



**IIº SEMINÁRIO NACIONAL  
ESPAÇOS COSTEIROS**  
03 a 06 de junho de 2013

Eixo Temático 2 – Litoral Urbano: apropriação, usos e conflitos

**DISCUTINDO O TRANSPORTE PÚBLICO MUNICIPAL E SUAS  
CONSEQUÊNCIAS NO SEGUNDO DISTRITO DE CABO FRIO, TAMOIOS –  
RJ**

Jefferson Pedrosa da Silva Teixeira  
Universidade do Estado do Rio de Janeiro  
jeff-geo@hotmail.com

**Palavras-chave:** *Mobilidade; acessibilidade; espaço urbano; exclusão urbana; royalties; emancipação.*

O transporte público é um serviço essencial para a dinâmica da cidade, porém quando se mostra de forma desarmônica prejudica a sua articulação, além do que o mesmo torna-se cada vez mais um modelador do espaço urbano. Não se pretende neste trabalho apenas usar a Geografia dos transportes de modo técnico e reduzido, e sim de maneira que ao estudar a situação dos transportes e da mobilidade em Tamoios – RJ, segundo distrito de Cabo Frio, possa-se identificar também as interações espaciais de sua população e sua estrutura urbana. Neste sentido, o objetivo deste trabalho é analisar a interferência da empresa de transporte rodoviário Autoviação Salineira na mobilidade de Tamoios que apresenta um fenômeno diferenciado, onde o transporte público é monopolizado por essa empresa local que controla todas as linhas municipais e parte das intermunicipais. Esse fato causaria uma segregação urbana da população de Tamoios através da distribuição irregular das linhas de ônibus da empresa de transporte, privando essa população de serviços básicos como educação, saúde e lazer de qualidade e contribuindo para os processos de emancipação desse bairro, que já discute essa possibilidade por conta da distribuição irregular dos royalties do petróleo.

**1. FORMAÇÃO TERRITORIAL DO MUNICÍPIO DE CABO FRIO E  
EXPANSÃO URBANA**

Antes de analisar a rede de transportes, deve-se revisar a formação territorial do município e o ordenamento da sua rede urbana. O município de Cabo Frio ocupa uma área de

Eixo Temático 2 – Litoral Urbano: apropriação, usos e conflitos

403 Km<sup>2</sup> localizando-se atualmente no sudeste do estado do Rio de Janeiro, inserido na mesorregião das Baixadas Litorâneas e na microrregião da Região dos Lagos, que é constituída pelos municípios de Araruama, Armação dos Búzios, Arraial do Cabo, Iguaba Grande, São Pedro da Aldeia, Saquarema e a própria Cabo Frio (CIDE, 2007).

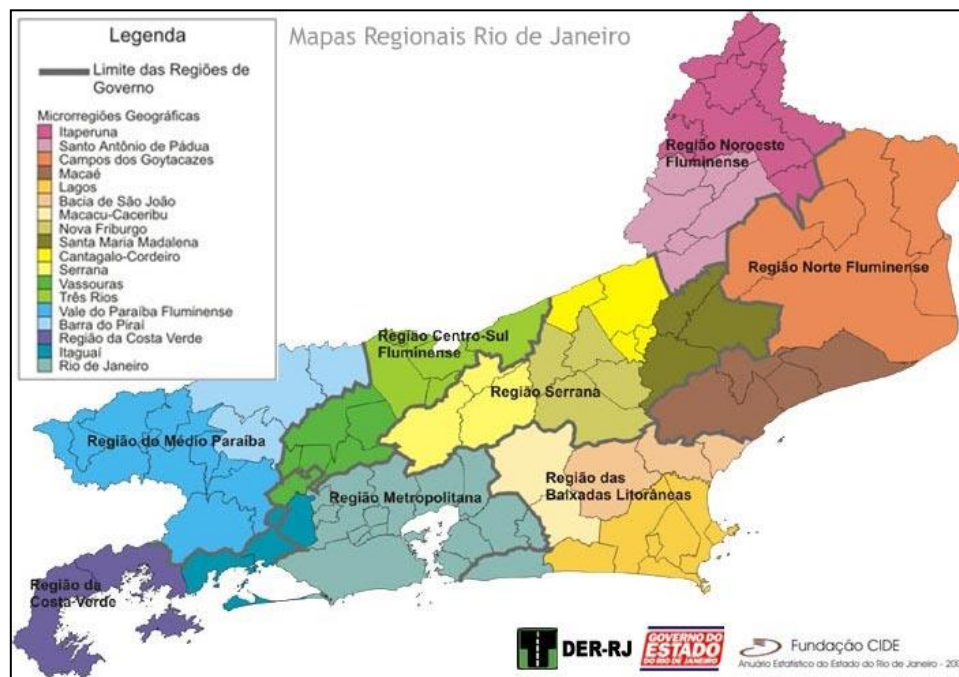


Fig. 1. Mapa do Estado do Rio de Janeiro dividido em regiões.

Fonte: Fundação CIDE, 2007.

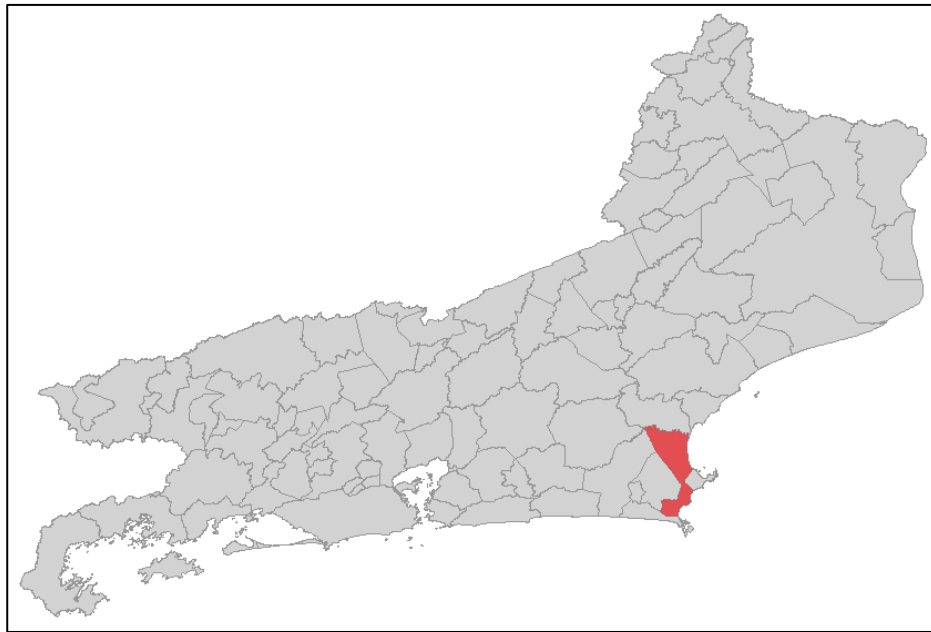
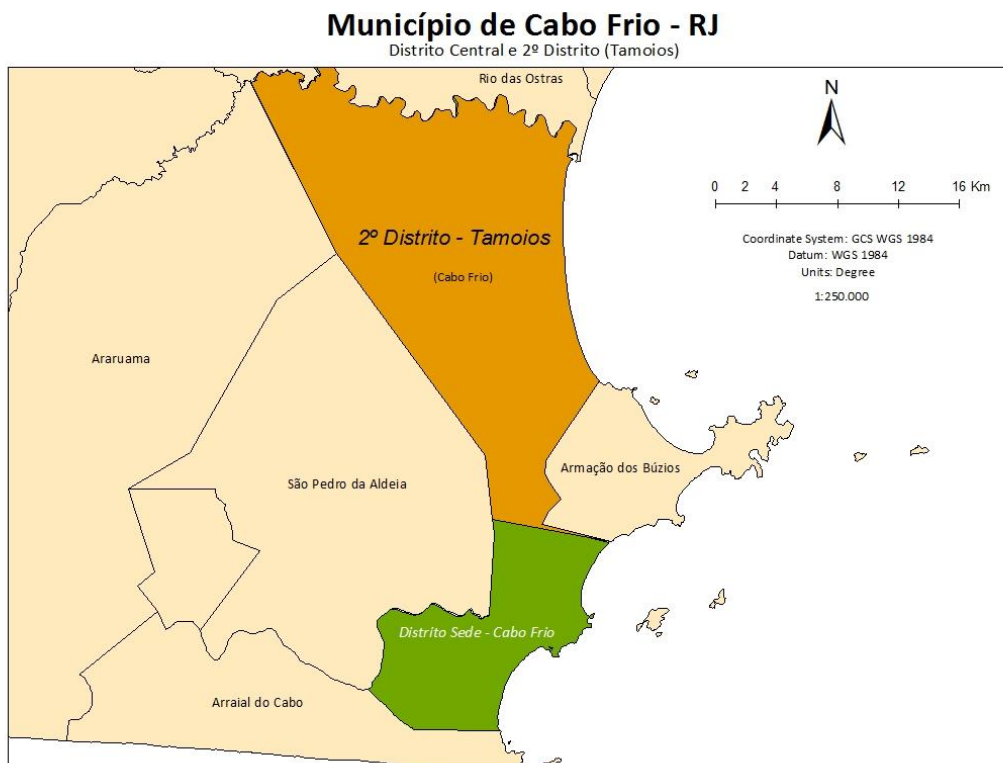


Fig. 2. Mapa destacando a localização do município de Cabo Frio dentro do estado do Rio de Janeiro.

Fonte: Elaborado pelo autor utilizando o software “MapWindow GIS”.



Eixo Temático 2 – Litoral Urbano: apropriação, usos e conflitos

*Fig. 3. Em destaque (em amarelo) o segundo distrito de Cabo Frio, chamado de Tamoios e em vermelho o distrito central do município de Cabo Frio – RJ.*

*Fonte: Elaborado pelo autor utilizando o software “Arc GIS”.*

A localidade foi descoberta por Américo Vespúcio que fundou ali em 1503 a sua primeira feitoria e desde então a ainda vila, tornou-se um corredor de passagem entre a Guanabara e a planície Campista por apresentar um terreno que facilitaria as vias de comunicação entre as duas áreas, como cita Rahy apud Marafon et al. (2005, p. 42) . Tendo pouco desenvolvimento rural, por não mostrar bases agrícolas sólidas e por apresentar uma pequena população dispersa, não apresentou a princípio grande desenvolvimento e expansão, ao contrario, desde sua criação perdeu grandes partes de seu território através de desmembramentos, ocasionando na criação de novos municípios.

Em meados do século XVII, o desabastecimento de sal português chamou a atenção da metrópole para a Região que possuía a Lagoa de Araruama, de águas salgadas e capaz de produzir sal e abastecer a capital. A produção e comercialização do sal, juntamente com a produção pesqueira, foi um fator importante para a economia local, que proporcionou que a cidade tivesse desenvolvimento econômico juntamente com o crescimento urbano.

Já no século XIX, como cita Marafon *et al.* (2005), por interesses geopolíticos em unificar os estados da Guanabara e do Rio de Janeiro, foi construída a ponte Costa e Silva, que ligava o ainda Estado da Guanabara com Niterói, e a pavimentação da BR-101, que ajudaria no acesso a região, contribuindo ainda mais para a expansão urbana, principalmente por receber um grande fluxo de turistas que procuravam as praias e outras áreas naturais da região. O aumento do fluxo intensificou a compra de terrenos próximos à praia de pescadores, que eram vendidos por preços modestos por não serem terras produtivas, sendo de grande ganho financeiro imediato para o pescador. Nesses terrenos foram construídos, o que hoje chamamos de condomínios de segunda residência - que são residências ocupadas em épocas de temporadas como o verão e grandes feriados – intensificando a atividade da construção civil na cidade. Outra contribuição importante dos fluxos turísticos foi a “adequação” de serviços da cidade, que se aperfeiçoou ao atendimento do turismo da região, criando hotéis, pousadas, um comércio direcionado ao turista e uma ampliação na rede de transportes e de comunicações.

## 2. CONFIGURAÇÃO ATUAL DO MUNICÍPIO DE CABO FRIO

Desde a década de 1970 que o município apresenta um adensamento populacional expressivo, intensificado por esses novos fluxos, refletindo no aumento de sua população que em 1970 era de 44.379 habitantes, em 2000 acusava 126.828 habitantes e em 2010, apenas uma década depois, apresentava 186.222 habitantes, um crescimento populacional expressivo, principalmente pelo fato de 140.466 pessoas habitarem na área urbana (IBGE, 2010). Segundo MELO (2011),

*O acelerado crescimento populacional foi causado, em grande parte, pela migração de mão de obra oriunda de outras regiões em busca de ocupação profissional e atraída pelas oportunidades de emprego criadas nas áreas de construção civil e serviços, as quais não exigiam qualificação e estavam diretamente subordinadas ao turismo. Esta migração implicou em um acréscimo das unidades habitacionais, o que também se deu através do crescimento de favelas.*

Entre os bairros que cresceram desordenadamente encontram-se Unamar e Aquários, que se encontram no segundo distrito de Cabo Frio (Tamoios)<sup>1</sup>, que apresentam até hoje um dos maiores crescimentos urbanos do município, cerca de 8% ao ano, segundo informações da prefeitura, em grande parte devido ao acesso facilitado a compra de terrenos, que além de se encontrarem em abundância, são baratos e também são comuns as invasões de terras, já que a fiscalização é precária. Atualmente, esses terrenos estão sendo ocupados principalmente por habitantes da baixada fluminense, que constroem a sua segunda residência, sua casa de praia, porém em condições bem diferentes das habitações de luxo do centro da cidade.

Atualmente, o setor industrial contribui para a maior porcentagem do PIB municipal, devido principalmente a arrecadação dos royalties da extração de petróleo da Bacia de Campos, porém o setor terciário obtém uma representação mais direta na economia local. Como aponta Marafon (2005) o turismo de veraneio e o fenômeno da “segunda residência” movimentam os setores de prestação de serviços principalmente relacionados aos negócios do turismo, como

---

<sup>1</sup> O município de Cabo Frio é dividido em dois distritos, o distrito sede e o segundo distrito, recorte principal deste trabalho.



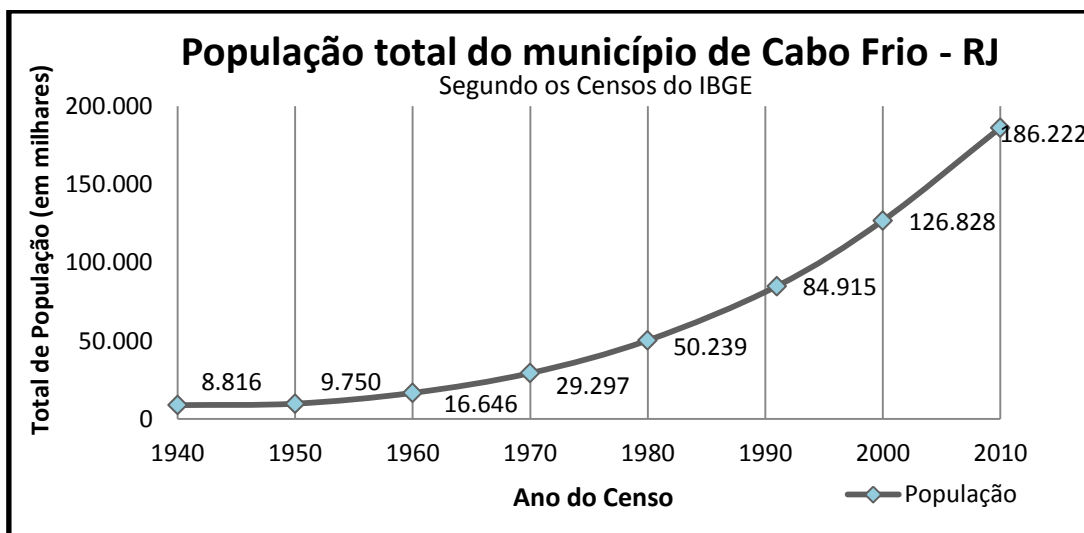
**IIº SEMINÁRIO NACIONAL  
ESPAÇOS COSTEIROS**  
03 a 06 de junho de 2013

Eixo Temático 2 – Litoral Urbano: apropriação, usos e conflitos

hotéis, pousadas, comércio, além de entre outros como o setor de transportes e da construção civil. Cabo Frio recebe anualmente uma população de cerca de dois milhões de turistas flutuantes somando os períodos de alta e baixa temporada, tendo como origem regional principalmente os da capital do estado, de Niterói (antiga capital do Estado do Rio de Janeiro) e de Petrópolis, de origem interestadual vindos de Minas Gerais, São Paulo e Brasília, e internacionais oriundos principalmente da Argentina e do Chile, segundo dados da Secretaria Municipal de Turismo.

O turismo foi importante para a transformação do espaço urbano cabo-friense, sendo que a partir da década de 1970 o incremento no fluxo de pessoas para a região, devido à inauguração da Ponte Costa e Silva (Rio – Niterói) intensificou também a especulação imobiliária. Até a década de 1940 a infraestrutura de Cabo Frio era voltada para a produção salinera e pesqueira, proporcionando o desenvolvimento da atividade turística. Já na década de 1950 a extração e beneficiamento de sal perde força, porém continua “competindo” com o turismo, porém após a abertura da Ponte Rio – Niterói e a instalação de um fluxo de pessoas interessadas na região, “a lógica de ocupação territorial passa a ser hegemonicamente ditada pela atividade turística e pela especulação imobiliária e não mais pela salinera” (MELO, 2011).

De acordo com os censos de 1970, 1980, 2000 e 2010, pode-se constatar que houve um aumento significativo no número de residências ocupadas tanto fixamente como de uso ocasional. Em trinta anos o total de domicílios do município que era de singelos 8.499 avançou para expressivos 70.161 domicílios, e cerca da metade desse número usado principalmente para aluguel de veraneio ou como “segunda residência”. Além disso, pode ser observado que o aumento de domicílios entre 2000 e 2010 também se demonstra alto, devido ao ainda aquecido mercado imobiliário, que é outro importante modelador do espaço urbano da cidade de Cabo Frio (CORREA, 2004).



*Graf. 1. População total do município de Cabo Frio – RJ segundo os censos do IBGE. Percebe-se com o gráfico a grande expansão populacional que Cabo Frio teve após 1970.*

*Fonte: IBGE*

Apesar de o setor industrial ter a maior participação no PIB municipal, essa participação é “indireta”, sendo o setor terciário ter efetiva participação na dinâmica da economia municipal. O turismo se tornou a base econômica local, movimentando diversas atividades e empregando um grande contingente populacional na prestação de serviços, mais de 20 mil pessoas, como aponta MARAFON *et al.*, 2007, número superior a média regional.

Dessa forma, foi exposto no presente trabalho uma síntese histórica e socioeconômica, para conhecimento de como foi constituído esse território e como se apresenta atualmente, para dar prosseguimento ao tema do trabalho em si. Torna-se fundamental a caracterização desse território para que uma vez conhecido o espaço urbano e sua dinâmica, se possa caracterizar e analisar a mobilidade urbana do município.

### 3. DISCUTINDO O CONCEITO DE MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE

A mobilidade urbana, conceito amplamente discutido por diversos autores e instituições, possui variadas definições. Uma delas, dada pelo SEMOB<sup>2</sup> é a de que “a mobilidade urbana é

<sup>2</sup> Secretária Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades.



Eixo Temático 2 – Litoral Urbano: apropriação, usos e conflitos

definida como a facilidade de deslocamento das pessoas e bens na cidade, tendo em vista a complexidade das atividades econômicas e sociais nele desenvolvidas” (SEMOB apud, 2005). Porém, pensar em mobilidade apenas com uma visão técnica empobrece a discussão.

Antes de discutir mobilidade urbana, primeiramente deve ser conceituada a acessibilidade urbana, que no presente trabalho não deve ser confundida com a acessibilidade de portadores de necessidades especiais, como cadeirantes, e deve-se entender como um conceito mais amplo, que abrange a toda a população. A acessibilidade urbana, segundo o SEMOB trata-se da “facilidade, em distância, tempo e custo, de se alcançar fisicamente, a partir de um ponto específico na cidade, os destinos desejados”, ou seja, a facilidade de se movimentar no espaço urbano. Pensando assim, a acessibilidade é essencial quando se trata de transporte público, pois são eles os responsáveis por movimentar a maior parte da população, e a falta de acessibilidade causa grandes transtornos tanto imediatos – congestionamentos, transporte lotado e etc -, quanto a longo prazo como a segregação espacial.

Sendo assim, deve-se pensar o conceito de mobilidade urbana como algo que transcende ao conceito técnico e discuti-lo dentro da ciência geográfica. A mobilidade urbana deve ser vista além da capacidade de movimentação de pessoas e bens no espaço, sendo acrescentado a isso o fato da mobilidade contribuir para a construção e modificação do espaço urbano. Segundo Gomide (2004) a desigualdade urbana pode ser observada de diferentes formas, inclusive através dos transportes e da mobilidade. Através de estudos realizados pelo IPEA foi constatado que as classes com menor renda se movimentam menos no espaço, por causas diversas como as altas tarifas e a falta de adaptação das ofertas de serviços, nesse caso de trajetos. Esses fatores prejudicam a mobilidade urbana privando o acesso dessas classes a serviços essenciais como trabalho, educação, saúde e lazer de qualidade e principalmente a espaços, que por fim tornam-se inacessíveis.

Nesse sentido, como diz Silveira (2011) deve-se atribuir aos transportes, enquanto ação social, parte importante da “organização da produção e da reprodução do espaço” e que não discuta somente a quantidade e a qualidade das vias, dos meios e dos fluxos e de suas “organizações sobre o espaço”. Ou seja, não se pretende neste trabalho apenas usar a Geografia dos transportes de modo técnico e reduzido, e sim de maneira que ao estudar a situação dos transportes e da mobilidade em Tamoios possam-se identificar também as interações espaciais de sua população e sua estrutura urbana.



Eixo Temático 2 – Litoral Urbano: apropriação, usos e conflitos

Portanto, pensar a mobilidade urbana como facilidade de se movimentar pelo espaço é correto, mas deve-se pensar principalmente como a relação meio-técnica: mostrando que a técnica (o transporte urbano), ao ganhar espaço sobre o meio (urbano), contribui para a modernização da sociedade e amplia suas relações sociais através das inter-relações espaciais. Com mobilidade urbana desenvolvida há mais interação social com o espaço, contribuindo com a produção e reprodução do espaço. A mobilidade urbana ultrapassa o sentido de ir e vir de pessoas e produtos, e torna-se um fator de estruturação e reestruturação do espaço e do território, aproximando ou distanciando lugares, desenvolvendo ou colocando lugares no esquecimento (SILVEIRA, 2011).

Portanto, após discutir brevemente o conceito de mobilidade urbana e acessibilidade, deve-se atribuir os conceitos analisados ao recorte espacial escolhido, no caso, Tamoios, segundo distrito do município de Cabo Frio – RJ. Por conta da sua mobilidade prejudicada por diversos fatores que serão tratados, Tamoios apresenta-se com uma estrutura urbana singular, o que também será tratado mais a frente.

#### **4. MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE URBANA DO DISTRITO DE TAMOIOS: UM EXEMPLO<sup>3</sup>**

Após ter colocado em discussão o conceito de mobilidade e de como a mobilidade urbana interfere no espaço urbano, uma caracterização da mobilidade do segundo distrito de Cabo Frio, Tamoios, se faz necessária. Ao analisar a situação de Tamoios pode-se observar os fatores prejudiciais a mobilidade, dando a Tamoios uma diferenciação do restante da cidade de Cabo Frio e até da região que o cerca.

A primeira causa prejudicial da mobilidade de Tamoios é a falta de linhas que integram os bairros ao centro da cidade, existindo apenas três linhas que fazem o percurso de pouco mais de 30 km, que são Cabo Frio x Santo Antônio Via São Jacinto (Linha municipal), Cabo Frio x Santo Antônio via Marinas e Cabo Frio x Santo Antônio Via Maria Joaquina e Gargoa (intermunicipais).

Além disso, a definição geográfica das linhas é outro fator prejudicial à mobilidade, das três linhas, duas são consideradas intermunicipais porque para chegarem ao seu destino, o bairro

---

<sup>3</sup> Para melhor visualização da situação analisada (descrita está em anexo (em um arquivo PDF) o mapa demonstrando a distribuição das linhas entre os dois distritos de Cabo frio – RJ.

Eixo Temático 2 – Litoral Urbano: apropriação, usos e conflitos

de Santo Antônio, último bairro do segundo distrito, utiliza a RJ-102 que perpassa o território do município de Armação dos Búzios, porém, sem atingir a área central deste e não atendendo a grande parcela de sua população. A linha municipal, Cabo Frio x Santo Antônio via São Jacinto utiliza a Estrada de Campos Novos, que está no interior do território cabo-friense, mas que apresenta péssimas condições de uso, pois não se encontra asfaltada ou sinalizada.

A Estrada de Campos Novos é a única ligação entre o segundo e o distrito sede sem sair dos limites municipais, e a mesma serve constantemente como objeto de campanhas políticas, sem nunca ter efetivas melhorias. Não bastasse ter poucas linhas, e serem cobrados por uma tarifa intermunicipal, a população de Tamoios tem um péssimo acesso ao restante de seu município, comprometendo a interação espacial dessa população, prejudicando e até limitando seu acesso ao município como um todo.

O preço da tarifa também pode ser considerado como um fator prejudicial na mobilidade urbana de Tamoios, sendo que as linhas intermunicipais, que são “maioria”, cobram atualmente o valor de R\$ 3,80 da população que utiliza o serviço para ir de um lado para outro de seu próprio município, sendo a tarifa municipal atual de R\$ 2,60. Caso um morador deseje utilizar a linha municipal, por R\$ 2,60, terá que enfrentar uma viagem longa e cansativa, que começa já na espera pelo ônibus, até a travessia da Estrada de Campos Novos<sup>4</sup>.

Pensando em mobilidade, pensa-se em acessibilidade, e no caso em questão a acessibilidade também não funciona de modo adequado, como já foi visto na questão da distância e no custo do deslocamento, mas que fica mais evidente na análise dos horários. Através das informações passadas pela própria empresa Auto Viação Salineira em seu website, foram examinados os horários das linhas em questão. Pode ser visto que as linhas municipais possuem de segunda a sábado apenas seis horários de ida e vinda de Tamoios, e as linhas intermunicipais possuem treze horários. A disparidade entre quantidade de horários demonstra a ambição da empresa, que atribui maior importância pelas linhas que arrecadam mais, sem se importar com as condições financeiras de seus passageiros. Aos domingos e feriados a situação se agrava, a linha municipal tem apenas quatro horários e as linhas intermunicipais nove horários.

---

<sup>4</sup> Também são oferecidas gratuidade nas passagens a estudantes da rede pública municipal e a idosos. Estes possuem um cartão magnético pessoal que permitem que embarquem nos ônibus municipais e intermunicipais (no caso dos idosos) sem a cobrança da tarifa.

Eixo Temático 2 – Litoral Urbano: apropriação, usos e conflitos

O intervalo entre as saídas dos ônibus é outro fator importante para a deficiente mobilidade de Tamoios. Após recolher todos os horários das linhas, foi verificado que o intervalo mínimo da linha municipal é de 02h30min e o intervalo máximo de 03h30min. No caso intermunicipal, o intervalo mínimo é de 1h e o máximo de 03h30min. Grandes intervalos prejudicam a mobilidade urbana, pois limita o acesso da população a outra parte do município, tendo esses que se programar com antecedência para que tenham como ir e voltar de seus destinos.

Foi visto ainda que se fossem considerados todos os horários, sem diferenciação de municipal e intermunicipal, os intervalos ainda seriam grandes, variariam de 10 minutos a 2 horas de espera. Ter a possibilidade de se mover pelo espaço sem ter limitações de horário é de grande importância, pois ter horários limitados prejudica o mercado de trabalho e o mercado consumidor, pois restringe o tempo que trabalhadores e consumidores podem permanecer na área central da sede municipal – Cabo Frio, que no caso é o local que concentra a maioria das atividades econômicas.

Quando o transporte público legal não se demonstra eficiente o transporte informal ou ilegal ganha espaço. No primeiro distrito de Cabo Frio o transporte ilegal praticamente não tem espaço, pois há muitos anos o DETRO – Departamento de Transportes Rodoviários, juntamente com a Prefeitura Municipal, vem combatendo esse tipo de ação. Porém, no segundo distrito, onde o transporte não é funcional, o transporte irregular preenche o déficit deixado pelo transporte formal. As vans e carros particulares que fazem o serviço de transporte de passageiros informal, também chamadas de “lotadas”, utilizam as falhas do sistema formal para funcionar, pois oferecem destinos não alcançados pelos ônibus legais e a tarifas mais baixas. As lotadas podem não ser o serviço adequado para Tamoios, no entanto, tornam-se cada vez mais necessárias, pois depender apenas do transporte regular na região é inviável.

As limitações de horários, as limitações de linhas e de acesso prejudicam principalmente o acesso, a vivência e a integração dos espaços urbanos. Considerando que, além de atividades econômicas, o centro de Cabo Frio também concentra as atividades culturais, a população de Tamoios não consegue ter acesso de qualidade e em quantidade se não possuir seu próprio meio de transporte. Essas deficiências, entre outros fatores, contribuem para a segregação espacial e a perda de identidade do segundo distrito com a sede municipal, ocasionando, por exemplo, no processo em que Tamoios vive hoje, em que a população pede a emancipação do referido distrito.

## 5. RESULTADOS DOS QUESTIONÁRIOS

Através da aplicação de questionários buscou-se caracterizar a mobilidade urbana de Tamoios, reunindo informações e opiniões com os usuários do transporte público rodoviário. Os questionários foram aplicados no mês de julho de 2012, no segundo distrito de Cabo Frio, mais precisamente bairros de Unamar, Aquarius e Santo Antônio, entrevistando 22 moradores de ambos os sexos e de idades que variavam entre 15 e 64 anos.

Buscou-se saber a frequência do uso do transporte público, qual ou quais os destinos mais procurados, com qual finalidade, se o usuário utilizava alguma outra forma de transporte, se o preço da passagem era algo que comprometia sua renda, qual a avaliação do mesmo sobre o transporte local e o que poderia melhorar. Além desses dados, o contato com os usuários permitiu o conhecimento maior da situação, acrescentando fatos antes não conhecidos.

Sobre a frequência de utilização verificou-se que os usuários apresentam resultados parecidos em utilização diária, semanal e eventual, com pouca variação entre elas. Porém, devemos atentar ao fato de que a utilização eventual teve um número equivalente aos demais dados devido à dificuldade de acesso aos serviços da Auto Viação Salineira. Diversas vezes houve relatos que era preferível utilizar o transporte alternativo a passar horas esperando pelo serviço regular, caracterizando o pouco uso do mesmo.

Com a pergunta sobre os destinos procurados vê-se primeiro o destino que o usuário mais utiliza ou considera mais importante e depois, os destinos que utiliza com menos frequência. Assim, sobre o destino utilizado com mais frequência, observa-se que o primeiro distrito de Cabo Frio é tão procurado quanto o município de Rio das Ostras, sendo o último muitas vezes citado como destino secundário, e posteriormente os municípios de Macaé e Barra de São João. O fato de Rio das Ostras ser tão procurado quanto o primeiro distrito de Cabo Frio – onde se encontra o centro financeiro e comercial do município – dá-se primeiramente por conta da maior proximidade física que Tamoios tem com Rio das Ostras – cerca de 10 km de distância – do que com Cabo Frio – cerca de 30 km. Além disso, Rio das Ostras exerce uma centralidade na região devido ao grande crescimento atual devido à extração de petróleo na Bacia de Campos, concentrando empregos e serviços como bancos, médicos, escolas, comércio, entre outros.

Eixo Temático 2 – Litoral Urbano: apropriação, usos e conflitos

A busca de Rio das Ostras também pode ser explicada por outro fator, o atendimento precário de linhas e horários da Auto Viação Salineira, que atende Tamoios com apenas duas linhas de ônibus com o mesmo destino, Cabo Frio, com intervalos enormes e tarifas elevadas, o que faz com que o usuário escolha outro destino – que atenda necessidades e de seja de mais fácil acesso – e utilize o serviço de outras empresas, que no caso são intermunicipais que atuam no itinerário Macaé – Rio das Ostras x Cabo Frio, e preferam ir a Rio das Ostras a Cabo Frio. Sobre essas empresas, o autor não irá se aprofundar no presente trabalho, pois para tal necessita de maior conhecimento sobre as empresas e suas interferências na região, então se considera aqui apenas suas participações como alternativa ao transporte municipal e como meio de ligar Tamoios as cidades de Rio das Ostras e Macaé.

A utilização de outras modalidades de transporte é comum em Tamoios, principalmente o uso pessoal de transporte – carros, motos e bicicletas – e o uso do transporte informal, as chamadas “lotadas”. Do total de usuários, 46% informaram utilizar “lotadas” e 36% utilizam seu próprio transporte quando convém<sup>5</sup>. O uso elevado de lotadas ocorre primeiro pela facilidade de acesso ao serviço que, quando não há fiscalização, é constante. Aliado a isso, a tarifa com valor abaixo do mercado, a melhor oferta de destinos e a rapidez da viagem tornam-se elementos positivos e atrativos ao uso, atendendo a demandas não atendidas pelo transporte formal. Alguns usuários queixaram-se da retirada das vans legais de circulação, o que prejudicou o transporte do segundo distrito além de abrir espaço para as vans irregulares.

Com a ida a campo também foi possível observar uma grande utilização de bicicletas, que o presente autor acredita serem usadas para trajetos curtos pelo bairro ou entre os bairros de Unamar e Aquarius, com a finalidade de acessar o comércio que se encontra a beira da BR-136 entre outras funções. Apesar de uso expressivo de bicicletas – que infelizmente não pôde ser medido para o presente trabalho – viu-se que as condições de algumas ruas não são “atrativas” ao seu uso, já que algumas não apresentavam calçamento ou asfalto, principalmente as ruas mais afastadas da BR-136, principal avenida dos dois bairros.

Quando questionados sobre o comprometimento da renda com as tarifas dos ônibus, 50% dos entrevistados disseram ter sua renda comprometida, 25% disseram não comprometer sua renda e 25% responderam ter parcialmente comprometida. Deve-se lembrar de que as passagens da Auto Viação Salineira atualmente são de R\$ 2,60 na linha municipal e de R\$ 3,80

---

<sup>5</sup> Destes, 37% possuem meio de transporte próprio, sendo esses carros e motos (36%) e bicicletas (9%).

Eixo Temático 2 – Litoral Urbano: apropriação, usos e conflitos

na linha intermunicipal, porém devido à precariedade do seu serviço “induz” os usuários a utilizar as outras empresas intermunicipais com destino a Macaé ou Cabo Frio e que possuem tarifas mais elevadas, cerca de R\$ 6,00 a R\$ 8,00, mas que percorrem um percurso maior e com horários mais frequentes.

A precariedade do serviço pode ser evidenciada quando os usuários são questionados sobre os horários, conforto, oferta de destinos e tarifa. As avaliações dos serviços prestados pela Salineira são negativas. Os usuários queixam-se principalmente da falta de destinos, da demora dos ônibus, de encontrarem-se geralmente cheios e que constantemente os motoristas não respeitam os direitos dos idosos e estudantes. Foi declarada uma média de 1 h à 2h de espera por um ônibus da referida empresa, que atende a todos que esperam esse tempo, causando lotação no veículo. Alguns usuários declararam que andam com os horários dos ônibus e se programam horas antes de sair de casa.

Outro fator que evidencia a precariedade do transporte oferecido pode ser observado quando os entrevistados são indagados sobre a capacidade de satisfazer todas as suas necessidades utilizando apenas o transporte da Salineira. O resultado não poderia ser diferente, 65% dos usuários responderam não serem capazes de se deslocar no espaço como gostariam utilizando apenas a Salineira. A falta de oferta de destinos e horários entra mais uma vez como fatores decisivos para a falta de mobilidade da população, que recorre a outros meios para satisfazer suas necessidades.

Por fim, perguntou-se o que poderia melhorar no serviço da Auto Viação Salineira e o como resultado obteve-se as soluções dos problemas já citados. A maior oferta de destinos, menores intervalos e os preços mais justos lideram em sugestões de melhoria. Conclui-se assim que esses usuários têm dificuldades de se locomover no espaço urbano pelos motivos já apresentados. As ações da Auto Viação Salineira ou a falta delas, observadas pelos usuários, interfere negativamente para a mobilidade do segundo distrito de Cabo Frio. Os usuários não conseguem chegar aos destinos que buscam utilizando o transporte local, que a princípio deveria ser o primeiro a oferecer o serviço. Também enfrentam dificuldades em se locomover dentro de seu próprio território, muitas vezes ficando privados a serviços e eventos do primeiro distrito. Verifica-se assim que a dificuldade no acesso ao primeiro distrito é grande e no fim gera um distanciamento não apenas físico, mas de identidades.



**IIº SEMINÁRIO NACIONAL  
ESPAÇOS COSTEIROS**  
03 a 06 de junho de 2013

Eixo Temático 2 – Litoral Urbano: apropriação, usos e conflitos

**CONCLUSÃO**

Conclui-se assim que o transporte em si não é o causador da segregação, sendo que esse engloba outros importantes fatores, porém quando não funciona adequadamente, afasta e isola a população contribuindo para o processo. A mobilidade urbana não é apenas o ir e vir de pessoas e produtos, e sim um fator de estruturação e reestruturação do espaço e do território, aproximando ou distanciando lugares, desenvolvendo ou colocando lugares no esquecimento, como no caso de Tamoios, que por se encontrar longe do centro da cidade e ainda possuir pouca acessibilidade ao mesmo, encontra-se isolado, como sendo um espaço de passagem entre municípios e que não possui identidade com sua cidade.

Entre as diversas dificuldades enfrentadas pela população tamoioense, a dificuldade de mover-se pelo espaço urbano é sem dúvidas um dos mais agravantes. A falta de mobilidade afasta as espacialidades além da distância física, distancia culturalmente, politicamente e socialmente, como ocorre com Tamoios. O ideal seria que, por se tratar do mesmo território, houvesse mais integração entre as duas áreas da cidade e não a diferenciação de áreas para servir a interesses capitalistas.

**REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Ática, 2004.

CIDE, Anuário Estatístico do Estado do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: CIDE, 2007. CD-ROM.

GOMIDE, Alexandre de Ávila. **Mobilidade Urbana, Iniquidade e Políticas Públicas**. Revista Políticas Sociais Acompanhamento e Análise. 12ª edição. Brasília: IPEA. 2006.





**IIº SEMINÁRIO NACIONAL  
ESPAÇOS COSTEIROS**  
03 a 06 de junho de 2013

Eixo Temático 2 – Litoral Urbano: apropriação, usos e conflitos

\_\_\_\_\_. **Transporte Urbano e Inclusão Social: Elementos para Políticas Públicas.**

Texto para Discussão Nº 960. Brasília: IPEA. 2003.

MARAFON, Gláucio José... [et al.]. **Regiões de Governo do Estado do Rio de Janeiro: Uma Contribuição Geográfica.** Rio de Janeiro: Gramma. 2005

MELO, Erick Silva Omena de. **Gênese da Urbanização Turística em Cabo Frio (1950-1978).** Anais do XIV Encontro Nacional da ANPUR. Rio de Janeiro: 2011. Disponível em:

RAMIRES, Julio Cesar de Lima; PESSÔA, Vera Lúcia Salazar; (org.). **Geografia e Pesquisa Qualitativa nas Trilhas da Investigação.** Uberlândia: Assis Editora. 2009.

SANTOS, Rogério Pereira dos. **Cabo Frio: Espacialidade e Estruturação Regional assim Concebida – Um Estudo de Caso.** Rio de Janeiro, 2008.

SECRETÁRIA MUNICIPAL DE CULTURA DE CABO FRIO. **Anuário de Cabo Frio – 2010.** 1ª edição. Cabo Frio: Nômade Artes Gráficas, 2010.

SILVEIRA, Márcio Rogério. **Geografia da Circulação, Transportes e Logística: Construção Epistemológica e Perspectivas.** São Paulo: Outras Expressões, 2011.

SOUZA, Olympio. **Cabo Frio nos 500 anos do Brasil.** Cabo Frio, RJ. 2000