



PREFEITURA DE
CAMPOS

SECRETARIA MUNICIPAL
DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIA
E TECNOLOGIA

 Mais
Ciência

DINÂMICA SOCIOESPACIAL E CAPACIDADE INSTITUCIONAL NA PROVISÃO DE SERVIÇOS COLETIVOS URBANOS: A MOBILIDADE URBANA EM CAMPOS DOS GOYTACAZES

Orientadora: Érica Tavares da Silva Rocha

Bolsista: Andrew Patrick Silva Pereira

UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE
2022/2023



SUMÁRIO

ORGANIZAÇÃO SOCIOESPACIAL DO MUNICÍPIO DE CAMPOS DOS GOYTACAZES E DESLOCAMENTOS	11
CONDIÇÕES DE MOBILIDADE NA ÁREA URBANA DE CAMPOS DOS GOYTACAZES	21
AS CONDIÇÕES DE MOBILIDADE EM DUAS LOCALIDADES DO MUNICÍPIO DE CAMPOS DOS GOYTACAZES: URURAI E SANTO EDUARDO	28
AS POLÍTICAS DE MOBILIDADE URBANA NO MUNICÍPIO: HISTÓRICO DO TRANSPORTE COLETIVO E AÇÕES EM CURSO	33
Histórico das ações sobre mobilidade urbana: transporte coletivo em Campos.....	33
Análise das políticas de mobilidade urbana em curso no município através do plano diretor e do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável	40
CONSIDERAÇÕES FINAIS	51
Recomendações para as políticas públicas de mobilidade urbana:	53
Próximos passos da pesquisa:	54
Resultados relativos à inserção acadêmica do bolsista:.....	55

RESUMO

Esta pesquisa tem o objetivo de analisar o quadro da provisão de serviços coletivos urbanos em âmbito municipal, com foco nos serviços de mobilidade urbana no município de Campos dos Goytacazes/RJ. Tal proposta se vincula a um projeto mais amplo sobre a governança urbana e os desafios institucionais para o desenvolvimento urbano do Estado do Rio de Janeiro que visa diagnosticar a realidade dos municípios fluminenses, a partir da análise das condições do desenvolvimento urbano, da capacidade e do desempenho institucional municipal, considerando os desafios para execução das políticas urbanas por parte dos municípios no contexto do federalismo brasileiro. Para o estudo desenvolvido na iniciação científica, os procedimentos metodológicos envolveram a pesquisa bibliográfica sobre os conceitos e estudos empíricos relacionados ao tema, levantamento de dados a partir de fontes secundárias, análise documental, mapeamentos temáticos e análise primária de dados de pesquisa de *survey*. Os resultados tanto a partir dos dados secundários quanto do *survey* indicam consideráveis diferenças nas condições de mobilidade urbana entre distintas áreas do município e uma percepção problemática por parte da população a respeito dos serviços de mobilidade e do transporte público. Verificou-se ainda que os agentes privados envolvidos no sistema de transporte coletivo atuam no município há muitas décadas, apesar das mudanças no formato de prestação de serviços e inclusão do sistema alternativo. Além disso, os principais planos sobre as políticas públicas e de mobilidade urbana contêm elementos que se alinham aos princípios da agenda atual da reforma urbana e direito à cidade, entretanto, há muitos aspectos não contemplados, embora haja potencial para uma mobilidade mais democrática, inclusiva e sustentável no município.

INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana é uma das dimensões fundamentais para garantia das condições de reprodução social na cidade. Torna-se cada vez mais importante pensar, com base em conhecimento científico, as políticas e ações que visem melhorar as condições de mobilidade urbana nas cidades, uma vez que estas são essenciais para a ampliação da acessibilidade a lugares, bens, recursos e oportunidades por parte de todos – aspecto fundamental para se pensar em uma outra cidade transformada (Oliveira, 2011; Vale, 2020).

Sob a ótica da capacidade institucional e do federalismo brasileiro, concepção discutida no projeto mais amplo, podemos identificar que os serviços de mobilidade urbana no Brasil são de competência do município, mas devem atender às orientações legais colocadas em nível federal, como a Lei de Mobilidade Urbana (Lei 12.587/12).

Ao observar o ente responsável pela política pública, podemos avaliar sua capacidade estatal ou institucional sob duas óticas: a) capacidade administrativa, relacionada ao aparato organizacional, formulação e implementação de planos e ações, atuação dos quadros técnico- burocráticos profissionais e autônomos (âmbito interno), e na b) capacidade política, ligada à habilidade dos governantes em captar as demandas populacionais, mobilizar recursos na esfera pública e tomar decisões conforme tais interesses majoritários (âmbito externo) (Bernazza e Longo, 2014; Repetto, 2004).

Nesse sentido, na primeira parte do projeto, nos concentramos no fornecimento de subsídios para a capacidade política municipal na condução da política de mobilidade urbana, com foco em captar as demandas populacionais. Foi analisada a organização do espaço do município de Campos e o acesso a serviços coletivos de infraestrutura, em especial a mobilidade urbana. Para tanto, foram utilizados dados secundários, assim como dados primários produzidos em duas pesquisas de *survey* realizadas no município: uma no âmbito do projeto do Núcleo Norte Fluminense do INCT Observatório das Metrópoles, que considerou toda a área densamente urbanizada do município; e outra pesquisa do Núcleo de Pesquisas e Estudos Socioambientais (NESA), que considerou duas localidades que não constam na área urbanizada.

Sendo assim, em linhas gerais, o projeto trabalhou com as seguintes questões: Como se dá o acesso aos serviços coletivos urbanos à luz da organização social do espaço? Como o poder público municipal têm atendido aos planos e exigências colocados pelas políticas em nível nacional no que tange à mobilidade e condições de deslocamento? Qual a capacidade institucional do município em prover os serviços de mobilidade urbana? Nesse sentido, pretende-se identificar capacidades administrativas do ponto de vista do aparato organizacional, recursos físicos e humanos disponíveis, mas também com base nas capacidades políticas com vistas à provisão dos serviços para a população.

Para tanto, foram analisados os objetivos abaixo:

- Tratar sobre a organização social do espaço do município de Campos dos Goytacazes;
- Analisar o acesso aos serviços coletivos urbanos e as condições de infraestrutura urbana por parte da população, considerando a organização social do espaço, através da distribuição dos distintos grupos sociais no território do município;
- Identificar as condições de deslocamento segundo diferentes áreas da cidade;
- Participar dos desdobramentos da pesquisa de *survey* em localidades (bairros) do município de Campos dos Goytacazes, para identificar as condições de acesso à infraestrutura urbana, serviços coletivos, em especial a mobilidade urbana.
- Situar a mobilidade urbana na perspectiva da qualidade de vida e concepção de bem-estar urbano;
- Mapear os agentes envolvidos na realização das ações em torno da mobilidade urbana;
- Identificar as políticas de mobilidade urbana em curso no município.

É importante ressaltar que o presente relatório é resultado de um trabalho coletivo envolvendo outros bolsistas de iniciação científica e de mestrado ligados aos grupos de pesquisa.

REVISÃO DA LITERATURA

Na dinâmica da vida urbana, movimentar-se no espaço é uma característica fundamental. Entretanto, o direito de ir e vir que, a princípio, parece algo tão evidente,

está atrelado a muitos aspectos - objetivos e subjetivos - dos lugares e das pessoas que neles circulam (Tavares; Tavares, 2018). Como aponta Urry (2007), os fluxos de pessoas ocorrem em meio a tensões, lutas, conflitos, uma dialética da tecnologia e da vida social, que envolve interseções complexas entre imobilidades e mobilidades. Há uma série de mecanismos sociais ligados às potencialidades e constrangimentos da estrutura urbana que realçam a mobilidade de alguns enquanto reforçam a imobilidade de outros.

Dota (2016, p.9) afirma que “a discussão sobre a estrutura de incentivos e constrangimentos parece adequada para analisar os fatores que condicionam os movimentos de população”, concordando com Silva (2012), quando vinculou a lógica da mobilidade (e da imobilidade) com as perspectivas de escolhas pessoais e constrangimentos sociais, econômicos e/ou culturais.

Barbosa (2016, p.48) também aponta que, “a mobilidade é decisiva para tornar concretas as possibilidades que a cidade oferece como espaço de realização da vida social”, no contexto do campo de lutas pelo direito à cidade. O autor expressa ainda que é necessário incorporar a dimensão política às discussões sobre mobilidade, pois “(...) é com a mobilidade que os desiguais ganham a cena social da palavra e da ação política, para o compartilhamento democrático da cidade como espaço público” (Barbosa, 2016, p. 53).

De acordo com Harvey (1980), “as mudanças na forma espacial da cidade e nos processos sociais, que operam na cidade, provocam mudanças na renda real do indivíduo” (Harvey, 1980, p. 42), uma vez que geram vantagens ou desvantagens a partir da localização. Nesse contexto, acessibilidade e mobilidade entre os diferentes espaços da cidade são dimensões fundamentais para pensar a inserção social no espaço urbano. Ou seja, as alterações no sistema urbano de circulação e as políticas de mobilidade, dependendo da forma como são implementadas e onde são realizadas, podem fazer com que a mobilidade seja um mecanismo para melhoria das condições de reprodução social.

Diversos estudos vêm tratando sobre o sistema de mobilidade urbana em Campos dos Goytacazes e as condições de deslocamento no município (Mamani, 2013; Freire, Gualande Jr., 2016; Medeiros, Silva, 2017; Campos, Carvalho, 2017; Dantier, 2020; Vale,

2020 etc.), mas ainda há muitas possibilidades de investigação e atuação. Além dos bairros urbanos no distrito sede que apresenta uma área densamente urbanizada, o município ainda apresenta várias localidades urbanas e rurais nos demais distritos, onde há considerável demanda por serviços de mobilidade.

A Lei 12.587/12, denominada Lei da Mobilidade Urbana, instituiu aos municípios as atribuições de planejar e executar as políticas de mobilidade em seus territórios. Também estabeleceu que os municípios com mais de 20 mil habitantes, deveriam elaborar um plano de mobilidade urbana a fim de fomentar um maior ordenamento do sistema de trânsito e transporte (Vale, 2020). Após a extinção do Ministério das Cidades em 2019, o setor havia se tornado atribuição do Ministério de Desenvolvimento Regional, através da Secretaria de Mobilidade e Desenvolvimento Regional e Urbano. Com a retomada do governo pelo Partido dos Trabalhadores (PT), a secretaria volta para o Ministério das Cidades. Importante ressaltar que após muitas iniciativas em anos anteriores, o Plano de Mobilidade Urbana de Campos dos Goytacazes foi aprovado somente em 11/04/2022 (CAMPOS, 2022) – o que também contribui para sinalizar o mérito técnico de estudos e pesquisas que acompanhem as ações do setor previstas no plano.

Embora as ações em torno da mobilidade urbana sejam atribuição dos municípios, o direcionamento em âmbito federal é muito importante para imprimir as diretrizes necessárias para o sistema. Além disso, no cenário atual, vários autores têm trabalhado com a necessidade de reconhecer a relação do tema com “outras políticas setoriais, como meio ambiente, saúde, desenvolvimento econômico e social, além do desenvolvimento urbano” (Boareto, 2021, p. 9), enfocando a promoção de uma mobilidade transformadora (Boareto, 2021; Rodrigues, Bastos, 2022).

Mas o que é uma política efetivamente transformadora da realidade? O desafio continua ser o de promover a acessibilidade, a equiparação de oportunidades e a inclusão social de forma ambientalmente sustentável. A política de mobilidade urbana possui maior ou menor complexidade, conforme as características das cidades. Entre elas, podem ser listadas, ao menos, seu porte populacional, renda média e localização (região metropolitana, aglomerados urbanos etc.), bem como as características

inerentes à frota de veículos (taxa de motorização), a existência e a complexidade de seus sistemas de transporte público coletivo, os serviços de transporte ofertados, a utilização dos meios não motorizados de transporte (transporte ativo – a pé e bicicleta) e a participação dos diferentes modos de transporte no conjunto de deslocamentos diários da população (divisão modal) (BOARETO, 2021, p. 9).

Esse olhar atravessa a abordagem desenvolvida neste projeto, visando analisar a capacidade institucional do ponto de vista de uma mobilidade transformadora, que promova uma cidade mais justa, acessível, democrática e sustentável. Além disso, o estudo sobre as efetivas condições de mobilidade por grupos sociais e sua localização espacial é fundamental para aprimorar a capacidade institucional no setor.

[...] o estudo das condições efetivas de mobilidade (por extrato social), dos consumos e das externalidades a elas associadas, é fundamental para avaliar a qualidade da vida urbana no país e para identificar ações de políticas públicas que possam reduzir os problemas e melhorar a qualidade geral de vida e a eficiência da movimentação de pessoas e mercadorias (VASCONCELLOS, 2013, p. 8).

É nessa linha que o presente projeto visa atrelar as condições e ações no setor de mobilidade urbana a uma concepção mais ampla do acesso aos serviços coletivos urbanos, à luz da organização socioespacial da cidade, considerando a localização dos distintos grupos sociais no espaço.

MATERIAIS E MÉTODOS

O recorte territorial da pesquisa contempla o município de Campos dos Goytacazes. A justificativa para considerar este município fundamenta-se nas transformações econômicas, sociais, urbanas, espaciais e ambientais na região norte fluminense e no município, relacionadas a determinado modelo de desenvolvimento ligado ao neoextrativismo (Gudynas, 2012; Vitte, 2020). Sabe-se que tais mudanças estão ligadas ao crescimento das atividades petrolíferas e portuárias na região, assim como a mudanças no padrão de urbanização, antes pautado pela lógica da industrialização e do crescimento urbano, agora mais ligado à lógica da metropolização, financeirização e crescimento dos investimentos imobiliários (Lencioni, 2015;

Bartholomeu, 2018).

O município é considerado tradicional polo regional por seu porte territorial, populacional, maior infraestrutura urbana e diversificação de atividades de comércio e serviços. Em seu espaço urbano também se observaram alterações na dinâmica populacional, na distribuição interna dos grupos sociais, nos processos de uso e ocupação do solo, assim como nas atividades econômicas. Tudo isso coloca novas demandas para as políticas públicas, como as de mobilidade urbana.

O esquema metodológico é apresentado na figura 1. Na primeira parte da pesquisa¹, as estratégias metodológicas utilizadas basearam-se em levantamento bibliográfico sobre concepções e estudos empíricos sobre o tema da capacidade institucional dos municípios e a provisão de serviços coletivos urbanos, com foco na mobilidade urbana. Também foi realizado um levantamento de dados secundários, basicamente os do Censo Demográfico do IBGE de 2010, e suas possibilidades de análise para o município e áreas internas. Desse material, foram produzidos mapeamentos para identificação dos locais de estudo e análises temáticas para os procedimentos seguintes.

Figura 01 – Procedimentos metodológicos

Objetivos	Procedimentos/técnicas	Fonte/Elaboração
ORGANIZAÇÃO SOCIOESPACIAL DO MUNICÍPIO DE CAMPOS DOS GOYTACAZES	Análise de dados secundários e mapeamento. Uso do Excel, SPSS, QGIS. Nível territorial: subdistritos / área de ponderação.	Microdados do Censo Demográfico do IBGE (2010).
ÁREA URBANA DE CAMPOS DOS GOYTACAZES: CONDIÇÕES DOMICILIARES, DE INFRAESTRUTURA E DE MOBILIDADE URBANA	Pesquisa de campo. Survey – aplicação de questionários por meio de entrevistas. Uso do Excel, SPSS. Nível territorial: área urbana.	Observatório das Metrópoles – Núcleo Norte Fluminense (2022).
AS CONDIÇÕES DE MOBILIDADE EM DUAS LOCALIDADES DO MUNICÍPIO DE CAMPOS DOS GOYTACAZES: URURAI E SANTO EDUARDO	Pesquisa de campo. Survey – aplicação de questionários por meio de entrevistas. Uso do Excel, SPSS. Nível territorial: Ururá / Santo Eduardo.	Núcleo de Pesquisas e Estudos Socioambientais (NESA) – UFF Campos (2022).
HISTÓRICO DAS POLÍTICAS DE MOBILIDADE. LEVANTAMENTO DAS EMPRESAS/CONSÓRCIOS EM ATUAÇÃO NO MUNICÍPIO	Pesquisa bibliográfica e documental	Estudos acadêmicos, sites de órgãos municipais, das empresas etc.
POLÍTICAS DE MOBILIDADE EM CURSO NO MUNICÍPIO	Análise documental e de conteúdo	Plano diretor, Plano de mobilidade urbana sustentável

¹ O trabalho realizado na primeira parte já constou no relatório parcial. Também trazemos estes resultados para compor o relatório final de modo completo.

Em 2022 foram realizadas duas pesquisas no município de Campos dos Goytacazes pelos núcleos de estudo ligados a este projeto. O Observatório das Metrôpoles – Núcleo Norte Fluminense desenvolveu uma pesquisa de campo do tipo *survey* na área urbana de Campos, com aplicação de 392 questionários. O Núcleo de Pesquisas e Estudos Socioambientais (NESA) também realizou pesquisa de *survey* em duas localidades do município: Ururaí com aplicação de

160 questionários, e Santo Eduardo, onde foram aplicados 54 questionários. A docente responsável por este projeto trabalhou ativamente em ambos os estudos, e o bolsista de iniciação científica foi agregado à equipe de execução dos projetos.

Tanto os dados e indicadores obtidos através de fontes secundárias quanto os dados primários foram organizados em banco de dados e trabalhados, a princípio, através da análise estatística descritiva, a fim de sistematizar e sintetizar os resultados. Foram utilizados os *softwares* Excel, SPSS (*Statistical Package for Social Science*) e R. A produção de mapas foi feita nos *softwares* QGis e R.

Na segunda parte da pesquisa, buscamos focar no histórico e mapeamento dos agentes e grupos de interesse na realização das ações em torno da mobilidade urbana e analisar as políticas de mobilidade urbana em curso no município através de levantamentos de estudos anteriores e pesquisa documental.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

Os resultados estão organizados em quatro tópicos relacionados ao tipo de metodologia e trabalho de pesquisa realizado. A primeira seção trata sobre a organização socioespacial do município de Campos realizada a partir de dados secundários e mapeamentos temáticos. A segunda seção trata sobre aspectos da infraestrutura urbana e condições de mobilidade na área urbana de Campos. A terceira seção apresenta estudos de caso em duas localidades do município que não estão na área densamente urbanizada. Alguns elementos dessas três seções já constavam no relatório parcial, embora novos elementos tenham sido acrescentados à análise. A quarta e última seção traz novos resultados e apresenta um histórico das ações relativas ao transporte público em Campos, uma análise dos agentes envolvidos na promoção dos

serviços de mobilidade urbana e das políticas atuais tendo como base o Plano Diretor do Município de Campos dos Goytacazes (2020) e o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável de 2022 (PLANMOBS).

ORGANIZAÇÃO SOCIOESPACIAL DO MUNICÍPIO DE CAMPOS DOS GOYTACAZES E DESLOCAMENTOS

A partir de análise secundária de dados do Censo Demográfico do IBGE (2010), realizamos alguns cruzamentos para cumprimento dos objetivos específicos: tratar sobre a organização social do espaço do município de Campos dos Goytacazes; analisar o acesso aos serviços coletivos urbanos e as condições de infraestrutura e identificar as condições de deslocamento segundo diferentes áreas da cidade. Portanto, os resultados apresentados nesta seção baseiam-se em pesquisa quantitativa a partir de fontes secundárias e mapeamentos temáticos.

Sobre a divisão do território municipal, na tabela 1, é possível observar a distribuição da população e dos domicílios² em Campos dos Goytacazes, segundo o Censo Demográfico do IBGE (2010), nas áreas de ponderação³ disponíveis nos microdados da amostra. No caso do município de Campos, as áreas de ponderação correspondem aos quatro subdistritos do distrito sede e uma agregação dos demais distritos.

² Foram considerados apenas os domicílios particulares permanentes ocupados e as pessoas que residiam nestes.

³ As áreas de ponderação são unidades geográficas definidas para os Censos de 2000 e 2010, são constituídas do agrupamento de setores censitários contíguos. Foram construídas pelo IBGE para tornar possível aplicar os procedimentos de calibração dos pesos amostrais.

O município possuía em 2010 pouco mais de 142 mil domicílios. Observa-se que a maior parte da população está nos subdistritos 1 a 4, que compõem efetivamente o distrito sede e a área mais urbanizada do município. Nota-se que 77% da população e dos domicílios estão nessas áreas. O mapa 1 também contribui para esta visualização.

Sobre a organização territorial, os subdistritos 1, 2 e 4 ficam na margem direita do Rio Paraíba do Sul. Os subdistritos 1 e 2 correspondem à área central do município e outros bairros, juntos abrangem cerca de 58.204 domicílios, 40% do total. O subdistrito 4 refere-se aos bairros na área da Penha, com 13.853 domicílios, 9,7%. O subdistrito 3, que compreende a área de Guarus, é uma área próxima ao centro, porém do outro lado do Rio de Paraíba do Sul. Nota-se que o subdistrito 3 contava em 2010 com 38.536 domicílios, o que equivale à 27,1% do total geral de domicílios em Campos, possui também um expressivo número populacional de 129.121 habitantes, indicando que é o subdistrito com maior população da cidade.

Os demais subdistritos abrangem áreas urbanas (especialmente as sedes distritais) e áreas rurais do município de Campos. No recorte das áreas de ponderação, esses subdistritos estão agrupados devido à menor densidade populacional nessas áreas, para fins de disponibilização dos microdados da amostra. Nesses subdistritos havia um total de 23,4 mil domicílios e 103 mil pessoas em 2010 (cerca de 22% dos domicílios e da população total).

Como já apontado em relatório parcial, a descrição desta distribuição da população no território é importante, pois a organização territorial foi uma das dimensões consideradas na análise das desigualdades de acesso à mobilidade urbana.

Tabela 1 – Distribuição da população e dos domicílios em Campos dos Goytacazes por subdistrito – 2010

Subdistritos de Campos (Área de ponderação)	Domicílios		População	
	Número	(%)	Número	(%)
Subdistrito 1: Centro sentido Pelinca-Pecuária	23.106	16,2	73.609	16,0
Subdistrito 2: Centro sentido Turfe-Tarcísio Miranda	35.098	24,6	109.799	23,8
Subdistrito 3: Guarus	38.536	27,1	129.121	28,0
Subdistrito 4: Penha Bela Vista	13.853	9,7	46.189	10,0

Mussurepe São Sebastião	8.394	5,9	26.436	5,7
Vila Nova Morro do Coco Sta Maria Santo Eduardo	6.302	4,4	19.428	4,2
Tócos Santo Amaro	5.176	3,6	16.117	3,5
Dores de Macabu Ibitioca Morangaba e Serrinha	4.933	3,5	16.564	3,6
Travessão de Campos	7.019	4,9	23.898	5,2
Total	142.417	100,0	461.161	100,0

Fonte: Microdados da Amostra do Censo Demográfico de 2010 do IBGE.

A partir dos dados censitários, só é possível obter informações desagregadas territorialmente acerca das condições de mobilidade urbana nesse recorte territorial mínimo das áreas de ponderação, por isso apresentamos os subdistritos a partir dessa divisão, como está no mapa da figura 2. Tal informação será analisada mais à frente. Já os dados das pesquisas de *survey* vão contemplar a área urbanizada do município (marcada em cinza na figura 2) e duas localidades do município fora dessa área identificadas com ponto vermelho na figura 2: Ururaí, que está mais próximo ao centro; e Santo Eduardo, ao norte do município.

Para compreender a organização socioespacial da cidade, utilizamos a divisão dos bairros urbanos de Campos dentro do distrito sede. Esse recorte corresponde à área marcada em cinza na figura 2. Na tabela 2, observa-se que a maior parte da população do distrito sede se encontra nessas áreas, exceto no caso do subdistrito 4. De todo modo, no geral, esse recorte abrange 72% dos domicílios do distrito sede e 71% da população.

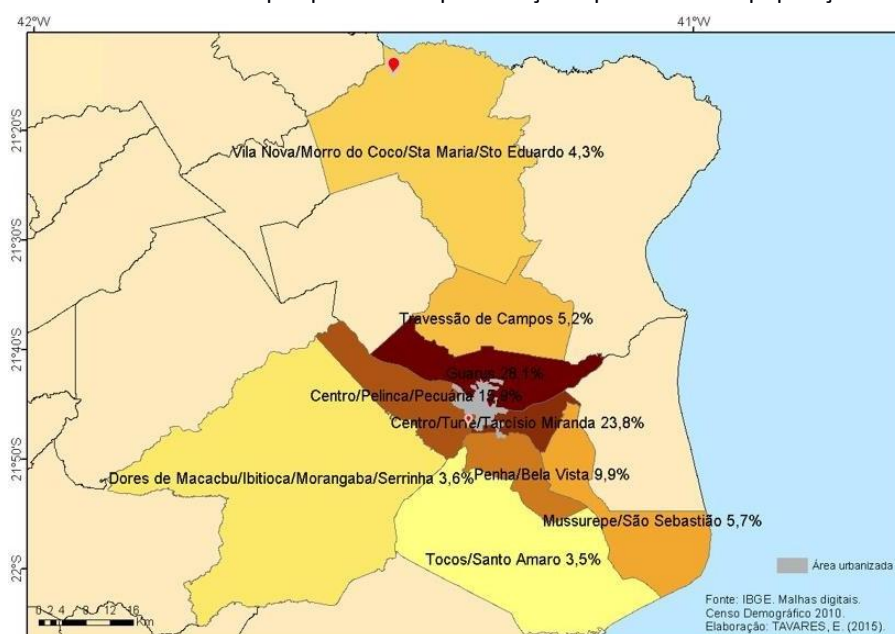
Tabela 2 – Distribuição da população e dos domicílios no distrito sede de Campos dos Goytacazes segundo bairros urbanos – 2010

Subdistritos de Campos	Domicílios			População		
	Bairros urbanos	Total	% urbanos	Bairros urbanos	Total	% urbanos
Subdistrito 1: Centro Pelinca-Pecuária	19.671	23.105	85%	61.729	73.612	84%
Subdistrito 2: Centro Turf-Tarcísio	29.826	35.093	85%	92.357	109.806	84%
Subdistrito 3: Guarus	30.126	38.540	78%	99.261	129.089	77%

Subdistrito 4: Penha Bela Vista Prado	3.093	13.855	22%	10.261	46.186	22%
Total	79.623	110.593	72%	253.347	358.693	71%

Fonte: Censo Demográfico de 2010 do IBGE, ajustado com inclusão de bairros.

Figura 2 – Subdistritos de Campos por área de ponderação e percentual da população total –2010



No relatório parcial⁴, apresentamos a distribuição da população por variáveis de rendimento, escolaridade, cor e condições de infraestrutura através dos domicílios com banheiro de uso exclusivo, água e esgotamento sanitário via rede geral dos domicílios. Através dessa análise foi possível perceber uma organização socioespacial em que as áreas mais centrais apresentam maiores níveis de rendimento em detrimento de espaços mais distantes do centro, que também apresentam maior participação de pessoas pretas e pardas. Sobre a escolaridade, notamos que, embora os níveis de pessoas alfabetizadas sejam elevados, ainda assim é possível perceber uma diferença, uma vez que os bairros com índices menores estão nos limites da cidade.

⁴ https://drive.google.com/file/d/1Dccpc55QMi1vSKXA7LDRQ893PyVHPQgo/view?usp=drive_link
O indicador relativo às condições de infraestrutura dos domicílios geralmente é o

mais problemático e diversificado entre os territórios. Por exemplo, ao observarmos o percentual de domicílios com banheiro de uso exclusivo, água e esgotamento sanitário via rede geral também foi possível notar que as áreas mais centrais apresentam melhores condições de infraestrutura no que se refere ao saneamento básico. Serviços essenciais como abastecimento de água e esgotamento sanitário adequado, que são condições básicas para o funcionamento dos domicílios, apresentam indicadores muito baixos para muitas localidades nas periferias da cidade. Assim, foi possível observar como a cidade apresenta uma estruturação que revela elementos de segregação socioespacial aliada à fragmentação urbana.

Lamentavelmente para o nível territorial de bairro (utilizado nesta análise social e de infraestrutura), não há informações específicas sobre condições de deslocamento disponibilizadas pelo IBGE. A partir do Censo Demográfico do IBGE de 2010, a única informação sobre mobilidade urbana é a variável V0662, que pergunta “qual é o tempo habitual gasto de deslocamento de sua casa até o trabalho?”. No caso, a pergunta é feita apenas para as pessoas que trabalham e está disponibilizada somente no recorte territorial mínimo das áreas de ponderação, já explicado anteriormente.

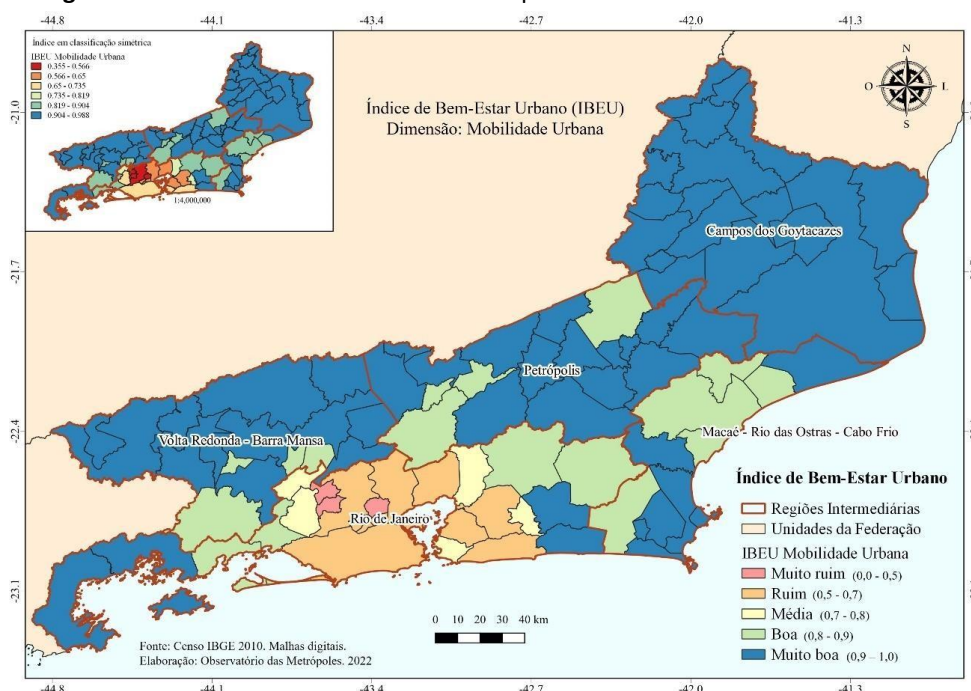
Uma das propostas da pesquisa era analisar o Índice de Bem-Estar Urbano (IBEU) para Campos dos Goytacazes em relação aos demais municípios do ERJ. O IBEU foi elaborado pelo Projeto INCT (Instituto Nacional de Ciência e Tecnologia) Observatório das Metrôpoles (Ribeiro; Ribeiro, 2016). Esse índice “mensura o nível das condições urbanas necessárias para se viver nas cidades (...)” (OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES, 2022) e sua concepção veio com o propósito de funcionar como uma ferramenta para gestores públicos, instituições de ensino e a sociedade civil trabalharem a questão urbana no país (Ribeiro; Ribeiro, 2016).

O índice é composto por cinco dimensões: condições ambientais, condições habitacionais, infraestrutura, mobilidade e serviços coletivos. Cada uma dessas dimensões contribui da mesma forma no somatório do Índice de Bem-Estar Urbano que atinge o valor máximo de 1, que seria uma condição de bem-estar na área urbana classificada como muito boa. Para os índices de cada dimensão, como a da mobilidade urbana, a lógica é a mesma. Assim, entende-se que quanto mais perto desse valor

máximo, mais próximo a 1, melhor será a experiência do indivíduo no espaço urbano, levando em consideração as dimensões que compõem o IBEU. A escala apresentada foi a de classificação proposta para o índice, onde valores de 0 a 0,5 representam um índice muito ruim; acima de 0,5 e até 0,7, ruim; acima de 0,7 e até 0,8, médio; maior que 0,8 e até 0,9, bom; e por último, maior que 0,9 a 1,0, muito bom.

Trazemos aqui apenas o IBEU Mobilidade Urbana para os municípios do ERJ (figura 3). O índice considera somente a variável tempo de deslocamento em faixas de tempo, que é a única variável disponível no Censo 2010 a respeito dessa dimensão. O dado utilizado se refere ao percentual de trabalhadores que levam até 1 hora no deslocamento casa-trabalho. Comparativamente aos demais municípios do ERJ, o município de Campos dos Goytacazes apresenta um índice muito bom nessa escala municipal.

Figura 3 – IBEU Mobilidade Urbana – Municípios do Estado do Rio de Janeiro – 2010



Fonte: Observatório das Metrôpoles - Núcleo Norte Fluminense.

Certamente é preciso problematizar esse cenário da mobilidade urbana

internamente a cada município, uma vez que não são consideradas as condições em que esse deslocamento é realizado, o meio utilizado e a diversidade de oferta, a qualidade do transporte, itinerários e horários disponíveis, valor das tarifas etc. (conforme aponta Araújo, 2012). Sob essa perspectiva exclusiva do tempo, realmente os municípios em áreas metropolitanas saem perdendo, uma vez que o tempo para o trajeto entre o local de residência e o local de trabalho geralmente é maior do que em municípios que não estão nas regiões metropolitanas. No caso do eixo norte, grande região sobre a qual temos concentrado as análises para o interior do estado, a maior parte dos municípios apresenta um índice muito bom, entretanto, trabalhos como os de Araújo (2012), Mamani (2013) e outros problematizam as condições de mobilidade nesses espaços, como o município de Campos dos Goytacazes que apresenta enormes discrepâncias em termos de deslocamento para quem reside nas áreas centrais (mais densamente urbanizadas e onde há melhores serviços de mobilidade) em detrimento de quem reside em áreas periféricas ou mesmo nos distritos mais afastados do distrito sede.

Ao observarmos as áreas internas do município, é possível captar diferenças. Em Campos dos Goytacazes em 2010, a maior parte dos deslocamentos para trabalho se dá em até 30 minutos, abrangendo 66% dos trabalhadores (somando aqueles que realizam até 5 minutos e de 6 a 30 minutos), conforme consta na tabela 3. De 30 minutos a 1 hora havia 26% da população ocupada e mais de 1 hora apenas 8%. Para se ter uma ideia, na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, o tempo de deslocamento é bem maior, com 36% levando até 30 minutos, 32% que faziam o trajeto de mais de 30 minutos a 1 hora; e 27% que levavam mais de 1 hora no deslocamento casa-trabalho (Tavares; Tavares, 2018).

Sob esse ponto de vista, o tempo de deslocamento é mais reduzido no total. Entretanto, as condições de mobilidade são muito complexas e dependem de muitos fatores. Além disso, as diferenças internas segundo as áreas do município são bastante consideráveis.

No distrito sede, há os menores percentuais de ocupados que levam até 5 minutos para irem ao local de trabalho. Esse tempo reduzido provavelmente envolve distâncias curtas entre local de moradia e trabalho, possivelmente no próprio bairro de residência.

Sendo assim, podemos supor que esse tipo de deslocamento é menos recorrente nas áreas mais centrais. Nos quatro subdistritos do distrito sede, a maior participação é daqueles que levam de 6 a 30 minutos no deslocamento casa-trabalho, envolvendo 56% dos ocupados. Entretanto, podemos notar que nos subdistritos 3 e 4 há maior tempo de deslocamento. Na região de Guarus, 33,4% dos trabalhadores levam mais de 30 minutos e na região da Penha esse valor é mais alto, cerca de 45% dos trabalhadores nessa faixa de tempo. Mas deve-se ressaltar que o subdistrito de Guarus é o mais populoso e com maior quantitativo de população ocupada, o que torna esses percentuais mais significativos em termos da demanda existente por melhores condições de mobilidade urbana nessa região.

Nos demais subdistritos fora do distrito sede, há um comportamento diferenciado na questão da mobilidade. Nessas áreas, há percentuais maiores de trabalhadores que se deslocam para o local de trabalho em até 5 minutos, provavelmente nessas áreas há mais pessoas que trabalham próximo a suas residências, até mesmo para evitar o maior deslocamento para as áreas onde se concentram os postos de trabalho, isso porque o tempo de deslocamento em geral é mais elevado, uma vez que há maior concentração nas faixas acima de 30 minutos de deslocamento. Em áreas como Dores de Macabu, Ibitioca, Morangaba, Serrinha e Travessão de Campos, chega a ter mais de 50% dos trabalhadores que levam mais de 30 minutos; em Tocos e Santo Amaro o tempo de deslocamento é de mais de 1 hora para 16% dos ocupados. À exceção daqueles que fazem o deslocamento de até 5 minutos, a distribuição da população ocupada entre as faixas de deslocamento nesses distritos mais distantes se aproxima do tempo de deslocamento da região metropolitana.

Tabela 3 – Tempo de deslocamento para trabalho segundo localidades do Município de Campos dos Goytacazes – 2010

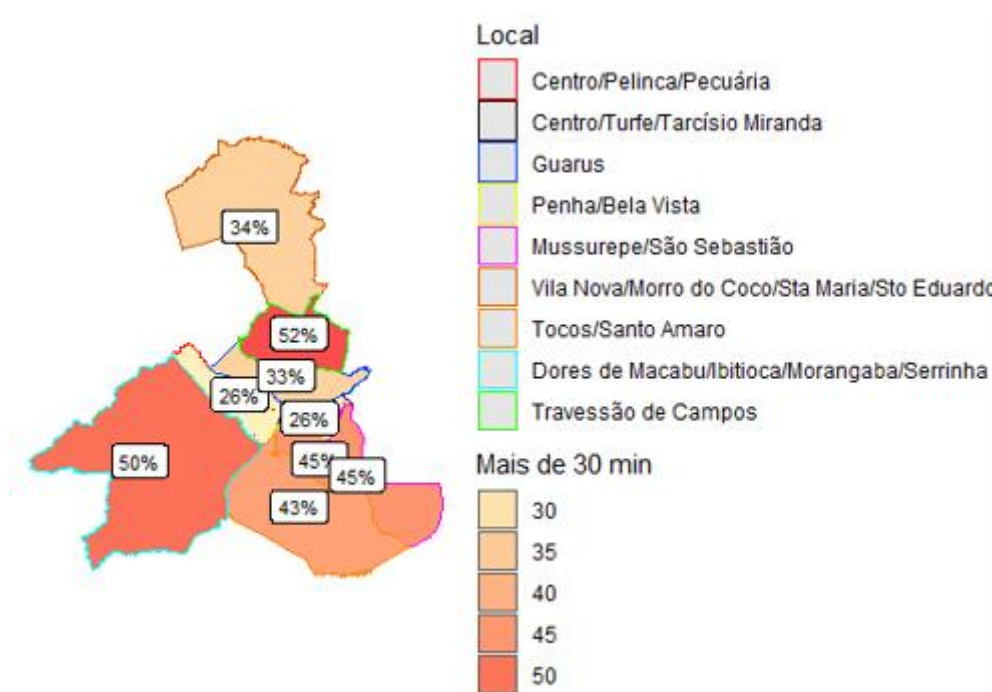
Localidades	Até 5 min.	De 6 min. a 30 min.	Mais de 30 min a 1 h	Mais de 1 h	*** Mais de 30 min.	Total
Subdistrito 1: Centro sentido Pelinca-Pecuária	9,6	64,0	19,8	6,5	26,3	21.992
Subdistrito 2: Centro sentido Turfe-Tarcísio Miranda	9,3	64,5	20,5	5,7	26,2	33.154
Subdistrito 3: Guarus	7,9	58,7	27,2	6,1	33,4	34.127
Subdistrito 4: Penha Bela Vista Prado	7,3	47,5	37,4	7,8	45,2	12.874
Mussurepe São Sebastião	14,8	39,8	32,0	13,4	45,4	7.531
Vila Nova Morro do Coco Sta Maria Santo Eduardo	20,1	46,4	20,6	12,9	33,5	4.211
Tócos Santo Amaro	15,5	41,3	27,0	16,1	43,1	4.434
Dores de Macabu Ibitioca Morangaba e Serrinha	13,2	36,2	33,9	16,6	50,5	3.996
Travessão de Campos	6,9	40,5	38,6	13,9	52,5	6.745
Total	9,7	56,3	26,1	8,0	34,1	129.064
	12.482	72.602	33.692	10.288	43.980	

Fonte: Microdados da Amostra do Censo Demográfico de 2010 do IBGE.

Essas informações revelam uma considerável discrepância no tempo a ser enfrentado para se mover em direção aos locais de trabalho no município. Os melhores tempos de deslocamento são para quem mora nas áreas centrais (correspondentes aos subdistritos 1 e 2). Nos subdistritos 3 e 4 a situação é mais difícil, principalmente no subdistrito 4. O subdistrito 3, embora seja na outra margem do Rio Paraíba do Sul que divide o município, concentra a maior parte dos trabalhadores na faixa de 6 a 30 minutos de deslocamento. Já nos subdistritos fora do distrito sede e mais distantes da área central, há uma dupla observação: enquanto apresentam percentuais maiores de deslocamento curto, provavelmente dos que trabalham na própria localidade ou em área próxima, também apresentam as maiores participações nas faixas de maior tempo de deslocamento. A figura 4 se refere ao percentual de trabalhadores que levam mais

de 30 minutos no deslocamento casa-trabalho por subdistrito complementando a análise.

Figura 4 - Percentual de trabalhadores que levam mais de 30 minutos no deslocamento casa- trabalho por subdistrito em Campos dos Goytacazes – 2010



Fonte: Observatório das Metr6poles – N6cleo Norte Fluminense

Na seq6encia desse projeto de pesquisa, pretende-se atualizar todas essas informa76es com os dados do Censo Demogr6fico do IBGE de 2022, assim que forem disponibilizados para este n6vel territorial. Para contemplar as transforma76es mais recentes na din6mica espacial do munic6pio, em 2022, foram realizadas pesquisas de campo na 6rea urbana e em duas localidades dos demais distritos do munic6pio, como se ver6 a seguir.

CONDIÇÕES DE MOBILIDADE NA ÁREA URBANA DE CAMPOS DOS GOYTACAZES

Em 2022, o Observatório das Metrôpoles – Núcleo Norte Fluminense, através do Projeto “Como se governam as cidades? Os desafios institucionais para o desenvolvimento urbano do Estado do Rio de Janeiro” financiado pela Faperj, desenvolveu uma pesquisa de *survey* na área urbana de Campos. O objetivo geral do projeto é diagnosticar a realidade dos municípios do Estado do Rio de Janeiro, a partir da análise das condições do desenvolvimento urbano, da capacidade e do desempenho institucional com foco nos municípios do norte fluminense. Os objetivos específicos para a pesquisa de *survey* eram avaliar as condições sociais, econômicas, domiciliares da população urbana do município; identificar sua percepção sobre as políticas públicas urbanas e a atuação do poder público; analisar os níveis de participação social e associativismo, posicionamentos e percepções políticas.

A princípio, a base de cálculo para a amostra foi a população urbana dos quatro subdistritos do distrito sede – em torno de 356 mil pessoas, considerando-se 95% de confiança e 5% de erro. “Os subdistritos foram divididos em setores amostrais, como uma estratégia de reduzir a concentração da aplicação dos questionários em áreas restritas, no interior de cada subdistrito. (...) foram aplicados questionários em praticamente todos os bairros do Primeiro Distrito” (Observatório das Metrôpoles, 2022, p. 8-9). Após alguns ajustes devido à denominação dos bairros, uma vez que a divisão oficial não necessariamente é igual à declaração dos/as entrevistados/as, a amostra final ficou em 392 domicílios, para os quais foram realizadas perguntas sobre o domicílio e sobre o/a próprio/a respondente.

Ressaltamos que os resultados podem ser interpretados como representativos da área urbana do município de Campos considerada como um todo. Não seria apropriado analisar separadamente os resultados por cada bairro, já que a amostra não é representativa para este nível territorial. Entretanto, para contemplar uma análise que considere minimamente a escala intraurbana, realizamos uma divisão dos quatro subdistritos em nove agrupamentos territoriais que, na realidade, é uma divisão dos dois subdistritos mais populosos: o segundo subdistrito referente à área central e bairros ao sul e leste do distrito sede; e o terceiro subdistrito, que abrange a área ao norte do município, à margem esquerda do Rio Paraíba do Sul, correspondente ao subdistrito de

Guarus. Sendo assim, tal divisão pode ser visualizada na tabela 4 e na figura 5.

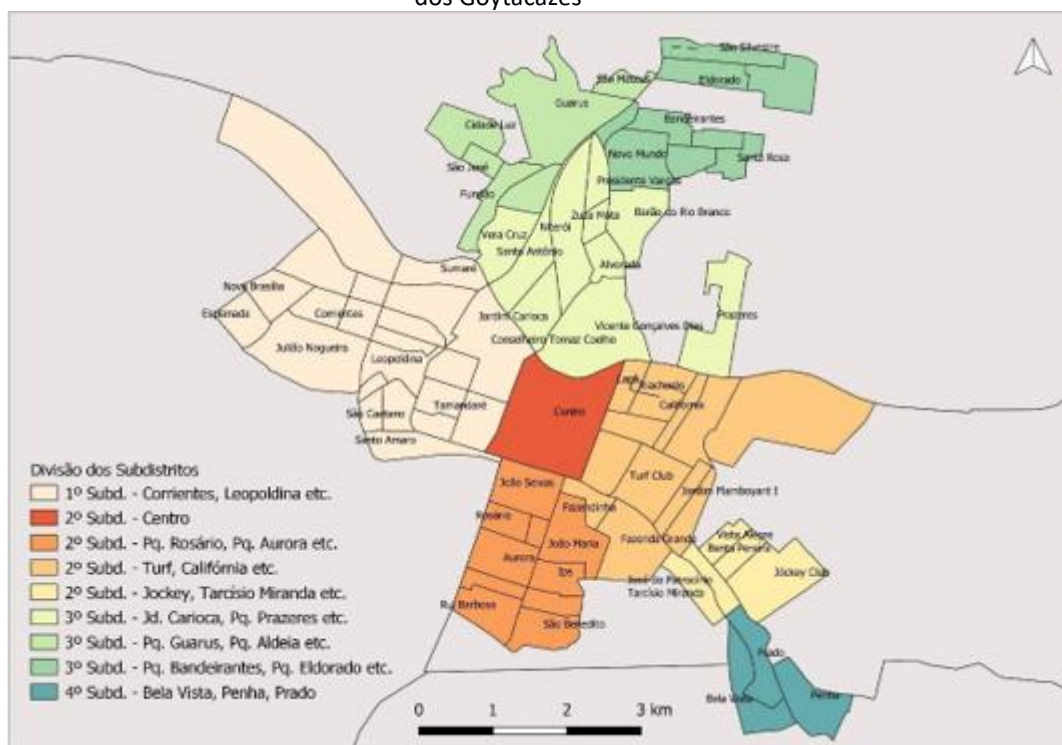
Tabela 4 – Divisão dos agrupamentos de bairros no interior dos subdistritos – Área urbana de Campos dos Goytacazes

Subdistrito	Agrupamento de bairros	Número de questionários	%
Primeiro Subdistrito	1º Subd. - Corrientes, Leopoldina etc.	67	17%
Segundo Subdistrito	2º Subd. 2.1 - Centro	42	11%
	2º Subd. 2.2 - Pq. Rosário, Pq. Aurora etc.	45	11%
	2º Subd. 2.3 - Turf, Califórnia etc.	45	11%
	2º Subd. 2.4 - Jockey, Tarcísio Miranda etc.	26	7%
Terceiro Subdistrito	3º Subd. 3.1 - Jd. Carioca, Pq. Prazeres etc.	56	14%
	3º Subd. 3.2 - Pq. Guarus, Pq. Aldeia etc.	60	15%
	3º Subd. 3.3 - Pq. Bandeirantes, Pq. Eldorado etc.	33	8%
Quarto Subdistrito	4º Subd. - Bela Vista, Penha, Prado	18	5%
Total geral		392	100%

Fonte: Observatório das Metrópoles – Núcleo Norte Fluminense (2022)

Desse modo, ressaltamos que os dados por agrupamentos de bairros se referem exclusivamente à população que participou do estudo, não devendo serem inferidos para a população total das referidas localidades. Já os dados totais da área urbana podem ser inferidos para a população total dos bairros urbanos do município. Para facilitar a percepção da localização dos agrupamentos de bairros, inserimos junto à identificação do subdistrito dois nomes dos bairros que tiveram maior número de questionários aplicados dentro de cada grupo.

Figura 5 – Divisão dos agrupamentos de bairros no interior dos subdistritos – Área urbana de Campos dos Goytacazes



Fonte: Observatório das Metrôpoles – Núcleo Norte Fluminense (2022).

A pesquisa de *survey* realizada na área urbana apresenta diversas variáveis que não são apresentadas aqui, pois o projeto de pesquisa proposto para iniciação científica buscou analisar as condições de mobilidade urbana na cidade de Campos, considerando a estruturação socioespacial do município e o acesso aos serviços coletivos urbanos à luz dessa divisão do espaço. No relatório parcial, foi apresentado um panorama das condições domiciliares e acesso aos serviços coletivos urbanos a partir da pesquisa realizada.

Vale ressaltar que há outras dimensões possíveis de serem analisadas, como: condições de ocupação do domicílio e densidade domiciliar; aspectos ambientais como inundações, alagamentos, outros serviços públicos como educação, saúde, lazer, segurança, limpeza e drenagem urbana etc.; perfil sociodemográfico do/a respondente; migração e trabalho; participação política e associativismo. Entretanto, devido ao

escopo desse relatório, focamos nos serviços de infraestrutura e de mobilidade urbana.

Ao abordar as questões de mobilidade urbana e deslocamento, perguntou-se aos entrevistados se trabalhavam, em que 294 responderam que sim (75%); 96 responderam que não (25%); 2 entrevistados (1%) não responderam à pergunta. Na tabela 5, podemos ver qual meio de transporte os entrevistados mais utilizam no trajeto casa-trabalho. Nota-se que 30% dos entrevistados responderam que utilizam carro particular para se deslocarem para o trabalho; 21% utilizam bicicleta, 19% utilizam transporte coletivo; 12% vão a pé; 10% utilizam moto e 9% estavam trabalhando em home office. Para essas informações sobre o meio de deslocamento, apresentamos os valores absolutos por agrupamentos de bairros, uma vez que os totais são mais reduzidos já que consideram apenas quem trabalha.

Pode-se notar que a presença do automóvel particular é significativa como principal meio de transporte entre a residência e o local de trabalho principalmente no primeiro subdistrito e no segundo subdistrito (área 2.1 do Centro; 2.2 do Pq. Rosário, Pq. Aurora etc. e 2.4 do Jockey, Tarcísio Miranda etc.). Anteriormente vimos que o tempo de deslocamento nesses dois subdistritos também é menor. Ao mesmo tempo, nessa área do Jockey, Tarcísio Miranda e proximidades, observa-se a maior dependência do transporte coletivo, utilizado por 10 dos 24 respondentes para se deslocarem até o local de trabalho; no quarto subdistrito também com 5 dos 14 entrevistados, assim como a bicicleta que também é o meio utilizado por outros 5 dos ocupados neste subdistrito.

Tabela 5 – Principal meio de transporte usado no trajeto casa-trabalho – Área urbana de Campos dos Goytacazes

Agrupamento de bairros	Transporte coletivo	Carro	Moto	Bicicleta	Vai a pé	Home office	Total* (100%)
1º Subd. - Corrientes, Leopoldina etc.	4	23	4	9	9	3	52
2º Subd. 2.1 - Centro	3	16	2	6	6	3	36
2º Subd. 2.2 - Pq. Rosário, Pq. Aurora etc.	4	11	2	8	4	2	31
2º Subd. 2.3 - Turf, Califórnia etc.	7	6	2	6	5	5	31
2º Subd. 2.4 - Jockey, Tarcísio Miranda etc.	10	7	1	3	1	2	24
3º Subd. 3.1 - Jd. Carioca, Pq. Prazeres etc.	7	7	8	8	4	4	38
3º Subd. 3.2 - Pq. Guarus, Pq. Aldeia etc.	9	10	6	12	5	2	44
3º Subd. 3.3 - Pq. Bandeirantes, Eldorado etc.	5	4	3	4	1	3	20

4º Subd. - Bela Vista, Penha, Prado	5	2	1	5	0	1	14
Total*	19%	30%	10%	21%	12%	9%	290
	54	86	29	61	35	25	

Fonte: Observatório das Metrôpoles – Núcleo Norte Fluminense (2022).

*Exclusive os que não trabalham e os que não responderam.

De todo modo, podemos observar uma presença significativa dos carros, bicicletas e ônibus como meios de transporte principais na área urbana de Campos. Em que pese a maior participação do uso dos carros, nota-se que o uso do transporte coletivo e da mobilidade ativa é expressiva no município (se somarmos as categorias, ônibus, bicicletas e a pé). Os ônibus e as bicicletas são necessários para muitos trabalhadores, especialmente os que não residem nas áreas centrais, revelando a importância de valorizar políticas de mobilidade urbana que criem boas condições para o uso destes meios de deslocamento, tanto os públicos como os que promovem a mobilidade ativa, como bicicletas e caminhada.

Foi perguntado também sobre a existência de estudante (criança e/ou adolescente) no domicílio e constatada a sua presença em 179 domicílios, ou seja, 46% dos entrevistados responderam que possuem criança ou adolescente residente que estuda, e 54% responderam que não. Para os domicílios que possuíam estudantes, perguntou-se o principal meio de transporte para o deslocamento casa-escola, como se pode observar na tabela 6. Também para este tipo de deslocamento há um predomínio no uso do carro para 33% dos domicílios que fizeram parte da pesquisa e que possuem estudantes. Em seguida, está o deslocamento a pé para 24%, depois a bicicleta para 19%. Como se sabe, é comum que seja buscada uma escola próxima a residência, o que potencializa a mobilidade ativa para esse tipo de deslocamento, pois somando o deslocamento casa-escola por bicicleta e a pé temos 43% dos domicílios. O transporte coletivo também é utilizado por 14% dos domicílios; 5% utilizam transporte escolar e outros 5% a moto. Aqui não apresentamos os valores por agrupamentos de bairros, uma vez que os totais são ainda mais reduzidos já que consideramos somente os domicílios que possuem estudantes, não fazendo sentido estatisticamente discriminar tais valores.

Tabela 6 – Principal meio de transporte usado no trajeto casa-escola – Área urbana de Campos dos Goytacazes

Meio de transporte	Frequência	%
Transporte coletivo	23	14%
Transporte escolar	8	5%
Carro	55	33%
Moto	8	5%
Bicicleta	31	19%
Vai a pé	40	24%
Total	165	100%

Fonte: Observatório das Metrôpoles – Núcleo Norte Fluminense (2022).

*Excluídos os domicílios que não possuem crianças e/ou adolescentes que estudam e os que não responderam.

Para captar a percepção da população sobre o transporte público, os/as respondentes foram questionados sobre como avaliam o transporte público no bairro de residência. Essa pergunta fazia parte de um bloco específico sobre os meios de transporte utilizados pelos membros do domicílio com foco no bairro.

Em geral, pode-se perceber que a percepção em relação aos serviços de transporte no bairro é ruim ou muito ruim, uma vez que 70% dos entrevistados fazem esse tipo de avaliação (tabela 7). Somente 10% consideram o transporte público que serve o bairro como ótimo ou bom, e 20% consideram regular. Os bairros que apresentaram as piores avaliações foram os do terceiro subdistrito correspondente à região de Guarus. Na área 3.3 (Pq. Bandeirantes, Eldorado etc.) 81% dos entrevistados consideram o transporte ruim/muito ruim. Na área do Turf, Califórnia etc., no segundo subdistrito, a avaliação insatisfatória também foi para 78% dos respondentes e na área do Pq. Rosário, Pq. Aurora etc. foi para 71%. No quarto subdistrito, 70% dos entrevistados também consideram o transporte ruim/muito ruim.

Tabela 7 – Avaliação do transporte público que serve o bairro – Área urbana de Campos dos Goytacazes

Agrupamento de bairros	Ótimo/ Bom	Regular	Ruim/ Muito Ruim	Total* (100%)
1º Subd. - Corrientes, Leopoldina etc.	7%	27%	67%	60
2º Subd. 2.1 - Centro	24%	34%	42%	38
2º Subd. 2.2 - Pq. Rosário, Pq. Aurora etc.	10%	20%	71%	41
2º Subd. 2.3 - Turf, Califórnia etc.	11%	11%	78%	37
2º Subd. 2.4 - Jockey, Tarcísio Miranda etc.	28%	17%	56%	18
3º Subd. 3.1 - Jd. Carioca, Pq. Prazeres etc.	6%	20%	74%	54
3º Subd. 3.2 - Pq. Guarus, Pq. Aldeia etc.	4%	18%	78%	55
3º Subd. 3.3 - Pq. Bandeirantes, Eldorado etc.	13%	6%	81%	32
4º Subd. - Bela Vista, Penha, Prado	6%	24%	70%	16
Total geral	10%	20%	70%	351

Fonte: Observatório das Metrôpoles – Núcleo Norte Fluminense (2022).

*Exclusive os que não souberam ou não responderam.

De forma complementar, foi solicitada uma avaliação por parte dos/as entrevistados/as a respeito de tais serviços em toda a área urbana do município, englobando aqui as condições gerais de mobilidade, a estrutura das vias, do sistema de transporte e do trânsito de modo geral. Essa pergunta fazia parte de um bloco maior sobre a avaliação de diversos serviços públicos considerando todo o município.

Com o foco nos serviços mais amplos de mobilidade em todo o município há uma suavização da percepção em relação ao transporte público específico no bairro, embora ainda predomine uma avaliação ruim. No que se refere à avaliação dos serviços de mobilidade urbana prestados pelos órgãos públicos (tabela 8), 57% dos entrevistados fazem uma avaliação de que tais serviços são ruins/muito ruins; 27% classificam como regulares e 16% como ótimos/bons. A melhor avaliação foi dos respondentes que residem no centro. Já no segundo subdistrito (área 2.3 - Turf, Califórnia etc.) e terceiro subdistrito (área 3.1 - Jd. Carioca, Pq. Prazeres etc.) foram os maiores percentuais de avaliação negativa, 71% em ambos os lugares.

Tabela 8 – Avaliação dos serviços de mobilidade urbana prestados pelos órgãos públicos – Área urbana de Campos dos Goytacazes

Agrupamento de bairros	Ótimo/ Bom	Regular	Ruim/ Muito Ruim	Total* (100%)
1º Subd. - Corrientes, Leopoldina etc.	15%	27%	58%	66
2º Subd. 2.1 - Centro	36%	36%	29%	42
2º Subd. 2.2 - Pq. Rosário, Pq. Aurora etc.	16%	20%	64%	44
2º Subd. 2.3 - Turf, Califórnia etc.	2%	26%	71%	42
2º Subd. 2.4 - Jockey, Tarcísio Miranda etc.	13%	48%	39%	23
3º Subd. 3.1 - Jd. Carioca, Pq. Prazeres etc.	11%	18%	71%	56
3º Subd. 3.2 - Pq. Guarus, Pq. Aldeia etc.	20%	30%	50%	56
3º Subd. 3.3 - Pq. Bandeirantes, Eldorado etc.	16%	22%	63%	32
4º Subd. - Bela Vista, Penha, Prado	11%	33%	56%	18
Total geral	16%	27%	57%	379

Fonte: Observatório das Metrôpoles – Núcleo Norte Fluminense (2022).

*Exclusive os que não souberam ou não responderam.

AS CONDIÇÕES DE MOBILIDADE EM DUAS LOCALIDADES DO MUNICÍPIO DE CAMPOS DOS GOYTACAZES: URURAI E SANTO EDUARDO

O Núcleo de Pesquisas e Estudos Socioambientais (NESA) também realizou uma pesquisa de *survey* em duas localidades do município: Ururai e Santo Eduardo; que não estão contempladas no recorte da pesquisa anterior da área urbana de Campos. No âmbito do projeto “Mobilização social e enfrentamento de desastres ambientais em Campos dos Goytacazes, no norte fluminense/RJ”, um dos objetivos da pesquisa era analisar o perfil da população afetada por inundações em localidades selecionadas no município de Campos dos Goytacazes/RJ, Brasil. Para tanto, a proposta seria de percorrer as localidades de modo a ouvir da própria população sobre suas condições de vida na localidade, suas experiências e vivências em situações de inundação, as condições de moradia e infraestrutura, e suas características sociais, econômicas e demográficas. Entre essas dimensões, aspectos relacionados à mobilidade residencial e

mobilidade cotidiana dessas populações foram analisadas na pesquisa. Devido à carência de informações sobre as condições de deslocamento para subáreas do município, os dados relativos ao tema também foram explorados em nosso projeto específico sobre mobilidade.

A estratégia metodológica dessa parte do estudo também se baseou em pesquisa quantitativa visando à produção de dados primários. Foi realizada uma pesquisa de *survey* nas duas localidades. Como instrumento de pesquisa, utilizou-se o questionário aplicado por meio de entrevista.

Ururai é uma localidade que faz parte do primeiro subdistrito do município de Campos dos Goytacazes. Fica distante cerca de 12 Km da área central da cidade. Segundo o censo demográfico do IBGE de 2010, a localidade possuía 2.600 domicílios e uma população de 8.800 pessoas neste ano. De acordo com levantamento realizado pelo Centro de Controle de Zoonoses (CCZ) da Prefeitura Municipal de Campos dos Goytacazes, a localidade já teria 3.197 imóveis residenciais em 2018. Os setores censitários de Ururai que foram considerados como áreas afetadas por inundações correspondem a 1.781 domicílios, considerando um ajuste proporcional do aumento do número de domicílios em função do levantamento do CCZ. A amostra selecionou 160 domicílios dessas áreas, considerando um erro amostral de 5% e nível de confiança de 95%. No caso dessa localidade, podemos conceber que a seleção representa as áreas afetadas por inundações na localidade.

Santo Eduardo corresponde, na divisão territorial do município, a um distrito específico, sua sede fica distante cerca de 70 km da área central. O distrito possuía 1.639 domicílios em 2010, com uma população de 4.820 habitantes. Segundo o levantamento do CCZ, em 2018, o distrito possuía 1.150 imóveis residenciais, ou seja, nessa contagem teria ocorrido uma diminuição dos domicílios, entretanto, como essa é uma área de difícil definição, por abranger áreas rurais e menos densas, pode ser que os limites territoriais utilizados não sejam exatamente os mesmos.

Em Santo Eduardo, a pesquisa foi realizada nos três setores censitários com maior população, onde há a sede do distrito. Esses setores específicos, fazendo o ajuste proporcional a partir do levantamento do CCZ, totalizariam 500 domicílios. De forma

distinta em relação a Ururaí, não foram percorridos os setores censitários de modo completo. Nesses três setores foram identificadas cinco áreas afetadas por inundações nas visitas de campo realizadas. Durante o trabalho de aplicação de questionários, os/as entrevistadores foram divididos em grupos e percorreram essas áreas específicas. Nesse sentido, embora quantitativamente os 54 domicílios que fizeram parte do estudo correspondam a pouco mais de 10% do total dos setores indicados, a análise deve ser encarada de modo mais qualitativo e exclusivamente para estes domicílios, não sendo representativa das áreas afetadas por inundações necessariamente, e nem toda a localidade.

Consideramos interessante trazer alguns desses dados já que as duas localidades não foram contempladas no recorte territorial da outra pesquisa, uma vez que não fazem parte da área densamente urbanizada do município, segundo a divisão dos bairros urbanos do IBGE em 2010. Também é importante ressaltar que na pesquisa foram abordadas várias dimensões como: condições domiciliares; acesso a serviços coletivos urbanos; aspectos ambientais como inundações, alagamentos; enfrentamento de enchentes; mobilização social e perfil sociodemográfico de todos os membros dos domicílios. As perguntas sobre a mobilidade urbana foram semelhantes às realizadas na outra pesquisa na área urbana de Campos e, devido ao escopo desse projeto de iniciação científica, apresentamos os resultados dessa dimensão.

Em relação ao meio de transporte utilizado no trajeto casa-trabalho, a pergunta foi realizada somente sobre o responsável dos domicílios (tabela 9). Sendo assim, foram identificados 120 responsáveis trabalhadores em Ururaí e 36 em Santo Eduardo. Diferentemente das localidades do distrito sede analisadas anteriormente, o peso do transporte coletivo é bastante elevado em ambas as localidades. Nas áreas analisadas em Ururaí, carro e bicicleta também figuram em segundo e terceiro lugar como meio de transporte mais usado nos deslocamentos para o trabalho. Já em Santo Eduardo é o carro e a moto, também há utilização de dois ou mais meios de transporte com expressividade no contexto analisado no estudo.

Tabela 9 – Principal meio de transporte usado pelo/a responsável no trajeto casa-trabalho – Ururá e Santo Eduardo

Tipo de transporte	Ururá		Santo Eduardo	
	Frequência	%	Frequência	%
Ônibus coletivo	80	67%	13	36%
Vans	6	5%	2	6%
Carro particular	11	9%	5	14%
Moto	6	5%	5	14%
Bicicleta	10	8%	2	6%
Vai a pé	2	2%	3	8%
Dois ou mais meios de transporte	3	3%	6	17%
Outro	2	2%	0	0%
Total*	120	100%	36	100%

Fonte: NESA – UFF Campos (2022).

*Exclui os domicílios em que os responsáveis não trabalham.

Sobre o trajeto casa-escola, identificamos que o número de domicílios com estudantes foi 98 em Ururá e 29 em Santo Eduardo, no universo específico da pesquisa (tabela 10). Em Ururá 65% dos domicílios responderam que os estudantes fazem o trajeto casa-escola a pé, provavelmente para escolas na própria localidade. Em segundo lugar estão os deslocamentos realizados por ônibus coletivo, correspondendo a 16%. Em seguida os deslocamentos através da bicicleta realizados por 8% dos membros de domicílios com estudantes. Em Santo Eduardo, a maior parte dos deslocamentos é feita a pé ou por meio de vans escolares (seis para cada um desses tipos de transporte entre os 29 em que há presença de estudantes).

Tabela 10 – Principal meio de transporte usado no trajeto casa-escola – Ururá e Santo Eduardo

Tipo de transporte	Ururá		Santo Eduardo	
	Frequência	%	Frequência	%
Ônibus coletivo	16	16%	4	14%
Ônibus-prefeitura	1	1%	4	14%
Vans escolares	4	4%	6	21%
Vans de linha	1	1%	2	7%

Carro particular	4	4%	2	7%
Moto	0	0%	1	3%
Bicicleta	8	8%	4	14%
Vai a pé	64	65%	6	21%
Total*	98	100%	29	100%

Fonte: NESAs – UFF Campos (2022).

*Exclui-se os domicílios em que não há crianças e/ou adolescentes que estudam.

Através de outros aspectos abordados na pesquisa, observou-se uma relação dos moradores de Santo Eduardo com outras localidades próximas, inclusive de municípios que estão na divisa com o Espírito Santo, onde muitos moradores trabalham e até estudam devido a maior proximidade de Santo Eduardo com centralidades destes municípios em detrimento da centralidade do próprio município de Campos dos Goytacazes. Foi recorrente durante a pesquisa de campo, ouvir dos moradores sobre a falta de serviços médicos e educacionais, de emprego e oportunidades, de sentirem que Santo Eduardo é “um lugar esquecido”, onde “falta tudo”. Portanto, a questão da mobilidade passa por essa relação com um território ampliado que ultrapassa os limites político-administrativos do município.

Sobre o transporte público que serve às localidades, a avaliação dos moradores de Ururá é bem parecida com a dos moradores da área urbana de Campos, visto na pesquisa anterior, uma vez que 69% avaliam o transporte público como ruim/muito ruim, 20% classificam como regular e somente 7% avaliam como ótimo/bom. Já em Santo Eduardo, 50% dos moradores entrevistados avaliam o transporte como ruim/muito ruim, 13% definem como regular e 26% consideram ótimo/bom (tabela 11).

Tabela 11 – Avaliação do transporte público que serve a localidade – Ururá e Santo Eduardo

Avaliação	Ururá		Santo Eduardo	
	Frequência	%	Frequência	%
Ótimo/Bom	11	7%	14	26%
Regular	32	20%	7	13%
Ruim/Muito Ruim	111	69%	27	50%
NS/NR	6	4%	6	11%

Total	160	100%	54	100%
-------	-----	------	----	------

Fonte: NESA – UFF Campos (2022).

AS POLÍTICAS DE MOBILIDADE URBANA NO MUNICÍPIO: HISTÓRICO DO TRANSPORTE COLETIVO E AÇÕES EM CURSO

Histórico das ações sobre mobilidade urbana: transporte coletivo em Campos

Há uma considerável produção acadêmica sobre a mobilidade urbana no município de Campos dos Goytacazes. Um dos trabalhos de referência, citado em vários estudos, foi o de Araújo (2012) que tratou sobre a implantação do Programa Campos Cidadão, mas há outros que também trataram sobre o transporte coletivo (Mamani, 2013; Freire, Gualande Jr., 2016; Campos, Carvalho, 2017; Dantier, 2020 etc.), alguns que trataram a mobilidade ativa por meio de bicicleta (Maciel, 2015; Vale, 2020 etc.) e as condições de caminhabilidade (Souza, D’Almeida, Aliprandi, 2018; Gonçalves Neto, 2020 etc.). Apesar dessa produção, as informações são muito fragmentadas e as ações relacionadas à mobilidade no município são difíceis de serem traçadas. Parte da pesquisa dedicou-se a organizar um histórico das ações relativas ao transporte público no município de Campos, utilizando-se de vários estudos, documentos e materiais, como jornais, artigos na mídia, leis, decretos, produção acadêmica etc. Chegamos ao quadro 1 que apresenta uma evolução desse sistema.

As primeiras informações sobre as origens do sistema de transporte coletivo no município de Campos entre final do século XIX e primeira metade do século XX provêm essencialmente do estudo de Araújo (2012). Nesse período, trata-se sobre o sistema ferroviário, o transporte por bondes e circulação dos trobléus. A operação do sistema em geral é apontada entre o governo municipal ou estadual. A partir dos anos 70, trabalhos como os de Matos (s.d.) e Campos e Carvalho (2017) indicam que o transporte já se dava através dos ônibus e há um período em que o governo estadual busca maior atuação no transporte coletivo do estado, especialmente através da criação

da Companhia de Transportes Coletivos (CTC-RJ). A partir dos anos 90, as empresas privadas dominam o transporte de passageiros, processo impulsionado pela Lei Federal 8.987/1995 sobre o regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos (Araújo, 2012). Nesse período foi criada em Campos, a Empresa Municipal de Transportes (EMUT) e o Fundo Municipal de Transportes (FUMTRANS). Já nos anos 2000, vários problemas são identificados na literatura, como a precariedade da frota de ônibus, irregularidades, falta de licitação, concorrência com o transporte regular x informal (Mamani, 2017; Campos, Carvalho, 2017). A partir de 2009 com a implantação do programa “Campos Cidadão”, que instituiu a passagem a um real (R\$ 1,00), há muitos estudos sobre o transporte coletivo no município de Campos dos Goytacazes. Vale ressaltar que após a implantação deste programa foi promulgada em nível federal a Lei de Mobilidade Urbana (Lei Federal 12587/2012).

Quadro 1 – Ações sobre mobilidade urbana: transporte coletivo em Campos

Origens século XIX-XX

- 1875: Primeira linha da Sociedade Ferro Carril de Campos (Coroa - Praça São Salvador)
- 1882-1883: Extensão das linhas de bondes
- 1888: Regulamentação de veículos como “colcheiras com caleche”, “berlindas” e “cabriolés”
- 1910: Introdução dos bondes elétricos
- 1914: Assume a Companhia de Tramways Luz e Força
- 1924: Controle do sistema de bondes passa para a prefeitura
- 1926: Inauguração da primeira linha de ônibus ligando a sede do Município ao distrito de Tocos
- 1928: Controle do sistema de bondes passa para o governo estadual
- 1945: Já havia 8 linhas de bondes elétricos (maioria passava pela Praça São Salvador).
- 1957: Redução da Rede de Bondes (havia 3 linhas com 27 km de extensão). Circulação dos primeiros trobléus.
- 1962: Inauguração do terminal rodoviário intermunicipal Roberto Silveira
- 1964: Última circulação de bonde em Campos, linha do Caju
- 1967: Extinção do sistema de trólebus

Entre transporte estatal e empresas privadas

- 1975: Criação da CTC-RJ passa a atender outros municípios
- 1981: Decreto 3.893/1981 SET-ERJ regulamentação do transporte coletivo no estado
- 1987: Crise na CTC. Empresas privadas de ônibus cobrem linhas.
- 1990: Inauguração do terminal rodoviário urbano junto à Praça São Salvador.
- 1988-1991: Tentativa de parceria entre a CTC- RJ e a Prefeitura de Campos

Atuação das empresas privadas

1995: Anos 90 empresas privadas dominam o transporte de passageiros (Lei Federal 8.987/1995)
1995: Criação da EMUT
1995: Inauguração do terminal rodoviário Shopping Estrada
1995: Criação do FUMTRANS (Fundo Municipal de Transportes)
2000: Anos 2000 - Problemas: precariedade da frota de ônibus, irregularidades, falta de licitação, concorrência com o transporte regular x informal
2006-2007: Auge de expansão do transporte informal
2008: Início da operação do sistema de bilhetagem eletrônica

Vigência do Programa Campos Cidadão

2009: Implantação do programa denominado de “Campos Cidadão” - passagem R\$ 1,00 (Lei Municipal 8.078 de 11.04.2009)
2012: Lei de Mobilidade Urbana (Lei Federal 12587/2012)
2013: Edital de Licitação 001/2013
2013: Criação do IMTT
2014: Novas disposições sobre o Programa Campos Cidadão (passagem R\$ 2,00) e criação do COMUT (Lei Municipal 8.577 de 26/06/2014)
2014: Criação dos consórcios de empresas para concorrer ao Edital de Licitação 001/2013
2015: Reajuste na passagem (R\$ 2,75) - passagem a R\$ 1,00 assegurada (Decreto Municipal 198 de 04/08/2015)
2017: Novas disposições sobre o Programa Campos Cidadão (passagem R\$ 2,00) - Criação do COMURB (Lei 8754 07.06.2017)
2017: Interrupção do Programa Campos Cidadão (29/09/2017)

Após o Programa Campos Cidadão

2018: Criação do Serviço de Transporte Coletivo Alimentador de Passageiros comporá o Sistema Integrado de Transporte Coletivo Municipal (Lei municipal 8867 de 06/12/2019)
2019: Implantação do Programa de Integração Tarifária entre área central (ônibus) e demais distritos (vans e micro-ônibus). Cartão Anda Campos. Tentativa de implantação do aplicativo Mobi Campos. Edital de Licitação 001/2019 para construção de terminais
2020: Plano diretor revisado – Capítulo IV traz várias diretrizes sobre mobilidade urbana
2020-2021: Várias leis e decretos sobre o uso do transporte coletivo em razão da pandemia
2021: Retorno da circulação das vans nas áreas centrais do município. Manutenção do cartão Anda Campo
2022: Aumento da passagem para R\$ 3,50 (Decreto Municipal 112 de 18/03/2022). Aprovação do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PLANMOBS - Lei 9137 de 11/04/2022). Sistemas de Bilhetagem Eletrônica (SBE) e de Georreferenciamento (GPS) a cargo da prefeitura (Lei Municipal 9161 30.06.2022. Novo Edital de Licitação Concorrência para construção de terminais (CAMPOS, Diário Oficial, 24/06/2022)
2023: Concessão onerosa do Sistema de Bilhetagem Eletrônica (Decreto municipal 175 de 27/06/2023)

Fontes: Araújo (2012). Mattos (s.d.). Campos, Carvalho (2017). Mamani, 2011; 2017. Oliveira, Carneiro, 2022. Silva, 2022. Rio Ônibus. CAMPOS.

Obviamente esse quadro não está fechado, sendo possível incorporar outras ações que talvez não tenham sido captadas, sendo um de nossos objetivos dar sequência a essa formulação. Há expressiva produção e registros sobre o programa Campos Cidadão e a passagem a 1 real. Particularmente sobre o período mais recente, após a passagem deixar de ser subsidiada pelo governo municipal (ou seja, um pouco antes, durante e após a pandemia), há poucos materiais tratando sobre as mudanças que ocorreram relativas ao sistema de integração implementado, os terminais previstos e os que estão sendo efetivados, as tentativas de uso das tecnologias, o Sistema de Bilhetagem Eletrônica e mesmo a implementação do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PLANMOBS), uma vez que sua aprovação ocorreu somente em 2022, dez anos após a Lei de Mobilidade Urbana (12.587/2012).

Um dos objetivos da pesquisa também foi mapear os agentes e grupos de interesse na realização das ações em torno da mobilidade urbana. O órgão público municipal responsável pelo setor de mobilidade e transporte em Campos dos Goytacazes é o Instituto da Municipal de Trânsito e Transporte (IMTT), criado em 2013 em lugar da Empresa Municipal de Transportes (EMUT).

Para tratar sobre os agentes privados, tomamos como ponto de partida o ano de 2013, devido à possibilidade de levantamento de empresas e consórcios que venceram o edital de licitação lançado neste ano para concessão dos serviços. As informações foram compiladas a partir de sites de órgãos públicos e estudos já realizados sobre o tema, para obter os dados públicos das empresas, além de verificar seus sócios e sócios-administradores, ano de fundação, capital social etc.

Em 2013 iniciou-se um processo de licitação a partir do edital de Concessão de Serviços de Transporte Coletivo Regular de Passageiros da Prefeitura de Campos dos Goytacazes. O quadro 2 apresenta os consórcios e as pessoas jurídicas aos quais foram concedidos os 3 lotes vinculados a área de operação, pelo Edital de Licitação 001/2013 de 29 de novembro de 2013. Campos, Carvalho (2017) também tratam a respeito desse processo. Passaram a atuar os seguintes consórcios/empresas no transporte público municipal: Consórcio Planície, Consórcio União, Empresa Rogil Transporte.

Quadro 2 – Empresas vencedoras do Edital de Licitação 001/2013 da Prefeitura de Campos dos Goytacazes

Lotes da Concessão	Abrangência geográfica	Consórcios/Empresas vencedoras e data de fundação
Lote 1	Abrange a região de Guarus, que compreende os bairros da margem esquerda do Rio Paraíba do Sul e os distritos de localidades de toda a região Norte do Município.	Consórcio Planície: Autoviação São João (31/08/1966) Viação Jacarandá de Campos (27/10/1993)
Lote 2	Abrange os bairros Bela Vista, Jóquei Clube, Penha, IPS, Bandeirantes e bairros adjacentes na região de Guarus.	Consórcio União: Empresa São Salvador (30/08/1966) Auto Viação Cordeiro (02/09/1966) Viação Siqueira (31/12/1985) Transportes e Comércio Turisguá (12/06/1984)
Lote 3	Abrange os bairros da região do Shopping Estrada, Tapera, Lagoa de Cima e região Serrana de Campos.	Empresa Rogil Transportes Rodoviário (30/06/1986)

Fonte: CAMPOS, Diário Oficial 09/10/2014. CGU, Portal da Transparência. Redesim - Rede Nacional para a Simplificação do Registro e da Legalização de Empresas e Negócios.

O consórcio Planície foi constituído pelas empresas Autoviação São João e viação Jacarandá de Campos, abrangeria a região de Guarus, que compreende os bairros da margem esquerda do Rio Paraíba do Sul e os distritos de localidades de toda a região Norte do Município. O Consórcio União deveria abranger os bairros Bela Vista, Jóquei Clube, Penha, IPS, Bandeirantes e bairros adjacentes na região de Guarus e foi composto por quatro empresas: Empresa São Salvador, Autoviação Cordeiro, Viação Siqueira, Empresa São Salvador e Transportes e Comércio Turisguá. A empresa Rogil Transporte Rodoviária foi a única com o lote 3, abrangendo os bairros da região do Shopping Estrada, Tapera, Lagoa de Cima e região Serrana de Campos.

Algumas dessas empresas têm ano de fundação em 1966, período em que os bondes/trobléus apresentam declínio em suas atividades e “o transporte por ônibus assumiu definitivamente os serviços de transporte urbano em Campos” (Araújo, 2012, p. 44). Empresas como a Autoviação São João, Cordeiro e São Salvador, pelas datas declaradas de fundação, parecem já atuar no município desde esse período.

Entre os embates nas décadas seguintes sobre o transporte no ERJ estar a cargo

do estado ou de empresas privadas, mesmo após a experiência da Companhia de Transportes Coletivos do estado do Rio de Janeiro (CTC-RJ), as empresas privadas dominam o transporte de passageiros e se tornam o modelo único nos anos 90 (Araújo, 2012). Em Campos, nesse processo, outras empresas são fundadas, como a Turisguá, Siqueira e Rogil nos anos 80, e a Jacarandá já nos anos 90.

Importante destacar que esses consórcios não apresentaram uma inovação/reformulação nos agentes promotores dos serviços de transporte no município, uma vez que as empresas do setor que já atuavam no município se reorganizaram em consórcios para participarem do processo de licitação. Além disso, também verificamos em Campos algo comum ao setor de transportes no Brasil que é o domínio das empresas de ônibus por parte de algumas famílias tradicionais locais, como no caso do Rio de Janeiro (Matela, 2014; Rodrigues, Bastos, 2022). Exemplo disso é a família Abdu Neme proprietária da empresa São Salvador participante do consórcio União, assim como a família Matias que possui sócios da autoviação São João ligada ao consórcio Planície, e a família Menezes, proprietária da empresa Rogil Transporte Rodoviária (CGU; REDESIM).

Um fator importante a se analisar sabendo dessa concessão do poder público é que, mesmo após o Edital de Licitação 001/2013, as empresas descumprem ordens do poder público e atuam de forma irregular, alterando a rota de ônibus e não disponibilizando os coletivos em determinadas rotas e horários previstos no edital. A distribuição das linhas também sofreu alterações em razão da inadequação na oferta (Campos; Carvalho, 2017, p.15). Outro ponto relevante do processo de licitação é que ela foi feita com o intuito de modernizar a frota de ônibus e proporcionar um maior conforto e segurança à população, para isso as empresas e consórcios receberiam repasse da prefeitura no mesmo ano do Edital. As empresas, entretanto, não realizaram o previsto, em geral alegam que as deficiências do transporte público na cidade ocorrem devido à falta de diálogo com o poder público e devido ao aumento de preço no óleo diesel. Além dos problemas de falta de ônibus principalmente em finais de semana nos quais muitas linhas não funcionam em nenhum horário do dia, a população da cidade possui diversas outras críticas ao transporte, como superlotação e o aumento das tarifas

nos últimos anos. A seção anterior que buscou avaliar a percepção da população sobre o transporte reforça essas informações.

Outro ponto da problemática é a divergência dentro dos próprios consórcios, exemplo da empresa Transporte e Comércio Turisguá que, mesmo sendo participante do Consórcio União ao qual foi concedido o Lote 2, já alegou disputas dentro do consórcio (G1, 25/06/2021)⁵. Além disso foi verificado que a empresa deixou de pagar funcionários durante uma parte do ano de 2021, alegando problemas financeiros. Vale ressaltar que a problemática financeira do setor de transporte e das empresas de ônibus durante a pandemia não foi apenas em Campos, mas atingiu vários municípios (Rodrigues, Bastos, 2022).

Os terminais previstos em 2013, juntamente com o edital de concessão dos serviços, não foram construídos. Em 2019 surgiram novas mudanças com o Programa de Integração Tarifária entre área central (ônibus) e demais distritos (vans e micro-ônibus), implantação do cartão Anda Campos e tentativa e do aplicativo Mobi Campos. Nesse ano, o edital 001/2019 também previa a instalação dos terminais com nova localização. Dantier (2020) analisou a satisfação dos usuários antes e após a homologação do Edital de Concorrência Pública nº 001/2013 em outubro de 2014 e os entraves para instalação dos terminais.

Na comparação entre as médias do grau de satisfação geral dos usuários, a fase pré-edital foi estatisticamente superior à pós-edital para a maioria dos itens avaliados. Na análise das exigências do Edital 001/2013, verificou-se que faltou empenho por parte do Poder Concedente e dos Concessionários para cumprir as exigências previstas no edital; a PMCG não providenciou a construção dos Terminais de Integração, indispensáveis para o funcionamento do sistema; os concessionários resistiram a implantar o Sistema de Bilhetagem Eletrônica, que, até outubro de 2020, não funcionava da forma prevista (DANTIER, 2020, p. 9).

⁵ <https://g1.globo.com/rj/norte-fluminense/noticia/2021/06/25/funcionarios-de-empresas-de-onibus-protestam-contr-a-atraso-de-salarios-em-campos-no-rj.ghtml>

Em 2022, houve a aprovação do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PLANMOBS - Lei 9137 de 11/04/2022), um pouco antes ocorreu o aumento da passagem para R\$ 3,50 (Decreto Municipal 112 de 18/03/2022). Logo depois foi promulgada uma lei prevendo a realização dos Sistemas de Bilhetagem Eletrônica (SBE) e de Georreferenciamento (GPS) a cargo da prefeitura (Lei Municipal 9161 de 30/06/2022). Ainda no primeiro semestre de 2022, foi lançado um novo Edital de Licitação Concorrência para construção de terminais (CAMPOS, Diário Oficial, 24/06/2022) nas localidades de Ururáí, Donana e Travessão. A construção destes terminais está em andamento.

Os problemas relativos ao transporte público da cidade de Campos dos Goytacazes são evidentes e diversos, no entanto, existe uma constância, as empresas alegam que os problemas são derivados da falta de diálogo com o poder público e problemas financeiros, enquanto a população arca com a problemática do transporte na cidade.

Análise das políticas de mobilidade urbana em curso no município através do plano diretor e do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável

Para identificar em que medida as políticas de mobilidade em curso no município estão refletindo uma convergência com os princípios da reforma urbana e do direito à cidade (Ribeiro, 2022), realizamos a análise do Plano diretor (2020) e do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (2022) de Campos dos Goytacazes. Rodrigues e Bastos (2022) apresentam quatro linhas de ação na agenda da política urbana atual para uma mobilidade urbana transformadora com tópicos que abordam problemas e possíveis soluções, tendo em vista a diversidade urbana brasileira, as desigualdades, injustiças sociais e ambientais.

- i) romper com o modelo excludente, em que prevalece o planejamento orientado para a automobilidade;
- ii) planejar investimentos que otimizem, requalificam e expandem as infraestruturas, pensando também em subsistemas de alta capacidade, ao contrário dos vultuosos investimentos realizados recentemente e que não foram capazes de evitar a grave crise atual;
- iii) mudar o modelo de financiamento baseado, atualmente, na

passagem subvencionada quase que exclusivamente pelo usuário;

- i) enfrentar o desafio ambiental, através da descarbonização e da maior participação dos modos ativos e de frotas de emissão zero, principalmente no transporte público por ônibus (RODRIGUES; BASTOS, 2022, p. 156).

Dentro dessas linhas de ação, alguns princípios são destacados pelos autores, convergentes com estudos anteriores (Vasconcellos, 2005; Gomide, Galindo, 2013). Ao ajustarmos tais diretrizes à realidade urbana de uma cidade de porte médio que exerce uma polaridade regional como Campos dos Goytacazes⁶, podemos apontar os seguintes princípios que podem orientar a agenda das ações relativas à mobilidade urbana: mobilidade articulada com diretrizes na esfera federal; políticas de mobilidade na perspectiva da integração territorial- regional; mobilidade com inclusão e participação; mobilidade com segurança; mobilidade com outro modelo de financiamento, mobilidade com outro modelo de prestação do serviço; mobilidade com descarbonização e eletrificação da mobilidade (Rodrigues; Bastos, 2022).

O Plano Diretor (PD) tem como objetivo estabelecer normas, objetivos, diretrizes e disposições gerais com finalidade de garantir o crescimento ordenado com a melhoria da qualidade de vida dos cidadãos do município de Campos dos Goytacazes. É um plano mais geral sobre o ordenamento urbano municipal que traz: diretrizes gerais para as políticas públicas considerando a dimensão territorial nas áreas de desenvolvimento econômico, desenvolvimento humano e qualidade de vida, desenvolvimento urbano e rural, meio ambiente; trata sobre a gestão democrática e o sistema de planejamento e gestão; assim como os instrumentos para a implantação da política de desenvolvimento urbano do município (Art. 3º do PD). No Plano Diretor de 2020, um de seus capítulos trata exclusivamente sobre a mobilidade urbana e a integração do território municipal (Capítulo IV – artigos 81 a 88 do PD).

⁶ Segundo estudo do IBGE (2018) sobre Regiões de Influência de Cidades, Campos dos Goytacazes é uma capital regional de nível C. As capitais regionais são os centros urbanos com alta concentração de atividades de gestão, mas com alcance menor em termos de região de influência em comparação com as Metrópoles. Além disso, Campos dos Goytacazes também integra e polariza o arranjo populacional Campos dos Goytacazes - São João da Barra.

A Lei Federal 12.587/2012 previa que os municípios com mais de 20 mil habitantes elaborassem seus planos de mobilidade urbana. Ao longo da década seguinte em Campos, algumas iniciativas buscaram fomentar essas ações e os prazos foram prorrogados diversas vezes. Após várias tentativas, o Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (PLANMOBS) do Município de Campos dos Goytacazes foi aprovado em 2022, dez anos após a aprovação da Lei Federal. O plano de mobilidade tem por finalidade orientar as ações do município no que se refere ao uso do solo, modos, serviços e infraestrutura viária e de transporte que garantem os deslocamentos de pessoas e cargas em seu território, com vistas a atender as necessidades atuais e futuras de mobilidade da população de Campos dos Goytacazes.

A partir dos princípios elencados acima, buscamos avaliar se o PD e PLANMOBS estão seguindo as diretrizes alternativas para se obter as soluções para uma mobilidade urbana transformadora, em conexão com a agenda política que visa uma cidade mais democrática, acessível e sustentável. Sabe-se que entre a aprovação dos planos e as efetivas ações e atendimento às demandas da população há muitos caminhos a serem percorridos, mas os planos são elementos essenciais para direcionar essa trajetória.

Inicialmente, consideramos o princípio relativo à mobilidade articulada com diretrizes na esfera federal, que tem como proposta debater a mobilidade com protagonismo da esfera federal, que visa evidenciar a atuação do Governo Federal incentivando a visão de planejamento nos municípios e nos estados. Através da Lei Federal nº 12.587/12 - Lei da Mobilidade Urbana que estabelece a Política Nacional de Mobilidade Urbana, o governo federal se faz presente. Tanto no PD como no PLANMOBS, encontramos a presença da lei federal como referência. O próprio Plano Diretor de Campos de 2020, no artigo 195, previa a necessidade de elaboração do Plano Municipal de Mobilidade em atendimento às exigências da legislação federal de 2012, o que foi concretizado em 2022.

Já o princípio da mobilidade na perspectiva da integração territorial-regional tem como objetivo considerar a mobilidade com políticas na escala interurbana, visando a utilização de consórcios públicos para cobrir mais de um município, garantindo a circulação efetiva da população no território da cidade e com os municípios ao redor.

No PD, os artigos 13, 80, 94, 163, 165, 193, 194 e 358, tratam sobre a gestão do transporte coletivo municipal e intermunicipal e sugerem propostas de recuperação de estradas, investimentos no transporte público coletivo municipal e intermunicipal para atender localidades mais afastadas e obras para melhorias do trânsito e transporte. Em termos de integração, por exemplo, o Plano Diretor trata sobre a “efetiva construção do novo contorno rodoviário da BR-101 no Município, a fim de afastar o tráfego da rodovia do perímetro urbano central, e para sua duplicação no trecho Campos-Vitória”, além da necessidade de “articular com os demais poderes e a iniciativa privada, para melhoria da rodovia BR-356, em especial para o aprimoramento da sua interligação com o Complexo Logístico do Porto do Açú” (CAMPOS, Plano Diretor, 2020). Também cita a importância da “ligação de transporte regional de passageiros até Macaé”, assim como a “revitalização do trecho Campos - São Fidélis para aproveitamento turístico e implantação de ramal ferroviário para atendimento à área industrial”. Interessante notar que o artigo 94 cita inclusive o Plano de Mobilidade, que ainda não havia sido aprovado, embora estivesse em construção.

A principal diretriz estratégica para a melhoria das condições de mobilidade interurbana refere-se à implementação das propostas viárias previstas no plano de mobilidade sustentável de Campos dos Goytacazes e dos novos eixos estruturadores da circulação urbana indicados no mapa 06, para atender às necessidades de expansão da cidade (CAMPOS, Plano Diretor, 2020, Art. 94).

Os artigos 164 e 165, por exemplo, reconhecem ainda que o desenvolvimento do Município e a valorização de áreas com potencial econômico e turístico dependem da integração regional.

No PLANMOBS, o artigo 3 contém o inciso LXXXI sobre transporte público coletivo intermunicipal que prevê um “serviço de transporte público coletivo entre Municípios que tenham contiguidade nos seus perímetros urbanos ou que integrem a mesma região metropolitana; o transporte coletivo intermunicipal”. E no artigo 4, no inciso XIV cita a integração de sistemas viários estaduais e federais. De todo modo, observa-se que o princípio da integração regional está presente nas diretrizes dos planos, entretanto,

como visto anteriormente pelas pesquisas, a questão da mobilidade interna no município é bastante problemática, sobretudo para os distritos fora da área central. Sendo assim, diante da extensão territorial de Campos, reconhecemos que esse princípio deva indicar a relevância do reforço de ações de integração entre os distritos e a área central, aliado a integração com outros municípios.

O princípio sobre mobilidade com inclusão e participação tem como foco primordial a democratização do espaço público e a promoção da acessibilidade, priorizando o interesse social e garantindo a participação ampla, plural e inclusiva nas decisões de planejamento nas cidades. No PD os artigos 5, 86, 87 e 88, por exemplo, trazem a promoção da acessibilidade universal, por meio de padronização de calçadas, instalação de sinalização adequada, regulamentações de vagas para pessoas portadoras de deficiências, participação da população e outros. No que diz respeito à participação da população, o artigo 5 contém explícita a necessidade de “participação da população nos processos de decisão, planejamento e gestão – gestão democrática e participativa” (CAMPOS, Plano Diretor, 2020, art. 5). Interessante observar que no artigo 86 é citada a implementação do PLANMOBS que ainda não tinha sido aprovado: “Implementar o Plano de Mobilidade sustentável, articulado com o Plano Cicloviário e com o Plano de Acessibilidade Universal - PLAU, contemplando rede de ciclovias, ciclofaixas, bicicletário e sinalização específica” (CAMPOS, Plano Diretor, 2020, art. 86). No PLANMOBS, o artigo 3, inciso I, define acessibilidade.

Acessibilidade: possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como de outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privados de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida” (CAMPOS, PLANMOBS, 2022, artigo 3, inciso I).

Ainda no âmbito do PLANMOBS, o artigo 4, 5 e 6 apresentam os princípios que norteiam o plano de mobilidade, as diretrizes e os objetivos gerais, tratando, em linhas gerais sobre a acessibilidade, a equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público,

a promoção do acesso igualitário ao espaço da cidade priorizando o transporte público, promoção de inclusão social e melhorias nas condições de acessibilidade e mobilidade, entre outros aspectos.

No artigo 7, os incisos VI, VIII, XI destacam a participação cidadã como primordial para a mobilidade, a incrementação da integração da mobilidade ativa e políticas setoriais visando a melhoria da mobilidade e acessibilidade. Em geral, a acessibilidade e inclusão são pensadas em termos de estrutura física, como os artigos 23, 24 e 25 que trazem propostas de padronização de calçadas visando a acessibilidade. A acessibilidade e a inclusão envolvem também uma reflexão sobre as condições sociais e econômicas da população para acessar os espaços públicos e as oportunidades existentes na cidade, que passa essencialmente pelas condições de mobilidade, pelas distâncias, oferta dos serviços, preços dos deslocamentos etc. (Harvey, 1980). O artigo 82 do PLANMOBS trata sobre a garantia do acesso ao transporte público e o artigo 89 indica como se daria a participação social.

A participação cidadã será efetivada por meio: I - Do Conselho Municipal de Mobilidade Urbana; II - De audiências e consultas públicas presenciais e eletrônicas; III - Dos termos definidos na Lei Federal nº 9.503/97, especialmente nos artigos 72, 73 e o seu parágrafo único (CAMPOS, Plano de Mobilidade Sustentável, 2022).

No que se refere a participação da população, Medeiros e Silva (2017), ao analisarem a participação da população em audiências públicas relacionadas à questão, “essa participação permanece restrita a uma pequena parcela da população. A classe dominante sempre participou da elaboração de políticas públicas, quem nunca participou foram as classes dominadas, ou seja, a maioria” (Medeiros; Silva, 2017, p. 12). Ou seja, mesmo que os planos assegurem a participação nas decisões, têm que se questionar quais os mecanismos são acionados para efetiva participação da população que utiliza os serviços de transporte, ou da própria população que não utiliza por não ter esse acesso garantido por uma série de motivos.

O quesito mobilidade com segurança trata a respeito da segurança de diversos grupos de pessoas como pedestres, motociclistas, ciclistas, pessoas com mobilidade reduzida, crianças, idosos, mulheres e trata a questão da redução de velocidade. No PD,

os artigos 86, 87, 88, 97 e 195, por exemplo, sugerem estudos para elaboração de padronização das calçadas, sinalizações adequadas, criação de redes cicloviárias, ciclofaixas, bicicletário e melhoria das malhas viárias, assim como prevê ações que facilitem a acessibilidade por parte de pessoas idosas e com deficiência.

No PLANMOBS, o inciso I do artigo 5 aponta a necessária “Priorização dos pedestres, das pessoas com deficiência e/ou mobilidade reduzida (permanente ou temporária) e dos ciclistas” (CAMPOS, PLANMOBS, 2022). Os artigos 10, 12, 23, 24, 25, 29 sugerem a implementação de políticas visando “qualidade das calçadas e rotas caminháveis, que direcione qualificar a infraestrutura de mobilidade dos trajetos realizados por pedestres”, assim como a implementação de malha cicloviária, normas para as novas construções de novos prédios, casas com larguras e especificações do espaço das calçadas. No artigo 31, o inciso V enfatiza a promoção da segurança no trânsito para minimizar acidentes. Os artigos 33, 34, 35 (inciso XIV), 36, 40, 42, 44, 47, 48, 49, 51, 52, 72 (incisos I, III, V, XIV, XVII) e 88 consideram a regulamentação das velocidades de veículos nas vias, ampliação das vias e mais sinalização como proposta para maior segurança nos deslocamentos, promoção da saúde e garantia da vida. Também se propõe a elaboração de diagnósticos e estudos visando avaliar as possibilidades de melhorias nos sistemas de trânsito e transportes coletivos, implementação de malhas cicloviárias e ações de educação no trânsito. Sobre a acessibilidade para idosos, apenas no Plano Diretor há considerações bastante genéricas, no PLANMOBS não há referência.

Sobre os motociclistas, Rodrigues e Bastos (2022) apontam que “a motocicleta é um veículo que possui vantagens individuais, sobretudo econômicas para as populações de menor rendimento. Contudo, devido à vulnerabilidade dos usuários, tem se tornado uma grande desvantagem social” (p. 161), revelando ações necessárias para lidar com o aumento expressivo deste meio de transporte. No PLANMOBS encontramos somente uma menção criação de uma “faixa segura para ciclistas e motociclistas, nas interseções semaforizadas das vias de maior fluxo e registro de acidentes” (CAMPOS, PLANMOBS, inciso XIV do art. 35).

Para crianças e mulheres não encontramos ações específicas referentes a esses

grupos, tanto no PD como no PLANMOBS. Sobre a mobilidade das crianças, em muitas situações associada à presença feminina como responsável, também é importante construir uma cidade acessível e segura para esse público. No que diz respeito à segurança das mulheres, as políticas de mobilidade devem considerar as mulheres no trânsito e no transporte público, já que elas acabam sendo mais expostas a violências cotidianas, como assédio, importunação sexual e até violência sexual (Rodrigues e Bastos, 2022, p.162). A exclusão das mulheres nos planos é reflexo de como as lógicas patriarcais se desenvolvem, como o desenho urbano e regulações da cidade se associam ao controle sobre corpos femininos e expressam os papéis de gênero nas decisões relativas ao espaço (Nunes; Silva, 2020, p.193), e que a partir dessa organização excludente se coloca o homem como um sujeito universal público e do discurso. (Montaner; Muxí, 2014, p.197 apud Nunes; Silva, 2020, p.193). É preciso que os estados, municípios estejam atualizados quanto às questões de gênero e voltem seus olhares para políticas mais específicas de segurança para as mulheres. Esse olhar também tem sido enfatizado em diversas instâncias, conforme apontam Almeida e Prado (2022), entretanto o PD e o PLANMOBS não consideram essa dimensão.

Na sequência, o princípio sobre mobilidade com outro modelo de financiamento discute que a operação do transporte não pode depender exclusivamente do valor arrecadado pela passagem. Assim como as operadoras não podem continuar sendo remuneradas conforme a quantidade de pessoas que transportam, modelo que estimula a lotação e degrada a qualidade do serviço. Nesse sentido, este princípio sugere estudar um modelo de taxaço sobre congestionamento (considerando a posse de veículos por domicílios de média e alta renda) e prospectar receitas atreladas à exploração comercial e publicitária de infraestruturas de transporte público.

Analisando o Plano Diretor não foi encontrado em nenhum dos seus artigos algo relacionado a outro modelo de financiamento. No PLANMOBS, também não encontramos nada específico sobre outros modelos de financiamento, apenas o artigo 81, inciso VIII, reforça “a política integrada tarifária e de bilhetagem eletrônica” no âmbito do Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros (CAMPOS, PLANMOBS, 2022), sem aprofundar em possíveis mudanças. Na agenda das políticas

inclusivas de mobilidade urbana, a questão tarifária tem sido central, visto que uma proposta de revisão de financiamento e subsídio ao transporte, aliada às políticas de integração tarifária, têm o potencial de reduzir o comprometimento da renda das famílias com transporte, principalmente entre as mais pobres. O debate sobre tarifa zero tem se aprofundado e merece estudos locais a respeito (Caribé, 2019; Rodrigues, Bastos, 2022). As políticas tarifárias são como instrumentos de inclusão social pois podem impedir a propagação desse comprometimento de renda e a consequente deterioração contínua das condições de mobilidade urbana no Brasil (Pereira et al., 2021).

A questão da mobilidade com outro modelo de prestação de serviço considera a alteração nos parâmetros de governança atrelada ao modelo de prestação de serviço, com um papel mais ativo do município na regulação e fiscalização, adotando medidas relacionadas aos prestadores de serviços com nível de especialização técnica, reduzindo a dependência do serviço a poucos agentes, visto que, na maioria das empresas de transportes públicos, são grandes famílias ricas que dominam o ramo do setor como um todo. Ao analisar o PD e o PLANMOBS não encontramos dimensões sobre qualquer referência a outro modelo de prestação de serviço. No PLANMOBS, o artigo 5, o considera “promover parcerias público-privadas para financiamento de ações necessárias à implementação do PLANMOBS” (inciso XI); “Priorização do investimento público destinado à melhoria e expansão da infraestrutura e sinalização aos meios não motorizados” (inciso XIII); e também o inciso XIV cita a “Priorização do investimento público destinado à melhoria e expansão da estrutura do transporte público coletivo” (CAMPOS, Plano de Mobilidade Sustentável, 2022). Entretanto, não se trata detidamente sobre mecanismos de fiscalização dos operadores do Sistema de Transporte Coletivo Municipal, nem sobre qualificação técnica ou exigências para os operadores.

Por fim, o último princípio que trazemos para pensar a previsão das políticas de mobilidade no município de Campos dos Goytacazes é a questão da mobilidade com descarbonização e eletrificação da mobilidade, que visa trazer à discussão as políticas de mobilidade urbana com papel protagonista no combate às emergências climáticas.

No Plano Diretor, de forma geral, não encontramos nada relacionado a essa questão. No PLANMONBS, no artigo 5, inciso V, IX, X; artigo 7, incisos XII, XVI, XVII, citam a mitigação dos custos ambientais, “o estímulo ao uso de combustíveis renováveis e menos poluentes” (CAMPOS, Plano de Mobilidade Sustentável, 2022), o fomento de pesquisas relativas à sustentabilidade ambiental e acessibilidade. Além disso há uma referência ao papel do IMTT nesse quesito.

O IMTT, desenvolverá o planejamento para a substituição da frota, no que se refere ao uso de combustível fóssil, de modo a adequar 100% (cem por cento) da frota do transporte público coletivo a veículos movidos por energia renovável, não poluidora (CAMPOS, PLANMOBS, Artigo 81, parágrafo único).

A discussão sobre esse assunto é recente, mas traz a reflexão e o questionamento de quando e como os governos federais, estaduais e municipais vão começar a desempenhar o combate contra as emergências climáticas, já que o transporte responde por 47% das emissões de CO₂, e a descarbonização tem sido um dos caminhos mais estratégicos para baratear a operação do sistema sobre pneus a médio e longo prazos. Ao mesmo tempo, a mobilidade urbana sustentável é uma alternativa promissora para diminuir a ocorrência de eventos climáticos e meteorológicos extremos ligados ao aquecimento global e à melhora da qualidade do serviço (Rodrigues, Bastos, 2022, p. 166).

A partir da análise foi elaborado um quadro que permite visualizar em que medida os princípios indicados na agenda ligada à reforma urbana e ao direito à cidade estão contemplados nos dois planos recentes do município de Campos dos Goytacazes que remetem às políticas públicas e as ações sobre a mobilidade urbana.

Quadro 3 – Análise do Plano Diretor e do Plano de Mobilidade Urbana Sustentável

Princípios	Plano Diretor Lei Complementar nº 015, de 07 de janeiro de 2020	Plano de Mobilidade Urbana Sustentável Lei nº 9.137, de 11 de abril de 2022
Diretrizes na esfera federal	Lei Federal nº 12.587/12	Lei Federal nº 12.587/12
Integração territorial-regional	Artigos 13; Artigo 80; Artigo 94; Artigo 163; Artigo 16; Artigo 193; Artigo 194; Artigo 358	Artigo 3, LXXXI e Artigo 4, XIV
Inclusão	Artigo 86; Artigo 87; Artigo 88	Artigo 3, I; Artigo 4, III, IV e XI; Artigo 6, I, II e IV; Artigo 23; Artigo 24; Artigo 25; Artigo 82
Participação	Artigo 5	Artigo 7, VI, VIII e XI; Artigo 89
Segurança	Artigo 86; Artigo 87; Artigo 88; Artigo 97 e Artigo 195	Artigo 5, I; Artigo 10; Artigo 12; Artigo 13; Artigo 23; Artigo 24; Artigo 25; Artigo 29; Artigo 31; Artigo 33; Artigo 34; Artigo 35, XIV; Artigo 36; Artigo 40; Artigo 42; Artigo 44; Artigo 47; Artigo 48; Artigo 49; Artigo 51; Artigo 52; Artigo 72, I, III, V, XIV, XVII
Outro modelo de financiamento	-	Artigo 81, VIII
Outro modelo de prestação de serviço	-	Artigo 5, XI, XII, XIV
Mobilidade com descarbonização e eletrificação da mobilidade	-	Artigo 5; VI, VII e VIII

Legendas	
	Referenciado
	Referenciado parcialmente
	Não referenciado

Fonte: CAMPOS - Plano Diretor (2020) e Plano de Mobilidade Urbana Sustentável (2022). Elaboração própria.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As questões que nortearam a presente investigação foram relacionadas a busca de analisar como tem se dado o planejamento, gestão e o acesso aos serviços coletivos urbanos no Município de Campos dos Goytacazes à luz da organização social do espaço, com foco nos serviços de mobilidade urbana. Algumas questões foram colocadas: Como o poder público municipal têm atendido aos planos e exigências colocados pelas políticas em nível nacional no que tange à mobilidade e condições de deslocamento? Qual a capacidade institucional do município em prover os serviços de mobilidade urbana? Foi pretensão identificar as capacidades administrativas do ponto de vista do aparato organizacional (planos, ações e recursos), mas também prover o poder público municipal de elementos para provisão dos serviços.

Os dados sobre a organização socioespacial do Município de Campos dos Goytacazes, especialmente a área urbana, revelam elementos de segregação socioespacial aliada à fragmentação urbana. Ao mesmo tempo em que são as áreas mais centrais que apresentam em conjunto melhores rendimentos, níveis de alfabetização e condições adequadas de infraestrutura, em detrimento das áreas mais afastadas que em geral se situam no outro limite desses indicadores, também há espaços bastante heterogêneos, principalmente as áreas de expansão que combinam diferentes tipos de segmentos sociais. Agrega-se a estes dados a composição social por cor, que também reflete os mecanismos de divisão socioespacial dos demais indicadores.

Em linhas gerais, pode-se apontar que as condições de mobilidade estão relacionadas a essa estruturação socioespacial. Há uma considerável diferença no tempo de deslocamento casa-trabalho segundo as áreas da cidade. Como visto, os melhores tempos de deslocamento são para quem mora nas áreas centrais (correspondentes aos subdistritos 1 e 2). Nos subdistritos 3 e 4 a situação é mais complicada, principalmente no subdistrito 4, embora o subdistrito 3 tenha o maior quantitativo populacional. Já nos subdistritos fora do distrito sede e mais distantes da área central, encontramos maior participação de deslocamentos de curto tempo, provavelmente dos que trabalham na própria localidade ou em área próxima, mas também apresentam as maiores participações nas faixas de maior tempo de

deslocamento. Ou seja, para quem mora nos subdistritos 3, 4 e fora do distrito sede, o tempo de deslocamento é maior.

A presença do automóvel particular é significativa como principal meio de transporte entre a residência e o local de trabalho principalmente no primeiro subdistrito e no segundo subdistrito. Ao mesmo tempo, em outras áreas, como Jockey, Tarcísio Miranda e proximidades, observa-se a maior uso do transporte coletivo. Já nas localidades de Ururaí e Santo Eduardo, o transporte coletivo predomina como principal meio de transporte no trajeto casa-trabalho, sugerindo maior dependência desse meio em tais áreas.

Em linhas gerais, captamos o uso significativo dos carros, bicicletas e ônibus como meios de transporte principais na área urbana de Campos, embora haja diferenças entre as áreas da cidade onde predomina o uso dos carros e outras em que há maior participação do uso dos ônibus e bicicletas, especialmente os que não residem nas áreas centrais.

Sobre a percepção da população a respeito dos serviços de mobilidade urbana no município e do transporte público no bairro de residência, pode-se perceber que predomina uma avaliação ruim/muito ruim, tanto na área densamente urbanizada, quanto nas localidades que foram contempladas nos estudos de caso.

Sobre as ações relacionadas à mobilidade no que tange ao histórico do transporte coletivo municipal, as informações são muito fragmentadas e as ações relacionadas à mobilidade no município são difíceis de serem traçadas. Mas foi possível ensejar um panorama histórico do setor no município, que pode ser aprofundado.

A partir da análise sobre as legislações utilizadas como referência para pensar as políticas de mobilidade em curso no município, identificamos que os planos refletem alguns dos elementos centrais da agenda de uma mobilidade inclusiva, ao menos do ponto de vista de uma análise do que está proposto. Entretanto, alguns elementos não são considerados ou são pouco enfatizados. A mobilidade em suas especificidades para diversos grupos de pessoas, como pedestres, motociclistas, ciclistas, pessoas com mobilidade reduzida, crianças, idosos, mulheres é essencial, estes três últimos não são considerados. Ao analisar o PD e o PLANMOBS não encontramos dimensões sobre

perspectivas e estudos a respeito de outro modelo de prestação de serviço ou outro modelo de financiamento do sistema de transporte coletivo. A questão da sustentabilidade ambiental, que dá suporte à própria denominação do plano de mobilidade, é referenciada ligeiramente no PLANMOBS, embora com apontamentos importantes, não apresenta explicitação sobre como será feito.

Sendo assim, até o momento da pesquisa temos essa avaliação geral das condições de mobilidade urbana no município de Campos. Do ponto de vista da concepção da pesquisa em torno da capacidade institucional na provisão de serviços coletivos urbanos, visamos fornecer subsídios para a capacidade política municipal na condução da política de mobilidade urbana.

Finalmente, apresentamos as recomendações gerais deste estudo e as perspectivas para dar sequência ao projeto de pesquisa, assim como os resultados em termos de formação e divulgação do estudo.

Recomendações para as políticas públicas de mobilidade urbana:

- ✓ Considerar/reforçar os princípios norteadores para um sistema de mobilidade urbana sustentável, inclusivo e eficiente nos planos/programas e nas efetivas ações;
- ✓ Estar alinhado às diretrizes na esfera federal; desenvolver ações que promovam inclusão, participação, segurança;
- ✓ Promover iniciativas relacionadas à descarbonização e eletrificação da mobilidade em função das mudanças climáticas acentuadas;
- ✓ Ampliar a concepção de acessibilidade para além da estrutura física, considerando as condições sociais e econômicas da população para acessar os espaços públicos e as oportunidades existentes na cidade, que passa essencialmente pelas condições de mobilidade;
- ✓ Aproveitar a potencialidade do município em razão de sua paisagem e relevo e devido ao fato do transporte público e mobilidade ativa já serem uma realidade nos deslocamentos intraurbanos;
- ✓ Desenvolver ações que considerem a organização socioespacial do município de Campos dos Goytacazes nas políticas de mobilidade urbana e as demandas da população

através de estudos e diagnósticos;

- ✓ Promover a integração territorial-regional ao mesmo tempo considerar a diversidade territorial municipal - reconhecer a extrema urgência/importância de contemplar os subdistritos do município e bairros onde os serviços são insuficientes e onde há maior tempo de deslocamento (o tempo de deslocamento casa-trabalho para quem reside fora do distrito sede se aproxima do tempo de deslocamento da região metropolitana).
- ✓ Acompanhar os debates que tem se dado sobre modelo de financiamento e tarifação e avaliar viabilidades para o município se inserir na agenda atual sobre o setor;
- ✓ O poder público municipal deve desempenhar efetivamente o papel de poder concedente e fiscalizar os operadores do transporte coletivo de passageiros.

Próximos passos da pesquisa:

- ✓ Realização de um evento sobre mobilidade urbana em Campos dos Goytacazes promovido pelo INCT Observatório das Metrôpoles Núcleo Norte Fluminense, Núcleo de Pesquisas e Estudos Socioambientais (NESA/ UFF Campos) com parceria entre UFF, IFF e UENF.
- ✓ Sistematizar as informações históricas com novas fontes incorporando no levantamento histórico outras ações que talvez não tenham sido captadas.
- ✓ Ampliar a análise sobre os agentes públicos e privados, agentes políticos e outros grupos de interesse na realização das ações em torno da mobilidade urbana.
- ✓ Identificar ações em torno da mobilidade considerando os diversos grupos de pessoas como pedestres, motociclistas, ciclistas, pessoas com mobilidade reduzida, crianças, idosos, mulheres. Inserir o debate da mobilidade com a questão de gênero.
- ✓ Na sequência desse projeto de pesquisa, pretende-se atualizar todas essas informações com os dados do Censo Demográfico do IBGE de 2022, assim que forem disponibilizados para este nível territorial.
- ✓ Articular a análise do transporte público com análises sobre as condições de caminhabilidade e uso da bicicleta no município, uma vez que 52% dos entrevistados na área urbana declararam utilizar ônibus, bicicleta ou ir a pé no deslocamento entre a casa e o lugar de trabalho. No caso de uma localidade fora do distrito sede, como Ururá, esse

percentual chega a 77% na área pesquisada.

Resultados relativos à inserção acadêmica do bolsista:

Importante destacar que a realização desse projeto de pesquisa permitiu a participação do aluno bolsista e dos demais da equipe em várias atividades acadêmicas, entre as quais destacamos algumas:

- ✓ Participação nos grupos de pesquisa: Núcleo de Pesquisas e Estudos Socioambientais (NESA) e Observatório das Metrópoles - Núcleo Norte Fluminense.
- ✓ Curso de Análise de Dados e Uso do SPSS - 2022
- ✓ Curso de Introdução à Linguagem R - 2023
- ✓ Participação no “Fórum Norte Fluminense: Governos e Desenvolvimento Urbano”, realizado na UENF – 2022.
- ✓ Apresentação no XV Congresso Fluminense de Iniciação Científica e Tecnológica, com premiação em segundo lugar do Projeto - 2023.
- ✓ Previsão de participação no Seminário de Iniciação Científica da UFF - 2023.
- ✓ Elaboração de um artigo acadêmico a ser submetido em revista científica - 2023.
- ✓ Elaboração de Trabalho de Conclusão de Curso do aluno bolsista relacionado ao tema do projeto e previsto para ser concluído em 2023.
- ✓ Organização do evento sobre mobilidade urbana em Campos dos Goytacazes - setembro/2023.

REFERÊNCIAS

SOUZA, P. G.; D'ALMEIDA, U. G.; ALIPRANDI, D. C. A conquista de uma cidade caminhável: estudo comparativo na cidade de Campos dos Goytacazes/RJ. **Anais... 8º Congresso Luso-Brasileiro para o Planeamento Urbano, Regional, Integrado e Sustentável (PLURIS 2018)**. Coimbra, out./2018. Disponível em: <https://docplayer.com.br/112915634-A-conquista-de-uma-cidade-caminhavel-estudo-comparativo-na-cidade-de-campos-dos-goytacazes-rj.html>. Acesso em: 10/07/2023.

ARAÚJO, I. R. **Mobilidade urbana e políticas públicas no município de Campos dos Goytacazes: um estudo da Política dos Transportes a Um Real**. 2012. Dissertação de Mestrado, UENF, Campos dos Goytacazes.

BARBOSA, J. L. O significado da mobilidade na construção democrática da cidade. In: BALBIM, R.; KRAUSE, C.; LINKE, C. C. (orgs.). **Cidade e Movimento - Mobilidades e Interações no Desenvolvimento Urbano**. Brasília, IPEA, ITPD, 2016.

BARTHOLOMEU, M. C. As delimitações da unidade regional entre Rio de Janeiro (RJ) e São Paulo (SP): da megalópole à megaregião. **Anais... Congresso Observatório das Metrôpoles 20 Anos**. Rio de Janeiro, dez./2018, p. 1409-1065.

BERNAZZA, C.; LONGO, G. Debates sobre capacidades estatales en la Argentina: un estado del arte. **Revista Estado y Políticas Públicas**, FLACSO-Argentina, ano 2, v. 3, out./2014. Disponível em: http://revistaeypp.flacso.org.ar/files/revistas/1414737548_articulo-1.pdf. Acesso em: 28/04/2022.

BOARETO, R. Os desafios de uma Política de Mobilidade Urbana transformadora das

ciudades. **E- metropolis, Rio de Janeiro**, n. 44, p. 8-24, 2021.

Disponível em:

<https://www.researchgate.net/profile/Renato-Boareto-2/publication/349413519_Os_desafios_de_uma_Politica_de_Mobilidade_Urbana_transformadora_das_cidades/links/60300c9992851c4ed5836006/Os-desafios-de-uma-Politica-de-Mobilidade-Urbana-transformadora-das-cidades.pdf>. Acesso em: 07/08/2023.

BRASIL. **Lei Nº 12.587**, de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis nos 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1o de maio de 1943, e das Leis nos 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Lei Nº 12.587, de 3 de Janeiro de 2012. Brasília, Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm>. Acesso em: 01 abr. 2022.

CAMPOS DOS GOYTACAZES. **Lei Municipal Nº 8.360**, de 05 de junho de 2013. Diário Oficial do Município de Campos dos Goytacazes, de 07 de junho de 2013.

CAMPOS DOS GOYTACAZES. **Concessão de Serviços de Transporte Coletivo Regular de Passageiros**. Processo Administrativo Nº 2012.005.026951-6-Pa. Edital de Licitação Nº 001/2013. Diário Oficial do Município de Campos dos Goytacazes, de 07 de junho de 2013.

CAMPOS DOS GOYTACAZES. **Diário Oficial de Campos dos Goytacazes**, de 9 de outubro de 2014.

CAMPOS DOS GOYTACAZES. **Lei Complementar Nº 15**, de 07 de janeiro de 2020. Institui o novo Plano Diretor do Município de Campos dos Goytacazes e dá outras providências. Diário Oficial do Município de Campos dos Goytacazes, Campos dos Goytacazes, RJ, 22 dez. 2020. Disponível em:

<[CAMPOS DOS GOYTACAZES. **Decreto Municipal Nº 112**, de 18 de março de 2022. Dispõe sobre a definição de valor da tarifa para o transporte coletivo e dá outras providências. Diário Oficial do Município de Campos dos Goytacazes, Campos dos Goytacazes, RJ, 21 mar. 2022. Disponível em:](https://leismunicipais.com.br/a/rj/c/campos-dos-goytacazes/lei-complementar/2020/2/15/lei-complementar-n-15-2020-institui-o-novo-plano-diretor-do-municipio-de-campos-dos-goytacazes-e-da-outras-providencias#:~:text=Da%20Cria%C3%A7%C3%A3o%2C%20Prote%C3%A7%C3%A3o%20e%20Recupera%C3%A7%C3%A3o,e%20Unidades%20de%20Conserva%C3%A7%C3%A3o%20Ambienta%20e%20Valoriza%C3%A7%C3%A3o%20do%20patrim%C3%B4nio%20natural%20cultural%20e%20hist%C3%B3rico.&text=Da%20qualifica%C3%A7%C3%A3o%20dos%20espa%C3%A7os%20e%20dos%20servi%C3%A7os%20urbanos.&text=Dos%20Debates%2C%20Das%20Consultas%20e%20Aud%C3%Aancias%20P%C3%ABlicas.>. Acesso em: 30/04//2023.</p></div><div data-bbox=)

<<https://www.campos.rj.gov.br/app/assets/diario-oficial/link/5124>>. Acesso em 30/07/2023.

CAMPOS DOS GOYTACAZES. **Lei Municipal nº 9.137**, de 11 de abril de 2022. Institui o plano de mobilidade urbana sustentável de Campos dos Goytacazes/RJ. Disponível em: <<https://campos.rj.gov.br/app/admin/assets/noticias/docs/0f76fc648834868408204a9ac666259c.pdf>>. Acesso em 30/03/2023.

CAMPOS DOS GOYTACAZES. **Lei Municipal Nº 9.161**, de 30 de junho de 2022. Dispõe sobre os Sistemas de Bilhetagem Eletrônica (SBE) e de Georreferenciamento (GPS) do Sistema de Transporte Público Coletivo de Passageiros no âmbito do Município de Campos dos Goytacazes e dá outras providências. Diário Oficial do Município de Campos dos Goytacazes, Campos dos Goytacazes, RJ, 22 dez. 2020. 01 jul. 2022. Edição Suplementar. Disponível em:

<<https://www.campos.rj.gov.br/app/assets/diario-oficial/link/5316>>. Acesso em 30/07/2023. CAMPOS DOS GOYTACAZES. **Diário Oficial de Campos dos Goytacazes**, de 24 de junho de 2022.

CARIBÉ, D. A. Tarifa Zero: mobilidade urbana, produção do espaço e Direito à Cidade. 2021. Disponível em: <<https://repositoriodev.ufba.br/handle/ri/32615>>. Acesso em: 07/08/2023.

CONTROLADORIA-GERAL DA UNIÃO (CGU). Portal da Transparência, 2023. Disponível em: <https://portaldatransparencia.gov.br/>. Acesso em: 20/05/2023.

DANTIER, R. M. P. AVALIAÇÃO DA SATISFAÇÃO DO USUÁRIO DO TRANSPORTE COLETIVO URBANO POR ÔNIBUS EM CAMPOS DOS GOYTACAZES-RJ, ANTES E APÓS A HOMOLOGAÇÃO DO EDITAL DE CONCORRÊNCIA PÚBLICA Nº 001/2013 EM OUTUBRO DE 2014. 2020. Dissertação de doutorado apresentada no Curso de Doutorado em Planejamento Regional e Gestão da Cidade, da Universidade Candido Mendes.

DOTA, E. **A dimensão territorial para estudos de mobilidade residencial e migração: algumas evidências**. Disponível em: < www.abep.org.br/xxencontro/files/paper/162-301.pdf >. Acesso em: 25 out. 2018. (mimeo).

FREIRE, J.; GUALANDE JUNIOR, A. Tensões e conflitos no transporte coletivo de Campos dos Goytacazes: uma sociologia das filas de espera. **Revista Brasileira de Sociologia da Emoção**, v.15, n.45, p. 52-65, dezembro de 2016. Disponível em: < <http://www.cchla.ufpb.br/rbse/Freire&JuniorArtDossie.pdf> >. Acesso em: 28/04/2022.

G1. Funcionários de empresa de ônibus que atua em Campos, RJ, protestam contra atraso de salários. Campos dos Goytacazes, 25/06/2021. Disponível em:

<https://g1.globo.com/rj/norte-fluminense/noticia/2021/06/25/funcionarios-de-empresas-de-onibus-protestam-contra-atraso-de-salarios-em-campos-no-rj.ghtml>.

Acesso em: 30/06/2023

GOMIDE, A. A. Mobilidade urbana, iniquidade e políticas sociais. 2006.

Disponível em:

<<https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/4511>>. Acesso em: 07/08/2023.

GONÇALVES NETO, M. M. **O transeunte, o pedestre e o flâneur**: fluxos e dinâmicas de circulação em um espaço público de Campos dos Goytacazes-RJ. Dissertação apresentada ao Programa de Pós Graduação em Desenvolvimento Regional, Ambiente e Políticas Públicas da Universidade Federal Fluminense. 2020.

GUDYNAS, E. O novo extrativismo progressista na América do Sul: teses sobre um velho problema sob novas expressões. In: LENA, Philippe; NASCIMENTO, Elimar Pinheiro (orgs.). **Enfrentando os limites do crescimento**. Sustentabilidade, decrescimento e prosperidade. Rio de Janeiro: Garamond & IRD, 2012.

HARVEY, D. **A Justiça Social e a Cidade**. São Paulo: Hucitec, 1980.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Censo Demográfico 2010**:

Microdados da Amostra. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2012.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Regiões de Influência das Cidades (REGIC) 2018. Rio de Janeiro: IBGE, 2020.

LENCIONI, S. Urbanização difusa e a constituição de megarregiões: o caso de São Paulo-Rio de Janeiro. Revista Eletrônica de Estudos Urbanos e Regionais: **E-Metrópolis**, nº 22, ano 6, set. 2015. p. 6-15.

MACIEL, A. B. L. Mobilidade urbana sustentável: proposta de um modelo de diagnóstico sobre o uso da bicicleta. Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em D

em Engenharia de Produção da Universidade Estadual do Norte Fluminense. 2020.

MAMANI, H. A. Usuário: ator ausente da Política de transporte fluminense. Um estudo das políticas e os conflitos nas cidades do Rio de Janeiro e Campos dos Goytacazes. *Anais... XVI Seminário de Integração Regional*. Campos dos Goytacazes, 2017. Disponível em: <https://seminariodeintegracao.ucam-campos.br/wp-content/uploads/2018/02/Usu%C3%A1rio.pdf>. Acesso em: 07/05/2023.

MAMANI, H. A. A política urbana e a questão do transporte: estudo comparativo das políticas municipais para o transporte informal em Campos, Macaé e Rio das Ostras, a partir de 2000. *Anais... II Coninter – Congresso Internacional Interdisciplinar em Sociais e Humanidades*. Belo Horizonte, 2013. Disponível em: <<https://xdocs.com.br/doc/st131-hernan-armando-mamani-xn45jm71gzo>>. Acesso em: 28/04/2022.

MATELA, I. P. Transição regulatória no transporte por ônibus na cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2014.

MATTOS, J. O Estado, a formação das empresas de ônibus no Rio de Janeiro do início do século XX e a criação da Companhia de Transportes Coletivos do Rio de Janeiro (CTC-RJ). Disponível em: <<http://www.chaourbano.com.br/adm/revistas/arquivosArtigos/artigo175.pdf>>.

Acesso em: 30/07/2023.

MEDEIROS, C. L. S.; SILVA, M. W. Mobilidade Urbana e Participação Popular em Campos dos Goytacazes-RJ. *Anais... XVII Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional*. São Paulo, mai/ 2017.

NUNES, A. C. A. S.; PEREIRA, M. A ausência das perspectivas de gênero e raça nas políticas públicas de mobilidade urbana. **Revista Brasileira de Direito Urbanístico | RBDU**, p. 189-206, 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.55663/RBDU.especial2020.nunes>. Acesso: 07/08/2023.

OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES. Survey: Como se governam as cidades. Relatório Descritivo. Campos dos Goytacazes Núcleo Norte Fluminense, 2022.

OLIVEIRA JÚNIOR, J. A. Direito à mobilidade urbana: a construção de um direito social. **Revista dos Transportes Públicos** - ANTP - Ano 33 - 2011 - 1º quadrimestre. Disponível em: http://files-server.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/01/10/F7434509-1AFA-478A-9ECD-9D0C9224E3A3.pdf >. Acesso em: 28/04/2022.

OLIVEIRA, E. T.; CARNEIRO, S. M. C. Ônibus híbrido como evolução para o transporte público em Campos dos Goytacazes – RJ. **Humanas Sociais & Aplicadas**, v. 12, n. 35, p. 01-18, 14 abr. 2022. Disponível em: https://ojs3.perspectivasonline.com.br/humanas_sociais_e_aplicadas/article/view/2473>. Acesso em: 07/08/2023.

PEREIRA, R, H. M. *et al.* **Tendências e desigualdades da mobilidade urbana no Brasil I: o uso do transporte coletivo e individual.** Texto para discussão 2673, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Brasília, Rio de Janeiro: Ipea, 2021. Disponível em: <https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/10713>>. Acesso em: 18/07/2023.

REDE NACIONAL PARA A SIMPLIFICAÇÃO DO REGISTRO E DA LEGALIZAÇÃO DE EMPRESAS E NEGÓCIOS. **REDESIM**. 2023. Disponível em: <https://www.gov.br/empresas-e-negocios/pt-br/redesim>. Acesso em: 20/05/2023.

REPETTO, F. **Capacidad Estatal: requisito para el mejoramiento de la Política Social en América Latina.** INDES - Banco Interamericano de Desarrollo, Serie de Documentos de Trabajo, n. 52, jul./ 2004.

RIBEIRO, L. C. Q. **Reforma Urbana e direito à cidade**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2022.

RIBEIRO, L. C. Q.; RIBEIRO, M. G. (org.). **IBEU Municipal** - Índice de Bem-Estar Urbano dos Municípios Brasileiros. Rio de Janeiro: Observatório das Metrôpoles - IPPUR/UFRJ, 2016, p. 117.

RIO ÔNIBUS. **Transporte Público**. 2018.
Disponível em:

<http://memoria7311.blogspot.com/2018/05/campos-dos-goytacazes.html>. Acesso em: 15/07/2023.

RIBEIRO, C. F. *et al.* Programa Campos Cidadão: Análise da Política de Passagem a R\$ 1,00.

Conhecimento Interativo, São José dos Pinhais, PR, v. 12, n. 2, p. 200-216, jul./dez. 2018.

RODRIGUES, J. M.; BASTOS, P. Caminhos transformadores para mobilidade urbana nas metrópoles brasileiras. In: RIBEIRO, L. C. Q. **Reforma Urbana e direito à cidade**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2022.

SILVA, E. T. **Estrutura urbana e mobilidade espacial nas metrópoles**. 2012. 249 f. Tese (Doutorado em Planejamento Urbano e Regional) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2012.

SILVA, P. F. **TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO E DESIGUALDADE DE ACESSO À CIDADE NO DISTRITO DE MORRO DO COCO, CAMPOS DOS GOYTACAZES-RJ**. 2022. Trabalho de Conclusão

de curso apresentado no curso de Bacharelado em Geografia do Instituto de Ciências da Sociedade e Desenvolvimento Regional da Universidade Federal Fluminense, Campos dos Goytacazes.

TAVARES, E; TAVARES, J. M. S. Deslocamentos casa-trabalho e movimentos pendulares na metrópole: entre fronteiras espaciais e limites temporais. **Anais...** Congresso Observatório das Metrôpoles 20 Anos, Rio de Janeiro, RJ, Brasil, 1, 2018.

URRY, J. **Mobilities**. Cambridge: Polity, 2007.

VALE, E. A. D. **Potencialidades e desafios do uso da bicicleta no contexto da mobilidade urbana em Campos dos Goytacazes/RJ.** 2020. 110 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional, Ambiente e Políticas Públicas) – Universidade Federal Fluminense, Campos dos Goytacazes/RJ, Brasil, 2020.

VASCONCELLOS, E. A. A crise do planejamento de transportes nos países em desenvolvimento: reavaliando pressupostos e alternativas. **Transportes**, v. 3, n. 2, 1995. Disponível em: <https://doi.org/10.14295/transportes.v3i2.316>. Acesso em: 07/08/2023.

VASCONCELLOS, E. A. **Mobilidade urbana: O que você precisa saber.** Editora Companhia das Letras, 2013.

VITTE, C. C. S. Neoeextrativismo e o uso de recursos naturais na América Latina: notas introdutórias sobre conflitos e impactos socioambientais. In: **Conexão Política**, Teresina, v. 9, n. 1, pp. 167-194, jan./jun. 2020.