho. **Reconfiguração do Norte Fluminense a partir dos anos 70: a chegada do petróleo e suas consequências na dinâmica de crescimento regional**, Campos dos Goytacazes: 2005. Disponível em: <<https://royaltiesdopetroleo.ucam-campos.br/wp-content/uploads/2017/05/RECONFIGURA%C3%87%C3%83O-DO-NORTE-FLUMINENSE-A-PARTIR-DOS-ANOS-70-A-CHEGADA-DO-PETR%C3%93LEO-E-SUAS-CONSEQ%C3%9C%C3%84NCIAS-NA-DIN%C3%82MICA-DE-CRESCIMENTO-REGIONAL..pdf>> Acesso em 20 de maio de 2021.

SILVEIRA, Márcio Rogério; COCCO, Rodrigo Giraldi. Interações espaciais, transporte público e estruturação do espaço urbano. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, Brasil, v.12, n.1, p. 63-81, maio de 2010. Disponível em: <<https://doi.org/10.22296/2317-1529.2010v12n1p63>>. Acesso em 20 de maio de 2021.

SILVEIRA, Márcio Rogério; COCCO, Rodrigo Giraldi. Transporte público, mobilidade e planejamento urbano: contradições essenciais. **Estudos avançados**, Santa Catarina/ SC, v. 27, n. 79, p. 41-53, 2013. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/S0103-40142013000300004>>. Acesso em 20 de maio de 2021.

Transporte público e coletivo: existe diferença entre eles?. **Estadão**, Brasil, 2022. Disponível em: <<https://sumitmobilidade.estadao.com.br/compartilhando-o-caminho/transporte-publico-e-coletivo-existe-diferenca-entre-eles/#:~:text=Inscreva%2Dse%20agora!,uma%20grande%20quantidade%20de%20usu%C3%A1rios>>. Acesso em: 10 de maio de 2022.

XAVIER, Giselle Noceti Ammon. O cicloativismo no Brasil e a produção da lei de política nacional de mobilidade urbana. **Em Tese**, Santa Catarina, v.3, n. 2, p. 122-145, janeiro-junho de 2007. Disponível em: <<https://periodicos.ufsc.br/index.php/emtese/article/view/13478/12361>>. Acesso em 20 de junho de 2021.

VIGNERON, PAULA; ALENCAR, VIRNA. **Motoristas de vans em mais um dia de manifestação em vários pontos de Campos**. Campos dos Goytacazes: 2019. Disponível: <https://www.folha1.com.br/_conteudo/2019/10/geral/1253968-motoristas-de-vans-em-mais-um-dia-de-manifestacao-em-varios-pontos-de-campos.html>. Acesso em 20 de maio de 2021.