



UFRR

UNIVERSIDADE FEDERAL DE RORAIMA
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA - PPG-GEO

EVELISE MICHELE NUNES PIEVE

**O DIREITO À CIDADE NO ESPAÇO URBANO: O DESAFIO NO
DESLOCAMENTO POR TRANSPORTE PÚBLICO (ÔNIBUS) E POR
TRANSPORTE ALTERNATIVO (TÁXI-LOTAÇÃO) EM BOA VISTA-RR.**

**Boa Vista/RR
2018**

EVELISE MICHELE NUNES PIEVE

**O DIREITO À CIDADE NO ESPAÇO URBANO: O DESAFIO NO
DESLOCAMENTO POR TRANSPORTE PÚBLICO (ÔNIBUS) E POR
TRANSPORTE ALTERNATIVO (TÁXI-LOTAÇÃO) EM BOA VISTA-RR.**

Dissertação apresentada como parte dos requisitos para a obtenção do título de Mestre em Geografia do Programa de Pós-Graduação em Geografia, da Universidade Federal de Roraima. Linha de pesquisa: Produção do Território Amazônico.

Orientador: Profº Dr. Artur Rosa Filho

**Boa Vista/RR
2018**

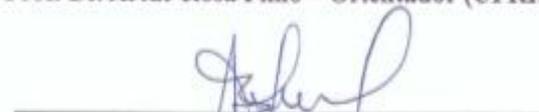
EVELISE MICHELE NUNES PIEVE

O DIREITO À CIDADE NO ESPAÇO URBANO: O DESAFIO NO DESLOCAMENTO
POR TRANSPORTE PÚBLICO (ÔNIBUS) E POR TRANSPORTE ALTERNATIVO (TÁXI-
LOTAÇÃO) EM BOA VISTA-RR

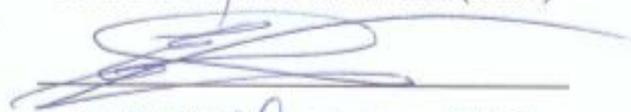
Dissertação apresentada como pré-requisito
para conclusão do Curso de Mestrado do
Programa de Pós-Graduação em Geografia da
Universidade Federal de Roraima. Linha de
Pesquisa: Produção do Território Amazônico.
Defendida em 19 de março de 2018 e avaliada
pela seguinte banca:



Prof. Dr. Artur Rosa Filho – Orientador (UFRR)



Profa. Dra. Altiva Barbosa da Silva (UFRR)



Prof. Dr. Elói Martins Senhoras (UFRR)



Prof. Dr. Rildo Dias da Silva (UERR)

Dados Internacionais de Catalogação na publicação (CIP)
Biblioteca Central da Universidade Federal de Roraima

P625d Pieve, Evelise Michele Nunes.
O direito à cidadania no espaço urbano: o desafio no deslocamento por transporte público (ônibus) e por transporte alternativo (táxi-lotação) em Boa Vista-RR / Evelise Michele Nunes Pieve. – Boa Vista, 2018.
190 f.: il.

Orientador: Prof. Dr. Artur Rosa Filho.

Dissertação (mestrado) – Universidade Federal de Roraima, Programa de Pós-Graduação em Geografia.

1 – Direito à cidade. 2 – Mobilidade urbana. 3 – Transporte público.
4 – Transporte alternativo. I – Título. II – Rosa Filho, Artur (orientador).

CDU – 656.121

Dedico este trabalho a todos que lutam por uma sociedade mais justa e por um transporte público inclusivo, democrático e de qualidade. E também para todos que, mesmo com tanta dificuldade, resistem à lógica do transporte particular.

MARIELLE FRANCO VIVE!

AGRADECIMENTOS

Não posso deixar de agradecer a todos que, com muito amor, atenção e alegria, tornaram esse caminho mais tranquilo e menos pesado.

Agradeço aos meus pais, Antonia e Moyses, pelo apoio em todos os momentos e decisões, por me ajudar a trilhar um caminho de experiências incríveis, por mais distante que possa ser. Agradeço minhas irmãs, Stella, Evinha e Didi, pelo apoio e pela segurança de que tudo sempre ficará bem. Essa família incrível que em todos os momentos pude encontrar apoio, carinho – e críticas ao trabalho – é a parte mais importante da minha história!!

Agradeço aos que se tornaram minha família em Roraima: à Ellen, grande amiga das horas mais complicadas e mais felizes; Catarina e Remisson, pelas manhãs de papo intenso, pelo dia-a-dia leve e cheio de risadas; ao Victor por todo carinho, atenção e incentivo para continuar, pelo companheirismo e por me trazer calma nos momentos mais conturbados; Bela, Natali e família pelos passeios, almoços de domingo e o clima mais familiar de Boa Vista; ao Yves por me ajudar a ver caminhos possíveis para continuar a pesquisa, pelas discussões de textos e ideias; ao Deivy pelas brincadeiras, filmes e panquecas; e José pelos almoços incríveis!

Aos amigos que fiz nesses anos em Boa Vista: Clissiane, Danielle, Javier, Brenda, Diones, Raiany e tantos outros que permanecem presentes na mente e no coração.

Aos que mesmo longe, estiveram sempre perto: à Georgina, pela troca de ideias e experiências; à Tatá, por ser a amiga divertida de sempre.

Agradeço ao Programa de Pós Graduação em Geografia – PPG-Geo – e aos amigos de curso. Foram dois anos incríveis e com parceiros dedicados e atenciosos.

Agradeço ao professor Artur, pela orientação nesses dois anos de pesquisa. Agradeço também a Capes, por possibilitar me dedicar exclusivamente à pesquisa por um ano.

Agradeço a todos que de alguma maneira estiveram envolvidos nesse processo.

RESUMO

As relações sociais que se estabelecem na cidade influenciam em seu processo de formação socioespacial, bem como no seu processo de produção. A cidade atrai pessoas, investimentos, comércios, negócios e essas relações também são responsáveis pelo processo de produção do espaço. A cidade “tipicamente” capitalista surgiu sob a égide do mecanismo de mercado, principalmente pelas transações imobiliárias, nos loteamentos, e mais tarde no espaço urbano produzido sob o impacto do automóvel. A lógica capitalista que se reproduz na cidade acompanhada pela lógica do mercado imobiliário acaba influenciando diretamente no processo de formação socioespacial desigual da cidade. Pode-se dizer que estes são os principais fatores que influenciam no aprofundamento da segregação socioespacial, direcionando investimentos em áreas de maior potencial para o desenvolvimento de atividades capitalistas em detrimento de outras, consideradas menos “lucrativas” do ponto de vista do capital especulativo. Como resultado, obtém-se uma paisagem urbana marcada pela desigualdade social. Assim, a cidade se torna cada vez mais fragmentada, mercantilizada, e a produção do espaço, cada vez mais necessária à reprodução do capital. Nesse sentido, a luta pelo direito à cidade orienta-se pela superação da propriedade privada do espaço urbano, a fim de que a cidade passe a ser vista como obra e compreendida como valor de uso. Nesse sentido, a circulação intra-urbana é compreendida como um ponto chave na dinâmica de produção e reprodução do espaço da cidade. Portanto, é também importante para a superação do processo de segregação socioespacial, resultado da lógica capitalista de valorização do espaço urbano. Nesse contexto, a presente dissertação tem por objetivo analisar a dinâmica do transporte coletivo de Boa Vista, composta por transporte público – ônibus – e transporte alternativo – táxi-lotação – e o direito à cidade aos seus usuários. Para alcançar tais objetivos, foram necessários levantamentos bibliográficos sobre produção do espaço urbano, transporte público e direito à cidade, além de análises de cartas e mapas do transporte público da cidade, aplicação de questionários com usuários de transporte coletivo e entrevistas em órgãos públicos, empresas de ônibus e cooperativa de táxi-lotação.

Palavras-chave: Direito à cidade. Mobilidade urbana. Transporte público. Transporte alternativo.

ABSTRACT

The social relations that are established in the city influence in its socio-spatial formation process, as well as in its production process. The city attracts people, investments, trades, businesses and these relationships are also responsible for the space production process. The "typical" capitalist city emerged under the support of the market mechanism, mainly through real estate transactions, in lands, and later in the urban space produced under the impact of the automobile. The capitalist logic that reproduces in the city accompanied by the logic of the real estate market ends up directly influencing the process of uneven socio-spatial formation of the city. It can be said that these are the main factors that influence the deepening of socio-spatial segregation, directing investments in areas of greater potential for the development of capitalist activities to the detriment of others, considered less "profitable" from the point of view of speculative capital. As a result, the city obtains an urban landscape marked by social inequality. Thus, the city becomes increasingly fragmented, commodified, and the production of space, increasingly necessary for the reproduction of capital. In this sense, the struggle for the right to the city is guided by the overcoming of private property of urban space, so that the city can be seen as a work and understood as use value. In this sense, intra-urban circulation is understood as a key point in the dynamics of production and reproduction of the city's space. Therefore, it is also important to overcome the socio-spatial segregation process, a result of the capitalist logic of valorization of the urban space. In this context, the purpose of this dissertation is to analyze the dynamics of the collective transport of Boa Vista, composed of public transport – bus – and alternative transportation – táxi-lotação – and the right to the city to its users. In order to achieve these objectives, it was necessary to collect bibliographical data on the production of urban space, public transportation and the right to the city, as well as analyzes of maps and maps of the city's public transport, questionnaires with users of public transportation and interviews with public agencies, bus companies and táxi-lotação cooperative.

Key-words: Right to the city. Urban mobility. Public transport. Alternative transport.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 -	Limite do traçado urbano de Boa Vista -1945.....	47
Figura 2 -	Núcleo Urbano de Boa Vista em 1973.....	49
Figura 3 -	Núcleo urbano de Boa Vista em 2005.....	50
Figura 4 -	Modelos de ônibus em Boa Vista/RR.....	69
Figura 5 -	Bicicletas estacionadas na parte frontal de uma escola pública municipal na Zona Oeste de Boa Vista – RR.....	90
Figura 6 -	Avenida Centenário – Zona Oeste de Boa Vista.....	93
Figura 7 -	Avenida da Pitombeira – Zona Leste de Boa Vista.....	97
Figura 8 -	Micro-ônibus no Terminal Urbano José Campana Wanderley.....	95
Figura 9 -	Táxi-lotação no Terminal Urbano Central de Boa Vista/RR – 2017.....	96
Figura 10 -	Parada de ônibus em Boa Vista/RR – 2017.....	108
Figura 11 -	Parada climatizada em Boa Vista/RR – 2017.....	109
Figura 12 -	Ônibus da Viação Cidade de Boa Vista Ltda.....	112
Figura 13 -	Ônibus da Cidade de Boa Vista Transporte Urbano Ltda.....	113
Figura 14 -	Plataforma de embarque e desembarque de passageiros de táxi-lotação no Terminal José Campana Wanderley.....	117
Figura 15 -	Localização das paradas de ônibus em bairros da zona oeste de Boa Vista.....	133
Figura 16 -	Trajetos 1: do bairro Mecejana ao Pátio Roraima Shopping.....	140
Figura 17 -	Trajetos 2: do bairro Mecejana ao Pátio Roraima Shopping.....	141

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 -	Localização do município de Boa Vista-RR.....	42
Mapa 2 -	Zonas urbanas de Boa Vista-RR.....	43
Mapa 3 -	Destaque dos bairros mais populosos de Boa Vista – 2010.....	59
Mapa 4 -	Destaque para o Conjunto Cruviana, Conjunto Pérolas do Rio Branco e Conjunto Residencial Vila Jardim.....	106
Mapa 5 -	Rotas das linhas de transporte coletivo de Boa Vista/RR – 2017.....	123
Mapa 6 -	Usuários de transporte coletivo entrevistados por bairros e zonas de Boa Vista.....	129

LISTA DE TABELAS

Tabela 1-	População residente em Boa Vista e Roraima, por situação de domicílio 1970 a 2010.....	55
Tabela 2-	Bairros mais populosos de Boa Vista – 2010.....	58
Tabela 3-	Comparativo da frota de veículos por tipo no município de Boa Vista – RR, 2006 e 2016.....	87
Tabela 4-	Linhas de ônibus por empresas em Boa Vista – RR, 2017.....	114

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 -	Número de entrevistados por bairros e zonas de Boa Vista.....	128
Gráfico 2 -	Usuários entrevistados por idade.....	130
Gráfico 3 -	Ônibus X Táxi-lotação.....	132
Gráfico 4 -	Avaliação da percepção dos usuários sobre a frota de ônibus disponível em Boa Vista.....	135
Gráfico 5 -	Avaliação da percepção sobre a insuficiência da frota de ônibus.....	136
Gráfico 6 -	Avaliação do tempo de espera pelo ônibus nas paradas dos bairros.....	137
Gráfico 7 -	Avaliação do tempo de espera por ônibus no Terminal Urbano José Campanha Wanderley.....	138
Gráfico 8 -	Avaliação do tempo gasto no percurso casa x trabalho/centro por ônibus.....	139
Gráfico 9 -	Total de ônibus utilizados por dia.....	142
Gráfico 10 -	Cobrança de mais de uma tarifa de táxi-lotação.....	143
Gráfico 11 -	Meios de transporte usados para deslocamentos aos finais de semana....	144
Gráfico 12 -	Tempo de espera por ônibus aos finais de semana nos bairros urbanos de Boa Vista.....	145
Gráfico 13 -	Avaliação do tempo de espera pelo táxi-lotação nas paradas dos bairros	146
Gráfico 14 -	Avaliação do tempo de espera por táxi-lotação no Terminal Urbano José Campanha Wanderley.....	147
Gráfico 15 -	Avaliação do tempo gasto no percurso casa x trabalho por táxi-lotação.	148
Gráfico 16 -	Total de táxi-lotação utilizado por dia.....	148
Gráfico 17 -	Pagamento de mais de uma tarifa no táxi-lotação.....	149
Gráfico 18 -	Meios de transporte usados para deslocamentos aos finais de semana....	150
Gráfico 19 -	Tempo de espera por táxi-lotação aos finais de semana.....	151

LISTA DE SIGLAS

ACNUR	Alto Comissariado das Nações Unidas para os Refugiados
APP	Área de Preservação Permanente
CMTC	Conselho Municipal de Transporte Coletivo Urbano
CNH	Carteira Nacional de Habilitação
CSE	Centro Socioeducativo
CTL	Cooperativa de Táxi-Lotação
DENATRAN	Departamento Nacional de Trânsito
DETRAN	Departamento Estadual de Trânsito
EMHUR	Empresa de Desenvolvimento Urbano e Habitacional
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPK	Índice de passageiros por quilômetro percorrido
LPNMU	Lei Nacional do Plano de Mobilidade Urbana
OCB	Organização das Cooperativas Brasileiras
ONU	Organização das Nações Unidas
PAMC	Penitenciária Agrícola do Monte Cristo
PDEPBV	Plano Diretor Estratégico e Participativo de Boa Vista
PEC	Projeto de Emenda Constitucional
PNADC	Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílio – Contínua
SEPLAN	Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento
SIDRA	Sistema IBGE de Recuperação Automática
SINDAIMA	Sindicato das Empresas de Transportes Coletivos de Boa Vista – Roraima
SMOU	Secretaria Municipal de Obras e Urbanismo
SMTRAN	Superintendência Municipal de Trânsito

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	14
---------------------	----

1.1 METODOLOGIA	22
2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	27
2.1 O CONCEITO DE ESPAÇO E O PENSAMENTO GEOGRÁFICO	27
2.2 A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO	36
2.3 O ESPAÇO DA CIRCULAÇÃO E O DIREITO À CIDADE	38
3. A LÓGICA DE APROPRIAÇÃO URBANA E A MOBILIDADE EM BOA VISTA	41
3.1. LOCALIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO	41
3.2. BREVE HISTÓRICO SOBRE A OCUPAÇÃO DA CIDADE DE BOA VISTA/RR	45
3.3 A EXPANSÃO URBANA DE BOA VISTA E SUAS CONSEQUÊNCIAS NA DINÂMICA SOCIOESPACIAL DA CIDADE	52
3.4. A MOBILIDADE URBANA A PARTIR DO PLANO DIRETOR ESTRATÉGICO E PARTICIPATIVO DE MUNICÍPIO DE BOA VISTA	61
3.5. O SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO EM BOA VISTA: ÔNIBUS E TÁXI-LOTAÇÃO	69
4. O DIREITO À CIDADE E OS PROBLEMAS DE CIRCULAÇÃO INTRA-URBANA EM BOA VISTA-RR	75
4.1. <i>O DIREITO À CIDADE</i> EM HENRI LEFEBVRE	75
4.2. O TRANSPORTE COLETIVO COMO UMA FORMA DE GARANTIR O DIREITO À CIDADE	86
4.3. LEI DO PLANO NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA - LEI 12.587/12: PONTOS PRINCIPAIS EM RELAÇÃO AO DIREITO À CIDADE	100
4.4. A EXPANSÃO DA MANCHA URBANA E O TRANSPORTE COLETIVO EM BOA VISTA/RR	103
4.4.1. Especificidades do transporte coletivo em Boa Vista-RR: ônibus e táxi-lotação..	111
4.4.2. As rotas de ônibus e táxi-lotação em Boa Vista/RR	123
5. RESULTADOS E DISCUSSÃO	130
6. CONSIDERAÇÕES FINAIS	165
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	170
APÊNDICE	177

1. INTRODUÇÃO

A cidade pode ser compreendida como uma construção humana, a materialização do trabalho, resultante de um processo social que se apresenta como formas de ocupação e “se dá a partir da necessidade de realização de determinada ação, seja de produzir, consumir, habitar ou viver” (CARLOS, 2008, p.45) de modo que se possa suprir as condições materiais de existência do ser humano e a produção dos meios de vida.

Para Villaça (2001), a cidade “tipicamente capitalista” surgiu sob a égide do mecanismo de mercado, acompanhada pela lógica do mercado imobiliário e mais tarde o espaço urbano produzido sob o impacto do automóvel. Tais ações acabam influenciando diretamente no processo de formação socioespacial desigual da cidade, em que os investimentos priorizam determinadas áreas de maior potencial para o desenvolvimento de atividades capitalistas enquanto outras áreas são consideradas menos “lucrativas”, do ponto de vista do capital especulativo.

Assim, podemos compreender que as estruturas da cidade refletem seu modo de organização social. E com isso, perceber que as diferentes formas de apropriação do espaço urbano produzido refletem a injusta distribuição de ônus e bônus do processo de urbanização, acentuando processos de fragmentação, segmentação e segregação do espaço urbano. A cidade continua a se expandir, mas, de maneira descontínua social e espacialmente (MOREIRA JR, 2010).

De acordo com Carlos (2008), a ideia de urbano está além da ideia de um espaço em que se concentra o processo produtivo, não é somente fruto de um processo econômico pautado apenas na produção, distribuição, circulação e troca de mercadorias, mas também apresenta uma produção social, política, ideológica e jurídica que articuladas resultam num modo de formação econômico e social, ou seja, é também um modo de consumir, pensar, sentir.

Trata-se, portanto, de um modo de vida produzido e reproduzido pelo ser humano em que as relações estabelecidas dão forma ao processo de ocupação e/ou utilização de determinado lugar num determinado momento histórico que obtém como resultante a constituição de um espaço transformado pela ação do ser humano. Em outras palavras, o espaço urbano pode ser compreendido como produto, condição e meio do processo de reprodução da sociedade urbana, que, em constante movimento, modifica as relações produzidas cotidianamente, redefinindo, então, as formas de apropriação do espaço, bem como seu modo de reprodução (CARLOS, 2008).

Damiani (2004) aponta que quanto mais a capacidade de circulação da cidade se expande, mais a especulação imobiliária vai se tornando uma espécie de delineador da

organização urbana. O espaço passa a agregar valor que varia de acordo com a qualidade da infraestrutura e a localização geográfica. Nesse ponto, destaca-se Villaça (2001), ao considerar que as disputas pelas localizações no espaço intra-urbano – compreendida como a tendência a otimizar o tempo de deslocamento e energia – ocorrem não por indivíduos, mas enquanto classes, o que determina a estrutura intra-urbana em qualquer modo de produção.

Nesse aspecto, os transportes e as condições de deslocamento assumem papel importante na disputa pelos lugares e são determinantes na estruturação do espaço intra-urbano. No caso brasileiro, onde a lógica do automóvel impera, quanto maior a dificuldade para se deslocar – e esses lugares são marcados pela dependência em relação ao transporte público – pior é a localização (VILLAÇA, 2001).

Ainda de acordo com Villaça (2001, p. 334) as “condições de deslocamento dos indivíduos se inserem na esfera da sua reprodução [...], na reprodução das classes sociais e nas suas condições de dominação e subordinação.”. Equivale dizer que o transporte assume um papel protagonista no processo de reprodução da sociedade urbana por possibilitar o acesso aos diferentes espaços da cidade independente da finalidade.

Com o desenvolvimento do capitalismo, o espaço deixou de ser apenas o local das relações sociais para ser ele mesmo produto das relações de produção, tornando-se instrumento de dominação. As localizações estão subordinadas à dinâmica do mercado imobiliário, que obedece aos interesses da classe dominante, enquanto isso, a cidade se expande obedecendo a um padrão espacial de segregação (VILLAÇA, 2001).

A expansão da cidade e o desenvolvimento da indústria promoveram um novo padrão de consumo, além do mundo da mercadoria, mas alcançou o consumo do espaço mediante a apropriação privada do solo urbano, que, marcada na valorização da cidade, transformou-a de valor de uso em valor de troca, passível de ser comprado e vendido no mercado (CARLOS, 2017).

O espaço urbano visto a partir da perspectiva do valor de troca, em detrimento de um valor de uso, coopera para o aprofundamento dos processos de fragmentação e segregação, isso significa dizer que “o processo de reprodução do urbano revela sua contradição fundamental que reside no processo de reprodução do espaço sob o capitalismo: sua produção é social enquanto sua apropriação é privada” (CARLOS, 2017, p. 35).

Para Carlos (2017) o processo de produção da cidade está comprometido com o processo de valorização da cidade, realizada na existência da propriedade, da riqueza e do poder. E cada vez mais a cidade está separada em espaços fragmentados, marcados pela segregação onde a prática socioespacial se dá entre os iguais, entre aqueles que residem,

vivem e convivem nos limites estabelecidos pelas ações dos capitalistas, agentes imobiliários e até mesmo sob a ausência e presença do Estado.

Boa Vista, capital do estado de Roraima, no norte do Brasil, está inserida nesse processo e tem seu espaço urbano cada vez mais subordinado à lógica capitalista de mercado. Exemplo disso pode-se citar a construção de dois *shoppings centers*, Pátio Roraima Shopping (zona oeste) e Roraima Garden Shopping (zona leste), e dos primeiros condomínios residenciais horizontais, que juntos revelam uma nova dinâmica econômica e social no espaço da cidade.

A construção dos *shoppings centers* resultou na vinda de grandes redes varejistas e lojas de departamento nacionais, além de redes de *fast-food* e lojas de equipamentos eletrônicos, que alteraram a dinâmica de consumo da população afetando o comércio local, no centro da cidade.

O uso desses locais também se restringe aos “iguais”, já que cada um dos *shoppings centers* estão estrategicamente localizados para atender a um público específico. Diante do exposto, corrobora-se a ideia de Lefebvre (2011), ao colocar que a convivência entre os iguais não se limita apenas aos espaços de moradia, pois, até mesmo os chamados espaços de encontro acabam adquirindo apenas a função de circulação.

Com referência aos condomínios residenciais fechados revela-se, nesse ponto, uma nova relação com espaço da cidade a partir de sua negação, já que se localizam em áreas mais afastadas do centro de Boa Vista. São construídos dotados de equipamentos de lazer e segurança, próximos aos *shoppings centers* e/ou de fácil acesso ao centro da cidade. Estes espaços, denominados de espaços autosssegacionistas (ALVES, 2011), se proliferaram na metrópole paulista no final do século XX, e passaram a ser vistos como ideal de consumo de classes mais abastadas, forjada na ideia de segurança e privacidade, infraestrutura e convívio social entre iguais.

Pode-se dizer, então, que Boa Vista está em constante transformação e redefinição da lógica de distribuição e apropriação do solo urbano, como aponta Moreira Jr

A reestruturação da cidade em marcha produz uma cidade cada vez mais com discontinuidades. Com a redefinição do par centro-periferia a cidade expande-se para áreas cada vez mais distantes do centro principal e a periferia que sempre foi associada como lugar pobre passa a abrigar os ricos também, seja no que diz respeito à habitação, como dos condomínios residenciais e os loteamentos de chácaras, seja na esfera do consumo e do lazer, como os *shoppings centers*. (2010, p. 5)

Nesse contexto, a mobilidade urbana torna-se aspecto fundamental no processo de produção do espaço, pois, garante a ligação dos indivíduos aos diferentes espaços da cidade, tanto em questão da reprodução do capital, mas também como de realização da vida.

Para aqueles que podem arcar com os custos de um automóvel particular, a cidade se apresenta como um espaço de possibilidades, quase sem limites. Viver a cidade se torna “natural”, espontâneo. Enquanto a parcela da sociedade que não tem como arcar com os mesmos custos, viver a cidade se torna um desafio.

Para Silva (2011), a circulação urbana é vital para a reprodução do espaço urbano e o ato de circular é realizado através dos sistemas viários, que garantem a mobilidade urbana. Assim, o sistema de circulação intra-urbano é que viabiliza as relações entre as diversas localizações, otimizando a economia capitalista e a reprodução das relações sociais que a sustentam. Assim como Villaça (2001), o autor considera que a localização se torna condição fundamental para toda atividade social.

A partir disso, compreende-se que o transporte coletivo intra-urbano tem papel fundamental no processo de reprodução social de uma grande parcela da população que vive nas periferias das cidades brasileiras. O transporte coletivo adquire um caráter social, condição necessária para que a classe trabalhadora possa ter acesso a recursos essenciais como emprego, saúde, educação e lazer.

Desse modo, compreende-se que o transporte coletivo seja um elemento essencial na garantia do direito à cidade, principalmente para a classe trabalhadora, que historicamente tem sofrido as agruras da urbanização baseada na mercantilização dos espaços da cidade, estando cada vez mais excluída do convívio social nos espaços de encontro.

A mobilidade urbana está entre os aspectos que marcam profundamente a segregação socioespacial e o transporte coletivo tem papel fundamental como política pública voltada para a diminuição dos impactos da segregação promovida pelo setor imobiliário no espaço da cidade, pois, interfere diretamente no cotidiano dos que a vivem, afetando seu direito à cidade.

A discussão acerca do direito à cidade é comumente associada ao direito à moradia, à propriedade privada. Porém, essa é uma noção rasa acerca do real significado do direito à cidade, desenvolvido por Henry Lefebvre, na década de 1960, e imortalizado na obra “O direito à cidade”, em 1968.

Em sua obra, Lefebvre (2001) apresenta o direito à cidade como um projeto utópico, a busca do possível em contraposição ao real. Para o autor, o direito à cidade deve englobar inteiramente a sociedade, a qual deve *apropriar-se* dos espaços da cidade. Cabe ressaltar que

autor faz uma clara distinção entre apropriar-se (viver a cidade, *habitar*) e ter a propriedade (propriedade privada, *habitat*).

Assim, considera-se que o transporte coletivo seja primordial na busca de uma nova maneira de produção do espaço da cidade, baseada no consumo coletivo de bens e serviços. Lefebvre (2001) considera que os problemas da sociedade não podem ser todos reduzidos a questões espaciais, tampouco a questões ligadas a um arquiteto ou à lógica matemática, mas que passem pela preocupação da produção social do espaço da cidade, em que a própria sociedade participe efetivamente da vida urbana, tenha direito à cidade. Esse direito não pode ser concebido como simples direito à visita ou retorno às cidades tradicionais, mas como um direito à vida urbana.

Com o intuito de contribuir para os estudos sobre o transporte coletivo em Boa Vista, a presente pesquisa tem como base analisar a dinâmica do transporte público, ônibus, e do transporte alternativo privado, táxi-lotação, que compõem o sistema de circulação intra-urbano como uma das garantias do direito à cidade.

Ressalta-se a dificuldade em levantar dados anteriores à regulamentação do transporte coletivo, que ocorreu somente em 2005, mediante decreto municipal. A falta de um órgão público responsável pelo patrimônio histórico da cidade impossibilitou a coleta de dados precisos acerca do período anterior à regularização do transporte público coletivo. Assim, o levantamento de dados desse período baseou-se em relatos de moradores mais antigos da cidade, mas sem informações precisas em relação a datas, empresas atuantes, organização e disponibilidade de transporte coletivo.

O estudo aqui apresentado indica que tanto o sistema de ônibus quando o sistema de táxi-lotação não supre as necessidades dos usuários de transporte coletivo em Boa Vista. Os problemas principais estão relacionados à quantidade de veículos, insuficientes em relação ao tamanho da cidade e a quantidade de usuários. O dia-a-dia de trabalhadores e estudantes que utilizam o transporte coletivo é quase uma corrida contra o tempo. Para linhas em que o número de ônibus é reduzido, perder o horário de costume pode custar até horas de atraso.

Compreender a dinâmica do transporte público possibilita compreender ainda como se estrutura o espaço urbano e o cotidiano da população. Se o transporte coletivo não funciona adequadamente, a prática socioespacial é posta em segundo plano e os deslocamentos priorizam as relações capitalistas, ou seja, priorizam o tempo do trabalho.

A pesquisa buscou compreender como está estruturada a dinâmica do transporte coletivo de Boa Vista a partir da análise do conceito de espaço urbano e direito à cidade, por

acreditar que a mobilidade urbana é fator primordial para a formação de uma sociedade mais justa.

Considerando que Boa Vista passa por um processo de expansão urbana e, conseqüentemente, há aumento dos negócios imobiliários que influenciam em seu processo de formação socioespacial, é de se esperar que o transporte coletivo acompanhe esse crescimento, aumentando o número de linhas e a quantidade de veículos disponíveis. Entretanto, ainda que a infraestrutura do sistema de transporte coletivo tenha registrado aumento, não foi o suficiente para atender o aumento da demanda de usuários.

Portanto, se considerarmos que o direito à cidade é uma forma superior de direito, como “direito à liberdade, à individualização, ao habitat e ao habitar. O direito à obra (à atividade participante) e o direito à apropriação (bem distinto do direito à propriedade)” (LEFEBVRE, 2001, p. 134), pode-se dizer que o direito à cidade em Boa Vista no tange à mobilidade urbana, está limitado àqueles que podem arcar com os custos de um transporte particular.

Horário reduzido, número de linhas insuficiente, táxis-lotação que não cumprem a rota estipulada e rotas longas são alguns dos problemas destacados ao longo da pesquisa. Trata-se de uma realidade “naturalizada” pelo usuário de transporte coletivo de Boa Vista, que acabam “exilados” em seus bairros e proximidades ou procuram alternativas para conseguirem se deslocar pelos espaços da cidade, como o uso intenso de bicicletas e motocicletas devido ao baixo custo de manutenção.

Embora Boa Vista tenha sido uma cidade planejada desde o início do processo de urbanização, a questão da mobilidade esteve orientada para a lógica do automóvel particular. Como exemplo pode-se colocar o fato de que a regulamentação do serviço de transporte coletivo se deu há pouco mais de 10 anos.

Portanto, cabe indagar: o transporte público e o transporte alternativo garantem à população seu direito à cidade?; o transporte alternativo é capaz de suprir as necessidades dos usuários em relação ao baixo número de ônibus disponível?

Para responder as estas questões é necessário analisar a dinâmica do transporte coletivo de Boa Vista, composto pelo transporte público – ônibus – e transporte alternativo privado – táxi-lotação. A partir daí, analisar as condições do direito à cidade pelos usuários de transporte coletivo, compreendendo como se dá a atuação dos dois modais e sua relação com o poder público local, verificar a percepção dos usuários de transporte coletivo no dia-a-dia e, posteriormente, cartografar os sistema de transporte coletivo da cidade.

O interesse pelo tema da pesquisa, transporte coletivo e o direito à cidade, surgiu a partir da experiência cotidiana de se deslocar por Boa Vista utilizando os serviços de transporte público e transporte alternativo. Há uma grande dificuldade em se deslocar pela cidade e o problema se agrava para aqueles que residem nas áreas mais periféricas, onde os horários e as frotas de ônibus são reduzidas, áreas em que alguns motoristas de táxi-lotação não “querem” atender. O problema se agrava os finais de semana e feriados, quando algumas linhas deixam de operar, diminuindo ainda mais a possibilidade de realização da vida urbana.

A justificativa da presente pesquisa pauta-se em três aspectos principais: Pessoal, Social e Científica.

Pessoal: como moradora de Boa Vista e usuária do transporte público, pude vivenciar a grande dificuldade em deslocar-se pela cidade utilizando transporte coletivo. Alguns bairros não são efetivamente atendidos pelas rotas de ônibus e táxi-lotação, pois, passam apenas nas avenidas principais, mas não por entre as ruas do bairro. Além disso, o tempo de espera por um ônibus pode ultrapassar uma hora no caso de bairros mais distantes, a falta de integração entre ônibus e táxi-lotação e a ausência de um terminal de integração obriga que a maior parte dos trajetos passe pelo Terminal Urbano José Campanha Wanderley, no centro da cidade.

Deslocar-se por ônibus leva em média mais de hora para chegar até o destino final dependendo do ponto de partida, enquanto que o mesmo trajeto de táxi-lotação pode ser feito até mesmo pela metade do tempo, mas os custos são mais altos. A possibilidade de desviar a rota e chegar mais perto possível do destino final, se tornou um elemento a favor desse modal, porém, devido às poucas vagas no veículo – apenas 4 passageiros – a espera por uma vaga também pode ser longa.

Social: é necessário conhecer e contextualizar o sistema de transporte público e alternativo em Boa Vista de modo que nos dê subsídio para corroborar ou não as hipóteses levantadas. Outro ponto a ser considerado é o número reduzido de pesquisas e estudos sobre transporte público e transporte alternativo na cidade de Boa Vista voltado para uma análise social. O desconhecimento da realidade dos usuários pode levar a uma interpretação errônea já que se considera, comumente, que há mais táxi-lotação que ônibus porque a população assim prefere. Nesse sentido, a pesquisa justifica-se pela possibilidade de conhecer a realidade dos sistemas de transporte público e transporte alternativo a fim de colaborar, posteriormente, como auxílio para o desenvolvimento de políticas públicas em favor do fortalecimento do transporte público de qualidade e eficiente, que esteja de acordo com a demanda da população.

Científica: como bacharela em Geografia pela Universidade de São Paulo/USP e licenciada na mesma área científica pela Universidade Estadual de Londrina/UEL, mestranda pela Universidade Federal de Roraima/UFRR, não pude me furtar a observar a cidade de Boa Vista com o olhar de uma geógrafa. Pude, então, perceber que se trata de uma cidade em pleno processo de expansão urbana e, portanto, à medida em que a cidade cresce, as distâncias entre um ponto e outro no espaço urbano, também aumentam. Novos bairros dão origem a novas ocasiões e necessidades de deslocamento, classificadas em duas categorias: necessidade de deslocamento em função do trabalho – geralmente pelo início da manhã e fim de tarde – e outros motivos, como abastecimento, distrações, relações humanas (BEAUJEU-GARNIER, 1997). Portanto, é essencial que as condições de circulação dentro da cidade possibilitem que seus habitantes tenham acesso a ela e que possam usufruir desses espaços, seja a trabalho ou lazer.

Nesse contexto, a pesquisa aqui apresentada, buscou compreender se as ações do poder público local no setor de transporte coletivo em Boa Vista consegue suprir as necessidades e urgências dos usuários e assim garantir que essa população tenha acesso aos diferentes espaços da cidade, como garantia do direito à cidade.

1.1 METODOLOGIA

A realização da presente dissertação está baseada na coleta de dados primários e secundários, com o intuito de levantar dados confiáveis para elaboração do estudo proposto. A pesquisa teve caráter exploratório e aplicado, por tratar-se de um estudo de caso: a dinâmica do transporte público e do transporte alternativo em Boa Vista, capital do estado de Roraima.

A primeira fase do estudo teve início com um levantamento bibliográfico acerca do tema central – transporte público – a partir de conhecimentos na área da ciência geográfica. Nesta fase, foram importantes as contribuições de autores como Marcelo Lopes de Souza, Jacqueline Beaujeu-Garnier e André Luiz Bezerra da Silva. Além desses, outras áreas do conhecimento científico trouxeram contribuições imprescindíveis, como Eduardo Alcântara Vasconcellos e Ermínia Maricatto.

Posteriormente buscou-se compreender o papel dos transportes no espaço da cidade, com ênfase na atuação do transporte público e sua importância para a dinâmica econômica e social no espaço urbano. Dessa forma, cada autor em questão teve relevante importância na construção da ideia de transporte público como uma necessidade social e concreta.

Em seguida, partiu-se em busca de reforçar o conhecimento sobre produção do espaço e cidade, destacando autores como Ana Fani Alessandri Carlos, Amélia Luiza Damiani e Flávio Villaça. No que se refere especificamente ao processo de urbanização e desenvolvimento econômico da cidade de Boa Vista/RR, foram importantes, principalmente, as teses de doutoramento de Antonio Tolrino de Rezende Veras e Osvalir Brandão Mussato, para a construção do conhecimento geográfico do estado de Roraima, bem como da cidade de Boa Vista.

Cabe salientar que a base da pesquisa está centrada no livro “O direito à cidade” de Henri Lefebvre, por compreender que mobilidade urbana e transporte público estão intimamente relacionados à garantia do direito de viver a cidade por todo habitante, independente de sua localização dentro desse espaço. Além do referido autor, também foram importantes as contribuições de Arlete Moysés Rodrigues e seus estudos sobre a cidade como direito e o debate sobre a importância do acesso universal à cidade. Nesse aspecto, Ana Fani Alessandri Carlos também foi importante para a compreensão mais aprofundada das ideias de Henri Lefebvre.

A busca por trabalhos e publicações científicas em sites e periódicos também foram importantes fontes na compreensão de temas como Estatuto da Cidade, Lei do Plano Nacional de Mobilidade Urbana, análises de Plano Diretor, O direito à cidade, sistema de circulação urbana e também sobre segregação socioespacial.

A pesquisa documental analisou cartas e mapas de vias públicas de Boa Vista, cartas do processo de expansão da cidade. A pesquisa buscou auxílio em órgãos da Prefeitura Municipal, como a Empresa de Desenvolvimento Urbano e Habitacional (EMHUR) responsável pela fiscalização e regularização do sistema de transporte público e alternativo de Boa Vista, além da Secretaria Municipal de Obras e Urbanismo (SMOU) na tentativa de levantar dados sobre a construção e manutenção das paradas de ônibus. Nesse ponto, cabe destacar a atenção dispensada pela representante da EMHUR em atender prontamente todas as solicitações necessárias para a realização da pesquisa, sendo este o órgão que mais contribuiu para a construção da dissertação com base em dados oficiais coletados em órgãos públicos.

A pesquisa se deu também em sites e portais de órgãos federais, estaduais e municipais, como o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a partir da base de dados disponível com o auxílio da ferramenta gratuita Sidra (Sistema IBGE de Recuperação Automática), o portal da SEPLAN/RR (Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento) em busca de dados sobre o desenvolvimento econômico e social de Boa Vista, Portal da

Prefeitura de Boa Vista para coleta de dados e informações sobre ações do poder local em relação às políticas públicas voltadas para o setor de transporte coletivo (transporte público e transporte alternativo).

Em busca de dados referentes à atuação das empresas de ônibus, a pesquisa entrou em contato com a empresa Viação Cidade de Boa Vista Ltda, que funciona em conjunto com a Cidade de Boa Vista Transporte Urbano Ltda. O representante das empresas cedeu material informativo sobre as linhas de ônibus e uma breve história sobre a empresa Viação Cidade de Boa Vista Ltda.

Sobre a atuação do transporte alternativo, táxi-lotação, realizou-se uma entrevista com o presidente da Cooperativa de Táxi-lotação (CTL), no Terminal Urbano José Campanha Wanderley. Essa entrevista contou com questões abertas sobre o funcionamento da dinâmica dos táxis-lotação, atuação da cooperativa junto a órgãos regulamentadores e de fiscalização e a estrutura da cooperativa.

Os mapas temáticos confeccionados representam os dados obtidos na EMHUR, na Viação Cidade de Boa Vista Ltda e na Cidade de Boa Vista Transporte Urbano Ltda, além de dados coletados nas entrevistas com usuários de transporte coletivo. Com relação aos táxis-lotação, as rotas a serem cumpridas são as mesmas que as das linhas de ônibus.

Os mapas e cartas são de extrema importância por possibilitar uma melhor visualização do sistema de transporte na cidade e dos dados obtidos em campo. A partir desses dados, foi possível compreender e analisar em quais pontos da cidade reside os usuários de ônibus e táxi-lotação, além de possibilitar melhor visualização da distribuição de linhas de ônibus pela cidade, como estão estabelecidas as rotas e comparar com a densidade da população.

As entrevistas realizadas com usuários de transporte público e transporte alternativo foram essenciais à pesquisa por possibilitar compreender como esses usuários percebem o serviço de transporte coletivo da cidade. Com base em dados divulgados no portal da Prefeitura de Boa Vista, em reportagem intitulada “*Frota do sistema de transporte coletivo de Boa Vista ganha reforço*”, em 03/04/2017, o transporte público da cidade atende em média de 30 mil a 40 mil passageiros por dia, sendo este o parâmetro para estipular o total de entrevistas com usuários do transporte coletivo. O número de entrevistas realizadas representa aproximadamente 0,7% dos usuários registrados pela prefeitura, um total de 200 pessoas entrevistadas. Os números de usuários do transporte alternativo, segundo o presidente da CTL, é de aproximadamente 28 mil passageiros por dia.

O questionário para usuários (apêndice G) foi elaborado com perguntas fechadas e uma pergunta dependente – se se percebe problemas em relação à frota de ônibus. Além disso, buscou-se compreender questões relativas ao tempo de espera nas paradas e no terminal urbano central, quantidade de ônibus/táxi-lotação utilizado por dia, entre outras questões. Os dados coletados foram tabulados e transformados em tabelas e gráficos a partir da utilização do software Microsoft Excel 2010. Os mapas temáticos foram elaborados com auxílio do software Arc Gis 10.3, em parceria com o técnico de geoprocessamento Victor Viana, a partir de documentos cedidos pela EMHUR, onde constava o itinerário de cada linha de ônibus da cidade na versão mais atualizada, de setembro/outubro de 2017.

Em relação à técnica de observação utilizada, destaca-se a observação participante, que de acordo com Gil (2012, p. 103) “consiste na participação real do conhecimento na vida da comunidade, do grupo ou de uma situação determinada. Neste caso, o observador assume, pelo menos até certo ponto, o papel de um membro do grupo”. A técnica se justifica já que os trajetos que realizo no dia-a-dia se dão por meio de ônibus, preferencialmente, mas devido ao longo tempo de espera, também utilizo táxi-lotação. À noite, principalmente aos finais de semana, outros serviços se tornaram opção frequente como o transporte particular por aplicativo.

Como resultado final da coleta de dados foi elaborado uma série de gráficos, utilizando a ferramenta Microsoft Excel 2010, que representam as respostas dos usuários e estão disponíveis no quinto capítulo dessa dissertação. Além disso, mapas temáticos com as rotas de cada uma das linhas de ônibus estão disponíveis para consulta, nos apêndices.

Esta dissertação está estruturada em cinco partes. Na primeira parte apresenta-se a Introdução, que traz uma explanação geral acerca da pesquisa evidenciando os principais conceitos e tema central a ser desenvolvido, e também a metodologia da pesquisa.

Na segunda parte tem-se a Fundamentação Teórica, onde encontram-se autores que discutem a produção do espaço urbano como Ana Fani A. Carlos, Roberto Lobato Corrêa e Jacqueline Beaujeu-Garnier. A seguir apresenta-se uma breve discussão sobre espaço da circulação e direito à cidade.

A terceira parte apresenta a localização da área de estudo, a cidade de Boa Vista, e um breve histórico de sua ocupação. Nessa parte foram importantes as contribuições de autores como Antonio Tolrino de R. Veras, Pedro M. Staeve e Osvaldo B. Mussato, na compreensão do processo de produção e expansão do espaço urbano de Boa Vista. A partir daí, buscou-se destacar a mobilidade urbana e o sistema de transporte coletivo da cidade, composto por ônibus e táxi-lotação.

Na quarta parte tem-se a discussão sobre os problemas de circulação intra-urbana e o direito à cidade. Destaca-se o papel importante do transporte coletivo como agente promotor da dinâmica espacial e como uma forma de garantir o direito à cidade daqueles que mais sofrem as consequências da urbanização orientada pela atuação do capital e dos agentes imobiliários. Autores como Henri Lefebvre, David Harvey, Arlete M. Rodrigues, Ermínia Maricato e Eduardo A. Vasconcellos foram importantes referências para a reflexão e construção da dissertação.

A quinta parte apresenta os Resultados e Discussão a partir de entrevistas e coleta de dados em órgãos públicos e aplicação de questionários com usuários de transporte público – ônibus – e transporte alternativo – táxi-lotação. Os dados coletados foram analisados e transformados em gráficos e tabelas a fim de facilitar sua interpretação. As análises estão divididas por modal, ou seja, primeiro apresenta-se a análise de resultados referentes ao transporte público – ônibus – seguido pela análise do transporte alternativo – táxi-lotação – para que se compreenda melhor a especificidade de cada um. Por fim, apresenta-se as Considerações Finais, uma última análise a partir do processo de construção da dissertação e dos resultados obtidos nos trabalhos de campo.

2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Esta primeira parte da dissertação tem por objetivo apresentar ao leitor uma breve leitura sobre o conceito de espaço e sua evolução a partir da história do pensamento geográfico. Em seguida trata de apresentar as bases que orientam a pesquisa em relação ao conceito de produção do espaço urbano, a partir de autores como Ana Fani Alessandri Carlos, Roberto Lobato Corrêa e Jacqueline Beaujeu-Garnier. Por último, traz uma primeira aproximação sobre o espaço da circulação em relação ao direito à cidade.

2.1- O CONCEITO DE ESPAÇO E O PENSAMENTO GEOGRÁFICO

O espaço pode ser compreendido de diferentes formas, por diferentes ciências. Cada ciência busca enfatizar ou elucidar diferentes maneiras de se compreender o espaço de acordo com os objetivos ou os aspectos que se deseja alcançar. Todavia, cabe à geografia buscar compreender o espaço a partir de um olhar que considere tantos aspectos físicos quanto os aspectos sociais.

Pensar a geografia como a ciência que analisa o espaço é também reconhecer a diversidade de abordagens que se estabeleceram ao longo da história da ciência, seja na sociologia, na geografia, na história ou nas ciências naturais. Como toda ciência, a geografia e seus conceitos-chaves foram sendo abordados e construídos por um longo caminho, que formaram as correntes do pensamento geográfico e suas concepções.

A busca pelo objeto de estudo da geografia não está encerrada, pelo contrário. As sucessivas correntes de pensamento dentro da ciência geográfica evidenciam o quanto ainda se pode desenvolver na área, pois, não está parada, estacionada. É uma ciência viva, em constante renovação epistemológica.

A geografia é a descrição da Terra, como pregavam os primeiros geógrafos. Entretanto, essa descrição sofreu alterações tanto em seus aspectos metodológicos quanto em seu conteúdo, pois, deixa de ser mera descrição para, então, se tornar uma ciência analítica, explicativa e crítica, que busca entender a relação entre o homem e natureza.

Desde Paul Vidal de La Blache (1845-1918) a geografia buscou compreender a relação entre o homem e a natureza – ou meio –, sendo a descrição uma importante ferramenta metodológica. Para o geógrafo era importante investigar a diferenciação dos lugares através de suas características, levando em consideração a história humana e a influência do meio.

Nesse pensamento, o homem se torna um fator geográfico de primeira ordem, pois domina a natureza e é dominado por ela – que o influencia com a sua dinâmica própria. O espaço, então, seria o palco das ações do homem, que escolheria onde, quando e como agir. Porém, a geografia estudaria os lugares, não o homem (BRAGA, 2007).

O estudo das paisagens (que formam a região) se dá por meio da descrição, para então definir, classificar e deduzir. Vidal La Blache, quando se refere ao homem, o caracteriza como população em movimento, pois considera que o homem não age sozinho no meio. O homem transforma o meio através da técnica, o que tende a fixá-lo ou enraizá-lo no ambiente, sendo o modo de vida (a cultura) o enraizamento ambiental que dá forma ao território. O espaço, então, seria a coabitação do homem e da natureza, repleta de intencionalidade (BRAGA, 2007).

Embora Vidal de La Blache tenha influenciado diversos outros teóricos posteriormente, a principal crítica à sua perspectiva está na simplificação da ciência geográfica como a ciência dos lugares, pois desconsidera que o ser humano, por meio das técnicas, é quem produz os lugares e modifica o espaço (BRAGA, 2007).

Nos estudos de Ratzel e Hartshorne, o espaço não é o conceito principal, mas está presente em suas obras, ainda que de modo implícito. Os conceitos principais, no entanto, são território e lugar.

Para Ratzel, o espaço é a base indispensável para a vida, sendo assim, o domínio do espaço é elemento crucial na vida do Homem. São dois os principais conceitos da obra de Ratzel em sua Antropogeografia: *território* – vinculado à apropriação de uma porção do espaço por determinado grupo; e *espaço vital* – equilíbrio entre população e recursos, mediada pela capacidade técnica. O espaço é transformado, por meio da política, em território, que se torna então o conceito-chave da análise geográfica (CORRÊA, 2011).

Nos estudos de Hartshorne o mais importante para a ciência geográfica reside na descrição e análise da interação e na integração de fenômenos no espaço. Na visão hartshorniana o espaço é absoluto, ou seja, é um conjunto de pontos que tem existência em si, independente de outros fatores. O espaço não deriva da experiência, mas é intuitivamente utilizado na experiência, seria então um “receptáculo que apenas contém as coisas”

(CORRÊA, 2011, p. 19). Nesse sentido, há uma combinação de fenômenos naturais e sociais que caracterizam cada espaço

Há uma associação entre essa concepção de espaço e a visão idiográfica da realidade, na qual em uma dada área estabelece-se uma combinação única de fenômenos naturais e sociais. É como se cada porção do espaço absoluto fosse o *locus* de uma combinação única (unicidade) em relação à qual não se poderia conceber generalizações: “nenhuma (lei) universal precisa ser considerada senão a lei geral da geografia de que todas as suas áreas são únicas (HARTSHORNE, 1939, p.644). (CORRÊA, 2011, p. 19)

A Geografia, para Hartshorne, se preocupa em estudar os fenômenos organizados espacialmente, enquanto a História os estudaria a partir da dimensão temporal. O espaço é dado como um conceito abstrato relacionado aos fenômenos que se realizam no seu interior (CORRÊA, 2011).

Segundo Braga (2007, p. 68), Hartshorne apresenta três definições para o objeto da Geografia: “A Geografia tem por objetivo proporcionar a descrição e a interpretação, de maneira, ordenada e racional, do caráter variável da superfície da Terra”; “A Geografia é a disciplina que procura descrever e interpretar o caráter variável da terra, de lugar a lugar, como o mundo do homem” e a Geografia é o “estudo que busca proporcionar a descrição científica da terra como o mundo do homem”, e conclui ao dizer que o “autor não vê dicotomia entre os fatores humanos e fatores naturais, mas a primazia deve ser dada ao homem. [...] considera que a região (homogênea) fornece unidade para os estudos geográficos” (BRAGA, 2007, p. 68).

O espaço está presente em grande parte das análises elaboradas pela geografia e, por isso, sua definição se torna algo tão complexo. Diversos geógrafos se dedicaram a buscar uma definição não apenas da geografia em si, mas do que seria o objeto de estudo da geografia. Muitos deles encontraram o espaço em suas análises, mas com diferentes enfoques.

Pierre Monbeig, em sua obra “Novos Estudos de Geografia” (1957) nos diz que a geografia estuda “os fatos geográficos, sua localização e interação”. A realidade aparece dividida em “complexos geográficos” revelados pela observação da paisagem. Diferentemente de Vidal de La Blache, nessa concepção o estudo do espaço não se limita à sua descrição, mas busca a sua explicação sendo o ser humano o ponto inicial da análise. A técnica surge como um importante fator de análise, a organização do espaço como fruto do trabalho humano na produção da paisagem e o gênero de vida como um modo de pensar a Geografia (BRAGA, 2007).

Uma das concepções de geografia idealizada por Max Sorre a apresentava como a ciência da “descrição do ecúmeno”, ou seja, a descrição científica das paisagens e sua distribuição no globo terrestre. A geografia passa a ser considerada como a “ciência dos espaços terrestres”, dando ênfase aos estudos dos grupos humanos vivos, sua organização espacial, seus movimentos e suas técnicas – entendidas como “alto grau de desenvolvimento mental” –, levando em consideração suas relações com o meio – uma ecologia do homem, porém com enfoque espacial – e a formação dos gêneros de vida. O método utilizado também seria o da descrição da paisagem, porém incorporando a imaginação e a possibilidade de recorrer a outras ciências. O espaço, aqui, é visto como mera localização – através de mapas – e extensão. (BRAGA, 2007).

Já nos anos de 1950, o desenvolvimento da geografia teórico-quantitativa, pautada no positivismo lógico, imprimiu profundas mudanças na ciência geográfica. O espaço aparece pela primeira vez como conceito-chave, em detrimento aos conceitos de paisagem e território. Com o raciocínio hipotético dedutivo, acompanhado de modelos matemáticos, o

conceito de paisagem é deixado de lado, enquanto o de região é reduzido ao resultado de um processo de classificação de unidades espaciais segundo procedimentos de agrupamento e divisão lógica com base em técnicas estatísticas. Lugar e território não são conceitos significativos na geografia teórico-quantitativa. (CORRÊA, 2011, p. 20)

Assim, essa corrente da geografia procurava estabelecer uma diferenciação do espaço, onde o ponto de partida é a homogeneidade e o ponto de chegada, a diferenciação espacial, proporcionando uma descrição e uma interpretação da superfície da Terra, de lugar a lugar, mas voltando-se para a análise da ação do homem.

O espaço geográfico é dotado de características que necessitam de um olhar abrangente em sua análise, não cabendo mais à ciência geográfica apenas localizar pontos no espaço, mas sim, relacioná-los com as dinâmicas de formação socioespacial. É nesse sentido que a geografia crítica, na década de 1970, destaca o espaço geográfico como um dos seus conceitos-chave.

A geografia crítica pauta-se no materialismo histórico e na dialética, na busca por romper tanto com a geografia tradicional quanto com a geografia teórico-quantitativa. O espaço surge com uma interpretação no âmbito da teoria marxista.

Para Claval (2006), a vertente crítica radical desviou os caminhos trilhados pela geografia da década de 1960. O autor coloca que a geografia radical, na busca por formular uma teoria que fosse capaz de prever e explicar a evolução do mundo, encontrou obstáculos

em seus pressupostos metodológicos ao apostarem alto no desenvolvimento de um corpo teórico marxista. A justificativa para Claval leva em consideração que

A abordagem é tentadora: os comentadores de Marx souberam tirar da obra do mestre ideias simples e que parecem mostrar o essencial. Mas depressa surgem dificuldades. Na obra fundamental de Marx, *O Capital*, praticamente não há referência ao espaço. Como mostrou Henri Lefebvre (1972), uma boa parte da reflexão que Marx desenvolve entre o final da década de 40 e do século XIX e a publicação do primeiro tomo do *Capital* tem como objectivo fazer desaparecer as referências ao espaço como fator explicativo. Seria razão para desanimar? Não, respondem os marxistas convictos: existem pistas possíveis, a das relações entre o centro e a periferia, cedo explorada, por exemplo. Porém, parece, no fim dos anos 70, que isso não era satisfatório, pois conduziu à multiplicação de interpretações contraditórias. (2006, p. 124)

Claval explica que esses obstáculos metodológicos comprometeram os resultados previstos pela corrente radical crítica. Mas que, insistentemente, os geógrafos dessa vertente buscaram maneiras de que a teoria marxista pudesse explicar a presença do conceito de espaço. O autor nos diz que houve uma atualização da obra de Marx, *O Capital*, para que o espaço pudesse ser “encaixado” e diz

David Harvey sente o perigo e tenta actualizar *O Capital*, sublinhando a forma como o espaço intervém na evolução das sociedades em vias de modernização. Em *The Limits to Capital* (1982) permanece fiel à visão geral do processo de acumulação concebido por Marx. Contudo, o estatuto das leis fundamentais muda: trata-se de quadros tendenciais mas que não permitem compreender em detalhe as formas de desenvolvimento e a sua distribuição. No fim de cada episódio de acumulação, os equipamentos se tornam obsoletos. O impulso para a frente pode não fazer-se em sítios anteriores. Constituem-se então novas áreas industriais. Há de facto uma dimensão espacial no processo de desenvolvimento do capitalismo, mas a teoria central não a contém. (2006, p. 124)

Assim como Claval considera insuficiente a teoria marxista como base para a compreensão da categoria espaço dentro do pensamento geográfico, Milton Santos (2014) diz ser necessário ultrapassar essa interpretação simplista das forças produtivas e das relações de produção como enfoque, para dar ênfase ao estudo do espaço. E continua a análise ao questionar que o estudo do espaço que leve em consideração apenas a dialética das forças de produção e das relações de produção, não conduzirá a nenhuma clareza metodológica, já que as duas categorias podem ser confundidas nas condições históricas atuais.

Para Santos (2014) o espaço é formado por um conjunto indissociável de sistema de objetos e sistema de ações e devem ser considerados em conjunto, pois interagem, já que de um lado “os sistemas de objeto condicionam a forma como se dão as ações e, de outro lado, o sistema de ações leva à criação de objetos novos ou se realiza sobre objetos preexistentes. É

assim que o espaço encontra sua dinâmica e se transforma.” (SANTOS, 2014, p. 63). Nesse sentido, o autor apresenta um conceito de espaço que

permite a um só tempo, trabalhar o resultado dessa interação, como processo e como resultado, mas a partir de categorias suscetíveis de um tratamento analítico que, através de suas características próprias, dê conta da multiplicidade e da diversidade de situações e processos. (SANTOS, 2014, p. 64)

Os sistemas de objetos estão relacionados tanto às formas naturais – coisas – quanto às formas artificiais – objetos – ou seja, são todos os objetos que existem na superfície da Terra, “toda a herança da história natural e todo resultado da ação humana que se objetivou” (SANTOS, 2014, p. 72). Ao distinguir as coisas dos objetos, Santos (2014, p.65) coloca que “no princípio, tudo eram coisas, dádivas da natureza, quando utilizadas pelos homens a partir de um conjunto de intenções sociais, passam também a ser objetos. Assim a natureza se transforma em um verdadeiro sistema de objetos e não mais de coisas”.

Portanto, não é possível considerar apenas objetos criados pelo homem, é necessário também considerar como ele se aproveita da natureza – ou meio – para que possa sobreviver e se reproduzir socialmente, “os objetos são esse extenso, essa objetividade, isso que se cria fora do homem e se torna instrumento material de sua vida, em ambos os casos uma exterioridade.” (SANTOS, 2014, p. 72).

Não cabe ao geógrafo separar a geografia em partes para compreender um determinado aspecto geográfico. É preciso considerar o conjunto como um sistema, não como uma seleção ou como uma coleção

Os objetos que interessam à geografia não são apenas objetos móveis, mas também imóveis, tal como uma cidade, uma barragem, uma estrada de rodagem, um porto, uma floresta, uma plantação, um lago, uma montanha. Tudo isso são objetos geográficos. Esses objetos geográficos são do domínio tanto do que se chama a geografia física como do domínio do que se chama a geografia humana e através da história desses objetos, isto é, da forma como foram produzidos e mudam, essa geografia física e essa geografia humana se encontram. (SANTOS, 2014, p. 72)

O movimento da história nos mostra que a existência desses objetos estão carregados de significados e símbolos. Portanto, trata-se de reconhecer o valor social dos objetos, formulando, então, um sistema de conceitos que dê conta da interação entre o todo e as partes, ou seja, o espaço geográfico, que segundo Santos (2014), é um dado social “A significação geográfica e o valor geográfico dos objetos vem do papel que, pelo fato de estarem em contiguidade, formando uma extensão contínua, e sistematicamente interligados, eles desempenham no processo social.” (SANTOS, 2014, p. 77).

O sistema de ações – parte característica do espaço, portanto, não pode ser analisado individualmente – deriva da ação do homem, um processo dotado de propósito e intencionalidade na busca por um objetivo, finalidade. A ação é um processo dotado de propósito, em que se um agente muda alguma coisa, muda a si mesmo, ou seja, são dois movimentos concomitantes e presentes nas ideias de Marx e Engels colocados por Santos, pois, ao considerarem que “através do trabalho, o homem exerce ação sobre a natureza, isto é, sobre o meio, ele muda a si mesmo, sua natureza íntima, ao mesmo tempo em que modifica a natureza externa” (SANTOS, 2014, p. 78).

A ação, característica própria do homem, está subordinada a normas escritas ou não, formais ou informais, que confere ao objeto um sentido ou um fim. Está imbuída de objetivos, finalidades, necessidades: materiais, imateriais, econômicas, sociais e culturais, que levam o homem a agir e levam a funções que desembocam nos objetos realizados através das formas sociais, em que elas próprias conduzem à criação e ao uso dos objetos, das formas geográficas (SANTOS, 2014).

As ações se dão no espaço e não estão restritas aos homens, mas também incluem as empresas e as instituições, por meio dos indivíduos. Para a geografia, o tema central ‘objetos e ações’ não poderia ser analisado separadamente, mas, sim, tomados em conjunto. Santos (2014, p. 94) chama a atenção para o fato de que a ação é tanto mais eficaz quanto os objetos são mais adequados, ou seja, “à intencionalidade da ação se conjuga a intencionalidade dos objetos e ambas são, hoje, dependentes da respectiva carga de ciência e de técnica presente no território”.

Nesse sentido, Santos expõe ao longo de sua obra “A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção” a inseparabilidade dos sistemas de ações e dos sistemas de objetos, como uma necessidade de interpretação e conceituação de um espaço geográfico híbrido, uma relação de forma-conteúdo, em que a cada evento, a forma se recria, ou seja,

Sendo o espaço geográfico um conjunto indissociável de sistemas de objetos e sistemas de ações, sua definição varia com as épocas, isto é, com a natureza dos objetos e a natureza das ações presentes em cada momento histórico. Já a técnica é também social, pode-se lembrar que sistemas objetos e sistemas ações em conjunto constituem sistemas técnicos, cuja sucessão nos dá a história do espaço geográfico. (SANTOS, 2014, p. 332).

As concepções geográficas nunca deixam de passar por momentos de crise. Atualmente, a geografia, segundo Carlos (2015), é de crise, de profunda metamorfose, que culmina na necessidade de desvendamento do conteúdo e dessas transformações, em que as considera como produto da realização do capitalismo no plano mundial.

Para Carlos (2015), o impacto da industrialização sobre a sociedade, permitiu com o “desenvolvimento do mundo da mercadoria, a generalização do valor de troca, o desenvolvimento das comunicações, a expansão da informação, a redefinição das relações entre os lugares, bem como a divisão do trabalho no seio da sociedade” (CARLOS, 2015, p. 141) e, assim, a transformação da reprodução, que agora se realiza como urbana.

Significa dizer que o espaço passa a ser encarado como mercadoria, resultado da expansão do capitalismo no espaço, tornando-o pressuposto, condição e produto da reprodução social, gerando grandes modificações nas relações espaço-tempo da vida social, redefinindo e produzindo novas contradições (CARLOS, 2015).

Carlos nos apresenta um *novo modo de pensar a Geografia*, a partir das obras de Karl Marx e Henri Lefebvre, uma abordagem *marxista-lefebvriana*, numa orientação teórico-metodológica como possibilidade de construir uma análise da realidade a partir da

totalidade do processo da reprodução social como constituição de uma espacialidade específica que lhe dá conteúdo. Nessa perspectiva, a produção do espaço ganha um conteúdo social, constituindo-se historicamente. (CARLOS, 2015, p. 26)

Para tanto, é necessário considerar que o espaço é resultado do dinamismo das necessidades e dos desejos que marcam a reprodução da sociedade, ou seja, a realização da vida além das necessidades de sobrevivência. Carlos (2015, p. 37) tem como ponto de partida a ideia de que

a existência humana é espacial, e, portanto, nenhuma relação social realiza-se fora de um espaço real e concreto. O processo histórico revela um movimento da práxis social que vai da transformação da natureza primeira à produção do espaço e deste à sua reprodução.

Nesse sentido, podemos compreender que o espaço é produto de um processo histórico da civilização e o que ela criou. Portanto, a análise do espaço é realizada a partir de uma dupla determinação, pois se trata da localização das atividades, lócus da produção, mas também é expressão, conteúdo das relações sociais e produto social, já que nem o indivíduo, e nem o grupo, poderiam viver sem um espaço apropriado. Desse modo, o espaço é visto como produto social e histórico, ao mesmo tempo é também realidade imediata, passado e presente imbricados, e também é o “futuro que emerge como condição de vivência de conflitos” (CARLOS, 2015, p. 39).

Carlos (2015) caminha em sua análise a fim de nos mostrar o conteúdo social da espaço, que é a Geografia, no intuito de compreender as ações e seus sentidos no processo de produção do espaço. Parte-se da exigência da compreensão do ato de produção a partir da dialética espaço-sociedade, “como um termo se realizando no outro e através do outro, e

como esfera onde a prática socioespacial como base e sustentação da vida se superaria no ato de sua produção” (CARLOS, 2015, p. 39).

Nessa direção, Carlos trilha um caminho a fim de demonstrar a crise em que se encontra a ciência geográfica e busca propor um novo caminho teórico-metodológico de superação desse estado, a *metageografia*, uma orientação que busque

os fundamentos da Geografia enquanto ciência social, na qual se localizariam as bases de constituição do humano, num retorno à filosofia. O ponto de partida, já anunciado, é o entendimento da produção do espaço como momento da construção da humanidade do homem, revelando-se como espaço-tempo da atividade que produz o homem e o mundo – as condições subjetivas da existência humana tanto quanto a subjetividade contida na consciência que vem da e se encontra situada na prática. Uma prática que revela, dramaticamente, crises e cisões vividas. Essa concepção de espaço exige o deslocamento da análise do campo da epistemologia para aquele da práxis, ou seja, o campo das condições objetivas da existência do cidadão em direção à sua realização, superando cisões e alienações como conteúdos da produção alienada do espaço. (CARLOS, 2015, p. 147).

A metageografia, apresentada como *hipótese*, parte de uma atitude crítica e uma reflexão radical, baseada nas obras de Marx, a fim de desvendar a espacialidade da sociedade, envolvendo a possibilidade do pensamento utópico. Essa nova corrente – pois, a autora deixa claro que não é pretensão fundar outra Geografia, mas antes, propor esse novo caminho teórico-metodológico de superação do estado de crise – expõe o espaço como condição, meio e produto da reprodução da sociedade capitalista, que se estende à vida cotidiana a partir da “imposição de uma nova relação espaço-tempo, Estado/espaço, capital/espaço, revelando o controle político que mantém essa reprodução e criando conflitos que se realizam como luta pelo espaço.” (CARLOS, 2015, p. 148).

É, portanto, a partir da análise elaborada Carlos (2015) que apoiaremos nossa análise na busca por conhecer a produção e reprodução do espaço. Nesse sentido, buscamos compreender o espaço de circulação dentro da cidade de Boa Vista/RR com o intuito de detectar questões relativas ao direito à cidade em seu processo de formação socioespacial. No entanto, não é possível alcançar tal objetivo sem levar em consideração a categoria espaço, suas contradições e conflitos imbricados na sociedade capitalista. É essencial considerar o espaço como produto da sociedade, como um instrumento político e ideológico, apropriado e transformado por ela.

Dessa maneira, cabe ao geógrafo o papel fundamental de compreender as mudanças que ocorrem no espaço geográfico pensando-o, ao mesmo tempo, a partir da interpretação dos processos que compõem o desenvolvimento da sociedade capitalista e a produção do espaço.

A ciência geográfica se preocupa não apenas com o que está visível, mas busca a explicação para o que se faz presente.

2.2- A PRODUÇÃO DO ESPAÇO URBANO

A partir da ideia de espaço apresentada ao longo da sessão anterior, continuaremos a tratar do tema, porém, limitamo-nos ao espaço urbano, seus agentes de produção e reprodução e suas influências no direito à cidade.

Para tanto, é necessário esclarecer que o espaço urbano tem características próprias, que se baseiam principalmente nos diferentes usos do solo. Isso significa dizer que, há distinção entre espaço urbano e espaço rural do ponto de vista do uso do solo, bem como, das atividades que se realizam nesses dois espaços. Porém, convém ressaltar a existência de equipamentos urbanos mesmo em áreas rurais.

Para o senso comum, basta olhar a paisagem para reconhecer o que é rural e o que é urbano. Espaço rural é o lugar da fazenda, do gado e da agricultura; enquanto o espaço urbano é o lugar dos prédios, automóveis, lojas e indústrias. Mas, para o geógrafo, apenas a paisagem é suficiente para qualificar ou compreender a função que determinado espaço desempenha? Nesse sentido, o papel do pesquisador em geografia é aprofundar a análise e desviar o olhar daquilo que está posto.

Para Carlos (2015), é preciso questionar o que parece óbvio, ou seja, afastar as aparências e preconceitos da análise a ser feita, direcionando o pensamento para um ponto de vista determinado pela vida cotidiana do homem, unindo pensamento, ação, sentimentos e expectativas, o fundamento do mundo.

O que se percebe é a necessidade de uma análise mais profunda sobre o que é o espaço urbano e como podemos conceituá-lo. Partiremos, então, em busca de uma aproximação conceitual sobre o espaço urbano a partir da noção de *produção*, pois é ela quem revela questões importantes para nós, como os conteúdos do processo produtivo, os sujeitos produtores, os agentes da produção material do espaço, as finalidades que orientam essa produção por determinada sociedade, bem como as formas de apropriação (CARLOS, 2015).

Segundo Corrêa (1995), espaço urbano é o conjunto de usos da terra justapostos entre si, que definem esses espaços e suas funções, como: o centro da cidade, ou seja, local de concentração de atividades de serviço, gestão e comércio; áreas industriais e residenciais, bem distintas no que se refere à sua forma e ao seu conteúdo social; além de áreas de lazer e

espaços de reserva para uma futura expansão da cidade. Assim se dá a organização espacial da cidade ou, como o autor coloca, a fragmentação do espaço urbano, que permanece articulado como um reflexo e condicionante social, conjunto de símbolos e campo de lutas.

O espaço urbano está em constante movimento de produção e reprodução e, por isso, é compreendido como um espaço dinâmico, “consequência da ação de agentes sociais concretos, históricos, dotados de interesses, estratégias e práticas espaciais próprias, portadoras de contradições e geradores de conflitos entre eles mesmos e com outros segmentos da sociedade” (CORRÊA, 2016, p. 43).

Segundo Beaujeu-Garnier (1997, p. 11, grifos da autora), deve-se considerar que a cidade,

é ao mesmo tempo sujeito e objeto. Enquanto objeto, a cidade existe materialmente; atrai e acolhe habitantes aos quais fornece, através da sua produção própria, do seu comércio e dos seus diversos equipamentos, a maior parte de tudo o que eles necessitam; é o lugar onde os contactos de toda natureza são favorecidos e maximizados os resultados; [...] Mas o corolário desta *função objecto* é um verdadeiro papel de intervenção, de *função sujeito*. O quadro urbano, o ambiente urbano exercem influência nos seus habitantes; podem transformá-los pouco a pouco; pelas suas exigências (alimentação, matérias-primas, comércio), a cidade desempenha um papel importante nas atividades internas e periféricas; pelo seu próprio poder, favorece, difunde ou bloqueia diversos impulsos vindos do exterior. Se o homem utiliza e molda a cidade, a recíproca é igualmente verdadeira.

Nesse sentido, podemos inferir que a produção do espaço urbano tanto é moldado pelos movimentos de reprodução quanto pelas relações sociais estabelecidas. As cidades desenvolvem mais este duplo papel: lugar de consumo e consumo de lugar, integram-se de modo mais completo na troca e no valor de troca, mas continuam como valor de uso em razão dos espaços em que atividades específicas são oferecidas, tornam-se, então, centros de consumo (LEFEBVRE, 2001).

Já o urbano não necessariamente é sinônimo de cidade. Lefebvre (2008) remete a ideia de urbano como transcendente à noção de produção e de troca, de espaço dos mercados, mas ressalta que são relações, ao mesmo tempo, visíveis e invisíveis. Considera que a realidade urbana não está vinculada apenas ao consumo, ao setor terciário, às redes de distribuição, mas intervém na produção e nas relações de produção.

Ao longo de sua obra, *A revolução urbana*, Lefebvre (2008) debate quais seriam as dimensões possíveis para se compreender o fator urbano e aponta duas fases críticas através do tempo histórico: a primeira fase agrária, da vida rural e da produção agrícola, depois de muito tempo dominante, acaba subordinada a uma realidade urbana inicialmente impulsionada e logo devastada pelo comércio e pela indústria; na segunda fase a indústria dominante se torna subordinada à realidade urbana, o *habitar* se torna essencial.

Nesse sentido, o urbano pode ser compreendido como o espaço produzido, social e historicamente, por meio da ação humana, no caminho para a produção da vida. Nessa perspectiva, vale ressaltar a indissociabilidade de espaço e tempo por meio da ação humana, que se realiza enquanto modo de apropriação, como prática socioespacial no plano da vida cotidiana, e enquanto modos de apropriação, envolvendo espaço e tempo determinados, além da construção de uma história individual como história coletiva (CARLOS, 2015).

O processo de produção do espaço aponta a sociedade como sujeito dessa produção, que age e cria um mundo cheio de significados, construindo as condições necessárias à produção/reprodução da vida, e o faz produzindo a si mesmo, como sujeito ativo (CARLOS, 2015).

O espaço urbano é reflexo da própria sociedade, materializada nas formas espaciais, produzida e reproduzida por agentes diversos, apontados por Corrêa (1995), dentre eles merecem destaque:

- os **promotores imobiliários**: por meio de comercialização, incorporação e financiamento de habitações com valor de uso superior;

- o **Estado**: que atua também na organização espacial da cidade, por exemplo, através do direito de desapropriação e precedência na compra de terras, regulamentação do uso do solo, impostos fundiários e imobiliários, investimento em obras de infraestrutura, entre outros aspectos;

- os **grupos sociais excluídos**: os que não possuem renda para pagar aluguel de uma habitação ou para comprar um imóvel, fato que atrelado ao desemprego, doenças e subnutrição, principalmente, delineiam a situação social desses grupos. Geralmente moram em cortiços, autoconstruções, conjuntos habitacionais degradantes fornecidos pelo Estado e também em favelas.

Justamente nesse ponto da análise, em que a sociedade é sujeito ativo na produção do espaço, podemos entender que a cidade não se caracteriza por um contínuo urbano. Os espaços urbanos são estabelecidos, crescentemente, em descontinuidade, fruto do processo de centralização e fragmentação dos espaços da cidade. (SPÓSITO, 2016).

2.3-O ESPAÇO DA CIRCULAÇÃO E O DIREITO À CIDADE

A cidade se expande sob a égide capitalista e é o lugar privilegiado da ocorrência de uma série de processos sociais, dentre os quais se destacam principalmente a acumulação de capital e a reprodução social, pois são responsáveis por criar funções e formas espaciais, ou

seja, atividades e suas materializações, sendo a sua distribuição espacial a organização espacial urbana (CORRÊA, 1995).

O desenvolvimento da sociedade é dominado pelo processo de acumulação do capital, dentro da dinâmica da geração de lucros, do uso da força de trabalho. Nesse sentido, as relações socioespaciais são essenciais e, neste caso, a infraestrutura urbana é parte importante do processo de produção do espaço urbano.

Coloca-se em evidência o papel desempenhado pelo espaço de circulação intra-urbano, ou seja, a circulação de pessoas e produtos, como possibilidade de intermediar a relação das atividades desenvolvidas no espaço urbano e os atores nesse processo. Dentro do espaço urbano, o sistema de circulação é parte chave para compreender como as pessoas se movimentam e se apropriam do espaço, segundo as condições, interesses e escolhas que são individuais, mas também são determinados historicamente (SPÓSITO, 2016).

O transporte público torna-se uma questão tanto política quanto social. O investimento nesse setor deriva da complexidade das vias de acesso à cidade, influenciada pelo seu crescimento, ou seja, quanto maior a mancha urbana, maior deverá ser o investimento no setor.

Para Corrêa (1995) a atuação do Estado na organização espacial da cidade é complexa e varia tanto no tempo como no espaço, pois é reflexo da dinâmica da sociedade da qual é constituinte, já que é por meio de serviços públicos, como sistema de circulação, sistema viário, calçamento e outros serviços, que atendem tanto a empresas como a população.

De acordo com Silva (2011, p.8),

A circulação urbana é um fator vital pra a reprodução do espaço urbano, onde o ato de circular é feito através dos sistemas viários. O sistema de circulação intra-urbano viabiliza assim as relações entre as diversas localizações do espaço urbano. Tais relações otimizam a economia capitalista e a reprodução das relações sociais que a sustentam. O ato de circular deriva diretamente do fato de diferentes atividades ocorrerem em diferentes localidades, porém interligadas pela lógica do sistema capitalista.

A localização torna-se então condição fundamental para toda atividade social, seja ela técnica, econômica ou cultural.

Nesse sentido, a circulação é apresentada como componente importante no processo de reprodução social. A mobilidade da população é uma premissa básica do processo produtivo, pois viabiliza o acesso do capital à mão-de-obra, do comércio com o consumidor e entre o centro e a periferia, ou seja, é a possibilidade de realização do ser humano enquanto ser social que interage com o espaço, (re)produzindo-o (SILVA, 2011).

Portanto, privar a população da cidade de um sistema de transporte público eficiente e de qualidade é acentuar o processo de espoliação urbana, descrito por Kowarick (1985, p.34) como

a somatória de extorsões que se opera através da inexistência ou precariedade de serviços de consumo coletivos que se apresentam como socialmente necessários em relação aos níveis de subsistência das classes trabalhadoras e que agudizam ainda mais a dilapidação que se realiza no âmbito das relações de trabalho.

Para que o sistema de circulação da cidade possa funcionar efetivamente, é preciso uma nova ideia de cidade que priorize o acesso da classe trabalhadora aos diversos espaços da cidade. Para Lefebvre (2001), a classe operária é “sujeito” e “objeto” do processo de integração desses espaços, a fim de destruir a estratégia de segregação

Em si mesma reformista, a estratégia de renovação urbana se torna “necessariamente” revolucionária, não pela força das coisas mas contra as coisas estabelecidas. A estratégia urbana baseada na ciência da cidade tem necessidade de um suporte social de políticas para se tornar atuante. Ela não age por si mesma. Não pode deixar de se apoiar na presença e na ação da classe operária, a única capaz de pôr fim a uma segregação dirigida essencialmente contra ela. Apenas esta classe, enquanto classe, pode contribuir decisivamente para a reconstrução da centralidade destruída pela estratégia de segregação e reencontrada na forma ameaçadora dos “centros de decisão” (2001, p. 113, grifos do autor).

Diante do exposto, fica evidente que transporte público tem influência direta nas atividades humanas, ou seja, na produção do espaço urbano e na reprodução social. Para Beaujeu-Garnier (1997, p. 181)

em função dos transportes [...] podemos perceber a sua influência sobre a dimensão e o desenvolvimento urbano, na natureza e na localização das atividades, nas densidades da população, nos modos de vida urbanos, na estrutura urbana e na sua expansão espacial, nos preços do solo e na segregação dos habitantes, nas possibilidades de emprego.

O transporte público mostra-se, então, como algo além de uma simples política pública voltada para a união do capital à mão-de-obra, mas é um fator primordial para o processo de reprodução social, e que depende da infraestrutura física disponível. A estrutura da cidade é reflexo da organização da sociedade.

Para Beaujeu-Garnier (1997) as dificuldades de circulação é que ditam os sucessos do transporte público. Quando sem sucesso, a lógica do automóvel particular toma conta das vias de acesso à cidade, transformando a ordem das coisas, dá ao homem a liberdade de movimentos, diminui o estado de limitação das relações espaciais impostas pelas vias de circulação menos “privilegiada”, ou seja, via pedestre, ônibus e bicicletas.

Na mesma linha de pensamento se encontra Santos (2014) ao colocar o automóvel como parte integrante do sistema de objetos, de grande interesse à geografia, pois compõe a

vida cotidiana do ser humano, transformando-se em um dos mais importantes signos da era pós-moderna. Santos (2014) nos diz que as cidades não seriam o que são hoje se os automóveis não existissem, pois se tornaram indispensáveis na realidade vivida, já que “o automóvel fortalece no seu possuidor a ideia de liberdade do movimento, dando-lhe o sentimento de ganhar tempo [...] o homem se imagina mais plenamente realizado, assim respondendo às demandas de *status* e do narcisismo” (SANTOS, 2014, p.66).

Lefebvre (2001) considera que os problemas da sociedade não podem ser todos reduzidos a questões espaciais, tampouco a questões ligadas à uma lógica matemática ou relegados à um arquiteto, mas que passem pela preocupação da produção social do espaço da cidade, em que a própria sociedade participe efetivamente da vida urbana, que tenha direito à cidade. Esse direito não pode ser concebido como simples direito a visita ou retorno às cidades tradicionais, mas como um direito à vida urbana.

O direito à cidade é considerado como uma forma superior de direitos: “direito à liberdade, à individualização, ao habitat e ao habitar. O direito à obra (à atividade participante) e o direito à apropriação (bem distinto do direito à propriedade)” (LEFEBVRE, 2001, p. 134).

3. A LÓGICA DE APROPRIAÇÃO URBANA E A MOBILIDADE EM BOA VISTA

Esta parte tem por objetivo apresentar a localização da área de estudo e uma breve história sobre a ocupação do Território Federal de Roraima e suas implicações no processo de produção do espaço urbano de Boa Vista. As ações promovidas pelo governo federal e por políticos locais tiveram grande influência no traçado de suas ruas e avenidas, no processo de ocupação desde a formação do Território Federal até sua constituição como Estado de Roraima, permanecendo Boa Vista como capital política e econômica.

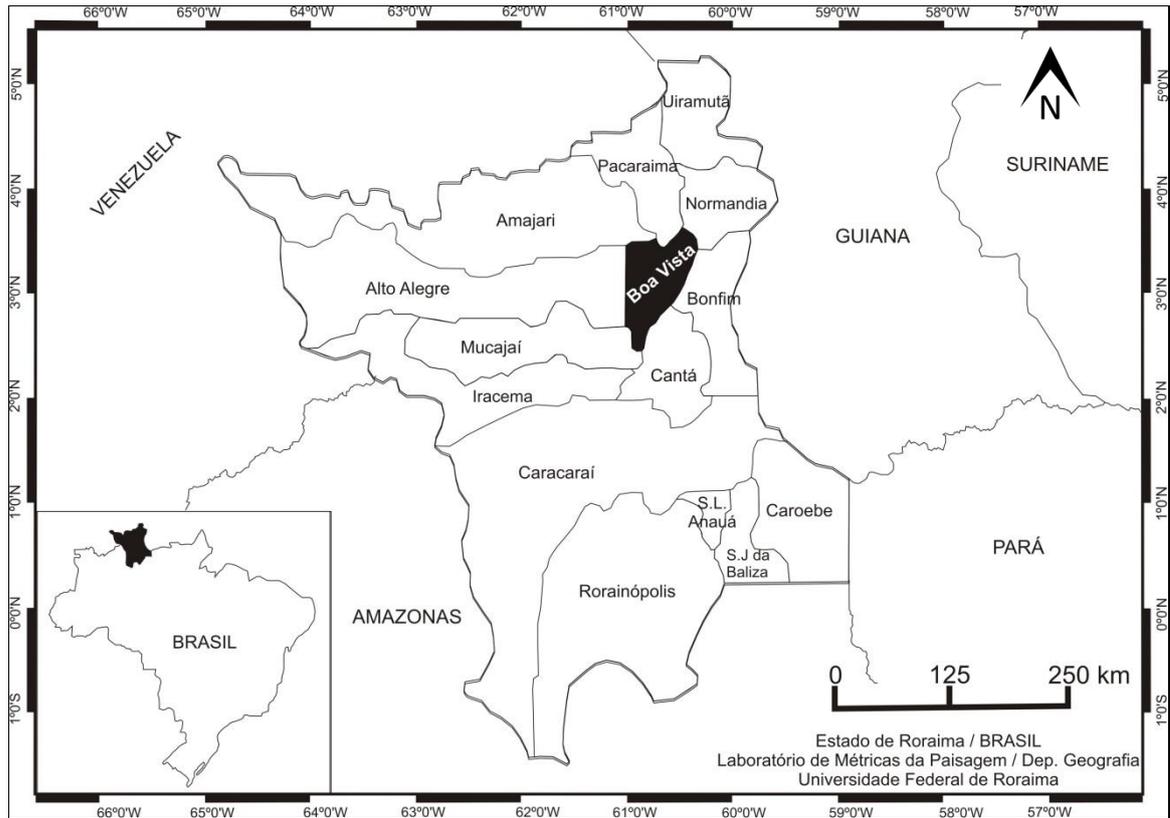
Em seguida, apresenta-se uma análise do Plano Diretor Municipal Estratégico e Participativo de Boa Vista e a questão de mobilidade urbana, com enfoque para o setor de transporte coletivo da cidade. Por fim, apresentamos a estrutura do sistema de transporte público e transporte alternativo privado em Boa Vista.

3.1. LOCALIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO

O município de Boa Vista é capital do estado de Roraima, sendo este o estado localizado no ponto mais setentrional do Brasil (figura 1). Ocupando uma área de 5.687 km², Boa Vista faz parte da mesorregião Norte de Roraima e microrregião de Boa Vista. O clima equatorial apresenta temperatura média de 27,4°C e duas estações bem definidas: chuvosa, período de inverno entre os meses de abril e setembro, e a estação seca, período de verão entre os meses de outubro e março. A vegetação é tipicamente de savana. Boa Vista se localiza na margem direita do rio Branco, dentro da bacia hidrográfica de mesmo nome (STAEVIE, 2011).

O estado de Roraima faz fronteira com a Venezuela e Guayana, ao norte. Em território nacional, faz fronteira com o estado do Amazonas, ao sul, e Pará, a sudoeste. Já a capital, Boa Vista, faz fronteira com os municípios de Bonfim e Normândia a oeste, Pacaraima e Amajari ao norte, Alto Alegre e Mucajaí a leste, e o município de Cantá ao sul.

Mapa 1 - Localização do município de Boa Vista-RR



Fonte: Adaptado do acervo eletrônico do Laboratório de Métricas da Paisagem - MEPA - /UFRR. 2017.

A população de Boa Vista no último Censo Demográfico, realizado pelo IBGE em 2010, registrou 284.313 habitantes, enquanto o estado de Roraima contava, no mesmo ano, com um total de 450.479 habitantes, ou seja, aproximadamente 65% da população do estado se concentravam na capital, Boa Vista, nesse período.

A área de estudo em questão refere-se à zona urbana de Boa Vista, composta por 56 bairros, onde circulam ônibus e táxi-lotação, modais que compõem o sistema de transporte coletivo. A zona urbana da cidade está dividida em 5 zonas, leste, oeste, norte, sul e centro, com é possível visualizar no mapa 2, a seguir.

3.2. BREVE HISTÓRICO SOBRE A OCUPAÇÃO DA CIDADE DE BOA VISTA/RR

A vila de Boa Vista do Rio Branco, que se estendia desde as cachoeiras do Bem-Querer até o limite com a Venezuela e Guyana, foi criada em 09 de julho de 1890, pelo então governador amazonense, Augusto Villeroy, a partir de terras desmembradas do município de Moura, pertencente à província de São José do Rio Negro, atual Amazonas. Somente em 1926 é que a vila de Boa Vista do Rio Branco é elevada à categoria de cidade (MUSSATO, 2011).

Em 1943, período em que ocorria a Segunda Guerra Mundial, Boa Vista do Rio Branco se torna a capital do recém-criado Território Federal do Rio Branco, no governo de Getúlio Vargas, com intuito de ocupar efetivamente a região mais setentrional do país. Em 1938 passa a se chamar simplesmente Boa Vista. Em 1962, o então Território passa a se chamar Território Federal de Roraima. Somente em 1988 o Território passou a se constituir como Estado da Federação (MUSSATO, 2011).

Considerado um ponto estratégico do território nacional, o governo federal passou a desenvolver projetos políticos de integração e proteção das fronteiras, com o intuito de manter o controle da região onde se localiza o atual estado de Roraima. Nesse processo, diversos fatores influenciaram na produção do espaço da cidade de Boa Vista que, como capital, tornara-se o centro econômico e político do Território em formação.

Nesse sentido, busca-se aqui apresentar um breve histórico sobre a ocupação da cidade de Boa Vista a fim de compreender o processo pelo qual se deu a sua organização espacial, desvendando quais fatores foram determinantes na construção das relações estabelecidas nesse espaço e em seu processo de ocupação ao longo da história.

De acordo com Spósito (2016), para compreender a cidade é necessário verificar sua dinâmica, sua história e sua geografia. É necessário observar a movimentação das pessoas nas ruas, as relações comerciais e a localização das indústrias, das moradias, etc, e, assim, compreender suas formas e suas contradições.

Para Carlos (2008) a cidade é *locus* da produção e da circulação, fruto de um processo econômico, político, ideológico e jurídico, que articulados resultam num modo de formação econômico e social, ou seja, constitui-se também como um modo de vida, um modo de consumir, pensar e sentir.

A estruturação da cidade reflete a organização social desigual de nossa sociedade a partir do reconhecimento de espaços segregados, fragmentados e segmentados, que vão

delineando a forma descontínua de sua expansão tanto social quanto espacialmente (MOREIRA JUNIOR, 2010).

Para Veras (2007), a formação socioespacial de Boa Vista está vinculada a três fatores: a) geopolíticos, pois, trata-se de uma área de fronteira com outros países, Venezuela e a Guayana; b) estratégicos, já que está situada próxima a eixos de escoamento da produção nacional e; c) políticas de desenvolvimento e povoamento da Amazônia setentrional.

Nesse sentido, destacam-se como mais importantes no processo de formação socioespacial de Boa Vista fatores geopolíticos e estratégicos, onde Veras (2007) destaca que os governos federal, estadual e municipal atuam e também atuaram como os principais agentes formadores desse espaço e tem papel importante em questões que envolvem conflitos étnico-culturais de interesses na exploração dos recursos naturais, na produção agropecuária, na ocupação, na proteção e no desenvolvimento da fronteira norte da Amazônia setentrional.

O governo federal é agente constante na história da Amazônia e também de Boa Vista. Já em 1920, Boa Vista era o único agrupamento denominado de “vila” junto à margem direita do rio Branco. Em 1944, a decisão política-administrativa do Estado-Novo em criar colônias agrícolas na Amazônia setentrional tinha por objetivo povoar áreas de fronteiras dos Territórios Federais, criados em 1943. Boa Vista, capital do Território Federal do Rio Branco, surge como centro polarizador e centralizador de ações políticas de ocupação e colonização dessa porção do território, abrigando as forças políticas representantes do governo e da prefeitura, além de fazendeiros, mão-de-obra qualificada, infraestrutura física, aparelhos públicos e privados (VERAS, 2007).

Diversos projetos de colonização foram colocados em prática pelos governos locais e federais. Na década de 1940, as colônias se tornaram ponto de destino para nordestinos, principalmente maranhenses, o que gerou um fluxo migratório especializado, ligando comunidades específicas entre Roraima e Maranhão (DINIZ & SANTOS, 2005). Pessoas vindas de outros pontos do Brasil também foram atraídas pelas políticas de colonização na região norte.

Para Diniz & Santos (2005), o isolamento da região só foi quebrado no final do século XIX e início do século XX, no auge do ciclo da borracha. Nesse período a economia e a população local se expandiram substantivamente, influenciando na organização espacial de Boa Vista. Com o declínio da atividade extrativista da borracha, algumas pessoas voltaram para o seu estado de origem.

A pecuária, outra atividade importante no período, era extensiva, o que demandava poucos trabalhadores. E assim, a mineração passou a ser a principal atividade econômica, com

a descoberta de minas de ouro e diamante no norte do Território Federal, atraindo garimpeiros para a região. Ao longo da década de 1930 outras minas de diamante foram sendo descobertas, dando novo fôlego para a economia local e atraindo ainda mais pessoas para a região (DINIZ & SANTOS, 2005).

Staevie (2011) considera que até 1980 a expansão urbana de Boa Vista foi direcionada pelo governo federal visando manter a segurança nacional e, assim, promovendo o crescimento populacional do Território a partir de políticas urbanas centradas na capital. Tal fato, fez com que todo o Território se tornasse dependente de Boa Vista.

Boa Vista tornou-se o centro administrativo do Território, local onde se encontrava todos os tipos de serviços – segurança, justiça, educação, saúde, entre outros – além do comércio. A dependência do rio Branco como meio de transporte, para Diniz & Santos (2005), comprometeu a ocupação e o desenvolvimento do Território, pois, trata-se de um rio que percorre terrenos acidentados, o que impede a navegação de barcos maiores nos períodos de seca, enfraquecendo a circulação.

A primeira ligação terrestre entre Boa Vista e Manaus, no estado do Amazonas, se deu com a construção da BR 174, em 1976. A obra só foi concluída em 1998, ligando Boa Vista também à Venezuela. Outra rodovia que teve papel fundamental no processo de ocupação do Território de Roraima foi a rodovia BR 210, conhecida também como Perimetral Norte, que corta o sul do estado de leste a oeste, e deu início a uma nova onda de ocupação (DINIZ & SANTOS, 2005).

Nesse sentido, para Diniz & Santos (2005) a ocupação do território em questão tinha por objetivo solucionar dois problemas crônicos: ocupar espaços vazios – uma medida de cunho geopolítico – e defender as fronteiras internacionais. Além disso, ajudaria a amenizar os problemas da região nordeste do Brasil, promovendo a transferência da população das regiões mais pobres que sofriam com as secas para regiões mais úmidas e, supostamente, agricultáveis, com a criação das colônias agrícolas.

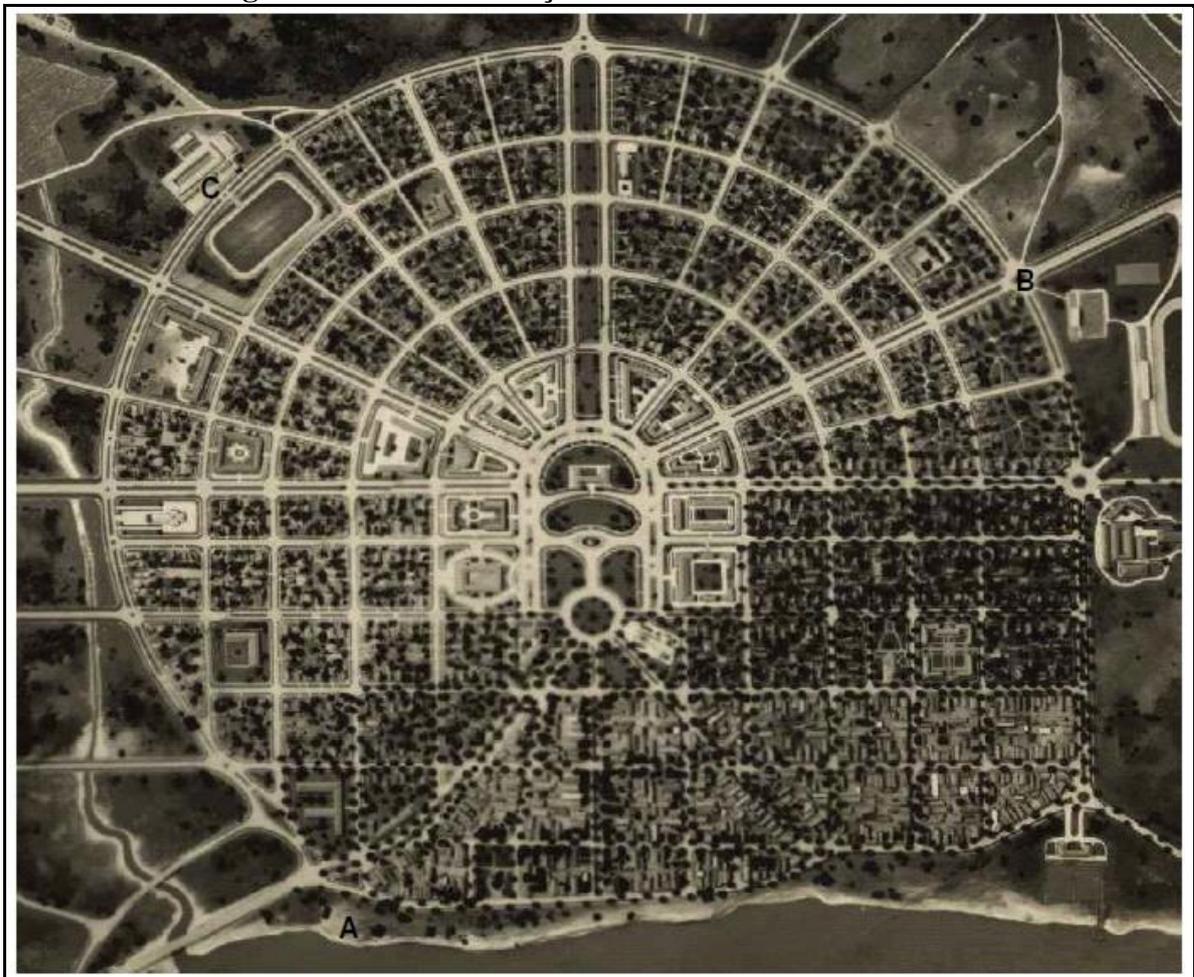
O espaço urbano de Boa Vista é fruto de diferentes ações governamentais de cunho geopolítico, principalmente, mas também econômico e estratégico. As sucessivas ações que visavam integrar a Amazônia ao resto do país proporcionaram um constante fluxo de migrantes para o território, que contribuíram para a diversidade cultural encontrada até hoje na cidade de Boa Vista.

Com um fluxo de pessoas cada vez maior nas colônias e vilas, a necessidade de organização do espaço é urgente. É implementado, então, o primeiro plano urbanístico, em 1946, pelo Governador do Território Federal de Roraima, Capitão Êne Garcez dos Reis. A

partir disso, é criada a primeira política de ordenamento territorial de Boa Vista, com o objetivo de suprir a cidade de equipamentos e serviços e promover uma organização espacial para evitar seu crescimento desordenado (VERAS, 2007).

O plano urbanístico de Boa Vista foi elaborado pela firma Riobras, do engenheiro civil Darcy Aleixo Derenusson, do Rio de Janeiro, e consistia em um modelo radial concêntrico. A praça principal, em formato circular, abrigaria os três poderes, Executivo, Legislativo e Judiciário, e a igreja, de onde daria início às ruas e avenidas extremamente largas que cortariam a cidade nos sentidos norte, oeste e sul, como é possível visualizar na figura 1, a seguir (VERAS, 2007).

Figura 1 - Limite do traçado urbano de Boa Vista - 1945



Legenda: **A:** Porto / **B:** Av. Major William / **C:** Av. Terêncio Lima

Fonte: Acervo de Darcy Romero Derenusson *apud* VERAS, Antonio T. de R. A produção do espaço urbano de Boa Vista – Roraima – Brasil. 2009. Tese de Doutorado. Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas, Depto de Geografia, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2009. 235 p.

Segundo Veras (2009), a localização e a proximidade são tornam fatores primordiais nesse tipo de modelo urbano, entretanto, impõe limites para o crescimento da cidade. O autor também salienta que esse tipo de traçado causa uma diferenciação do espaço urbano já na sua

concepção, criando um acesso à cidade seletivo e desigual, contemplando apenas seu núcleo embrionário e a área delimitada no projeto, mas não a cidade como um todo.

Para Staevie (2011), o espaço urbano é resultado das interações econômicas, políticas e culturais nos diferentes momentos de sua dinâmica produtiva. Portanto, a produção do espaço e a expansão urbana são resultados da necessidade da sociedade em atender suas demandas. Desse modo, o processo de produção é acompanhado permanentemente pela reorganização espacial, já que o espaço permite que os fatores de produção – trabalho, mercadorias e capital – passem a ter grande mobilidade.

Em Boa Vista o que se percebe é que a dinâmica populacional é intensa devido ao grande contingente de migrantes, o que influencia diretamente na dinâmica de (des)organização do espaço da cidade.

De acordo com Diniz & Santos (2005), entre as décadas de 1970 e 1980 a população do Território Federal de Roraima praticamente duplicou, com taxa anual de 6,8% de crescimento ao ano, com destaque para o total de população masculina, base da principal atividade econômica da época, o garimpo.

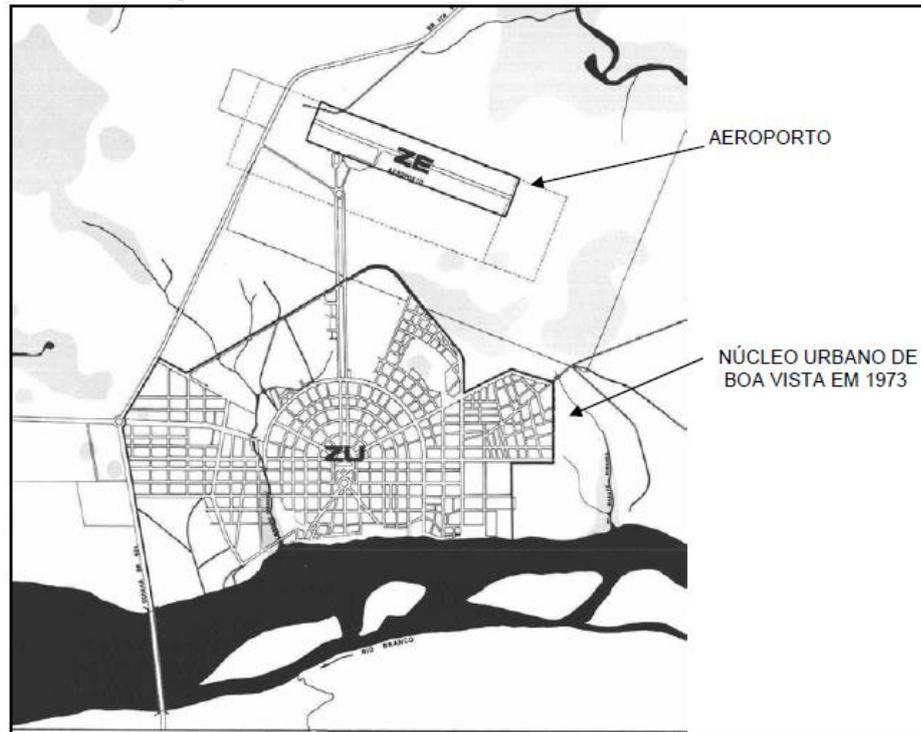
Os referidos autores estimam que 40.000 indivíduos estavam ligados diretamente ao garimpo na década de 1980, aumentando ainda mais a taxa de crescimento populacional do Território, média de 10,64% ao ano, na mesma década, com destino principalmente às áreas rurais. A população urbana cresce concomitantemente, mas em ritmo menor.

Já para Mancini (2009), a atividade garimpeira não contribuiu com lucros para o desenvolvimento econômico da região, mas favoreceu o aumento de bolsões de pobreza na capital, com implicações ambientais e sócio-culturais, principalmente para a população indígena, que foram acometidas por enfermidades ou que acabaram migrando para Boa Vista.

Na figura 2, a seguir, é possível visualizar a mancha urbana de Boa Vista em 1973, período em que o crescimento populacional começa a tomar impulso a partir dos programas de colonização agrícola, desenvolvidos pelo governo federal, e também em razão da “corrida do ouro”. Embora, as atividades garimpeiras se realizassem no interior do Território Federal, a maior parte da população se concentrou na capital, Boa Vista (STAEVIE, 2011).

Segundo Veras (2009) ainda que Boa Vista tenha sido o entreposto da atividade garimpeira entre as décadas de 1930 e 1960, e posteriormente entre 1980 e 1990, o crescimento socioespacial da cidade “havia uma ausência de políticas públicas que controlassem a dinâmica de crescimento desordenado da cidade e a carência de equipamento e serviços à população.” (VERAS, 2009, p. 54).

Figura 2 - Núcleo Urbano de Boa Vista em 1973



Fonte: Plano de Desenvolvimento Urbano de Boa Vista/RR – 1973. Desenho sem escala. In: MANCINI, Elvira L. A. R. Avaliação da política do Plano Municipal de Habitação em Boa Vista: habitação de interesse social / São Luiz, 2009.

A atividade garimpeira causou impactos significativos na agricultura e na pecuária em relação a força de trabalho e recursos no Território Federal, já que grande parte da renda da mineração era levada para fora do território (VERAS, 2009). Entre os anos de 1987 e 1990 a atividade garimpeira invade a terra indígena Yanomami, e se torna esperança de trabalho para a população, como explica Mussato (2011, p. 55)

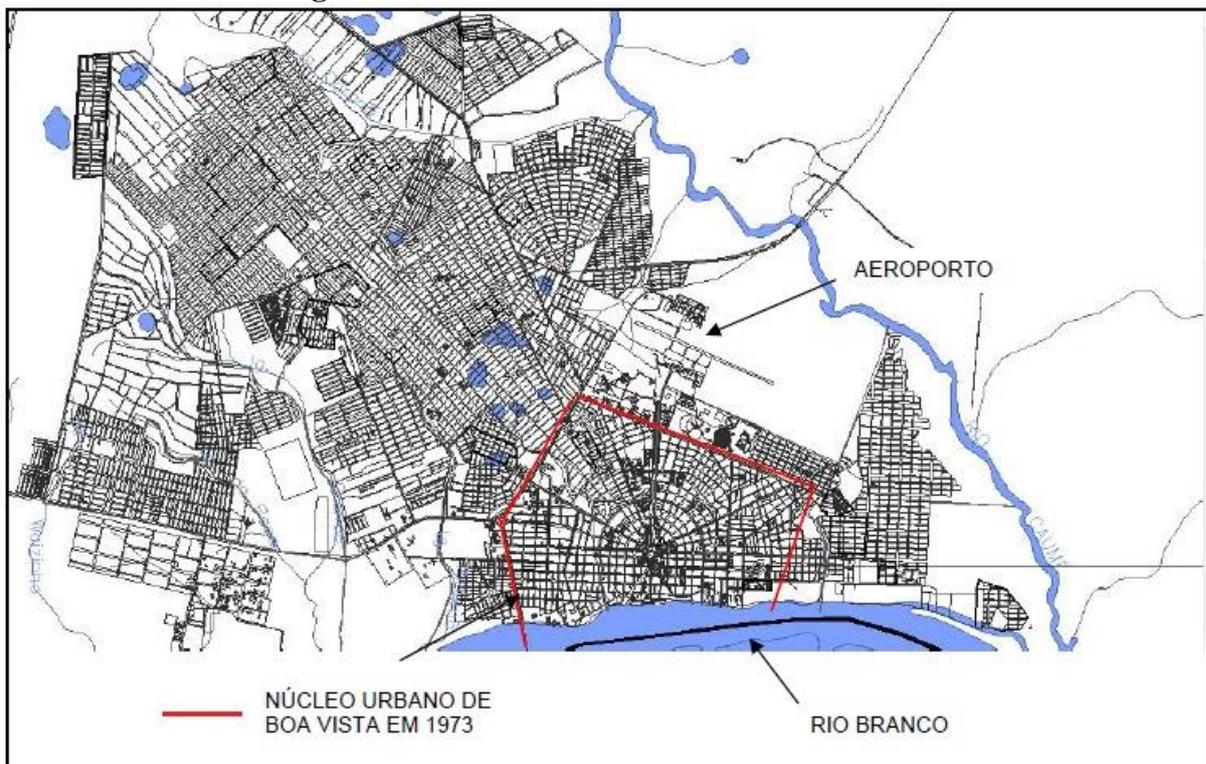
A esperança de enriquecimento fácil atraiu para a área Yanomami cerca de 25.000 garimpeiros, gerando uma demanda de gêneros dos mais diversos na cidade de Boa Vista. Essa demanda oportunizou a entrada de mão-de-obra externa para trabalhar no comércio, além daqueles que eram atraídos pela possibilidade de adquirir terras em Roraima, em função da expansão da fronteira agrícola.

O fim da atividade garimpeira, em 1990, quando a intervenção do Governo Federal fechou as áreas de garimpo em terras indígenas, proporcionou o incremento da dinâmica de migração intra-regional, concentrando-se em Boa Vista. Além do “fim” das atividades garimpeiras, o crescente êxodo rural também contribuiu para a ocupação das bordas da cidade. Como consequência, houve o aumento de demandas como alimentação e infraestrutura urbana, acentuando o desordenamento territorial da cidade, com avanços para Áreas de Preservação Permanente (APP's), comprometendo lagoas e igarapés (MUSSATO, 2011).

Em 1988, quando o Território Federal de Roraima passou se constituir como Estado da Federação, é que a prefeitura alcançou autonomia político-administrativa para elaborar projetos de desenvolvimento urbano sem interferência do governador. Em 1991, a Lei Municipal nº 244, com o objetivo de promover o desenvolvimento urbano, zoneamento, uso e ocupação do solo, sistema viário, parcelamento do solo. Foram estabelecidos, inicialmente, 30 bairros (VERAS, 2007).

Assim, o que se verifica é que a partir dos anos de 1980, novas áreas acabaram sendo incorporadas ao espaço urbano da cidade. Isso se dá em decorrência do fechamento dos garimpos e da falência dos projetos de assentamentos rurais no interior do estado. Como consequência, há o crescimento desordenado de loteamentos, também resultado de interesses políticos, que deram origem a novos bairros. Na figura 3, a seguir, é possível comparar o crescimento da mancha urbana de Boa Vista entre 1973 e 2005.

Figura 3 - Núcleo urbano de Boa Vista em 2005



Fonte: Plano de Desenvolvimento Urbano de Boa Vista/RR – 2005. Desenho sem escala. In: MANCINI, Elvira L. A. R. Avaliação da política do Plano Municipal de Habitação em Boa Vista: habitação de interesse social / São Luiz, 2009.

De acordo com a figura 3, o espraiamento se deu no sentido oeste da cidade, área onde se concentrou a maior parte da população boa-vistense, dado que se verifica até os dias atuais. Desse modo, pode-se compreender que o processo de ocupação da cidade de Boa Vista tem relação direta com as políticas de colonização e povoamento da Amazônia. A constante

chegada de migrantes para a cidade foi delineando sua configuração espacial a partir das relações que se estabeleceram, quer seja relações de interesse capitalista ou geopolítico.

Para Harvey (1980), a população tem papel fundamental na configuração do espaço urbano, pois, além de se apresentar como força de trabalho produtiva também é consumidora, demanda moradia, saneamento, transporte e demais elementos de infraestrutura básica.

A cidade é moldada pelo caminhar da história, que determina sua organização espacial por meio de sua formação econômico-social. Todavia, é a conjuntura política que comanda seus movimentos. Nesse contexto, Boa Vista foi afetada tanto pelos interesses políticos quanto por interesses capitalistas que influenciaram significativamente na conformação de seu espaço urbano (STAEVIE, 2011).

3.3 A EXPANSÃO URBANA DE BOA VISTA E SUAS CONSEQUÊNCIAS NA DINÂMICA SOCIOESPACIAL DA CIDADE

Roraima apresentou intenso crescimento populacional a partir de 1950, principalmente, contando com um contingente populacional de 17.247 habitantes nesse período. Até hoje, a dinâmica populacional do estado apresenta relativo crescimento populacional. Segundo dados recentes divulgados pelo IBGE, o estado de Roraima conta com população estimada de 522.636 habitantes. A densidade demográfica do estado é de 2,01 hab/km², sendo o estado menos populoso do Brasil.

O processo de urbanização do estado se concentrou na capital, Boa Vista. Desde a década de 1980, período de intenso crescimento demográfico da capital, até 2017, a população aumentou vertiginosamente, de 67.017 para 332.020 habitantes, segundo dados estimados da população levantados pelo IBGE.

A produção do espaço urbano de Boa Vista desde o início esteve ligado aos interesses políticos de ex-governadores, ex-prefeitos e grupos capitalistas dominantes. As políticas de desenvolvimento urbano sofreram influências diretas de agentes promotores desse espaço, como fazendeiros, religiosos e comerciantes influentes, que comandavam a dinâmica socioespacial da cidade (VERAS, 2009).

Os projetos e programas propostos pelo governo central não traçavam um união entre expansão urbana e ordenamento territorial urbano, o que resultou num crescimento desordenado. Os planos de urbanização eram constantemente alterados pelos governadores,

que permaneciam pouco tempo no cargo, ou seja, havia descontinuidade entre os projetos e o mesmo se via na prefeitura de Boa Vista. (VERAS, 2009).

O que se pretende dizer é que o espaço urbano da cidade é resultado de interações econômicas, políticas e culturais de produção do espaço e que resultam numa (re) organização espacial nos diversos momentos de sua dinâmica produtiva (STAEVIE, 2011).

A cidade de Boa Vista destaca-se como uma cidade em processo de expansão urbana, perceptível principalmente pelo aumento significativo de negócios do setor imobiliário e investimentos em infraestrutura urbana, distribuídos de maneira desigual e seletiva pelo espaço da cidade; é o reflexo da lógica de produção capitalista e como esta influencia no processo de formação socioespacial da cidade, estabelecendo-se de maneira desigual, priorizando áreas nobres, que recebem mais investimentos não apenas do setor privado, mas também do poder público, como iluminação, asfaltamento e rede de esgoto.

Nesse processo, o que se vê, por um lado, é uma cidade fragmentada, com espaços segregados e uma população carente de serviços públicos essenciais, como saúde, educação e transporte público. Como explica Milton Santos, é o “exílio na periferia”, ou seja, a população sai para trabalhar porque é uma necessidade de sobrevivência, mas são obrigados a permanecerem nos espaços da periferia fora do horário comercial, por falta de transporte.

Do outro lado, vê-se uma cidade elitizada e bem estruturada, com ruas largas e asfaltadas, iluminação pública, redes de água e esgoto e pontos de ônibus climatizados. Os investimentos públicos nessa área da cidade refletem o cuidado com a qualidade de vida dessa parcela da população, pois é notável a quantidade de praças, áreas de lazer e o cuidado que se tem em mantê-las.

Desde que Boa Vista ainda era capital do Território Federal do Rio Branco as autoridades se mostravam preocupadas em organizar seu crescimento. Planos urbanísticos foram elaborados visando o crescimento sustentável da cidade. Entretanto, no jogo político que envolveu projetos de segurança nacional e a colonização da região amazônica, o fator interesse político se sobressaiu às reais necessidades da cidade que estava se formando.

Como destacado anteriormente, o primeiro plano urbanístico de Boa Vista foi elaborado na administração do capitão Êne Garcez e foi desenvolvido por Darcy Aleixo Derenusson, da empresa carioca Riobras. O plano previa o crescimento da cidade a partir de seu primeiro traçado de ruas, às margens do rio Branco, limitando o crescimento da cidade até as Avenidas Major Willian e Terêncio Lima, atualmente na área central de Boa Vista.

O crescimento do espaço urbano da cidade de Boa Vista vai acontecendo mesmo sem obedecer ao plano urbanístico. Desde 1950, a cidade já demonstrava crescimento para o setor

oeste e noroeste a partir do centro (VERAS, 2009). Até hoje, essa é a área mais populosa da cidade, concentrando mais de 50% da população total do município, de acordo com dados do IBGE.

Foram os interesses políticos e dos agentes promotores da dinâmica espacial da cidade como, por exemplo, fazendeiros e comerciantes, que deram um norte para a expansão urbana e influenciaram definitivamente no seu processo de produção espacial. Alguns ex-governadores tiveram influência máxima nesse processo, como é o caso do Capitão Êne Garcez – com a implantação do primeiro plano urbanístico – e também do Brigadeiro Ottomar de Sousa Pinto – que promoveu o adensamento da população na porção oeste da cidade a partir da doação de lotes. Nesse processo, foi possível verificar espaços distintos criados a partir de interesses políticos que configuraram a dinâmica de produção da cidade.

A partir dessas observações, Veras (2009), apresenta três espaços urbanos distintos em Boa Vista, que se configuraram ao longo da história e nos ajudam a compreender a produção do espaço da cidade:

- Primeiro: trata-se do núcleo embrionário da cidade, às margens do rio Branco, em que o Estado atua como protagonista na organização espacial;

- Segundo: o espaço definido pelo Projeto Urbanístico radial concêntrico elaborado pelo engenheiro Darcy A. Derenusson, em 1944, sendo o Estado ainda protagonista na organização espacial;

- Terceiro: área de expansão urbana que ultrapassa os limites estabelecidos pelo Plano Urbanístico inicial, a partir dos anos de 1970, e se consolida nos anos de 1990. O capital e os habitantes se tornam protagonistas na organização espacial.

Até a década de 1980 a expansão urbana de Boa Vista era projetada pelo governo federal com o objetivo principal de manter a segurança nacional nas áreas de fronteira e promover o povoamento da região. Somente com a transição do Território Federal de Roraima para Estado da Federação, em 1988, é que a capital, Boa Vista, adquiriu autonomia para planejar seu desenvolvimento urbano.

Segundo Mussato (2011), até a década de 1960 o perímetro urbano de Boa Vista coincidia com a área central atual, mas seu crescimento na época se deu principalmente pela chegada de garimpeiros, que vinham em busca de diamantes na área da Serra do Tepequém e nos vales dos rios Maú, Cotingo e Suape, mas que permaneciam por algum tempo na capital ou traziam familiares que acabam permanecendo em Boa Vista. Além disso, a chegada de pessoas para compor o quadro de funcionários do setor administrativo também influenciou significativamente para o crescimento tanto demográfico quanto espacial da cidade. Os

bairros São Francisco, 31 de Março e Canarinho, próximos à zona central, apresentaram um grande crescimento demográfico no mesmo período.

Havia alguns entraves para conseguir promover o desenvolvimento e governar o território, entre eles a distância em relação aos centros administrativos, comerciais e políticos de maiores recursos, falta de mão-de-obra especializada, falta de indústrias que fornecessem materiais de construção, saúde e equipamentos de qualidade (VERAS, 2009).

Boa Vista crescia espacialmente e demograficamente, o comércio supria as necessidades básicas dos seus habitantes. As colônias agrícolas no interior do território, principalmente a colônia Bráz de Aguiar – atual cidade do Cantá – destinavam sua produção agrícola para prover a capital de gêneros alimentícios diversos.

Segundo Veras (2009), a circulação interna em Boa Vista era feita a pé ou em carros de aluguel. Nesse sentido, como uma solução para amenizar os problemas do território, o ex-governador Djacir Cavalcante Arruda considerava que o setor de transporte era o que necessitava de mais investimentos, pois, auxiliaria na solução dos demais problemas e, conseqüentemente, na dinâmica de produção do espaço urbano da cidade. A ideia era de que o desenvolvimento dos transportes resolveria o problema do isolamento do território em relação ao país, sendo essa uma das vias de crescimento e desenvolvimento do Território e da capital Boa Vista.

A abertura das rodovias também impulsionou a expansão urbana de Boa Vista, além de amenizar a dependência do rio Branco como meio de transporte. A inauguração da BR-174 em 1976 promoveu a primeira ligação terrestre entre Manaus/Amazonas e Boa Vista, seguindo mais tarde até a Venezuela, com a finalização das obras da rodovia em 1998. Outra importante rodovia é a Perimetral Norte (BR-210) que liga o sudoeste do estado de Roraima no sentido leste-oeste (DINIZ & SANTOS, 2005).

Durante a década de 1980, novos bairros são criados e a cidade se expande para além da Avenida Venezuela. Para Staevie (2011), a década de 1980 é marcada pelo “boom” demográfico de Boa Vista, tanto pela chegada de garimpeiros quanto de funcionários públicos para a área administrativa. Tal quadro teve extrema relevância no processo de produção do espaço urbano, resultando em novas demandas como rede de esgoto, água, serviços hospitalares, educacionais, comerciais, entre outros.

No mesmo período, diversos outros bairros foram sendo criados, ou seja, uma nova morfologia urbana se desenha com a expansão da cidade derivada do intenso crescimento demográfico. A incorporação de novas áreas se deu também pela proliferação desordenada de

loteamentos promovida por interesses políticos de assentamento de migrantes induzidos a se deslocarem para Boa Vista (STAEVIE, 2011).

Com a chegada constante de pessoas para Boa Vista, novas demandas vão surgindo e o governo federal intensifica sua política de promover a ocupação do território pautada na urbanização de Boa Vista. Conseqüentemente, a cidade concentrou todo o tipo de serviços essenciais e de comércio que, segundo Diniz & Santos (2005), resultou num fenômeno denominado de “macrocefalia urbana”, ou seja, um desequilíbrio hierárquico entre Boa Vista e as demais cidades do estado.

Segundo Diniz & Santos (2005), entre 1970 e 1980 a população de Roraima praticamente duplicou, com taxa de crescimento anual de 6,8% ao ano. A população masculina foi a que mais apresentou crescimento, devido à atividade econômica predominante à época. É no final desse período que ocorre a transição urbana no estado de Roraima, em que a população passa a ocupar predominantemente áreas urbanas, principalmente em Boa Vista.

Dados do IBGE mostram que em 1991 havia, em Roraima, 217.583 habitantes, sendo que desse total, 144.249 habitantes se concentravam na capital, Boa Vista, ou seja, 66,3% dos habitantes do estado de Roraima se encontravam na capital (Tabela 1).

Tabela 1 - População residente em Boa Vista e Roraima, por situação de domicílio – 1980 a 2010

Boa Vista										
	1970	%*	1980	%	1991	%	2000	%	2010	%
Urbana	16.868	96	43.854	90	120.157	85,3	197.098	79,5	277.799	80,3
Rural	19.596	84,1	23.162	76,2	24.092	31,4	3.470	4,5	6.514	6,2
Total	34.464	84,3	67.017	84,7	144.249	66,3	200.568	61,8	284.313	63,1

Roraima					
	1970	1980	1991	2000	2010
Urbana	17.582	48.738	140.818	247.810	345.892
Rural	23.303	30.383	76.765	76.587	104.587
Total	40.885	79.121	217.583	324.397	450.479

*Os campos em destaque referem-se a um comparativo percentual entre a população do município de Boa Vista e do estado de Roraima.

Fonte: IBGE, Censo Demográfico 1980, 1991, 2000 e 2010.

Organização da autora.

Para Veras (2009) esse cenário demonstra uma hiperconcentração populacional na capital, culminando numa nova configuração socioespacial, a partir da ocupação irregular de

áreas da periferia, terrenos esses localizados em áreas de risco, inundáveis e próximas a lagos e igarapés.

A tabela 1 não deixa dúvidas sobre o comportamento da população tanto em Boa Vista quanto no estado de Roraima. É possível observar que a população de Boa Vista apresentou crescimento vertiginoso entre 1970 e 1991, período dos projetos de colonização da Amazônia e de intensa atividade nos garimpos. Em 2010 a população de Boa Vista era cerca de oito vezes maior que em 1970.

Nesse período tanto a população urbana quanto a população rural aumentou; porém, entre 1991 e 2000, período de fechamento dos garimpos e intenso êxodo rural nas colônias agrícolas do interior do território, a população urbana cresceu em 76.941 pessoas, enquanto o espaço rural perdeu 20.622 pessoas. A tendência de crescimento da população urbana permanece até 2010. Já na área rural, percebeu-se um relativo crescimento no total da população entre 2000 e 2010.

No que se refere ao estado de Roraima, a população mostrou-se sempre em ritmo de crescimento. Ao observar a relação de crescimento entre a área rural e urbana, constata-se que entre 1980 e 1991 tanto a população rural quanto a população urbana apresentou crescimento significativo, com maior destaque para a população urbana. Entre 1991 e 2000, a população rural permaneceu relativamente estagnada, enquanto a população urbana aumentou significativamente¹.

Com o aumento da população urbana de Boa Vista e sem o devido planejamento para absorver essas pessoas, começam a surgir os bairros suburbanos onde os problemas sociais se acentuam, como as doenças e a violência. Essa falta de planejamento urbano criou espaços de segregação, ou seja, ambientes que as pessoas acabam ocupando e, que, geralmente são espaços precários e em péssimas condições de sobrevivência, afastadas dos centros e de difícil acesso (VERAS, 2009).

A ocupação das áreas periféricas da cidade foi incentivada pelo próprio governo que doava lotes gratuitamente para a população em locais sem condições de habitação, acentuando ainda mais a segregação e aumentando cada vez mais a demanda por serviços como educação, transporte, hospitais, entre outros (VERAS, 2009).

A questão da terra urbana esteve sempre nas pautas principais da sociedade. Segundo Maricato (2012, p. 4),

¹ Em 2017, de acordo com dados divulgados pelo IBGE, a população estimada no estado de Roraima era de 522.636 habitantes. A capital do estado, Boa Vista, apresenta no mesmo período, população estimada de 332.020 habitantes, representando 63,53% do total de habitantes do estado.

A terra urbana (assim como a terra rural) ocupa um lugar central nessa sociedade. O poder social, econômico e político sempre esteve associado à detenção de patrimônio seja sob a forma de escravos (até 1850) seja sob a forma de terras ou imóveis (de 1850 em diante). Essa marca – patrimonialismo - se refere também à privatização do aparelho de Estado tratado como coisa pessoal. O patrimonialismo está ligado à desigualdade social histórica, notável e persistente que marca cada poro da vida no Brasil.

O governador Ottomar de Souza Pinto foi o grande propulsor da ocupação da zona oeste da cidade. Seus mandatos se deram entre 1979 – 1983 e 1991 – 1995, e ficaram marcados pela incorporação de novas áreas da cidade que se deram pela proliferação “desordenada de loteamentos”, como resposta aos seus interesses políticos em assentar o fluxo de migrantes induzidos para Boa Vista. Os loteamentos, que na maioria tinham fins “eleitoreiros”, também aconteceram por meio de ocupações de terrenos vazios, muitos pertencentes à União. (DINIZ & SANTOS, 2005).

Segundo Veras (2009), o governo de Ottomar de Souza Pinto era centralizador e de interesses próprios, formando grandes currais eleitorais com a política de doação de lotes, a grande maioria em APP's, que deram origem a conjuntos habitacionais, em particular o Conjunto Pintolândia, seu maior reduto eleitoreiro.

A zona oeste da cidade foi a mais afetada com a chegada desse grande contingente populacional e caracteriza-se por ser a área ambientalmente mais frágil da cidade, pois abriga diversos igarapés e lagos (DINIZ & SANTOS, 2005). Essa região da cidade até hoje apresenta grande concentração populacional, comprovados pelos dados do Censo Demográfico de 2010, do IBGE, que indicam bairros como Pintolândia, Senador Hélio Campos, Caranã, Cambará e Buritis, respectivamente, como os mais populosos de Boa Vista.

Pode-se constatar que a zona oeste constitui-se como a maior zona urbana de Boa Vista, evidenciando a tendência de crescimento nesse sentido (consultar mapa 2, página 40). Nessa zona estão localizadas bairros populares e conjuntos habitacionais, centros comerciais, feiras, pequenas empresas e um grande setor de serviços. Portanto, trata-se de uma área extremamente dinâmica da cidade, tanto econômica quanto socialmente.

A tabela 2, a seguir, apresenta dados dos doze bairros mais populosos de Boa Vista de acordo com o Censo Demográfico de 2010, do IBGE. A população residente desses bairros representa 37,10% da população do município no ano de 2010. Vale ressaltar que Boa Vista, nesse mesmo ano, já contava com 54 bairros.

Tabela 2 - Bairros mais populosos de Boa Vista - 2010²

Bairro	População
Pintolândia	10.990
Senador Hélio Campos	10.010
Caranã	9.931
Cambará	9.488
Buritis	9.305
Dr. Silvio Leite	8.849
Santa Luzia	8.777
Santa Tereza	8.118
Alvorada	7.914
Cauamé	7.480
Caimbé	7.447
Dr. Sílvio Botelho	7.188
TOTAL	105.497

Fonte: IBGE, Censo Demográfico 2010. Organização: a autora.

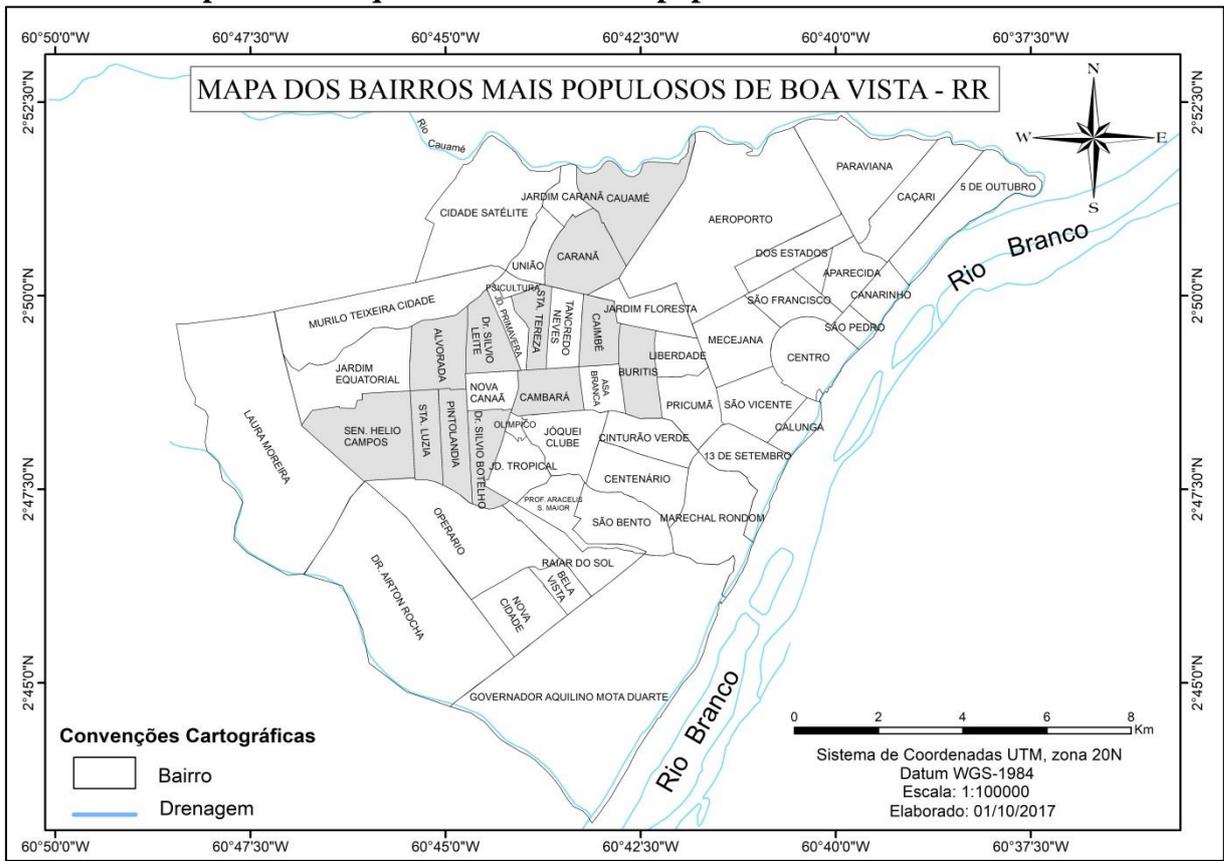
Os bairros da zona oeste apresentam os terrenos mais baratos e as condições de habitação estão entre as mais precárias, são as áreas que enfrentam os maiores problemas relacionados a sistemas de engenharia, ou seja, problemas de saneamento, abastecimento de água, mobilidade urbana, asfaltamento, iluminação e também problemas de segurança pública, com altos índices de violência. É a região da cidade onde o processo de segregação é mais acentuado.

O mapa 3, a seguir, auxilia a visualização das informações expressas na tabela 2, afim de espacializar os dados apresentados. Assim, é possível perceber a distribuição marcante dessa porção da população pela cidade.

Como citado anteriormente, Harvey (1980) ressalta que no processo de produção do espaço da cidade as relações de interesse capitalistas tornam-se condições necessárias para a sua autorreprodução, ou seja, a população tem papel fundamental na configuração do espaço urbano, pois traz demandas de moradia e infraestrutura básica, além de se configurar como força de trabalho produtiva e consumidora.

² Para melhor compreensão é importante destacar os bairros menos populosos de Boa Vista, de acordo com dados do Censo Demográfico do IBGE, no ano de 2010: Dr. Airton Rocha: 69 pessoas; Murilo Teixeira Cidade: 112 pessoas; Canarinho: 710 pessoas; Olímpico: 915 pessoas; São Pedro: 985 pessoas.

Mapa 3 - Destaque dos bairros mais populosos de Boa Vista - 2010



Fonte: Dados do IBGE, Censo Demográfico de 2010. Organização da autora

Veras (2012) considera que a dinâmica urbana de Boa Vista se dá a partir da área central, onde se concentravam equipamentos e serviços, irradiando-se para a “periferia”, tornando-se cada vez mais escasso conforme essa distância aumenta. Exemplo disso é o abastecimento de água para a zona oeste, que não atende a demanda satisfatoriamente, e também a mobilidade socioespacial, já que os meios de transporte não satisfazem a demanda local.

Portanto, o centro foi o agente indutor da dinâmica socioespacial da cidade. Os processos de uso e ocupação do solo urbano resultaram da ação da sociedade nas formas e objetos apresentados pelo espaço urbano, que acabaram mudando de função, significado e valor sistêmico por meio de seu uso, tornando-se, assim, um conjunto de mercadorias em que o valor individual é dado em função do valor que a sociedade atribui a cada pedaço da paisagem num dado momento; e então, o gestor passa a investir nessas áreas valorizadas pelos especuladores, que reflete espacialmente as desigualdades socioespaciais (VERAS, 2009).

Ainda de acordo com Veras (2009) entre 1943 e 1988, ou seja, período que compreende o Território Federal do Rio Branco até se tornar estado de Roraima, o conjunto de ações e instrumentos utilizados para estabelecer as condições materiais para o

desenvolvimento da produção, consumo e acumulação, bem como a reprodução das classes sociais no espaço urbano de Boa Vista, caracterizam-se por terem sido instrumentos de controle político e ideológico, forjados como serviços públicos.

Constatou-se, então, que as ações políticas dos ex-governadores interferiram diretamente na dinâmica da produção do espaço da cidade, com consequências diretas no processo de valorização e degradação de determinadas áreas da cidade.

O crescimento da população gerou impactos na qualidade dos serviços urbanos não apenas da capital Boa Vista, mas também do estado de Roraima. Como a urbanização no estado foi concentrada na capital, a rede urbana se desenvolveu de forma desigual, concentrando a maior parte da população na capital, além dos serviços básicos e de infraestrutura. Os demais centros urbanos do estado são marcados pela dependência em relação à Boa Vista (DINIZ & SANTOS, 2005).

Em 2017, segundo o IBGE, estima-se que a população do estado de Roraima seja de 552.636 habitantes, sendo que desse total, 332.020 pessoas estão concentradas em Boa Vista, o que representa 60,08% da população do estado. Mesmo que tenha diminuído o percentual da população na capital em relação ao estado, Boa Vista ainda é a cidade onde se concentra a maior parte da população roraimense, com números que crescem a cada ano.

3.4. A MOBILIDADE URBANA A PARTIR DO PLANO DIRETOR ESTRATÉGICO E PARTICIPATIVO DE MUNICÍPIO DE BOA VISTA

Em 03 de outubro de 1991, é promulgada a Lei nº 244 que regulamenta o que se considera como um primeiro Plano Diretor de Boa Vista, com o objetivo de promover o desenvolvimento urbano, organizar as áreas de zoneamento, regulamentar o uso e a ocupação do solo, além de promover a organização do sistema viário, do parcelamento do solo, entre outros aspectos da organização espacial do município.

A cidade passa a ser dividida em zonas, setores e são estabelecidos 30 bairros. No entanto, na elaboração desse primeiro documento, não houve nenhum estudo que levantasse pontos críticos na cidade, tampouco foram levantados os arranjos produtivos locais que favorecessem o desenvolvimento e crescimento ordenado do território (VERAS, 2007).

Em 10 de julho de 2001, a Lei Federal nº 10.257, referente aos artigos 182 e 183 da Constituição Federal, passou a regulamentar a política urbana nacional. É conhecida como

Estatuto da Cidade e estabelece uma nova forma de apropriação do espaço urbano, baseada na função social da propriedade.

Segundo Maricato (2017), o Estatuto da Cidade regulamenta a função social da propriedade e a função social da cidade, pois, estabelece normas de ordem pública e interesse social que regulam o uso da propriedade urbana em prol do bem coletivo, da segurança e do bem estar dos cidadãos, bem como o equilíbrio ambiental.

O artigo 2º do Estatuto da Cidade estabelece que a política urbana tenha como objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana. Segundo Guimarães (2012) o referido artigo coloca como diretriz a justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do processo de urbanização.

Maricato (2017) destaca que as cidades brasileiras estão entre as mais desiguais na América Latina, superando países como Argentina, Chile e Bolívia no ranking da desigualdade. A autora ainda alerta que a igualdade urbana não depende apenas da distribuição de renda, mas da distribuição de cidade, ligada diretamente às condições de mobilidade como uma possibilidade de viver a cidade.

Em 2006 a prefeitura de Boa Vista estabeleceu então seu primeiro Plano Diretor Estratégico e Participativo de Boa Vista (PDEPBV), em conformidade com a Lei Federal nº 10.257/01, determinando uma nova forma de apropriação do espaço urbano, a partir da ideia da função social da propriedade, como um meio de garantir o direito à cidade para todos. Nesse sentido, os planos diretores tornaram-se instrumentos políticos que visam combater a desigualdade no processo de produção do espaço urbano.

Os Planos Diretores Municipais são instrumentos essenciais para que essa possibilidade de viver cidade seja garantida a toda população, organizando e planejando sua expansão. Garantir a função social da propriedade é parte essencial para minimizar problemas sociais como pobreza, segregação e violência.

Nesse contexto, a cidade de Boa Vista também expressa um modo de vida, em que o processo de produção e reprodução é percebido pela forma de apropriação do espaço urbano produzido, como afirma Carlos (2008). Essa forma se reflete diretamente na organização espacial desenhada pela própria sociedade, como resultado há a acentuação de problemas sócioespaciais, como a segregação, ou seja, a cidade continua a se expandir, mas de forma descontínua tanto espacial quanto socialmente (MOREIRA JR, 2010).

É possível perceber que processo de crescimento da cidade de Boa Vista priorizou determinados serviços e áreas da cidade. Um dos aspectos mais “esquecidos” na organização espacial foi a questão do transporte público. Trata-se de um dos aspectos mais importantes e

primordiais no processo de produção da cidade, e quando não é estruturado de forma coerente com a realidade da cidade, acaba contribuindo significativamente para o aumento do processo de segregação socioespacial.

O sistema de circulação intra-urbano é componente essencial da dinâmica espacial da cidade, que tem grande impacto no cotidiano dos que a vivem, afetando seu direito à cidade. A cidade não pode ser vista apenas como fruto do processo econômico, pautado apenas na produção, distribuição e circulação de mercadorias, mas deve ser considerada, também, como um espaço de produção social, que, se reflete diretamente no modo de vida das pessoas.

O transporte público e os que necessitam dele como meio de deslocamento estão entre os que mais sofrem com o baixo investimento em planejamento e gestão (SOUZA, 2006). A mobilidade urbana é elemento crucial para que o direito à cidade seja garantido.

Destaca-se, então, a importância do transporte coletivo no espaço intra-urbano como um agente promotor da dinâmica de produção do espaço urbano. Além disso, auxilia para que a própria desigualdade social seja combatida.

O Plano Diretor Estratégico e Participativo do município de Boa Vista (PDEPBV) apresenta falhas e foi considerado ineficiente e incompleto de acordo com o documento intitulado “Diagnóstico do Plano Diretor de Boa Vista-RR”, divulgado em 2007, elaborado por meio do projeto Rede de Avaliação e Capacitação para a Implementação dos Planos Diretores Participativos da Secretaria Nacional de Programas Urbanos, do Ministério das Cidades.

Dentre as principais falhas destacadas pelo documento, estão: a política habitacional apresentada considerada insatisfatória, pois não leva em consideração o volume migratório e o intenso processo de urbanização; a crescente disputa pelo espaço urbano decorrente do aumento de demanda por habitação e terra urbanizada; o plano não apresenta estratégia econômica e socioterritorial para solucionar problemas graves no município como segregação socioespacial e elevados índices de pobreza; não esclarece quais os canais ou caminhos para efetivar a participação da sociedade civil e movimentos sociais na efetivação e fiscalização das práticas propostas.

Além disso, no que se refere ao transporte público, o PDEPBV estabelece na Seção III, artigo 43, a obrigatoriedade de elaboração de um Plano Municipal de Mobilidade e Transportes com o objetivo de estabelecer as bases para o sistema viário, de transportes, de mobilidade e a acessibilidade urbana, priorizando o pedestre e o transporte de caráter coletivo. Prevê ainda a busca pela melhoria da conectividade viária e novas tecnologias para a gestão do tráfego. Todas essas medidas estavam previstas para o ano de 2007.

A circulação urbana é fator primordial para a reprodução do espaço urbano e o ato de circular decorre do fato de diferentes atividades ocorrerem em diferentes pontos da cidade, mas interligados pelo sistema viário. Isso quer dizer que o sistema de circulação intra-urbano é que viabiliza essas relações, que otimizam a economia capitalista e a reprodução das relações sociais que a sustentam. Nesse sentido, a localização se torna condição fundamental para as atividades sociais, sejam elas de ordem econômica, técnica ou cultural (SILVA, 2011).

A infraestrutura urbana é parte importante do processo de produção do espaço urbano e a circulação intra-urbana ponto chave desse processo. O desenvolvimento da sociedade é denominado pelo processo de acumulação do capital, dentro da dinâmica de geração de lucros e do uso da força de trabalho.

Para Spósito (2016), o sistema de circulação é parte chave para entender como as pessoas se movimentam e como elas se apropriam do espaço, mediante condições, interesses e escolhas individuais, mas que também são historicamente determinados.

A maior parte da população de Boa Vista se concentra na Zona Oeste, justamente a região da cidade que mais carece de políticas públicas voltadas para a melhoria do sistema de circulação. Historicamente, essa concentração se deu forma espontânea e também como parte de um jogo de interesses políticos.

Nesse ponto da cidade também está concentrada uma parte importante do comércio, ao longo da Avenida General Ataíde Teive, Avenida Mario Homem de Mello e Avenida dos Bandeirantes. Trata-se, então, de uma parte da cidade que demonstra enorme dinamismo, permeado por relações sociais e econômicas, visíveis e invisíveis, ou seja, relações que transcendem o espaço dos mercados, mas um espaço produzido social e historicamente.

A subseção I, art. 44, destaca as diretrizes da mobilidade urbana e os primeiros itens estão relacionados aos pedestres. O documento prevê o aumento da superfície e a qualidade da rede viária dedicada aos pedestres, programa de ampliação das calçadas e aumento da acessibilidade a fim de garantir o acesso universal em todo o espaço público fisicamente possível.

Trata-se de um fator importante para a população de Boa Vista, pois, o estado de conservação das calçadas e passeios tanto na área central quanto nos bairros, obrigam, muitas vezes, que os pedestres caminhem pelas ruas, colocando-os em situação vulnerável e aumentando ainda mais o risco de acidentes, principalmente à noite.

Em seguida, estabelece ser necessário definir critérios de mobilidade e acessibilidade a serem cumpridos nas reformas urbanísticas da cidade que garantam a prioridade de movimentação universal, com destaque para bicicletas e transporte coletivo.

Nesse ponto, Boa Vista merece destaque para a implantação das ciclovias e das ciclofaixas. Ao longo dos últimos quatro anos, a prefeitura da cidade construiu cerca de 44 km de ciclovias e ciclofaixas, interligando bairros à área central (consultar no apêndice G o mapa da estrutura de ciclovias e ciclofaixas em Boa Vista até setembro de 2017).

Boa Vista é uma cidade com uma grande quantidade de pessoas que utilizam a bicicleta como principal meio de transporte. Ainda assim, o número de acidentes envolvendo ciclistas e automóveis é alarmante. Há a necessidade ainda de um plano de conscientização e educação para o trânsito para que os motoristas compreendam a necessidade de respeitar as ciclofaixas e as faixas de pedestres. O fato de a cidade apresentar um relevo relativamente plano contribui para o aumento no número de bicicletas como meio de transporte.

De acordo com dados disponíveis no Portal da Prefeitura de Boa Vista (2017), o transporte público atende em média de 30 a 40 mil passageiros por dia, distribuídas em 17 linhas. A maior demanda está centralizada na linha 112-Caçari-Equatorial, com média diária de 7 mil passageiros. A linha faz a ligação entre a zona oeste (Equatorial) e zona leste (Caçari), passando pelo Terminal Urbano José Campanha Wanderley, no centro da cidade. O trajeto realizado por essa linha é um dos mais extensos, com aproximadamente 49,72 km de percurso entre os dois pontos, tem disponível 11 ônibus durante os dias úteis, sendo esta a linha com maior número de veículos disponível. Ademais, é a linha que atende ao Roraima Garden Shopping, no bairro Caçari, o que contribui para que seja uma das linhas com maior registro de passageiros (consultar Mapa da linha 112, Apêndice A, p. 173).

A segunda linha com maior registro de passageiros é a linha 252-Bairro dos Estados-Senador Hélio Campos, que atende cerca de 6 mil passageiros por dia. A linha também faz a ligação entre a zona oeste (Senador Hélio Campos) e a zona leste (bairro dos Estados), passando pelo Terminal Urbano José Campanha Wanderley. Porém, o trajeto é um pouco menor e a distância percorrida é de 44,3 km. Conta com 8 ônibus para realização do trajeto em dias úteis, sendo este o segundo maior número de veículos disponível (consultar Mapa da linha 252, Apêndice C, p. 177).

Embora as duas linhas registrem o maior número de passageiros e maior número de ônibus disponível durante os dias úteis, é importante destacar que os problemas relativos à superlotação em horários de pico são constantes. Os problemas não se limitam apenas a quantidade de veículos por linha, mas também ao horário entre um ônibus e outro, assunto que trataremos mais adiante.

Segundo dados da EMHUR (2017), circulam pela cidade 70 ônibus nos dias úteis e aos finais de semana apenas 53 ônibus. Sendo assim, há uma média de 4,1 ônibus para cada

linha durante a semana. Aos finais de semana, algumas linhas deixam de circular e a população precisa caminhar distâncias maiores para conseguir ter acesso ao transporte coletivo.

A realidade do transporte público no espaço intra-urbano de Boa Vista não condiz com a necessidade da população. O número de ônibus tem se mostrado insuficiente para atender a demanda populacional, que a cada dia aumenta com a crescente onda migratória de estrangeiros para Roraima, que se instalam principalmente na capital. Esses estrangeiros³ são principalmente venezuelanos e haitianos, em busca de melhores condições de vida.

O art. 45 do PDEPBV destaca as ações voltadas propriamente para a mobilidade urbana e estabelece: a elaboração de projetos de geometria viária, sinalização horizontal, vertical e semafórica; elaboração de projetos que visem melhorar as condições de segurança dos pedestres, principalmente dos portadores de necessidades especiais; estacionamentos rotativos na zona central e demais pólos atrativos; e a criação de um banco de dados estruturados para subsidiar estudos sobre trânsito e transporte.

Para Maricato (2017), a mobilidade é, talvez, o maior problema urbanístico no Brasil atual. A autora considera que colocar o automóvel como matriz do sistema de circulação é uma tragédia, pois exige cada vez mais obras rodoviárias para amenizar problemas como o congestionamento. E conclui dizendo que obras como pontes, viadutos e túneis são prioridades porque são para a indústria, que necessita vender seus produtos.

Percebe-se que não há a preocupação de incluir o transporte coletivo como um aspecto da mobilidade urbana, o que configura um grave problema de planejamento de gestão da circulação intra-urbana. O setor de transporte coletivo nem ao menos é citado dentro do artigo que trata da mobilidade urbana.

A mobilidade da população é premissa básica do processo produtivo, não apenas como ligação entre mão-de-obra e capital, ou do comércio com o consumidor, do centro com a periferia, mas principalmente como a possibilidade de realização do ser humano enquanto ser social que interage como espaço, (re)produzindo-o (SILVA, 2011).

Nesse sentido, a população de Boa Vista que utiliza os serviços de transporte coletivo está limitada a se locomover apenas em horário comercial, quando a disponibilidade dos ônibus permite uma maior possibilidade de locomoção.

³ Nos últimos anos a vinda de migrantes para Roraima aumentou significativamente devido à crise política na Venezuela. Estima-se que 30 mil venezuelanos atravessaram a fronteira de Santa Elena de Uairén para Pacaraima. A maioria desses migrantes se instalou na capital, Boa Vista, agravando problemas relacionados à habitação, desemprego, educação e saúde. A mobilidade urbana na capital também sofreu impacto, com o aumento no número de bicicletas, motocicletas e pedestres.

Assim, o capital determina quais os meios de locomoção são prioridades nas cidades, não levando em consideração a camada mais pobre da população. O capital transforma a cidade em negócio, ou seja, para alguns a cidade é um meio de vida, um local de sobrevivência, enquanto para outros a cidade é o grande negócio (MARICATO, 2017).

A subseção II, a partir do art. 46 do PDEPBV, aborda a política de transporte para o município. Com relação ao transporte público, podemos destacar: a busca por um transporte coletivo integrado de qualidade e acessível à população; a manutenção das velocidades de deslocamento e melhoria da velocidade do transporte público.

Diferente do que ocorre normalmente nas grandes e médias cidades do país, Boa Vista não apresenta tendência para um crescimento vertical, mas uma tendência de horizontalização. Nesse sentido, a malha urbana tende a se expandir ainda mais e o transporte público precisa acompanhar esse crescimento, de modo que beneficie tanto a circulação pelas zonas centrais quanto pelas zonas periféricas.

O art. 47, último da Seção III, apresenta as ações da política de transportes. É composto por vinte e nove itens que versam sobre o transporte público, áreas de estacionamento, educação para o trânsito, ou seja, aspectos que visem a melhoria do sistema de circulação da cidade tanto para pedestres e ciclistas como para automóveis e ônibus.

Dentre os vinte nove itens, destacamos:

- I - ajustar periodicamente a rede de transporte público às novas necessidades de mobilidade dos cidadãos, por meio da ampliação do atendimento do sistema tronco-alimentador nas regiões de maior expansão urbana e, se oportuno, também com o aumento da frequência de determinadas linhas;
- II - aumentar a confiabilidade, a conectividade e a regularidade do serviço de transportes coletivos, mediante priorização da sua passagem em determinados cruzamentos;
- III - contemplar, nas reformas urbanísticas da cidade, a prioridade do transporte coletivo, a construção de calçadas com espaços adequados à passagem segura dos pedestres – inclusive os portadores de necessidades especiais – e a instalação de abrigos que protejam os usuários das intempéries nos pontos de parada;
- IV – exigir das concessionárias/permissionárias do serviço de transporte coletivo que coloquem em operação veículos de melhor acessibilidade universal em todas as linhas de ônibus;
- V - realizar estudos que visem a desonerar a tarifa de ônibus, bem como a renovação da frota;
- VI – incluir o táxi no planejamento da mobilidade, potencializando o seu uso, com a racionalização da frota e dos pontos e melhoria do nível de serviço de atendimento ao cliente, tendo em vista que este é um serviço complementar e não concorrente do ônibus;
- X – promover operações especiais de fiscalização do tráfego para impedir infrações que perturbem o funcionamento normal da circulação, tais como: filas duplas e estacionamento ou tráfego nas faixas preferenciais para ônibus, nos pontos de parada, nas ciclovias, nos passeios e em outras zonas de pedestres;
- XII - realizar regularmente campanhas de educação para o trânsito, de forma planejada e com embasamento pedagógico e aferição de resultados, dirigidas a todas as camadas da população e a todos os participantes do trânsito urbano;

- XIII - monitorar a divisão dos ciclos semaforicos nos principais eixos, no sentido de coordenar a movimentação dos pedestres e aumentar sua velocidade, para tornar os deslocamentos a pé mais confortáveis;
- XIV - inibir o estacionamento nas calçadas, estabelecendo, inclusive, programas de recuperação e qualificação das áreas de passeio que estão com uso indevido;
- XVI - favorecer uma oferta de estacionamento que considere a qualidade, a disponibilidade de transporte público, a proximidade dos pólos atrativos e o tempo real de permanência;
- XVII - promover oferta de estacionamento para motocicletas e bicicletas em áreas apropriadas e com o adequado dimensionamento;
- XVIII - estudar e regulamentar áreas para estacionamentos pagos (zonas azuis) para favorecer e facilitar o acesso às zonas comerciais e de serviços;
- XIX – articular com o Estado a implantação de programas de educação para o trânsito;
- XXI – instituir programa de informação em tempo real sobre tráfego e transporte público, devidamente divulgado nos veículos de comunicação, para orientar o usuário sobre o melhor modo de utilizar o sistema público de transporte e o trânsito do Município;
- XXII - criar um sistema de informação, simples e eficiente, à população sobre as obras, eventos e atividades nas ruas e seus efeitos na circulação, além de caminhos alternativos recomendados, com vista a facilitar o cumprimento do previsto no Código de Trânsito Brasileiro;
- XXV – criar sistema de acompanhamento estatístico do trânsito e dos transportes urbanos capaz de subsidiar o planejamento de ações preventivas e corretivas eficazes;
- XXVI – contemplar no Plano Anual de Trânsito e Mobilidade Urbana ações de educação, de engenharia de tráfego e de fiscalização;
- XXVII - garantir que as remodelações urbanísticas considerem os critérios básicos de melhoria da segurança viária, com medidas moderadoras de tráfego, o respeito a padrões técnicos adequados e priorização da sinalização e da informação;
- XXVIII – exigir apresentação de estudo técnico de impacto sobre o trânsito para o licenciamento de projetos de edificação que sejam pólos geradores de tráfego, em obediência ao Código de Trânsito Brasileiro.

Os objetivos e ações estratégicas apresentadas, se colocadas em prática teriam um efeito bastante positivo no sistema de circulação da cidade. Entretanto, nem todas foram efetivadas.

Como dito anteriormente, a cidade de Boa Vista apresenta uma tendência de crescimento urbano horizontal, diferente de grande parte das médias e grandes cidades brasileiras, e as medidas apresentadas devem levar em consideração essa característica, a fim de assegurar que todo o território municipal seja atendido pelo transporte público de maneira eficaz e com garantia de qualidade.

Os bairros, quanto mais afastados, maior se torna a necessidade da população em ter acesso a esse tipo de serviço. O crescimento horizontal da cidade é também resultado de um intenso processo de segregação socioespacial, onde as camadas mais pobres da população primeiro se instalam, ocupando áreas degradadas ou ambientalmente mais frágeis, como o caso de APP's, e só depois tem acesso à infraestrutura urbana, como arruamento, calçamento, asfalto, luz, rede de água e esgoto.

Para Maricato (2017), o processo de expulsão da população pobre para as periferias pode ser explicado pela lógica de mercado que impera nas cidades brasileiras. O preço da terra e o valor do imóvel muda conforme se faz investimento público e privado. E conclui dizendo que essas áreas tem sua ocupação ilegal permitida, pois, não interessam para o mercado imobiliário, levando a um mercado de loteamentos ilegais nessas áreas.

Um dos pontos críticos no sistema de transporte coletivo nas áreas periféricas de Boa Vista está relacionado à rota estabelecida pelos ônibus. Geralmente não circulam no interior dos bairros, mas nas bordas. O ônibus, que apenas margeia o bairro, obriga a população a caminhar até os pontos de parada. Soma-se a isso, o sol escaldante ao longo do dia, e a precária iluminação de ruas e avenidas à noite.

3.5. O SISTEMA DE TRANSPORTE COLETIVO EM BOA VISTA: ÔNIBUS E TÁXI-LOTAÇÃO

De acordo com o art. 30, inciso V, da Constituição Federal do Brasil, de 1988, compete aos municípios organizar e prestar, diretamente ou sob o regime de concessão ou permissão, serviços públicos de interesse local, incluindo o serviço de transporte público, destacado como de caráter essencial.

É comum nas cidades brasileiras que o transporte público seja oferecido por meio de concessões públicas mediadas e fiscalizadas pelas prefeituras e seus órgãos. Em Boa Vista, o transporte público é oferecido por meio de ônibus e táxi-lotação. A circulação pela cidade é garantida por meio por meios desses dois serviços.

O serviço de transporte público, ônibus, é realizado mediante concessão com prazo de duração de 10 anos, prorrogado por igual período. As empresas concessionárias são Viação Cidade de Boa Vista Ltda, com sede em Boa Vista, e a Cidade de Boa Vista Transporte Urbano Ltda, com sede em Belo Horizonte, Minas Gerais. Juntas atendem a 53 dos 56 bairros da cidade.

Em 1991, a prefeitura de Boa Vista criou o Conselho Municipal de Transportes Coletivos Urbanos de Boa Vista (CMTC), com a função de auxiliar o prefeito na política de aumento da tarifa. Primeiramente, o conselho era composto por cinco membros: dois representavam o prefeito municipal, um representando a Câmara Municipal, um representando o Sindicato dos Trabalhadores nas Empresas de Transporte Coletivos Urbanos (Sindaima) e um representando a empresa concessionária.

O CMTC era responsável por auxiliar ainda na organização do sistema de transporte coletivo por ônibus da cidade. Em 2010, a Lei nº 1.241, alterou o quadro de membros do CMTC, passando a ser presidido pelo Diretor Presidente da EMHUR e mais 12 membros, sendo seis representantes do Poder Público da Administração Municipal Direta e Indireta, três representantes do Poder Legislativo Municipal, um do Sindicato dos Trabalhadores nas Empresas de Transportes Coletivos Urbanos, um das empresas concessionárias e um representante do Sindicato e Organização das Cooperativas Brasileiras no Estado de Roraima – OCB.

A lei ainda determina que o CMTC passe a auxiliar na elaboração e planejamento de propostas de enfrentamento de problemas relativos aos transportes coletivos urbanos do município, denunciar aos órgãos competentes problemas que afetem o desenvolvimento do transporte coletivo municipal, elaborar e apoiar companhias no setor, firmar convênios e trocar informações com empresas do ramo em outros municípios brasileiros, além de criar e manter um serviço de coleta de informações e reclamações de usuários.

Até o ano de 2005 o transporte coletivo era operado por diversas empresas, em linhas convencionais e no sistema “expressinho”, micro-ônibus que realizavam trajetos mais rapidamente (figura 4). Entre as empresas atuantes na cidade estavam a União Cascavel (Atual Eucatur), Expresso Roraima Ltda, Viação Cidade de Boa Vista Ltda, entre outras.

Figura 4 - Modelos de ônibus em Boa Vista/RR



Legenda: **A:** Ônibus da empresa Expresso Roraima no Terminal Urbano José Campanha Wanderley; **B:** Micro-ônibus da empresa Viação Cidade de Boa Vista Ltda, que operava no modo “Expressinho”. Sem data. Fonte: www.onibusbrasil.com.br Acesso em: 28/09/2017.

O levantamento de dados referente à atuação dessas empresas se deu por conversas com moradores mais antigos da cidade, já que não há um órgão oficial que reúna dados e

informações sobre patrimônio histórico de Boa Vista, e pesquisa documental na hemeroteca disponível no Palácio da Cultura Nenê Macaggi, localizada na Praça do Centro Cívico.

As linhas de ônibus operavam-no sentido centro-bairro/bairro-centro, mas havia ainda linhas denominadas Interbairros (I e II), que interligavam diversos bairros. De acordo com reportagem do jornal Folha de Boa Vista, de 21 e 22 de maio de 2005, a frota de ônibus era composta por 28 micro-ônibus e 75 ônibus de grande porte, totalizando 103 veículos. As linhas com maior número de passageiros eram as que atendiam aos bairros Senador Hélio Campos, Silvio Botelho, Psicultura, Equatorial e Nova Cidade.

Nota-se que problemas relacionados à superlotação dos ônibus em linhas que atendiam bairros mais afastados do centro não é um caso recente, mas tem acompanhado a história do sistema de transporte público de Boa Vista há bastante tempo. Em 2005, havia mais ônibus e a população era consideravelmente menor – a população estimada pelo IBGE em Boa Vista, no mesmo ano, era de 242.179 habitantes – enquanto que sistema atual conta com apenas 79 ônibus para atender a população estimada em 332.020 habitantes em 2017, de acordo com dados do IBGE.

Ainda em 2005, o serviço de transporte público, ônibus, foi regulamentado por meio do Decreto Municipal nº 158/E de 08 de julho de 2005, em documento intitulado Regulamento de Transportes Coletivos no Município de Boa Vista. O decreto visava disciplinar o serviço de transporte coletivo de passageiros no município, estabelecendo direitos e deveres tanto de usuários como das empresas prestadoras de serviço, além de detalhar a função de órgão fiscalizador da EMHUR. O modelo adotado pela prefeitura, concessão de linhas a empresas privadas, é comum na maioria das cidades brasileiras. A preferência pelo sistema de concessão se dá pelo fato de promover a concorrência e, por isso, garantir a qualidade dos serviços prestados pelas empresas.

Entre 2005 e 2017, o que se percebe é que quanto mais a população da cidade aumenta, menor é a frota disponível para atender a demanda. Em 2005 havia 103 ônibus circulando pela cidade, muitos em situação precária e sem manutenção (FOLHA DE BOA VISTA, 21 e 22/05/2005). Em 2013 a frota de ônibus era de apenas 60 veículos para atender a 10 linhas. Em 2015, o total de ônibus disponível era de 75 veículos para atender a 17 linhas.

Percebe-se, então, que as medidas tomadas pelo poder público local como a regulamentação do serviço de transporte público coletivo não resultou em melhorias no sistema de transporte coletivo. Na realidade, diminuiu a quantidade relativa de veículos, já que o aumento do número de linhas é relativamente superior ao aumento da quantidade de

veículos. Em 2013, havia uma média de 6 veículos por linha, enquanto que em 2015, a média correspondia a 4,4 ônibus por linha.

Atualmente, o sistema de transporte público conta com 79 ônibus para atender as mesmas 17 linhas. Entretanto, segundo informações do EMHUR, apenas 71 circulam diariamente, o que equivale a 4,1 ônibus disponíveis por linha. Esses dados referem-se apenas aos dias úteis. A tarifa estipulada é de R\$ 3,60⁴.

Concomitante a atuação do transporte público, Boa Vista ainda conta com o serviço de transporte alternativo, o sistema de táxi-lotação. Segundo entrevistas com motoristas de táxi-lotação e com o presidente da CTL, os táxis-lotação começaram a atuar na cidade por volta de 1994. O serviço foi regularizado pela prefeitura municipal por meio do Decreto 102/E, em 27 de abril de 2005, que cria o Regulamento de Transporte Coletivo do Município de Boa Vista.

O táxi-lotação trata-se de veículo automotor destinado ao serviço de transporte público extraordinário, com capacidade máxima de quatro passageiros, excluído o condutor. Apresenta itinerários pré-determinados idênticos aos das linhas de ônibus. A tarifa do táxi-lotação é de R\$ 4,00.

Tanto ônibus quanto táxi-lotação são fiscalizados pela EMHUR. É também finalidade da EMHUR, o planejamento, coordenação, supervisão, permissão, administração e controle do Serviço de Transporte de Passageiros por táxi, além de dispor sobre execução, autorização, disciplina, supervisão e fiscalização, bem como a aplicação de penalidades aos que descumprem as normas regulamentares.

Atualmente são cadastrados 411 táxi-lotação, por meio de alvarás e concessões cedidas pela EMHUR, renovados anualmente. A permissão só é dada a motoristas profissionais autônomos, proprietários de veículos, devidamente registrados no Cadastro de Permissionário e no Cadastro Fiscal do Município de Boa Vista. De acordo com o Decreto 102E de 2005, art. 3º, inciso I, é imprescindível ao motorista o alvará de funcionamento. Há a permissão de registro de um motorista auxiliar para cada veículo.

De acordo com o decreto citado, é vedada a permissão a policiais militares, policiais civis, membros das Forças Armadas, funcionários públicos civis e empregados públicos de qualquer esfera de poder, além de motoristas que já auferem renda de outras atividades.

⁴ Em 30 de dezembro de 2017 a Prefeitura Municipal acatou a solicitação do Sindaima (Sindicato das Empresas de Transporte Coletivo de Boa Vista) e autorizou reajuste de tarifa de ônibus, de R\$ 3,10 para R\$ 3,60. A tarifa de táxi-lotação também sofreu reajuste, passando de R\$ 4,00 para R\$ 4,60. A Cooperativa de Táxi-lotação (CTL), em conjunto com motoristas e permissionários, decidiram congelar o valor da tarifa por mais um ano, recusando o aumento. A justificativa é que esse aumento irá prejudicar os usuários, que deixariam utilizar o táxi-lotação, e os próprios motoristas e permissionários, com a diminuição do número de passageiros.

Há que se ressaltar ainda a oferta de táxi convencional, que funciona sob o regime de aluguel sem itinerário pré-determinado. Mais recentemente o sistema de transporte particular por aplicativo chegou à cidade e causou desconforto tanto com taxistas convencionais quanto com motoristas de táxi-lotação. A reclamação de taxistas convencionais é em relação à tarifa cobrada pelo sistema de aplicativo, consideravelmente menor, e o não pagamento de tributos e taxas à prefeitura. Enquanto que motoristas de táxi-lotação relatam a diminuição do número de passageiros atendidos, já que não são autorizados a desviar da rota estabelecida pela EMHUR.

Com relação aos problemas relatados por usuários de táxi-lotação, o que mais se destaca é o fato de não chegarem aos bairros mais distantes e quando o fazem, cobram duas tarifas. Ainda que seja ilegal, é uma prática comum tanto do motorista quanto dos passageiros. O horário de funcionamento dos táxi-lotação durante a semana é das 6h as 20h e aos finais de semana das 8h as 14h.

Nesse contexto, percebe-se que tanto ônibus quanto táxi-lotação não executam o serviço de modo satisfatório. A diminuição de linhas e veículos aos finais de semana compromete a circulação de pessoas pela cidade, por não terem condições de arcar com os custos de um táxi convencional e até mesmo de taxas mais acessíveis.

Segundo Maricato (2017), esconder a desigualdade urbana causa impactos e a realidade é ignorada. O sacrifício para se deslocar para o local de trabalho não sensibiliza os administradores públicos e agentes promotores. A autora enfatiza em sua fala que o povo não “evapora” depois da jornada de trabalho, mas pela falta de transporte público eficiente se veem exilados na periferia.

As favelas e bairros periféricos acabam se tornando espaços segregados, ilegais e invisíveis. A localização na cidade tem um preço e só vive a cidade, quem tem condições de pagar por esse preço (MARICATO, 2017).

Para Damiani (2004) quanto mais a capacidade de circulação da cidade se expande, mais a especulação imobiliária vai se tornando uma espécie de delineador da organização urbana. O espaço passa a agregar valor que varia de acordo com a qualidade da infraestrutura e a localização geográfica.

A cidade de Boa Vista é reflexo também dessa lógica capitalista de organização espacial, já que o setor imobiliário tem se mostrado de grande potencial. Recentemente, grandes empreendimentos imobiliários vem sendo construídos pela cidade, além dos shoppings centers que valorizam pontos estratégicos da cidade – Pátio Roraima Shopping, na

zona oeste, e Garden Shopping, na zona leste – acompanhados de condomínios horizontais fechados, revelam um novo modo de vida para a população local.

A cidade passa a representar muito mais que um espaço de sobrevivência e reprodução social, mas adquire um aspecto comercial inerente ao processo de acumulação capitalista. Para Lefebvre (2001) os problemas da sociedade não podem ser todos reduzidos a questões espaciais, mas necessitam ser vistos como uma possibilidade de produção social do espaço da cidade, em que a própria sociedade tenha a possibilidade de participar efetivamente da vida urbana, ou seja, tenha seu direito à cidade como uma garantia de seu direito à vida urbana.

Nesse contexto, pode-se considerar que um sistema de circulação que garanta o direito à cidade perpassa por questões que superem a visão mercadológica do espaço da cidade. É a necessidade de que gestores municipais observem a urgência de garantir a todo cidadão a possibilidade de viver a cidade independente do ponto que esteja.

Em Boa Vista, o planejamento do sistema de transporte público não tem se mostrado eficiente e os investimentos públicos no setor estão muito abaixo do que realmente é necessário. A quantidade de veículos que atendem a população é a cada dia mais insuficiente, pois se trata de uma cidade com constante fluxo migratório que tem se intensificado com a chegada de migrantes venezuelanos.

O transporte público não pode ser pensado como uma medida a curto prazo, mas exige um planejamento específico para atender o crescimento do espaço urbano da cidade, como um reflexo da dinâmica da sociedade.

4. O DIREITO À CIDADE E OS PROBLEMAS DE CIRCULAÇÃO INTRA-URBANA EM BOA VISTA-RR

Esta parte da dissertação tem por objetivo apresentar ao leitor o conceito de direito à cidade em Henri Lefebvre, elemento importante na construção dessa dissertação. Em seguida, destaca o papel do transporte coletivo como agente promotor da dinâmica espacial no espaço urbano e sua importância na garantia do direito à cidade daqueles que mais sofrem com as contradições da urbanização orientada pela atuação do capital e dos agentes imobiliários, a classe trabalhadora.

Apresenta a Lei do Plano Nacional de Mobilidade Urbana – Lei nº 12.587/12 – como uma possibilidade de avanço em relação à universalização do acesso à cidade por priorizar o sistema de transporte coletivo, mas que em face da dificuldade de fiscalização em relação à atuação dos estados e prefeituras, há certa dificuldade para que esse direito seja plenamente exercido.

Por fim, apresenta-se a estrutura do transporte coletivo em Boa Vista/RR a partir da explanação das especificidades de cada um dos modais que compõem esse sistema de circulação, ônibus e táxi-lotação.

4.1. O DIREITO À CIDADE EM HENRI LEFEBVRE

O direito à cidade é hoje um dos temas mais discutidos entre pesquisadores e estudiosos de geografia urbana, urbanistas, sociólogos e áreas afins. Tornou-se uma discussão que transcende a academia e está presente em planejamentos urbanos e previsto em leis e decretos.

Entretanto, o direito à cidade não pode ser interpretado de maneira simplista, como um simples direito de estar na cidade, mas deve ser encarado como um conceito complexo, que discute e questiona o modelo de (re) produção do capital e a produção do espaço, que envolvem a produção do espaço urbano.

Ao longo da obra “O direito à cidade”, publicada originalmente em 1968, Henri Lefebvre aborda a constituição de uma nova sociedade, a sociedade urbana pela qual se realiza o direito à cidade. Com relação à cidade, esta é caracterizada por um conjunto de relações sociais no espaço que se desenvolvem no decorrer do tempo histórico. Trata-se de

uma obra que tem uma proposta de revolução tanto política quanto econômica, cultural e social.

O conceito de direito à cidade mostra-se como uma proposta de redefinição das formas, funções e estruturas da cidade, bem como o surgimento dessa uma nova sociedade, a sociedade urbana. A obra faz uma crítica contundente ao urbanismo e a maneira como projetam a cidade e o urbano, sem reflexão e voltadas para a valorização do espaço dentro do processo de acumulação capitalista.

O espaço torna-se o elemento principal na análise de Lefebvre⁵ sobre a cidade, revelando, pois, que a produção do espaço envolve tanto o cotidiano quanto o urbano⁶. Nesse sentido, o autor considera que o processo de acumulação capitalista na cidade se dá pelo processo de produção do espaço, do urbano e do cotidiano, compreendendo que o processo de produção do capital está incorporado ao processo de produção do espaço.

Harvey (2014), numa análise mais recente acerca do tema, considera que o capitalismo necessita da urbanização para absorver o excedente produzido e, desse modo, estabelece uma íntima ligação entre o desenvolvimento do capitalismo e a urbanização. Para o autor, o direito à cidade está ligado à reivindicação de um poder configurador sobre os processos de urbanização e também no modo como as cidades são produzidas.

Pode-se considerar, então, que tanto Harvey quanto Lefebvre compreendem que o processo de produção do espaço urbano está intimamente ligado ao processo de produção capitalista. A cidade planejada e organizada de acordo com os interesses do capital revela-se como um produto, que tem valor de uso (LEFEBVRE, 2001).

Nesse caminho, Lefebvre (2001) destaca que o planejamento do espaço pelo urbanismo se dá sob a égide do capitalismo, reduzindo a cidade a uma forma geométrica calcada em uma racionalidade técnica de orientação planificadora que se sobrepõe ao espaço da vivência, das relações sociais dos cidadãos-citadinos. Como consequência, os cidadãos desaparecem, já que vivem em espaços segregados.

⁵ O método da transdução, apresentada por Lefebvre, considera a construção de um objeto virtual aproximado a partir de dados experimentais, é a compreensão da realidade como real e virtual. Trata-se de uma relação indissociável, em que o virtual é compreendido como um projeto de transformação radical. É a elaboração e construção de um objeto teórico, um objeto *possível*, a partir de informações e problemáticas que incidem sobre essa realidade, ou seja, colocar o possível no lugar do real, buscando uma nova perspectiva sobre a produção do espaço da cidade. (LEFEBVRE, 2001, p. 109).

⁶ Ao estabelecer a distinção entre cidade e urbano, Lefebvre (2001, p. 54) explica que a *cidade* deve ser compreendida como uma “realidade presente, imediata, dado prático-sensível, arquitetônico”; e que “urbano” refere-se à “realidade social composta de relações a serem concebidas, construídas ou reconstruídas pelo pensamento”. E ressalta a necessidade de precaução ao utilizar tais conceitos, evitando separar ou até mesmo confundir o *urbano* e a *cidade*.

Harvey (2014) nos mostra a atualidade do pensamento de Lefebvre. Para o autor a expansão recente e radical do processo urbano que ocorreu no mundo, resultando numa urbanização global, implicou em transformações no estilo de vida, transformando a qualidade de vida em mercadoria para os que podem pagar por ela.

O autor ressalta que há uma tendência pós-moderna de estímulo aos nichos de mercado que atuam tanto nas escolhas de estilo de vida quanto nos hábitos de consumo e formas culturais, que envolve a experiência urbana contemporânea em uma ideia de liberdade de escolha no mercado.

A partir disso, novos estilos vida e de consumismo foram sendo instituídos e se tornaram aspectos fundamentais da economia política urbana atual (HARVEY, 2014). Os urbanistas que, em conformidade com a lógica capitalista de produção do espaço, e em acordo principalmente com agentes imobiliários, voltam-se para projetos com o intuito de vender esse novo estilo de vida.

Harvey (2014) também faz uma crítica aos urbanistas e ao movimento chamado “novo urbanismo” desenvolvido em áreas suburbanas em diferentes partes do planeta. Esse movimento se baseia na “venda de comunidades e o “estilo boutique” como modo de vida como produto criado pelos agentes imobiliários para satisfazer nossos desejos urbanos” (2014, p. 47).

Trata-se de um movimento calcado na ética neoliberal do intenso individualismo e seus impactos atuam diretamente no aumento do individualismo isolacionista, da ansiedade e de neuroses. Entretanto, as falhas percebidas por esse sistema estão cada vez mais evidentes e podem ser percebidas na organização espacial das cidades, cada vez mais divididas, fragmentadas e propensas a conflitos (HARVEY, 2014).

Desse modo, a cidade se transforma em mercadoria, passível de ser consumida. Há nessa visão, um paralelo com o que Lefebvre (2001) aponta como sendo um dos problemas que impedem a realização da vida urbana: a cidade como produto, como valor de uso.

Lefebvre (2001) não define o que é o direito à cidade, mas ao contrário, faz de suas ideias um instrumento para o debate acerca da produção do espaço e de uma sociedade urbana em constante movimento e, assim, traz à luz temas que são importantes no processo de (re) produção do espaço urbano.

Para o autor o direito à cidade deve integrar inteiramente a sociedade acentuando o aspecto social como uma possibilidade de apropriação da cidade pelo cidadão-cidadino. É o direito coletivo que se sobrepõe ao direito individual, prevalecendo a produção do espaço social como condição de realização da vida.

Do mesmo modo, Harvey (2014) compreende que o direito à cidade é muito mais que a liberdade individual de acesso aos recursos urbanos, mas trata-se do direito de mudarmos a nós mesmos mudando a cidade e para tanto é necessário que o exercício do poder seja coletivo a fim de remodelar os processos de urbanização.

Assim, o direito à cidade “equivale a reivindicar algum tipo de poder configurador sobre os processos de urbanização, sobre o modo como nossas cidades são feitas e refeitas, e pressupõe fazê-lo de maneira radical e fundamental” (HARVEY, 2014, p. 30).

Para Rodrigues (2013), analisar a cidade como um direito é atentar para a produção e reprodução do espaço, analisar ainda as características do mundo do trabalho e como essas relações se estabelecem ao longo do tempo. É perceber a flexibilidade das relações presentes no espaço e no tempo, refletidos na cidade, ou seja, atentar para a produção do espaço e direcioná-lo para um desenvolvimento social em detrimento de um crescimento orientado pela lógica capitalista, que destitui a cidade de seu caráter mais essencial, o espaço de realização da vida urbana.

O direito à cidade não pode ser encarado como um conceito estático, mas deve ser visto como dinâmico e até mesmo utópico. Relaciona-se com a ideia de apropriação da cidade, que Lefebvre (2001) enfatiza ser extremamente diferente do conceito de propriedade, afirmando que apropriar-se da cidade demanda a exigência de bens de consumo coletivo como uma visão radical da superação da propriedade privada.

A sociedade moderna é fruto da industrialização, mas a cidade é anterior a esse processo. As diferentes cidades (asiática, arcaica, medieval, capitalista e neocapitalista, apresentadas por Lefebvre), ou seja, os diferentes tipos urbanos promoveram e realizaram centralidades específicas. Cada modo de produção estabeleceu e resultou num determinado tipo de sociedade (LEFEBVRE, 2001).

As cidades acumularam riquezas, conhecimento, técnicas e obras, também se estabeleceram como centros da vida social e política. Segundo Lefebvre (2001, p. 14) “a prodigiosa expansão das trocas, da economia monetária, da produção mercantil, do “mundo da mercadoria” que vai resultar da industrialização, implica uma mudança radical”.

A indústria é um dos elementos principais que transformou a vida nas cidades. As concentrações urbanas acompanharam as concentrações de capitais e algumas cidades foram muito importantes para o crescimento das indústrias. Ainda que grandes aglomerados industriais tenham se implantado fora das cidades por circunstâncias diversas, como a proximidade de fontes de energia, meios de transporte, matérias-primas, entre outros, diversas

outras indústrias, de origem artesanal, permaneceram dentro desses limites (LEFEBVRE, 2001).

Nesse contexto, a cidade acompanhou essa mudança radical e se tornou, por fim, produto do processo de produção capitalista, intensificado pelo processo de urbanização. Obteve-se, então, um processo com dois aspectos inseparáveis: industrialização e urbanização, crescimento e desenvolvimento, produção econômica e vida social. A indústria produziu, além de empresas, diversos outros estabelecimentos como centros bancários e financeiros, técnicos e políticos (LEFEBVRE, 2001).

Uma nova dinâmica de (re) produção social se estabeleceu no processo de produção do espaço da cidade. A mudança enfatizada por Lefebvre (2001) é a passagem da produção à reprodução, do processo de produção da mercadoria sobre o espaço para o processo de produção do espaço.

As cidades da América do Sul, para Lefebvre (2001), vivenciaram uma urbanização sem ou com fraca industrialização, caracterizadas por antigas estruturas agrárias que se dissolveram. Camponeses sem posses se estabeleceram nas cidades em busca de trabalho e melhores condições de vida. Essas cidades, então, surgem já cercadas por favelas que contribuem para a rápida expansão dessa aglomeração, acentuando ainda mais a especulação de terrenos e imóveis.

Ao longo do processo de industrialização e urbanização, a cidade tornou-se uma força produtiva, o lugar predominante da acumulação de capital. E deixa de ser receptáculo passivo de produtos e produção e torna-se o *centro de decisão*, o local dos *meios de produção e dos dispositivos da exploração do trabalho social*, em nome dos que detêm a informação, a cultura e os poderes de decisão (LEFEBVRE, 2001).

Para Lefebvre (2001), então, promover o desenvolvimento da cidade a partir da distribuição de renda, do aumento de salários ou outras “melhorias” que envolvam técnicos do planejamento, no que diz respeito ao futuro da sociedade urbana, deve ser questionado quanto à sua finalidade, já que a produção do espaço tornou-se um momento necessário à reprodução do capital.

Do mesmo modo considera Harvey (2014) ao apontar que os resultados da má distribuição de riqueza e poder estão inevitavelmente inscritos nas formas espaciais das cidades, cada vez mais fragmentadas, com comunidades muradas e espaços públicos constantemente vigiados. E acrescenta que a proteção neoliberal aos direitos de propriedade privada e seus valores tem se tornado uma forma hegemônica de política, mesmo para a classe

média baixa, dificultando o aprofundamento dos ideais de identidade urbana, cidadania e pertença.

Outro ponto importante dessa discussão, abordado tanto por Lefebvre (2001) quanto por Harvey (2014), é o planejamento proposto por urbanistas e técnicos. São esses planejamentos que tem pensado o espaço como o *locus* do processo de valorização do capital, acentuando a fragmentação dos espaços e transformando-os em mercadorias que passam a ser vendidas e compradas, principalmente, no setor imobiliário. Trata-se, então, da afirmação da propriedade privada ancorada no processo de produção do capital que tem negado a possibilidade de realização da vida na cidade (LEFEBVRE, 2001).

Percebe-se que a discussão sobre a produção do espaço e sua apropriação privada não é algo recente. As formas de atuação da lógica capitalista na produção do espaço urbano estão presentes nas formas de planejamento da cidade, alterando sua forma e conteúdo, transformando-a em mercadoria de elevado preço. Uma cidade essencialmente desigual e segregada socioespacialmente.

Os limites e fronteiras impostos na cidade, criadas por quem detém a propriedade, a riqueza e o poder derivam do processo de negação do outro mediante a separação pela fragmentação dos espaços, que foram transformados em mercadoria. Nessa relação, percebe-se que há um aprofundamento das contradições características da valorização do espaço como valor de troca, o que dificulta ainda mais o acesso à cidade pelos trabalhadores.

Esses conflitos e contradições manifestam-se, por exemplo, com a apropriação e a dominação de espaços públicos e privados, com a impossibilidade de comunicação entre espaços e pessoas, com a imobilidade dos cidadãos e a precarização da habitação. É o processo de produção da cidade que, dentro da esfera do planejamento e suas técnicas, está ancorado em seu processo de valorização como mercadoria (LEFEBVRE, 2001).

Segundo Harvey (2014, p. 156) a urbanização “nada mais é do que a incessante produção de um comum urbano (ou a sua forma espectral de espaços e bens públicos) e sua eterna apropriação e destruição por interesses privados.” É a negação da função social da cidade, no seu mais profundo sentido, tornando-a atraente para novos investimentos.

Lefebvre (2001) tece duras críticas ao planejamento urbano colocando em xeque a lógica que permeia as ações dos urbanistas, em que a racionalidade técnica se sobrepõe a sociedade resultando na redução da prática social, ou seja, o domínio do espaço pela lógica capitalista.

Ainda sobre o urbanismo, o autor (2001, p. 31-33) define três tipos:

a) **urbanismo dos arquitetos e escritores:** suas reflexões e projetos implicam certa filosofia e estão ligados a um humanismo clássico e liberal. Apresentam-se como médicos da sociedade e criadores de novas relações sociais. Querem construir imóveis e cidades “em escala mundial”, “na sua medida”. Seus projetos resultam em um *formalismo*, com modelos sem conteúdo e sem sentido, ou então, em um *estetismo*, dotados de beleza como fator de atração para consumidores;

b) **urbanismo dos administradores ligados ao setor público:** pretende-se científico. Acompanha as formas do racionalismo operatório, que tende a negligenciar o “fator humano”. Divide-se em tendências. Trata-se de um urbanismo tecnocrático e sistematizado, podendo arrasar o que resta da Cidade para dar lugar aos carros, às comunicações, destruindo a existência social da Cidade;

c) **urbanismo dos promotores de venda:** concebem e realizam para o mercado, visando o lucro. Vendem um *urbanismo* transformado em valor de troca. Trata-se da ideologia da felicidade através do consumo, a partir de uma sociedade de consumo dirigida, em busca da felicidade. Este urbanismo renovado fornece uma cotidianidade geradora de satisfações a partir da cidade renovada, com a construção de centros de consumo privilegiados. Edificação de *centros decisoriais* que concentrem os meios de poder – informação, formação, organização, operação – ou ainda repressão e persuasão. Em redor desses centros estarão as periferias, como descreve Lefebvre, a urbanização desurbanizada.

Os três tipos apresentados agem em desfavor do cidadão e em favor do domínio do espaço pela constante valorização do capital. O espaço se torna o lugar das funções e a realização da vida humana deixa de ser prioridade. Assim, o ato de morar também se torna apenas uma função e a habitação é reduzida ao sentido de mercadoria.

Quando essa lógica orienta a produção do espaço urbano, vê-se a “escolha” pelo crescimento em detrimento ao desenvolvimento social, acentuando ainda mais a precarização da habitação e da instalação de equipamentos de infraestrutura em locais que mais necessitam desses investimentos.

Harvey (2014) considera que as qualidades humanas da cidade emergem de nossas práticas nos diversos espaços da cidade. É nesse ponto que o trabalhador se torna primordial. Quem constrói a cidade com seu trabalho, dia após dia, não recebe os benefícios desse trabalho.

Lefebvre (2001) e Harvey (2014) deixam claro o quanto detentores de capital, que usam dessa massa de trabalhadores para suas grandiosas obras, transformam esses

trabalhadores em seres invisíveis e indesejados tão logo terminem suas funções. Assim, os autores acreditam que o direito à cidade diz respeito a um direito coletivo.

Rodrigues (2013) também baseia suas discussões nesse mesmo viés. A autora enfatiza que compreender a cidade como direito requer uma análise sobre a produção e a reprodução do espaço e do mundo do trabalho.

Nesse cenário, os trabalhadores teriam que desaparecer após a construção da cidade e ao final da jornada de trabalho, pois, são eles que “contaminam” o padrão urbano moderno, já que “não podem pagar, devido aos seus baixos salários, pelas mercadorias terra, casa e cidade, são responsabilizados pela precariedade dos lugares onde moram e pela violência urbana” (RODRIGUES, 2013, p. 10).

A cidade se torna fruto da ação de proprietários das terras, incorporadoras imobiliárias, indústria da construção civil, Estado e do capital financeiro. Isso quer dizer que o trabalhador não é visto como agente produtor do urbano, mas como um “incômodo” que precisa estar muito bem “escondido” (RODRIGUES, 2013).

A cidade e o urbano tem se tornado cada vez mais atrativos para diversos setores capitalistas, principalmente incorporadores imobiliários, que aliados ao capital financeiro, atuantes desde o final do século XX, projetam e executam, com participação direta e indireta do Estado, grandes obras de infraestrutura que viabilizam a construção de condomínios verticais e horizontais e realizam planejamentos que nada tem de compromisso com um projeto de cidade (RODRIGUES, 2013).

A busca por maiores renda, lucro e juros justifica construção de uma cidade moderna. A união entre os proprietários das terras, incorporadores imobiliários, indústria da construção civil, Estado e capital financeiro intensifica a produção de condomínios ou loteamentos fechados, edifícios, reforma urbanística em áreas centrais, remodelação urbana. Tais intervenções dão novas formas e conteúdos às cidades, num processo de crescimento e expansão urbana que acelera a desigualdade socioespacial (RODRIGUES, 2013).

Lefebvre (2001) propõe que o processo de transformação da cidade em produto, ou seja, em valor de troca, deve ser combatida. Para tanto, a reflexão urbanística precisa caminhar no sentido de reconstituir as capacidades integrativas do urbano e as condições de participação prática a partir de iniciativas revolucionárias com o intuito de desfazer estratégias e ideologias dominantes.

Para isso, são necessários, então, projetos de *reforma urbana* que questionem as estruturas da sociedade existente, as relações imediatas e cotidianas, e devem se impor àquilo que resta da realidade urbana. Devem tornar-se uma estratégia *revolucionária* pela força de

contestar o que está estabelecido, desde questões da propriedade da terra aos problemas de segregação (LEFEBVRE, 2001).

Nesse contexto, a análise de Lefebvre (2001) torna-se fundamental ao considerar que não se pode conceber o crescimento econômico a partir de ideologias “economistas” de intenções puramente estratégicas como o aumento do lucro, exploração capitalista ou o domínio econômico do Estado, mas com a intenção de orientar o crescimento na direção do desenvolvimento da sociedade urbana.

A cidade como obra, valor de uso, demanda a superação da lógica de mercado imposta pela industrialização – a constante produção de mercadorias permitiu a ampliação virtualmente ilimitada do valor de troca – a partir de uma *mudança de prática social* em que o valor de uso possa se sobrepôr ao valor de troca. Essa mudança só poderá ser alcançada pela e na sociedade urbana desde que a realidade urbana esteja destinada aos “usuários” e não aos especuladores, promotores capitalistas ou aos planos dos técnicos (LEFEBVRE, 2001).

Para Rodrigues (2013, p. 13) o sentido de utilizar a cidade como direito é “fundamentalmente diferente dos princípios da função social da cidade e da propriedade como consta na Constituição Brasileira, regulamentada pelo Estatuto da Cidade”.

A função social da cidade, regulamentada pela Constituição Brasileira de 1988, está fundamentada em um ideal de planejamento materializada nos Planos Diretores Municipais, que atualmente se tornaram obrigatórios para todos os municípios brasileiros. Esse ideal tornou-se o principal instrumento de política urbana para a regulamentação das diferentes formas de apropriação do espaço, que como bem ressalta Lefebvre (2001), converge para uma orientação planificadora, em que a racionalidade técnica se sobrepõe à sociedade.

Enquanto Harvey (2014) e Lefebvre (2001) confrontam a lógica de propriedade privada, Rodrigues (2013) avalia que

A função social da cidade e da propriedade urbana, em que pese sua importância, faz parte das normas do capitalismo e pretende impor limites à forma como a propriedade privada e o mercado estabelecem a especulação do preço da terra urbana e da cidade, expulsando os que não podem pagar para áreas sem infraestrutura adequada. Os pressupostos da função social da cidade e da propriedade urbana não contestam a propriedade da terra, mas estabelecem instrumentos para serem aplicados em propriedades subutilizadas ou não utilizadas, procurando impor limites à especulação imobiliária. (RODRIGUES, 2013, p. 13)

Pelo exposto, Rodrigues (2013) considera o planejamento urbano como uma ferramenta capaz de transformar a cidade de acordo com os interesses tanto do capital quanto da sociedade, já que ele poderá regular o modo de expansão do urbano. E adverte sobre a

necessidade de se colocar em pauta a participação popular na elaboração e/ou implementação de planos diretores a fim de que se faça valer a função social da propriedade.

Portanto, não se trata de resolver os problemas urbanos em função da racionalidade do capitalismo, mas de priorizar a organização da cidade de modo que a própria sociedade tenha a possibilidade de participar efetivamente da vida urbana. Apenas a vida social pode estabelecer novas relações sociais. A ideologia urbanística reduz a prática real do cidadão e o faz desaparecer do espaço da cidade, tornando-a o lugar das funções. A ação política, nesse sentido, é quem cria as fronteiras entre esses espaços (LEFEBVRE, 2001).

Lefebvre (2001) enfatiza que apenas a classe operária é capaz de pôr fim à segregação que lhe é dirigida. Somente essa classe, enquanto classe, pode contribuir decisivamente para a reconstrução da centralidade destruída pela estratégia de segregação.

Do mesmo modo compreende Harvey (2014, p. 246) ao destacar a importância da união dos trabalhadores da construção e de todos os que “facilitam a reprodução da vida cotidiana”, desde professores, até artistas, caixas de banco e administradores da cidade, numa busca de unidade na diversidade dos locais.

A importância dos movimentos sociais no combate à lógica de valorização do capitalismo nos espaços da cidade é defendida pelos três autores aqui apresentados. A sociedade organizada luta contra esse crescimento baseado na lógica capitalista que nega ao outro, a classe operária, a possibilidade do direito à cidade.

Desse modo, a importância dos movimentos sociais que lutam por projetos de cidade que busquem uma nova consciência social de que o impossível deve se tornar possível, por meio de ações e lutas reais pelo espaço, pelo direito à cidade, na busca por um novo cotidiano. Sendo assim, o conteúdo do direito à cidade demonstra a urgência e a necessidade de um outro modo de produção e apropriação real do espaço.

Para Rodrigues (2013) os movimentos sociais populares são formas de organização societária que expressam conteúdos de classes que questionam, reivindicam e apontam para formas diferentes de distribuição de riqueza e poder. Esses movimentos estão, geralmente, dirigidos ao Estado, pois é este que regulamenta as normas de uso do solo urbano. Como o Estado não cumpre com suas funções constitucionais como, por exemplo, promover a função social da cidade, os movimentos sociais populares reivindicam novos direitos, dentre eles, o direito à cidade e à participação nas decisões para além do momento do voto.

À classe operária, a mais rejeitada nos centros urbanos, despojada e expropriada da cidade, resta apenas os espaços da periferia. Vítima da segregação, essa classe não pode usufruir dos melhores resultados de sua atividade, sendo esse um dos pontos principais acerca

da questão de que certos direitos lhes tem significação particular e mudariam a realidade caso fossem efetivadas na prática, como o direito ao trabalho, à instrução, à saúde, à educação, à habitação, à vida e aos lazeres (LEFEBVRE, 2001).

A miséria proletária se modificou ao longo do tempo e revela-se na miséria do habitar, do habitante que passa a ser submetido à cotidianidade organizada pela sociedade burocrática de consumo dirigido. Tal mudança também envolveu outras camadas e classes sociais (RODRIGUES, 2007a).

Lefebvre (2001) desloca o foco de análise da produção das coisas sobre o espaço para a produção do espaço, e a partir daí a necessidade de pensar o futuro e a constituição da nova sociedade urbana em busca da cidade como valor de uso, e não como um valor de troca. Porém, trata-se de um longo caminho que somente seria possível a partir de uma transformação revolucionária da sociedade numa reorientação da ideologia de consumo predominante para, então, resultar numa planificação orientada para as necessidades sociais.

No entanto, o autor ressalta a necessidade de uma revolução **econômica**, em que a planificação esteja orientada para as necessidades sociais e não mais voltada para propriedade privada do solo urbano; **política**, em que o controle democrático do aparelho estatal inclua a classe operária, não mais como uma planificação do espaço marcada pela segregação; e ainda uma revolução **cultural e social**, dos espaços de segregação.

O direito à cidade como apresentado por Lefebvre é um conceito complexo, além das discussões legais e de proposições estabelecidas superficialmente por poderes políticos nas cidades. Trata-se de uma ideia de confronto das estruturas e ações já estabelecidas no mundo moderno para, então, construir um novo mundo, pensar e imaginar o futuro.

O direito à cidade aparece como um direito à vida urbana, a viver e vivenciar os espaços de encontros e trocas, mais precisamente, trata-se de uma forma superior de direitos: “direito à liberdade, à individualização na socialização, ao habitat e ao habitar. O direito à *obra* (à atividade participante) e o direito à *apropriação* (bem distinto do direito à propriedade)” (LEFEBVRE, 2001, p. 134).

Muitas discussões sobre o direito à cidade estão alicerçadas no pensamento de Lefebvre e estão orientadas na direção da superação da produção da cidade enquanto produto das relações de reprodução capitalista como redução da possibilidade de realização da vida.

No mesmo caminho estão Rodrigues (2013), para quem o direito à cidade implica colocá-la sob a ótica predominante do valor de uso e da superação da cidade como mercadoria, de modo que todos possam usufruir da riqueza socialmente produzida; e Harvey (2014, p. 247), que compreende o direito à cidade como o “direito de reconstruir e recriar a

cidade como um corpo político socialista com uma imagem totalmente distinta: que erradique a pobreza e a desigualdade social e cure as feridas da desastrosa degradação ambiental”. O autor ainda ressalta a diferença entre o seu pensamento e o de Lefebvre, ao apontar que este dá ênfase nas “racionalizações do espaço urbano por burocratas estatais e tecnocratas para facilitar a reprodução da acumulação de capital e das relações dominantes de classe” (HARVEY, 2014, p. 247).

Em suma, pode-se dizer que tais autores consideram importante a superação da cidade enquanto valor de troca rumo à construção de uma cidade como valor de uso, centrada na realização da vida humana, trilhando um caminho para alcançar outro projeto de sociedade fruto de uma consciência crítica à planificação, ao ordenamento geométrico da cidade vazio de significações e às ações do Estado.

Assim sendo, o direito à cidade apresenta-se, de acordo com Lefebvre (2001), como uma via radical de pensar e ordenar o crescimento da cidade em favor do cidadão. Isso significa dizer que se deve priorizar a realização da vida fora do âmbito do mercado, buscando a superação da sociedade de consumo, estabelecida como um modelo de felicidade baseado na posse de bens e submetido à lógica do mercado e da acumulação, e, principalmente, à superação da propriedade privada sobre o direito coletivo de acesso aos bens e equipamentos.

4.2. O TRANSPORTE COLETIVO COMO UMA FORMA DE GARANTIR O DIREITO À CIDADE

A desigualdade socioespacial é retrato visível das diferentes formas de apropriação tanto da cidade quanto da riqueza produzida. É a evidência de uma sociedade de classes em que a maioria, composta por trabalhadores, são “exilados” na periferia, nas áreas mais degradadas e carentes de infraestrutura (RODRIGUES, 2013).

As contradições decorrentes da produção da/cidade estão expressas, principalmente, nas pautas de reivindicações dos movimentos populares urbanos que lutam por moradia, saúde, educação, transporte público, entre outros, em busca de condições adequadas de sobrevivência (RODRIGUES, 2007).

A função social da cidade e da propriedade precisa ser reivindicada. Nesse processo, um dos pontos importantes para ter a garantia da cidade como espaço de realização da vida é a possibilidade de se deslocar por esse espaço. A mobilidade urbana é responsável pela

interação entre o espaço de circulação e os espaços de produção e reprodução, ou seja, entre os lugares de trabalho, habitação e lazer (SILVA, 2011).

Numa cidade estão justapostas diferentes realidades e, por isso, deve-se buscar a concretização da função social da cidade e da propriedade, de modo que, todos tenham a possibilidade de se deslocar dentro desse espaço, seja para fins de trabalho, lazer, consumo e/ou acesso aos serviços públicos como hospitais e escolas.

As necessidades de deslocamento se diferem dependendo da localidade e do tempo em que ocorrem. As necessidades de consumo são relativas e variam de acordo com o nível de renda, características socioculturais e políticas das pessoas. Portanto, além da importância das relações econômicas para a reprodução do mundo do trabalho, outras relações sociais também são importantes, como a visita aos familiares e a ida à escola. (SILVA, 2011).

Essas “necessidades” são concebidas e introduzidas

através de um aparato sócio-educativo-propagandista, cuja satisfação dependerá de fatores sócio-econômicos das pessoas, satisfação esta que virá através da aquisição de bens e serviços, como automóveis e transportes, respectivamente. No desenrolar da história social do homem essas “necessidades” se transformaram dando lugar a outras, assim como os meios de satisfazê-las também se alteraram, inclusive aquele por nós analisado, o transporte (SILVA, 2011, p. 4)

Os meios de transporte adquiriram um papel de protagonista no espaço da circulação urbana. O transporte urbano se tornou o insumo básico do processo produtivo por possibilitar a otimização da mobilidade da força de trabalho melhorando o acesso do capital à mão-de-obra (SILVA, 2011).

Para Vasconcellos (2012) a modernização econômica no Brasil a partir dos anos de 1970, que reorganizou o espaço urbano e diversificou as atividades, deu destaque aos automóveis e novas classes médias surgiam “ávidas por mobilidade social”. As crises econômicas e o regime político autoritário intensificaram as desigualdades no transporte e na acessibilidade, já que os sistemas de ônibus não receberam o devido investimento, dando espaço ao transporte particular.

Os impactos dessa falta de investimento são desastrosos para a cidade e para seus habitantes, e os números do consumo de automóveis deixa claro que a lógica do automóvel particular tem se mantido forte.

Entre 2006 e 2016, a taxa de motorização no Brasil apresentou um expressivo aumento. Em 2006 havia um carro para cada 7,7 habitantes no Brasil, e em 2016 saltou para um carro a cada 4,8 habitantes no país (DENATRAN, acesso em 01/11/2017).

Dados do DENATRAN (Departamento Nacional de Trânsito) revelam que nesse mesmo período, Boa Vista apresentou um aumento significativo no total de veículos registrados. Em 2006, o total era de 66.754 unidades, incluindo veículos de passeio, caminhões e tratores. Em dez anos saltou para 175.225 veículos registrados em Boa Vista, um incremento de 61,4% no período.

De acordo com o DETRAN/RR (Departamento Estadual de Trânsito), em reportagem veiculada pelo jornal Folha de Boa Vista em 02 de maio de 2017, a cada dez veículos registrados em Roraima, nove circulam por Boa Vista. Isso pode estar atrelado ao fato de que a malha urbana de Roraima é do tipo dendrítica, ou seja, a concentração populacional é maior onde há maior oferta de serviços básicos e de infraestrutura, geralmente no grande centro urbano – Boa Vista –, enquanto os demais centros seriam marcados por uma relação de dependência (STAEVIE, 2001; DINIZ, SANTOS, 2005).

Na tabela 3, a seguir, é possível observar o aumento relativo da frota de automóveis, motocicletas, motonetas e ônibus na cidade de Boa Vista entre 2006 e 2016. Pode-se verificar que num período de dez anos, o número de veículos registrados em Boa Vista mais que dobrou em todos os casos listados. Com referência aos ônibus e micro-ônibus, em números absolutos, os dois segmentos apresentaram um aumento significativo, porém, proporcionalmente aos demais veículos, apresentou ligeira queda.

Tabela 3 - Comparativo da frota de veículos por tipo no município de Boa Vista – RR, 2006 e 2016

Veículos \ Anos	2006		2016		Taxa de crescimento relativo ¹
	Quantidade	%	Quantidade	%	
Automóveis	22.700	34%	60.989	34,8%	54,7%
Motocicleta	24.721	37%	62.277	35,5%	60,3%
Motoneta	6.512	9,75%	16.742	9,5%	61,1%
Micro-ônibus	204	0,30%	498	0,28%	59%
Ônibus	366	0,54%	836	0,48%	56,2%
TOTAL	54.503	100%	141.342	100%	61,4%

¹Taxa de crescimento em relação ao ano de 2006.

Obs.: Os dados referem-se ao mês de dezembro dos respectivos anos.

Fonte: Portal do DENATRAN. Acesso em 01/11/ 2017.

Org. Pieve, 2017.

O número de motocicletas e motonetas supera o total de automóveis. Relaciona-se ao fato de ser este um meio de transporte que apresenta vantagens em relação aos demais veículos, tanto pelo baixo custo de operação (manutenção e combustível) quanto pela rapidez em trafegar por entre os demais veículos. Ambientalmente, destaca-se como um dos maiores emissores de poluentes por passageiro (VASCONCELLOS, 2012).

Porém, sua desvantagem está na insegurança, já que esse é um dos meios de transporte com maior risco de acidentes graves ou fatais de trânsito. Em Boa Vista, as motocicletas lideram o ranking de acidentes de trânsito. Somente no primeiro trimestre de 2017, foram registrados 675 acidentes envolvendo motocicletas (FOLHA DE BOA VISTA, 02/05/2017).

Um dos possíveis fatores que impulsionaram a venda de veículos particulares, ao longo desse período, foram as políticas públicas de desoneração promovidas pelo Governo Federal, como a redução do IPI – Imposto sobre Produtos Industrializados – que incentivaram o consumo de veículos novos. Trata-se de uma política altamente prejudicial tanto para o espaço urbano quanto para a política de mobilidade urbana, com profundos impactos negativos para o transporte coletivo.

Em Boa Vista, principalmente nos bairros mais distantes, é comum motocicletas com três passageiros ou mais, incluindo famílias com crianças pequenas. Pode-se inferir que o baixo custo operacional impera sobre a segurança quando se trata de garantir a mobilidade das famílias de baixa renda. A necessidade de se deslocar com rapidez e menor custo em casos de emergência, por exemplo, faz com que algumas pessoas busquem soluções rápidas e acabem descuidando de sua segurança.

Nos três primeiros meses de 2017, a média foi de 9 acidentes de trânsito por dia. Entre janeiro e março foram registradas em torno de 830 ocorrências em Boa Vista, contra 845 registrados em 2016, no mesmo período. A motocicleta é o meio de transporte com maior registro de acidentes, um total de 675 ocorrências, e em segundo aparece a bicicleta com aproximadamente 70 ocorrências registradas, em seguida os automóveis com 34 registros. O número de registros de acidentes de trânsito envolvendo pedestres foi de 25 ocorrências, no mesmo período (FOLHA DE BOA VISTA, 02/05/2017).

Esse cenário, de insegurança e imprudência, poderia ser evitado caso o transporte público coletivo atuasse com qualidade. É, portanto, inegável a influência do transporte coletivo no modo de vida urbano e também no crescimento e desenvolvimento da cidade. Quanto maior o espaço da cidade, maior a complexidade do sistema de transporte e a necessidade de investimentos no setor.

A partir dos dados analisados, é possível compreender que a lógica do automóvel particular é a que prevalece na cidade. Não apenas pela quantidade de veículos particulares, mas, principalmente, pela atenção dada ao transporte coletivo nesse mesmo período.

Do total de ônibus registrados em 2016, apenas 75 veículos estavam destinados ao transporte coletivo urbano, o que representa apenas 9% da frota de ônibus da cidade naquele ano. Em 2017, a prefeitura municipal adquiriu mais quatro novos ônibus, totalizando 79 ônibus disponíveis para atender a população. A aquisição de três desses novos ônibus estava relacionada à constatação de que três ônibus estavam em condições precárias de funcionamento e precisariam ser substituídos (PORTAL DA PREFEITURA DE BOA VISTA, 03/04/2017). Recentemente a prefeitura anunciou a aquisição do primeiro ônibus biarticulado do município, destinado a atender a linha de maior demanda, 112-Equatorial/Caçari (PORTAL DA PREFEITURA DE BOA VISTA, 14/12/2017). Portanto, pode-se considerar que não houve aumento real da frota de ônibus, mas a substituição de veículos que não estavam mais em boas condições de funcionamento.

A ocupação do solo e a organização da cidade também estão condicionadas à expansão do sistema de transporte público, que viabiliza a circulação de pessoas aos diferentes locais. Segundo Rodrigues (2007), quanto mais o espaço urbano se produz, mais elevado é o preço da terra urbanizada. A implantação de infraestrutura faz com que o preço da terra aumente, num processo de “valorização”, e assim, os trabalhadores acabam sendo expulsos para áreas menos urbanizadas, mais distantes e precárias.

Esses processos de expulsão e segregação socioespacial podem intensificar um comportamento imprudente no trânsito. A necessidade de se deslocar leva a população a buscar uma solução para esse tipo de problema.

Em conversas informais foi possível notar uma quantidade significativa de pessoas que dirigem tanto carros quanto motos, mas que não possuem a Carteira Nacional de Habilitação – CNH. Tal fato é corroborado em reportagem intitulada “*Avenida Ville Roy registra redução de 54,5% em acidentes de trânsito*”, disponível no Portal da Prefeitura de Boa Vista em 11/05/2016, pela fala do então chefe de Fiscalização da Superintendência Municipal de Trânsito (SMTRAN), senhor Ednaldo Lima, ao dizer que “De cada dez abordagens que fazemos nas ruas [de Boa Vista], seis é de pessoas que não possuem CNH” (PORTAL DA PREFEITURA DE BOA VISTA, Acesso em 04/12/2017).

Segundo dados da Divisão de Fiscalização do DETRAN/RR, em reportagem ao jornal Roraima em Tempo de 11 de setembro de 2017, o número de abordagens de motoristas que dirigem sem CNH ainda é alarmante em Boa Vista e até o mês de setembro mais de 2,4

mil pessoas foram autuadas por este motivo. Com relação a acidentes de trânsito, foi registrada diminuição entre setembro de 2016 e o mesmo período de 2017, de quase 9%. Em 2016 foram registrados 1.918 acidentes de trânsito, enquanto que até setembro de 2017, esse número era de 1.752. As principais infrações cometidas pelos motoristas estão relacionadas à embriaguez ao volante e excesso de velocidade (JORNAL RORAIMA EM TEMPO, 11/09/2017).

A precariedade do transporte público coletivo pode estar relacionada ao alto índice de pessoas que dirigem sem CNH. Além disso, a “facilidade” em adquirir veículos automotores em concessionárias tem um peso grande na escolha do modo como a pessoa se desloca. Para a maioria é mais vantajoso e mais rápido um transporte particular que o transporte público.

A bicicleta se apresenta como uma alternativa encontrada por parte da população para a precariedade do transporte público. Mesmo o intenso calor e o sol escaldante não são impedimentos para que parte da população utilize a bicicleta para ir ao trabalho ou à escola. Crianças, jovens, adultos e até mesmo idosos elegeram a bicicleta como transporte principal. Na figura 5, a seguir, podemos constatar que a bicicleta é utilizada pelas crianças como transporte até a escola.

Figura 5 - Bicicletas estacionadas na parte frontal de uma escola pública municipal na Zona Oeste de Boa Vista – RR



Bicicletas estacionadas em pátio de escola pública municipal no bairro Dr. Ayrton Rocha.
Fonte: Pieve, 2017.

Por esse aspecto é que a construção das ciclovias pelo poder público local como política de mobilidade urbana justifica-se pela intensa utilização da bicicleta como meio de transporte a necessidade de segurança no trânsito. A imprudência dos motoristas e a precária fiscalização⁷ de velocidade resultaram em acidentes envolvendo a ciclovia e os próprios ciclistas.

Nesse ponto, corrobora-se com a ideia de Vasconcellos (2012, p. 158) de que o planejamento da circulação deve envolver uma “reorganização do espaço urbano de forma a garantir a sua apropriação pelos usuários mais numerosos e mais frágeis, ou seja, pedestres, ciclistas e passageiros do transporte público” acompanhados de um processo de educação no trânsito e sinalização.

Vale destacar que a construção de ciclovias teve início em 2015, na zona oeste de Boa Vista, e outras ainda estão em fase de construção em outras áreas da cidade. Em diversos pontos a ciclovia tem início, mas os caminhos acabam antes de chegar ao centro da cidade. Alguns trechos, que apenas receberam pintura como sinalização de espaço de circulação de bicicletas, já estão quase apagadas.

Uma série de medidas precisa ser tomada a partir do aumento do número de automóveis que circulam pelo espaço da cidade. A principal é adequar o espaço de circulação às demandas dos diferentes atores que também circulam pelo espaço da cidade, numa tentativa de harmonizar necessidades, mas que são conflitantes.

De acordo com Vasconcellos (2012) as vias não podem ser consideradas meios de consumo coletivo se não garantir condições adequadas de mobilidade e acessibilidade àqueles que não tem acesso ao transporte individual, como crianças, pobres, idosos, portadores de deficiência física e à maioria da população rural. Assim, a justificativa de investimentos no sistema viário é um mito, pois acaba favorecendo apenas uma pequena parcela da população que tem acesso ao transporte particular.

Desse modo, o Estado se faz presente e, ao mesmo tempo, ausente, na criação de condições de reprodução no espaço da cidade. Essa é, sem dúvida, uma relação contraditória. A desigualdade estampada em áreas de pobreza representa o agravamento de problemas urbanos que não foram acompanhados pelas ações do Estado como, por exemplo, o aumento da população (RODRIGUES, 2007).

⁷ No mês de outubro de 2017 a Prefeitura Municipal de Boa Vista instalou sete radares nas avenidas mais movimentadas da cidade. Alguns são radares educativos (que não implicam em multas) e outros são radares de controle de velocidade, com multas para veículos que ultrapassam o limite de 50 km/h em alguns pontos, e em outros o limite estabelecido é de 60 km/h.

Áreas ainda sejam que consideradas como problemáticas quando recebem obras de infraestrutura também passam por um processo de valorização, ou seja, aumento do preço da terra resultando na expulsão dessa massa de trabalhadores para áreas ainda mais distantes e precárias. Assim, a desigualdade social

acirra-se com o “sucesso do modo de produção de mercadorias”, com a precarização das relações de emprego no mundo do trabalho, com o avanço da tecnologia, com “imagens de cidade-mercadoria competitivas”, incorporadas no imaginário coletivo. A desigualdade socioespacial e a precariedade para a reprodução da vida são produtos do modo de produção e, ao mesmo tempo, são condição de permanência nas mesmas condições precárias. O processo de expansão capitalista produzindo “cidade”, incorporando o espaço produzido pelos trabalhadores faz prevalecer o valor de troca sobre o valor de uso. É contra esse processo que trabalhadores consideram fundamental se organizar na luta pelo Direito à Cidade. (RODRIGUES, 2007, p. 78)

Esse processo se deu na cidade de Boa Vista em diferentes momentos. Ao longo do processo de expansão urbana, entre as décadas de 1980 e 1990 quando a zona oeste, carente de infraestrutura e sem ordenamento territorial, foi “loteada” pelo poder público estadual e municipal e entregue para a população mediante doações. Esta é a área da cidade mais densamente povoada, concentrando mais de 75% da população do município.

O que significa dizer que, mesmo em face da grande quantidade de pessoas que residem nessa área, é perceptível a presença e a ausência do Estado. A zona oeste de Boa Vista caracteriza-se por bairros mais carentes de infraestrutura como asfaltamento, guias e sarjetas, iluminação pública precária, áreas de lazer sem conservação, postos de saúde, segurança e transporte público ineficientes.

O que contrasta com a realidade de bairros menos povoados, como os da zona leste, que estão mais bem estruturados e urbanizados. As ruas e avenidas são largas, com asfaltamento conservado, praças e jardins onde ocorrem eventos culturais periódicos promovidos pelo poder público local. Há uma característica em comum entre as duas zonas da cidade: a precariedade do transporte público.

O contraste entre a zona oeste e a zona leste é um aspecto marcante na paisagem de Boa Vista. Pela Avenida Brasil (BR-174) se chega à Avenida Centenário (figura 6), que divide os bairros Centenário e Cinturão Verde. Essa Avenida é composta por duas vias e canteiro central; cada via conta com duas faixas estreitas por onde circulam carros, ônibus, caminhões, bicicletas, entre outros. As calçadas são estreitas e em alguns pontos estão mal conservadas. Ao longo das vias, há a presença marcante de lojas, supermercados, oficinas mecânicas, consultórios odontológicos, cemitério e postos de gasolina.

Figura 6 - Avenida Centenário – Zona Oeste de Boa Vista



A Avenida Centenário é uma das mais importantes da zona oeste. O trânsito é intenso em horário de pico e o espaço é disputado por automóveis, motocicletas, ônibus, bicicletas, caminhões e pedestres. Fonte: Pieve, 2017.

A grande quantidade de pessoas e veículos que circulam pela avenida lhe dá um aspecto de desorganização, sujeira e há muito barulho nos horários de pico. Por reivindicação da população, semáforos e lombadas foram instalados a fim de minimizar a quantidade de acidentes de trânsito nessa avenida.

A figura 7, a seguir, apresenta a Avenida da Pitombeira, no bairro Caçari, visivelmente mais larga, com duas faixas de rolamento em cada direção e espaço destinado a estacionamento. Há predominância de residências, pouco comércio e áreas de lazer no bairro. Percebe-se que nessa avenida há uma preocupação com aspectos urbanísticos maior que em relação à Avenida Centenário, como jardins, calçadas, ruas largas e bem cuidadas, que proporcionam uma sensação de organização e limpeza.

A atuação do poder público nesses dois pontos da cidade se dá em conjunto com agentes imobiliários e deixa evidente a lógica capitalista no processo de valorização da terra urbanizada, onde o preço da terra se eleva conforme investimentos do setor público e privado (MARICATO, 2017). O valor da terra no bairro Caçari é muito maior em relação aos bairros Centenário e Cinturão Verde, divididos pela Avenida Centenário.

Figura 7 - Avenida da Pitombeira – Zona Leste de Boa Vista



Uma das principais avenidas do bairro Caçari. Ao fundo está o Residencial Varandas do Rio Branco, edifício de alto padrão. Fonte: Disponível em <http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=2043514>. Acesso em: 19/11/2017.

Nesse sentido, as áreas de segregação tornam-se invisíveis e a população também. O transporte público limita-se a função de garantir a mobilidade em horário “comercial”, mas não lhes dá a chance de viver a cidade fora do horário estipulado pelo mercado (MARICATO, 2017).

Devido a importância do transporte público para a dinâmica da cidade é que se deve planejar e controlar a prestação desse tipo de serviço de modo que não seja deixado “para o mercado” sob o risco de atuarem sem o menor comprometimento e consideração com os usuários (VASCONCELLOS, 2012).

Para garantir o planejamento e o controle do transporte público é necessário a que haja fiscalização eficiente desses serviços. Dentre os aspectos mais importantes nesse

contexto, estão: a justa cobrança de tarifas, estudo das melhores rotas, veículos em boas condições de circulação e melhores condições de trabalho para motoristas e cobradores, que precisam estar previstas como obrigações e deveres para as prestadoras de serviço (VASCONCELLOS, 2012).

No Brasil, a responsabilidade pelo serviço de transporte público coletivo fica a cargo dos municípios. De acordo com o art. 30, inciso V, da Constituição Federal, cabe ao município “organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluindo o de transporte coletivo, que tem caráter essencial”.

Já os governos federal e estadual atuam para garantir a qualidade do transporte intermunicipal e interestadual, além de investimentos em grandes obras de infraestrutura urbana que auxiliem no sistema de circulação das cidades, como metrô, viadutos, pontes, entre outros.

O sistema de transporte coletivo⁸ em Boa Vista é composto por dois modais (figura 8 e 9), definidos como:

- **ônibus**: veículo automotor de transporte coletivo com capacidade entre 22 e 45 passageiros sentados, podendo ser articulados, com duas partes, ou biarticulados, com três partes (VASCONCELLOS, 2012);

- **táxi-lotação**: veículo automotor de transporte público extraordinário, com capacidade máxima para 4 (quatro) passageiros, excluído o condutor, e que percorre itinerários idênticos aos das linhas de ônibus, atuando como ocupação coletiva, conforme descrito no Decreto 102/E.

Figura 8 - Micro-ônibus no Terminal Urbano José Campana Wanderley

⁸ As especificidades dos modais que compõem o sistema de transporte coletivo de Boa Vista, ônibus e táxi-lotação, serão apresentadas separadamente no item 3.4.1.



Micro-ônibus é um dos modelos que constitui a frota de transporte coletivo da cidade. Foto: Pieve, 2017.

O transporte coletivo por ônibus, responsabilidade da administração pública municipal de Boa Vista, é executada sob regime de concessão por duas empresas privadas, a Viação Cidade de Boa Vista Ltda e a Cidade de Boa Vista Transporte Urbano Ltda. A fiscalização é atribuição do município, por meio da Diretoria de Trânsito da EMHUR.

O serviço de táxi-lotação⁹ conta com 411 veículos que circulam pela cidade, devidamente identificados. Os motoristas são permissionários e precisam de um alvará expedido pela EMHUR para circular pela cidade. Segundo entrevista realizada na EMHUR, não é mais possível pleitear novos alvarás devido ao grande número de veículos que já atuam na cidade.

É importante frisar que o transporte coletivo não pode servir apenas ao processo de acumulação capitalista, mas é essencial no processo de reprodução social da sociedade. Segundo Maricato (2017) a segregação urbana é uma das faces da exclusão social e também um motor indutor da desigualdade.

A maneira como se assegura a função social da cidade e da propriedade está garantida na Constituição Federal pela ideia de planejamento e cristalizada no Estatuto da Cidade e nos Planos Diretores Municipais, que se tornaram a base para o desenvolvimento de toda política pública urbana.

⁹ Em Boa Vista o número de táxi-lotação previsto pelo Decreto nº 102/E, que regulariza a prestação de serviços de táxi na cidade, é dado pela proporção de uma permissão para cada 600 habitantes.

Figura 9 - Táxi-lotação no Terminal Urbano Central de Boa Vista/RR - 2017



Os carros de táxi-lotação devem ser obrigatoriamente veículos de quatro portas na cor branca, com adesivo indicativo nas portas dianteira, no capô, no porta-malas e placa luminosa no teto do lado de fora. Foto: PIEVE, 2017.

Para Rodrigues (2013), o ideal seria a atuação popular na elaboração e implementação dos planos diretores como um meio de fazer valer a função social da propriedade. A partir daí, se poderia então, colocar em prática a cidade como direito e estabelecer limites à forma como a propriedade privada e o mercado regulam o preço da terra urbana e da cidade, conseqüentemente, minimizando os impactos da especulação imobiliária.

Esse seria o caminho inverso ao dos urbanistas e planejadores que orientam a produção do espaço como valor de troca sob a orientação da acumulação financeira, já que na ideologia dos Planos Diretores a cidade é dividida em zonas, o que segundo Lefebvre (2001), implica em separação, segregação e isolamento.

A importância do transporte público coletivo de qualidade é cada vez mais discutida e reivindicada por movimentos populares como as manifestações de junho e julho de 2013, que ocorreram nas ruas de diversas cidades do país e colocaram em pauta a discussão sobre a produção da cidade para o capital pelo próprio Estado (RODRIGUES, 2013).

Segundo Lefebvre (2001), o mundo da mercadoria, que tem sua lógica baseada no dinheiro e no valor de troca, reduz o lugar de encontro e da simultaneidade ao lugar do mercado. Porém, a sociedade urbana, “conjunto de atos que se desenrolam no tempo, privilegiando um espaço (sítio, lugar) e por ele privilegiados, altamente significantes e significados, tem uma lógica diferente da lógica da mercadoria” (Lefebvre, 2001, p. 87).

As lutas e movimentos populares levaram a elaboração da Carta Mundial do Direito à Cidade durante o V Fórum Social Mundial – Um outro mundo é possível – realizado em

Porto Alegre, Rio Grande do Sul, em janeiro de 2005, em articulação com outros fóruns, como Fórum Social da Américas, em Quito/Peru, e o Fórum Mundial Urbano, em Barcelona/Espanha, ambos em 2004.

A carta mundial do direito à cidade é um instrumento que visa contribuir com as lutas urbanas e com o reconhecimento do direito à cidade no âmbito do sistema internacional dos direitos humanos, definindo-o como

o usufruto equitativo das cidades dentro dos princípios da sustentabilidade e da justiça social. Entendido como o direito coletivo dos habitantes das cidades em especial dos grupos vulneráveis e desfavorecidos, que se conferem legitimidade de ação e de organização, baseado nos usos e costumes, com o objetivo de alcançar o pleno exercício do direito a um padrão de vida adequado. (CARTA MUNDIAL DO DIREITO À CIDADE, 2006, s/p).

Nota-se uma preocupação em compreender os caminhos que levam a desigualdade socioespacial bem como as formas e conteúdos da segregação, produtos do modo de produção capitalista que atinge diretamente os trabalhadores e moradores dessas áreas segregadas. Portanto, a luta pelo direito à cidade na referida carta também se opõe à cidade como valor de troca, como mercadoria.

O objetivo central da Carta está na construção de um direito coletivo, já que a cidade é compreendida como um espaço que pertence a todos os seus habitantes. Ao tratar do direito ao transporte público e mobilidade, na Parte III, Direito ao Desenvolvimento Econômico, Social, Cultural e Ambiental das Cidades, estabelece no art. XIII a responsabilidade das cidades em garantir a mobilidade e a circulação por meio de um sistema e transportes públicos acessíveis a todas as pessoas segundo um plano de deslocamento urbano e interurbano, adequados as necessidades sociais e ambientais e com preços adequados a renda da população (CARTA MUNDIAL DO DIREITO À CIDADE, 2006).

Há aí uma preocupação em relação à mobilidade das pessoas no espaço da cidade não apenas como uma face da acumulação capitalista, que se apropria de um sistema de transporte visando o lucro, mas também como uma visão social do processo de circulação das pessoas pelos diferentes espaços da cidade.

Contudo, o setor de transporte público ainda é negligenciado pelo Estado e revela-se como um instrumento a favor da manutenção de uma população pobre e periférica “exilada” nos espaços de segregação. Para Maricato (2017) o sacrifício dessa população para se deslocar não sensibiliza os administradores e agentes públicos, que os ignora e os coloca cada vez mais distante da possibilidade de viver a cidade enquanto espaço de reprodução da vida.

4.3. LEI DO PLANO NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA - LEI 12.587/12: PONTOS PRINCIPAIS EM RELAÇÃO AO DIREITO À CIDADE

A legislação urbanista no Brasil é composta, principalmente, pelo Estatuto da Cidade, Lei nº 10.257/01; Lei do Plano Nacional de Mobilidade Urbana, Lei nº 12.587/12 e pelos Planos Diretores Municipais, que juntos ressaltam o caráter social das cidades e do uso do espaço. Porém, a realidade é muito diferente do está previsto nas respectivas leis.

A Lei do Plano Nacional de Mobilidade Urbana (LPNMU) estabelece que o conjunto organizado dos modos e serviços de transporte e as infraestruturas de mobilidade compõem o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana, incluindo todo o sistema de deslocamento, da bicicleta até o deslocamento a pé. Prevê ainda que o sistema de infraestrutura urbana é parte do sistema de mobilidade urbana (GUIMARÃES, 2012).

A LPNMU se destaca por regulamentar especificamente a mobilidade urbana nos municípios brasileiros com mais de 20 mil habitantes e atua como uma regulamentação do inciso XX do art. 21, do inciso VII do art. 30 e ainda do art. 182 da Constituição Federal e tem por objetivo a integração dos diferentes modos de transporte e a melhoria de acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território dos municípios.

Trata-se de uma “tentativa” de universalizar o acesso à cidade, estabelecendo o transporte coletivo como prioridade. A realidade é bem diferente da que a lei estabelece, ou seja, na prática a falta de fiscalização sobre a obrigatoriedade dos estados e municípios em aplicar o que está previsto, inviabiliza a efetividade da lei.

Para Guimarães, (2012), o direito à cidade, numa orientação legal do termo, pode ser interpretado como um direito fundamental por debater sobre uma dimensão coletiva que se sobrepõe a uma dimensão privada, como um aspecto da cidadania maior que o cidadão, pois, prevalece uma cidadania coletiva.

Entretanto, cabe salientar que mesmo como um direito previsto em leis e decretos, a visão jurídica não vislumbra um aprofundamento de questões primordiais para a possibilidade do direito à cidade. A ideia de juristas e legisladores apenas aponta para uma distribuição igualitária dos acessos à cidade, mas não prevê transformações mais profundas no processo de produção da cidade.

Tem como objetivos e metas contribuir com a acessibilidade, o fomento e a mobilidade para a efetivação da política de desenvolvimento urbano, reconhecendo que a mobilidade urbana está relacionada à ideia de acessibilidade e direito à locomoção.

No art. 5º estão estabelecidos os princípios da LNPMU, e merecem destaque:

- I - acessibilidade universal;
- III – equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- IV – eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
- V – gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- VI – segurança no deslocamento das pessoas;
- VII – justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso de diferentes modos e serviços;
- IX – eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.

A perspectiva de garantir democratização do acesso à cidade, apresentada pela LPNMU, está relacionada à gestão democrática e participação popular nos processos de construção do sistema de circulação das cidades.

Desse modo, para planejar a mobilidade da cidade a LPNMU destaca que é necessário considerar ainda a justa distribuição de benefícios e ônus dos diferentes modos e serviços do transporte, ou seja, não se pode penalizar usuários de transporte público por meio de cobranças de tarifa mais altas por conta das gratuidades asseguradas por lei ou pelo baixo índice de usuários de transporte coletivo em relação aos automóveis particulares. Sabe-se que essa é prática comum e justificativa recorrente para o aumento do valor das tarifas do transporte coletivo.

A eficiência, eficácia e efetividade, como ditam os incisos IV e IX do art. 5º, são cruciais para assegurar e promover o uso do transporte coletivo de uma cidade, e assim, tornar o ambiente de circulação mais dinâmico.

No art. 6º estão listadas as diretrizes da LPNMU, dentre as quais merecem destaque:

- II – prioridade dos modos de transporte não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- III – integração entre os modos e serviços de transporte urbano;
- VI – priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado

Se se deve priorizar os deslocamentos não motorizados (a pé e por bicicleta) e o transporte público coletivo, a cidade necessariamente deve ser um espaço integrador que possibilite a qualquer habitante acesso aos diferentes lugares. Porém, os serviços de transporte coletivo, que deveriam estar de acordo com a necessidade dos usuários, na maioria das cidades brasileiras ainda tem um longo caminho para atender satisfatoriamente a população.

Na realidade, o Estado acaba incentivando transportes individuais ao promover políticas que cada vez mais incentivam o consumo de automóveis. A precariedade dos serviços de transporte coletivo ofertado pelos municípios se torna mais um incentivo para que o transporte particular seja o modelo principal adotado no deslocamento da população.

No art. 14 da referida lei, fica estabelecido que é direito do usuário receber serviço adequado, participar do planejamento, fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana, segurança e acessibilidade, além de acesso às informações de embarque, desembarque, itinerários, horários, tarifas e demais informações pertinentes ao bom uso do transporte público de forma gratuita.

Para Guimarães (2012), a questão não se limita a frear o consumo de automóveis particulares, mas deve focar no uso consciente dos meios de locomoção, e classifica como um trabalho mais árduo, custoso e de longo prazo.

O uso do automóvel particular está associado a um uso mais intenso do espaço, pois, “o transporte público envolve uma socialização da infraestrutura (vias) e dos meios de transporte (veículos), ao passo que o transporte individual envolve a mesma socialização da infraestrutura, mas a privatização do meio de transporte (bicicleta, automóvel)” (VASCONCELLOS, 2012, p. 35).

A partir da LNPMU tornou-se obrigatório a elaboração de um Plano de Mobilidade Urbana para cidades acima de 20 mil habitantes, de acordo com o art. 24, que permita ao órgão público responsável definir as medidas adequadas a sua realidade. Este plano deveria estar integrado ao Plano Diretor Municipal até o ano de 2015, mas que foi prorrogado até 2019, assegurando a participação popular em sua elaboração.

No caso de Boa Vista, o Plano Anual de Mobilidade Urbana, previsto no PDMPBV, ainda não foi realizado. O que se tem é um projeto de mobilidade urbana, no âmbito do PAC 2 (Programa de Aceleração do Crescimento) financiado pela Caixa Econômica Federal para realização de melhorias no sistema de transporte urbano de Boa Vista, a partir da implantação de ciclovias, bicicletários e revitalização da sinalização vertical e horizontal (PARENTE *et al*, 2015).

Em maio de 2017 a prefeitura municipal anunciou o projeto Cidade Inteligente, que prevê ações de mobilidade urbana, de organização e fiscalização do trânsito, de segurança pública, sistema de informação ao cidadão, entre outros pontos. Segundo informações da EMHUR, trata-se um projeto complementar ao Plano Municipal de Mobilidade Urbana.

O projeto Cidade Inteligente, orçado em R\$ 260 milhões de reais, trata-se de parceria público-privado de ações voltadas para a mobilidade urbana que, segundo o presidente do conselho gestor de parceria público-privada do município, à época, em entrevista ao jornal Folha de Boa Vista, permite ao poder público conceder serviços e obras que não seriam possíveis de serem realizadas caso dependessem de recursos próprios (FOLHA DE BOA VISTA, 26/05/2017).

Diversas obras estão previstas no referido projeto, desde a construção de um Centro de Controle de Operações (CCO) para monitorar diversos pontos da cidade, como praças, terminais e prédios públicos por meio de câmeras e radares em tempo real que auxiliem nas políticas de segurança pública e no monitoramento do tráfego (FOLHA DE BOA VISTA, 26/05/2017).

O conceito de Cidades Inteligentes envolve uma ideia de otimização do uso de recursos e de infraestrutura por meio do emprego de tecnologias da informação e comunicação com o intuito de melhorar a qualidade de vida da população. Porém, há todo um discurso por trás desse novo modelo de pensar a cidade.

Embora o discurso aparente seja de modernização e melhorias da infraestrutura urbana, entende-se que o foco do projeto esteja voltado ao aumento do monitoramento da cidade. Além do aprofundamento do valor de troca dos espaços da cidade, que estarão cada vez mais suscetíveis à ação de agentes imobiliários na medida em que as novas tecnologias de informação e segurança estiverem presentes, alimentando uma ilusória sensação de segurança nesses espaços.

Embora a intenção não tenha sido de “lotear” ou fragmentar a prestação de serviços de consumo coletivo das cidades, a LNPMU não proíbe que empresas privadas prestem serviços nesse âmbito. Porém, a questão da mobilidade e segurança nas cidades tem se tornado cada vez mais um negócio atraente para empresas privadas.

A LNPMU é considerada uma lei avançada para o tema, pois, estabelece como prioridade o pedestre e o ciclista, seguido pelo transporte coletivo, transporte de cargas e, por fim, o automóvel. Mas o que se vê na lógica de circulação das cidades brasileiras é que essa prioridade tem sido aplicada de maneira invertida.

4.4. A EXPANSÃO DA MANCHA URBANA E O TRANSPORTE COLETIVO EM BOA VISTA/RR

A intensificação do processo de urbanização das cidades brasileiras resultou no distanciamento entre os locais de trabalho e de residência da massa trabalhadora. Novos modos de organização espacial e a expansão horizontal das cidades influenciaram no modo como as pessoas se deslocam e circulam dentro desse espaço.

Segundo Rodrigues (2007) essa separação “artificial” entre o local de trabalho e o local de viver acabou dificultando a compreensão de que a exploração e a espoliação são partes do mesmo processo da urbanização capitalista.

Boa Vista é uma cidade em expansão num movimento horizontal, levando ao aumento das distâncias percorridas entre um ponto e outro. Assim, o transporte público coletivo tem função essencial no processo de produção e reprodução do espaço e das relações sociais.

A mobilidade urbana de parte da população depende de um sistema de transporte coletivo que faça a ligação entre esses espaços mais afastados. A população, como dito anteriormente, tem se concentrado principalmente na zona oeste da cidade, área que mais sofre com a carência de infraestrutura e a baixa qualidade de serviços públicos essenciais.

Recentemente, o estado de Roraima tem recebido uma grande quantidade de imigrantes venezuelanos, que deixaram seu país em busca de melhores condições de vida. A precária condição de vida na Venezuela resultou num intenso processo migratório e milhares de pessoas já deixaram o país. O Brasil é o terceiro¹⁰ destino mais procurado por venezuelanos desde 2015 e esse processo vem se intensificando.

Em 2016, o governo de Roraima divulgou a entrada de 30 mil venezuelanos¹¹, que atravessaram a fronteira de Pacaraima/RR com Santa Elena de Uairém, na Venezuela. Porém, dados da Polícia Federal registraram 56.754 entradas e 47.074 saídas no mesmo ano. Já em 2017, foram registradas 24.379 entradas e 13.868 saídas até 10/07/2017.

Muitos chegam à Boa Vista e tantos outros partem em direção a Manaus, capital do Amazonas. Esse grande contingente populacional tem gerado impactos sociais, econômicos e políticos para o estado de Roraima e, principalmente, para a capital Boa Vista, aumentando a demanda por transporte público, saúde, educação e trabalho, principalmente.

Segundo entrevista com a representante da EMHUR, com a chegada desses imigrantes a demanda pelo transporte público coletivo tem aumentado. Nos últimos dois anos houve um aumento da frota em mais quatro novos ônibus, totalizando 79 veículos disponíveis, e a revisão das linhas e rotas, que passaram de 15 para 17 linhas no total.

¹⁰ Os países que mais receberam migrantes venezuelanos nesse período são Estados Unidos e Colômbia, respectivamente (ONU, 2017).

¹¹ Muitos desses migrantes são indígenas da etnia Warao, que vivem no delta no rio Orinoco e chegaram ao Brasil após semanas caminhando. A ACNUR – Agência da ONU para Refugiados – e ONG’s chegaram ao estado de Roraima com intuito de auxiliar no desenvolvimento de políticas públicas para a questão migratória e amenizar o sofrimento desses migrantes. Professores e alunos da UFRR e voluntários também tem desenvolvido projetos voltados para o atendimento social aos imigrantes que estão no abrigo em Boa Vista, como aulas de português, atividades de recreação para as crianças, entre outras ações.

Pode-se considerar o aumento da demanda de transporte coletivo como um dos aspectos mais importantes para a valorização do transporte público em Boa Vista, embora esse não seja um fato novo. Historicamente o estado de Roraima apresenta, desde o período como Território Federal, um constante fluxo migratório com maior concentração na capital, Boa Vista.

O sistema de transporte público coletivo, além de ser essencial para a produção econômica e social da grande maioria dos trabalhadores, contribui para amenizar problemas tipicamente urbanos como os engarrafamentos, decorrente do aumento do consumo de automóveis particulares nas cidades.

Além disso, ajudam a melhorar a condição ambiental diminuindo a emissão de poluentes ao substituir uma quantidade expressiva de veículos que circulariam pelas ruas e avenidas (VASCONCELLOS, 2012).

Para tanto, é necessário que o ambiente de circulação da cidade seja eficiente. Esse ambiente, segundo Silva (2011), é a combinação entre *estrutura de circulação*, compreendida como o suporte físico (ruas, estradas, calçadas, pontes, viadutos, etc.) da circulação realizada a pé ou por meio de veículos como ônibus, automóveis, barcos, trens ou metrô, chamados *meios de circulação*.

Em Boa Vista a *estrutura de circulação* é composta por calçadas, ruas, avenidas, ciclovias e ciclofaixas, pontes e viaduto, estrutura comum a diversas cidades do mundo. Porém, é a maneira como estão dispostos que nos permite compreender a relação entre o transporte e a reprodução do espaço urbano (SILVA, 2011).

Desde a primeira concepção urbanística de Boa Vista, planejada pelo engenheiro Darcy Aleixo Derenusson em 1944, a ideia era de uma cidade moderna e funcional. Entretanto, o planejamento se concentrou apenas no núcleo embrionário e não contemplou todo o espaço da cidade. Além disso, o modelo radial concêntrico (com uma praça circular que abriga o centro administrativo local, cortado por avenidas radiais que interligam o centro aos demais bairros) resultou em um acesso seletivo e desigual das pessoas à cidade (VERAS, 2009).

O Plano Urbanístico de Boa Vista influenciou fortemente na dinâmica de produção do espaço urbano ao privilegiar determinadas áreas equipando-as com infraestrutura urbana, como ruas largas, asfaltamento, calçamento, canalização e esgotamento sanitário. A partir disso, um intenso crescimento populacional no então Território Federal se deu com a chegada de migrantes como mão-de-obra na construção civil (VERAS, 2009).

Até a década de 1980, a expansão urbana da capital de Roraima, capitaneada pelo governo, visava a segurança nacional e o atendimento das necessidades da sociedade em crescimento. Desse modo, o processo de produção do espaço urbano foi acompanhado permanentemente por um processo de reorganização espacial (STAEVIE, 2011).

A expansão “desordenada” de loteamentos, promovida a partir de interesses políticos locais, teve resultado desastroso no processo de crescimento da mancha urbana da cidade. Bairros sem as mínimas condições de habitação foram surgindo já com alta concentração populacional, principalmente em direção à zona oeste (VERAS, 2009).

Ainda hoje, as ações de expansão urbana voltadas para habitação popular ocorrem nos pontos mais afastados da zona oeste, que nos últimos anos receberam casas populares do programa Minha Casa, Minha Vida, do Governo Federal. No mapa 4, a seguir, é possível visualizar a localização dos conjuntos Cruviana, Pérolas do Rio Branco e Vila Jardim.

A expansão da mancha urbana incentivada por loteamentos afastados cria uma maior necessidade de transporte por automóvel. Essa forma de expansão urbana leva a um “maior consumo de combustíveis, de emissão de poluentes e aos aumentos dos congestionamento e da degradação das condições de circulação do transporte coletivo.” (VASCONCELLOS, 2012, p. 155).

Embora, numa primeira análise, grandes avenidas radiais facilitem o acesso à cidade, na medida em que há o aumento da população e do número de veículos esse modelo pode impulsionar problemas como engarrafamentos e segregação socioespacial, principalmente, já que essa expansão horizontal da cidade aumenta as distâncias de deslocamento.

Nesse sentido, é essencial que o sistema de transporte público coletivo acompanhe esse crescimento, tanto em quantidade de veículos quanto na reformulação de suas rotas, visando atender a demanda da população que reside cada vez mais longe, levando em consideração a relação custo x benefício para a população.

Portanto, acredita-se que a grande quantidade de veículos particulares que circulam pelo espaço urbano de Boa Vista pode estar relacionada também a um sistema de transporte público insuficiente e ineficiente para a cidade.

Se por um lado, a intenção em garantir a mobilidade urbana da população exista, por outro, não se vê um empenho relacionado à garantia da qualidade desses serviços. As reclamações dos usuários são, principalmente, com relação ao tempo de espera, rotas longas e exaustivas e também às condições de conservação dos veículos. Segundo entrevista na EMHUR, nos últimos dois anos, o aumento da população resultou na criação de duas novas linhas de ônibus para a zona oeste da cidade.

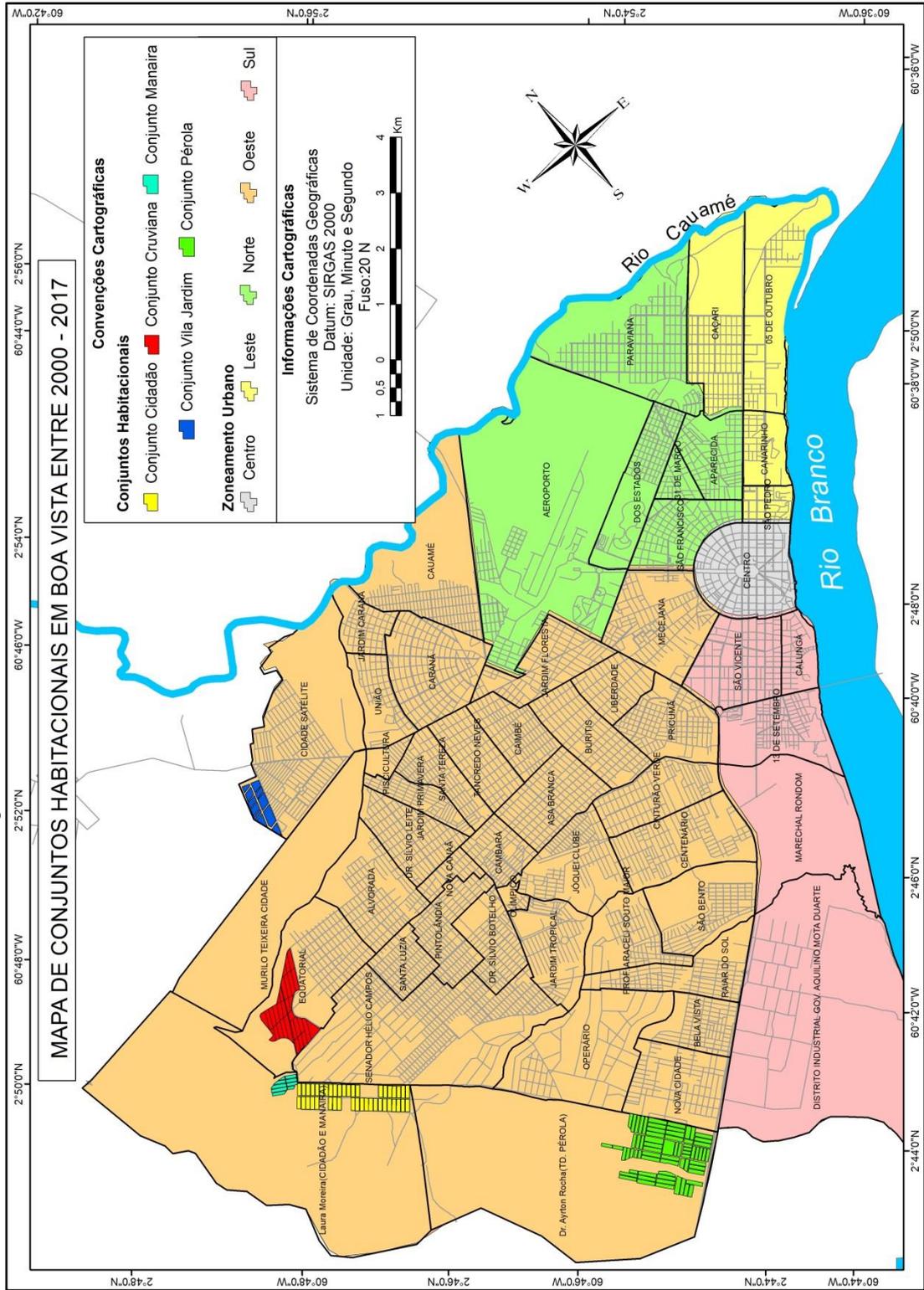
Mais recentemente, a chegada de imigrantes, principalmente haitianos, cubanos e venezuelanos, teve um significativo impacto no espaço de circulação da cidade. Hoje em dia, é mais comum ver carros com placas da Venezuela e da Guyana circulando pela cidade.

É importante ressaltar que grande parte desses migrantes ocupam áreas mais afastadas do centro, onde o valor da terra é menor, geralmente em bairros localizados na zona oeste onde a concentração populacional é maior e a infraestrutura urbana precária.

Se a circulação expressa um modo de produção e reprodução social, podemos concluir que ela se altera no tempo e no espaço, ou seja, as necessidades de circulação se alteram na medida em que o modo de produção do espaço vai tomando diferentes formas.

Nesse sentido, o transporte público coletivo precisa acompanhar o ritmo de crescimento da população e a organização do espaço resultante desses processos. No caso de Boa Vista, se tornou essencial um sistema de transporte que acompanhe a expansão horizontal da cidade. Portanto, é extremamente necessário que se pense em rotas e horários que equilibrem a relação entre distância e tempo de deslocamento.

Mapa 4. Destaque para o Conjunto Cruviana, Conjunto Pérolas do Rio Branco e Conjunto Residencial Vila Jardim



Evelise M. Nunes Pieve (2017)

Em fevereiro de 2014 a prefeitura de Boa Vista anunciou o Projeto de Mobilidade Urbana em convênio com a Caixa Econômica Federal, com provisão no valor de R\$ 68 milhões de reais, e em contrapartida a prefeitura disponibilizaria R\$ 6 milhões de reais, ou

seja, o projeto apresentara orçamento total no valor de R\$ 74 milhões de reais (FOLHA DE BOA VISTA, 22/01/2015).

As principais obras previstas para melhorar a mobilidade e acessibilidade da população eram: reforma do mini-terminal Luís Canuto Chaves, construção de 44,6 km de ciclovias interligando a zona oeste ao centro da cidade, construção de 50 bicicletários, 59 km de calçadas adaptadas aos padrões de acessibilidade, construção de 850 pontos de ônibus, sendo 100 climatizados, interligação de bairros por meio de pontes de concreto e finalização de avenidas (PORTAL G1 RORAIMA, 07/02/2014). Um ano depois, segundo notícia intitulada “*Mobilidade urbana de Boa Vista está em fase de licitação, diz prefeitura*” em 23/01/2015, no mesmo portal, o projeto ainda estava em fase de licitação e a conclusão das obras estavam previstas para dezembro de 2016.

Ainda em 2017, algumas ações previstas no projeto de mobilidade estavam em andamento e alguns itens sofreram alterações como, por exemplo, a construção de pontos de ônibus que passou de 850 para 600 paradas simples (figura 10) e de 100 para 75 paradas climatizadas (figura 11), como mostra a reportagem do portal de notícias Roraima em Foco

A Prefeitura de Boa Vista deu início às obras de instalação dos novos abrigos de ônibus, previsto no Projeto de Mobilidade Urbana. São cerca de 600 pontos simples e 75 climatizados. O espaço vai oferecer mais conforto à população durante o tempo de espera do transporte coletivo. Este é mais um importante passo para transformar a capital roraimense numa cidade cada vez mais moderna e planejada.

As obras se iniciaram pela zona oeste, pelos conjuntos habitacionais novos que ainda não tinham abrigos de ônibus. Está em execução os serviços nos conjuntos Pérola do Rio Branco – no bairro Airton Rocha, no conjunto Manaíra – bairro Laura Moreira, Cruviana – no Equatorial, Conjunto Cidadão – No Senador Hélio Campos, e nos bairros Alvorada e Cidade Satélite. Nesta semana está previsto o início das obras no bairro Paraviana e na Avenida Ville Roy. (PORTAL RORAIMA EM FOCO, 19/07/2016).

A prefeitura não comunicou qual o motivo das alterações em relação à quantidade de paradas de ônibus que estavam previstas no projeto. É bastante simbólico que as obras tenham sido iniciadas pelos conjuntos habitacionais, evidenciando que a própria prefeitura reconhece a necessidade de obras de infraestrutura básica nesses espaços. O que se verifica é que existe uma necessidade urgente de um sistema de transporte público que seja capaz de acompanhar o crescimento urbano e populacional da cidade de Boa Vista.

As novas paradas receberam decoração lúdica voltada para primeira infância. Segundo a prefeita Teresa Surita, a decoração tem o intuito de promover um momento de interação e aproximação entre pais/responsáveis e filhos, tornando a espera pelo transporte coletivo menos cansativa (PORTAL DA PREFEITURA DE BOA VISTA, 25/01/2017). De

acordo com o Relatório de Gestão 2016 da EMHUR, 139 paradas simples já haviam sido concluídas.

Figura 10 - Parada de ônibus em Boa Vista/RR – 2017



Parada simples na Av. Carlos Pereira de Melo, na altura do bairro Jardim Floresta, zona oeste.
Fonte: Pieve, 2017.

As paradas climatizadas são estruturas de concreto e portas de vidro com dois aparelhos de ar condicionado, bancos de madeira e tomadas internas. Também receberam decorações lúdicas que chama a atenção para que pais e responsáveis leiam livros para as crianças. Essas paradas tem horário de funcionamento restrito entre as 6h da manhã e a 23h45min da noite, após esse horário permanecem trancadas. Do total de 75 paradas climatizadas, até final de 2016, também de acordo com o Relatório de Gestão 2016 da EMHUR, apenas 5 estavam em operação.

Figura 11. Parada climatizada em Boa Vista/RR – 2017



Parada climatizada na rua São Silvestre, Conjunto Pérolas do Rio Branco, no bairro Dr. Airton Rocha, zona oeste. Fonte: PIEVE, 2017.

A construção das paradas climatizadas pode representar um pouco mais de conforto para usuários do transporte coletivo em pontos onde há maior concentração de usuários. Porém, antes mesmo de terminar a construção das 75 unidades previstas, algumas já necessitam de reparos, como esta apresentada na figura 7. As portas já não fecham, o ar condicionado permanece ligado, mas não refresca o ambiente, além das paredes que já estão rabiscadas.

As estruturas onde ainda não há a instalação dos aparelhos de ar condicionado acabam inutilizadas por conta do calor excessivo dentro da estrutura. As pessoas ficam em pé ao redor da parada em busca de sombra em dias de sol quente.

4.4.1. Especificidades do transporte coletivo em Boa Vista-RR: ônibus e táxi-lotação

Para compreender as especificidades de cada um dos modais que compõem o transporte coletivo em Boa Vista, vamos apresentá-los separadamente. A apresentação se iniciará com o sistema de ônibus por ser uma estrutura maior, embora com menos veículos.

Os deveres e as diretrizes para a atuação das empresas concessionárias de transporte público coletivo estão previstas no Decreto Municipal nº 158/E de 08/07/2005.

Em seguida, será apresentada a estrutura de atuação dos permissionários e motoristas de táxi-lotação. Embora haja um número bem maior de veículos em relação ao sistema de ônibus, a organização se dá por meio de uma cooperativa, a CTL (Cooperativa de Táxi-lotação), como órgão de representação da classe perante negociações com a prefeitura. A atuação dos permissionários nessa modalidade está prevista e regulamentada pelo Decreto Municipal nº 102/E de 27/04/2005.

Ônibus

O serviço de transporte público coletivo é prestado por duas empresas, a Viação Cidade de Boa Vista Ltda, com sede em Boa Vista, e a Cidade de Boa Vista Transporte Urbano Ltda, empresa filial com matriz no estado de Minas Gerais, de mesmo nome. Atuam sob regime de concessão e os contratos fixados expiram em 2025 (EMHUR, 2017).

O serviço de transporte coletivo por ônibus foi regulamentado pelo Decreto Municipal nº 158/E de 08/07/2005. Embora existam duas empresas atuando no transporte coletivo, segundo informações da EMHUR, são empresas associadas. Portanto, pode-se concluir que há, na prática, um monopólio de empresas de transporte coletivo na cidade.

O monopólio de empresas no setor de transportes é comum em cidades médias e pequenas no Brasil. Esse é um dos fatores que compromete a qualidade desse tipo de serviço já que a falta de concorrência para o setor tem como resultado, na grande maioria dos casos, um serviço caótico e sem compromisso com a qualidade, mas com o lucro. O Estado, quando permite que esse tipo de contrato se constitua negligencia a sociedade e atua a favor da reprodução do capital.

Segundo Silva (2011), a atuação do Estado é em prol da reprodução das relações sociais, mas, também das relações capitalistas, portanto, trata-se de jogo de interesses diversos e contraditórios. A função de prover os meios de transporte foi sendo gradativamente deixada de lado pelo capital e assumida pelo Estado ao longo da história. Isso se deu porque, para o capital, investir em meios de consumo coletivo não é tão lucrativo, embora seja imprescindível para uma eficaz reprodução das relações sociais de produção.

O mesmo processo se deu em Boa Vista. No período anterior à regulamentação¹², o transporte coletivo era realizado por empresas particulares no sistema “expressinho”, operado

¹² Para conhecer a história do transporte público de Boa Vista anterior ao Decreto nº 158/E foi necessário fazer um levantamento desse período com moradores mais antigos da cidade. Muitos já não se lembram mais das

por micro-ônibus particulares. As principais empresas eram a Rio Branco Transporte Urbano (atual Viação Cidade de Boa Vista Ltda), a Viação Forte e a União Cascavel (atual Eucatur), que circulavam pela cidade executando diferentes rotas.

A construção do Terminal de Integração João Firmino Neto, no bairro Buritys, representava um impasse entre as empresas, que queriam cobrar pela integração, e a população, que reivindicava a gratuidade uma vez que já estivessem dentro do terminal. Os ônibus eram velhos e mal conservados, as paradas não tinham sinalização tornando difícil saber onde poderiam parar. Não havia abrigos de passageiros e a quantidade de ônibus era insuficiente para a cidade.

Além disso, as linhas que passavam pelo terminal de integração, popularmente conhecido como Terminal do Caimbé, tinham rotas muito longas e pouco eficientes, resultando em percursos desnecessários, longo período de espera para as baldeações (VERAS, 2009).

Como uma tentativa de solução para a questão do transporte coletivo, a prefeitura regulamentou a prestação desse tipo de serviço em Boa Vista a partir do Decreto nº 158/E de 08/07/2005, que prevê obrigações e deveres das empresas concessionárias, dos passageiros e da fiscalização municipal.

De acordo com o Decreto 158/E a frota de ônibus deve estar de acordo com a demanda, ou seja, deve acompanhar tanto o crescimento populacional quanto o espraiamento da mancha urbana, de modo que possa garantir a oferta de serviços com qualidade e menor custo possível.

As ações para organizar o sistema de transporte público coletivo na cidade envolveram a criação de uma Diretoria de Transporte na EMHUR com o objetivo de administrar e fiscalizar o transporte público, promover e supervisionar processo licitatório para atender novas linhas de transporte coletivo, instalar e fiscalizar a sinalização das paradas de ônibus e construção de abrigos de passageiros. O Terminal de Integração João Firmino Neto¹³, no bairro Caimbé, foi reformado, mas logo acabou desativado (VERAS, 2009).

Segundo Corrêa (2002), o Estado tem atuação complexa e variável na organização espacial da cidade, tanto no tempo como no espaço. Essa variação reflete a dinâmica da sociedade e é através dos serviços públicos, como sistema de circulação, sistema viário,

empresas, mas recordam das dificuldades de deslocamento na época. Não há nenhuma secretaria ou departamento histórico da cidade, o que dificultou a pesquisa nesse ponto especificamente.

¹³ Atualmente o Terminal do Caimbé abriga a Fundação de Educação, Turismo, Esporte e Cultura (FETEC), órgão municipal, além de sindicatos e o Clube do Livro que se tornou também espaço para o projeto Português para Todos, um projeto de acolhimento para estrangeiros, desenvolvido por professores e alunos da Universidade Federal de Roraima e outros voluntários.

calçamento e demais obras e serviços, de interesse tanto de empresas como da população, é que a atuação do Estado é feita corretamente e como esperado.

Desse modo, o Estado age como provedor desses meios coletivos de consumo e na articulação e organização de setores urbanos, dentre eles o transporte. Porém, o papel do Estado é caracterizado por choques de interesses e conflitos entre agentes sociais, como a sociedade, e os empresários do setor de transporte (SILVA, 2011).

No caso da cidade de Boa Vista, por exemplo, a ideia de empresas concorrentes está apenas “no papel” e nas cores dos ônibus (figuras 12 e 13). As empresas Viação Cidade de Boa Vista Ltda e Cidade de Boa Vista Transporte Urbano Ltda compartilham o mesmo endereço, deixando claro o conflito de interesses entre população e empresariado.

A Viação Cidade de Boa Vista Ltda foi fundada em 16 de julho de 1999, de acordo com dados da Receita Federal, e desde então, vem prestando serviços de transporte coletivo de passageiros na cidade. Segundo relatos de moradores mais antigos, a empresa apenas pintou os ônibus que já circulavam quando ainda era Rio Branco Transporte Urbano.

Em 2013, a então prefeita Teresa Surita, exigiu a substituição de dez veículos com mais de 15 anos de circulação e que deveriam ser substituídos por modelos novos. No mesmo ano, os bairros Nova Cidade, Sílvio Botelho e Caranã passaram a ser atendidos por linhas de ônibus de segunda a sexta-feira, que ligariam os bairros direto ao centro. Os bairros Caranã, Cauamé, Jóquei Clube e Aracelis passaram a contar com ônibus também aos domingos (PORTAL BOA VISTA JÁ, 15/12/2013).

Figura 12 - Ônibus da Viação Cidade de Boa Vista Ltda



A cor amarela é usada para identificar os veículos que compõem a frota da Viação Cidade de Boa Vista Ltda. Fonte: Pieve, 2017.

Figura 13 - Ônibus da Cidade de Boa Vista Transporte Urbano Ltda.



A cor azul é usada para identificar os veículos que compõem a frota da Cidade de Boa Vista Transporte Urbano Ltda. Fonte: Pieve, 2017.

As empresas de ônibus, juntas, somam 79 veículos, todos com acessibilidade e apenas 30% com sistema de ar condicionado. Desse total, 71 circulam pela cidade em dias úteis, que atendem as 17 linhas. Aos finais de semana e feriados esse número é reduzido para 62 veículos e 11 linhas (EMHUR, 2017).

A tabela 4, a seguir, mostra como estão distribuídas as 17 linhas por empresa. Cada uma recebe o nome do bairro em que se dá a parada final da linha. As cores azul e amarelo dos ônibus representam cada uma das empresas concessionárias.

Das 17 linhas de ônibus, apenas três linhas cortam a cidade no sentido leste-oeste e passam pelo Terminal Urbano José Campanha Wanderley, são elas: 112 – Caçari/Equatorial, 252 – Bairro dos Estados/Sen. Hélio Campos e 301 – Drº Silvio Botelho/Bacabeira. As demais linhas fazem a ligação bairro-centro e centro-bairro.

A tarifa de ônibus foi reajustada em 28 de dezembro de 2017, passando de R\$ 3,10 para R\$ 3,60 para pagamento em dinheiro. Com a utilização do Boa Vista Card, cartão eletrônico de passagens, o período de integração é de 1h 30 minutos em dias úteis e de 2h nos finais de semana. Nesse mesmo sistema, os estudantes pagam meia-tarifa, no valor de R\$ 1,80. Idosos acima de 65 anos, portadores de deficiência física e seus acompanhantes tem garantida a gratuidade. Não há sistema de integração entre ônibus e táxi-lotação.

Tabela 4 - Linhas de ônibus por empresas em Boa Vista – RR, 2017

Cidade de Boa Vista Transporte Urbano Ltda	Viação Cidade de Boa Vista Ltda
104 – União	206 – Caranã (UFRR)
112 – Caçari/Equatorial	208 – Monte Cristo
215 – Nova Cidade/Pérola	211 – Jóquei Clube
251 – Drº Silvio Botelho	305 – Nova Cidade/Bela Vista Direto-Centro/Via Operário
252 – Bairro dos Estados/Sen. Hélio Campos	308 – Cauamé
301 – Drº Silvio Botelho/Bacabeira	310 – Ataíde Teive/Manaíra Direto- Centro
401 – Cruviana	313 – Araceli/Vila Olímpica
402 – Centenário	314 – Cidade Satélite Direto-Centro
	315 – Pérola/Copaíbas Direto-Centro/Via Operário

Fonte: EMHUR, 2017. Organizado pela autora.

A vida média dos veículos estabelecida pelo Decreto 158/E é de no máximo 5 anos. De acordo com o Relatório de Gestão/2016 da EMHUR, os ônibus apresentam 5,5 anos de

vida média, sendo que os três ônibus mais danificados pelo tempo de uso e em situação precária foram substituídos em abril deste ano.

No Relatório de Gestão/2016, da EMHUR, é possível confirmar que há demanda desse tipo de serviço na cidade. Os números registrados no documento, em 2016, foram:

- Frota: 75 ônibus
- Bairros atendidos: 53
- Viagens (mensal): 905.534
- Gratuidade (mensal): 33.037
- Estudantes (mensal): 266.264
- Idosos (mensal): 33.718
- Passageiros que utilizam o Boa Vista Card (mensal): 66.940
- Passageiros de tarifa integral (mensal): 182.528

A partir desses dados, percebe-se que o sistema de transporte coletivo por ônibus, ao contrário do que se pensa, tem demanda e condições de prover melhor qualidade para a população. Passageiros que pagaram tarifa integral, em 2016 o valor era de R\$ 3,10, representaram, aproximadamente, R\$ 566 mil reais mensais para as empresas. No caso dos estudantes, o valor arrecadado no período era próximo de R\$ 400 mil reais mensais.

Táxi-lotação

Os táxis-lotação derivam dos táxis convencionais. Segundo conversas com alguns motoristas¹⁴, o sistema de transporte coletivo era precário e a população sofria com as péssimas condições dos ônibus, longas rotas, falta de sinalização das paradas e irregularidade de horários. Por volta de 1994, um taxista convencional inspirado no modelo de lotação que existia em Caracas, capital da Venezuela, passou a realizar as mesmas rotas dos ônibus cobrando a mesma tarifa, que na época era fixada no valor de R\$ 1,00.

Outros taxistas, então, se interessaram e também passaram a oferecer esse tipo de serviço. Na época, houve um atrito entre taxistas e empresas de ônibus, mas com as condições precárias do transporte coletivo da cidade, as lotações conseguiram se manter como uma alternativa para a necessidade de deslocamento da população.

¹⁴ Para compreender a história do táxi-lotação em Boa Vista foram necessárias conversas com motoristas mais antigos, principalmente durante as viagens realizadas no dia-a-dia. A vida agitada desses motoristas dificultou que as conversas ocorressem mais calmamente no terminal José Campana Wanderley, no centro da cidade. Contribuiu também nesse aspecto o presidente da CTL – Cooperativa de Táxi-lotação de Boa Vista.

Após muitos anos atuando como transporte alternativo particular, em 2005, a então prefeita de Boa Vista, Teresa Jucá, na tentativa de amenizar os problemas de transporte coletivo, assinou o Decreto Municipal nº 102/E de 27/04/2005 a fim de regulamentar o serviço de táxi. Segundo o presidente da Cooperativa de Táxi-Lotação – CTL – à época existiam 349 táxis-lotação e 315 táxis convencionais.

Em reportagem veiculada pelo jornal Folha de Boa Vista, de 19 e 20 de março de 2005, a Federação de Moradores de Roraima (Famer) reuniu-se com vereadores à época a fim de criar o vale-lotação para facilitar o uso desse modal por trabalhadores que utilizavam vale-transporte. Porém, o projeto não foi posto em prática¹⁵.

O Decreto Municipal nº 102/E prevê as condições de exploração dos serviços de táxi-lotação e táxi convencional. A execução, autorização, supervisão e fiscalização desses serviços fica a cargo do município por meio da EMHUR. Os serviços regulamentados no referido decreto estão discriminados como:

XII – Táxi

Veículo automotor destinado ao serviço de transporte público, com capacidade máxima de 04 (quatro) passageiros, excluído o condutor, funcionando sob regime de aluguel;

XIII – Táxi Convencional

Veículo táxi, dotado de equipamentos que proporcionem maior conforto ao usuário e/ou prestando serviços específicos que justifiquem tarifa diferenciada;

XIV – Táxi Especial

Veículo táxi, dotado de equipamentos que proporcionem maior conforto ao usuário e/ou prestando serviços específicos que justifiquem tarifa diferenciada;

XV – Táxi Lotação

Veículo automotor destinado ao serviço de transporte público extraordinário, com capacidade máxima de 04 (quatro) passageiros, excluído o condutor, com itinerários predeterminados idênticos aos das linhas de ônibus, atuando com ocupação coletiva;

O estudo aqui apresentado limita sua análise na função do táxi-lotação por esse se constituir como um dos modais de transporte coletivo da cidade de Boa Vista. O serviço de táxi-lotação ficou denominado, então, como serviço de transporte público extraordinário, ou seja, aquele que visa atender as necessidades excepcionais do sistema urbano de transporte.

De acordo com o decreto é concedido um alvará de permissionário, expedido pela prefeitura por meio da EMHUR, e este se constitui como um bem de família¹⁶. A permissão

¹⁵ Ao conversar com moradores mais antigos e questionar sobre a criação do vale-lotação, muitos disseram que não tinham conhecimento desse fato. Portanto, não se sabe se o projeto realmente foi levado à Câmara Municipal, e se foi aprovado ou não. Outra hipótese a ser considerada é que os próprios permissionários e motoristas de táxi-lotação tenham se recusado a implantar o sistema.

¹⁶ Em dezembro de 2017 a Câmara dos Vereadores aprovou o Projeto de Lei nº 34/2017 que autoriza taxistas convencionais e de lotação a negociarem seus alvarás ainda em vida, possibilitando a venda do título a terceiros mediante acordo com herdeiros. Com a aprovação, o projeto segue para a sanção pela prefeita em exercício, Teresa Surita.

tem duração de um ano, renovável por iguais e sucessivos períodos, concedido ao motorista profissional autônomo, proprietário de veículo e registrado no Cadastro de Permissionários e no Cadastro Fiscal do município, que não acumule outras atividades que possibilite renda. É proibida a concessão de alvarás a policiais militares ou civis, membros das Forças Armadas e funcionários públicos de qualquer esfera de poder. Cabe ao permissionário titular a indicação de um motorista auxiliar.

Com relação às características dos veículos, fica a cargo da EMHUR, determinar e fiscalizar os padrões estabelecidos: automóvel na cor branca, modelo quatro portas com capacidade para quatro passageiros, fabricação não superior a 10 anos, equipado com extintor de incêndio, luz de freio elevada no vidro traseiro, cintos de segurança em ordem para todos os passageiros. Atendidas às exigências, os carros recebem adesivos de identificação que devem ser fixados em pontos específicos do veículo, como parte exterior das portas, parte traseira e dianteira do veículo e placa luminosa no teto com a inscrição Lotação.

Para a cidade de Boa Vista o serviço de táxi-lotação representa um segmento significativo de emprego e renda. Em números, o cadastro de 411 permissionários representa, em conjunto com o cadastro de motoristas auxiliares, um total de 822 pessoas ocupadas nesse ramo de atividade, um número relativamente significativo para o município.

Com relação à organização do sistema de táxi-lotação no terminal José Campana Wanderley, é de responsabilidade da Cooperativa de Táxi-lotação (CTL) e seus fiscais, que permanecem durante todo o período organizando a fila de passageiros e a rota dos táxis-lotação (figura 14). Nas plataformas de embarque as placas instaladas pela EMHUR indicam as principais ruas e avenidas por onde cada táxi-lotação deve passar. As pessoas permanecem em fila aguardando que o fiscal determine qual veículo as atenderá.

Os táxis-lotação começam a circular a partir das 6h e se estendem até às 20h, nos dias úteis, aos sábados das 6h às 14h, domingos e feriados das 8h às 12h. O primeiro passageiro a entrar no carro define a rota e, assim, o motorista tem o dever de cumprir o trajeto até o final, idêntico ao realizado pelas linhas de ônibus. Embora a gratuidade seja garantida nos mesmos moldes realizados pelos ônibus, não é uma prática recorrente.

Figura 14 - Plataforma de embarque e desembarque de passageiros de táxi-lotação no Terminal José Campana Wanderley



Usuários aguardam em fila. O fiscal (de camisa azul) é quem determina a rota que cada táxi-lotação deverá cumprir de acordo com a demanda de usuários. Fonte: Pieve, 2017

A tarifa cobrada pelo táxi-lotação é maior em relação aos ônibus e também sofreu reajuste em dezembro de 2017, passando de R\$ 4,00 para R\$ 4,60. Porém, tanto CTL quanto motoristas se recusaram¹⁷ a aderir ao reajuste das passagens, por considerar que o valor a ser praticado torna-se um impeditivo para que passageiros continuem utilizando seus serviços.

Embora seja proibido, é comum que motoristas desviem o caminho a pedido dos passageiros que desejam ficar mais próximo ao destino final e, para tanto, é cobrado o dobro da tarifa. Esse tipo de conduta é ilegal e pode resultar em penalidades para o motorista, desde multas até a cassação da permissão em casos de reincidência no descumprimento das normas previstas no Decreto.

Há apenas uma situação em que a cobrança de duas tarifas é permitida: quando o trajeto incluir o Terminal Urbano José Campanha Wanderley. Por exemplo, para ir da zona oeste até a zona leste de táxi-lotação, obrigatoriamente se pagam duas tarifas, um total de R\$ 8,00. Compreende-se que haveria aí a necessidade de uma baldeação, mas que é realizada pelo mesmo motorista.

¹⁷ Em audiência pública realizada em 19 de novembro de 2017 na Câmara Municipal, o presidente da CTL manifestou-se publicamente contra o reajuste da tarifa para a categoria, argumentando que o valor implica na diminuição de usuários. Em contrapartida, o presidente da EMHUR classificou o reajuste como necessário para o segmento de ônibus da cidade, que “sofre” com o baixo número de usuários por quilômetro rodado.

Em 17 de janeiro de 2013 a prefeitura, por meio da lei nº 1.492, definiu o táxi-lotação como transporte alternativo privado e estendeu o benefício da gratuidade a idosos e portadores de deficiência e também meia passagem a estudantes, determinando que o motorista reserve um lugar para atender a um ou outro caso, quando houver passageiros nessas condições.

Essa foi também uma das reclamações dos usuários de táxi-lotação ao relatarem que não é “costume” dos motoristas parar para pessoas mais velhas ou realizar a viagem gratuitamente, além de não alertarem sobre a meia passagem para estudantes, mas efetuarem a cobrança integral da tarifa.

Há que se ressaltar que o trabalho de um motorista de táxi-lotação é caracterizado por uma jornada extensa e estressante, em que os ganhos dependem da quantidade de passageiros atendidos por dia. O que muitas vezes implica em um comportamento perigoso no trânsito em busca de viagens mais rápidas, como o abuso dos limites de velocidade e ultrapassagens perigosas. Os desvios de rota a pedido de passageiros são tidos como uma possibilidade de aumento da renda do motorista e um fator que influencia no não cumprimento de toda a rota estabelecida.

Trata-se de uma especificidade dessa modalidade de transporte coletivo e um hábito local. Segundo usuários de táxi-lotação esse é um dos diferenciais para que utilizem esse serviço em lugar de ônibus.

Algumas paradas de ônibus apenas margeiam os bairros ou passam só pelas avenidas principais, como é o caso do Jardim Floresta, São Pedro, Caimbé e bairro dos Estados, por exemplo. O táxi-lotação representa a possibilidade de um transporte mais rápido e que chega mais próximo possível do destino final do usuário.

Segundo entrevista com representante da EMHUR, esse comportamento se torna ilegal por três motivos: é compreendido como um desvio de função do táxi-lotação, exercendo a função do táxi convencional; desvio de rota; e cobrança ilegal de duas ou mais tarifas.

O motorista que deixa de cumprir toda a rota estabelecida pela EMHUR, retornando ao centro mais rapidamente, o faz em busca da necessidade de transportar o máximo de passageiros possível por dia para garantir o salário ao final do mês. Esse comportamento compromete a qualidade dos serviços prestados e se reflete nas condições do trabalho de um motorista de táxi-lotação. Sua jornada de trabalho passa a estar comprometida com a necessidade de fazer cada vez mais viagens para cobrir gastos com combustível e manutenção do veículo, e também para garantir a sua sobrevivência.

O período de disponibilidade dos táxis-lotação evidencia, mais uma vez, a dificuldade do acesso à cidade pela população em períodos que não sejam de trabalho. Por mais que a cidade disponha de dois modais de transporte coletivo, o direito à cidade ainda é restrito pela forma como estão estruturados esses serviços.

Tanto motoristas quanto a CTL compreendem que o horário, por mais que comprometa a dinâmica da população, representa uma carga exaustiva de trabalho para aqueles que dirigem o dia todo por vários cantos da cidade. Um táxi-lotação atende, em média, de 60 a 70 passageiros por dia, de acordo com a CTL. Ainda assim, a CTL busca pelo aumento do período de atuação para a categoria junto à prefeitura e à EMHUR.

Há um acordo de revezamento entre alguns motoristas permissionários e motoristas auxiliares para que os dois possam trabalhar, já que dividem um único veículo. Isso é possível por conta da flexibilidade de trabalho dentro do horário de funcionamento do táxi-lotação.

Segundo o presidente da CTL, cada motorista estabelece sua jornada de trabalho e não é obrigado a cumprir uma quantidade exata de horas por dia, mas que todos procuram trabalhar o máximo de tempo possível para que possam garantir seus meios de sobrevivência.

Outro ponto levantado pelo presidente da CTL foi em relação à vida útil dos veículos. A lei determina que não se pode ultrapassar o limite de 5 anos, porém, com o uso diário do veículo esse tempo diminui para aproximadamente 2 anos. Nesse período um táxi-lotação pode acumular até 200.000 km rodados.

A reclamação dos usuários em relação ao táxi-lotação é de que embora muitos automóveis estejam disponíveis, ainda são insuficientes nos horários de pico, pois, estão sempre lotados, aumentando o tempo de espera nas paradas e também nos terminais. Isso se dá não apenas pelo fato da expansão da mancha urbana de Boa Vista estar no sentido horizontal, resultando em longas distâncias entre os bairros e o centro, mas também em função das rotas, que são extensas e pouco funcionais, e a pequena quantidade de linhas estabelecidas.

Atualmente nem todos os permissionários e auxiliares são cooperados, mas todos seguem as diretrizes da CTL. Entre os benefícios aos cooperados foram citados serviços de guincho gratuito, convênio com lojas de autopeças e pneus, postos de gasolina, entre outros. Há um projeto em estudo pela CTL de parceria com médicos e hospitais para atendimento mais rápido e mais barato para os associados.

O que se verifica a partir da estrutura do transporte público coletivo em Boa Vista é que mesmo que existam dois modais, o acesso aos diferentes espaços da cidade ainda está

longe de ser plenamente garantido aos seus habitantes, principalmente aos que residem nas periferias.

O horário de funcionamento para esses dois modais evidencia sua finalidade: garantir o deslocamento da população nos horários de trabalho. Nos intervalos de início e término da jornada de trabalho a espera por ônibus pode chegar a uma hora ou mais, dependendo do bairro de destino.

As ações urbanísticas, nos últimos anos, voltaram-se para a zona central da cidade e seu entorno, áreas de maior valor imobiliário. Nesse sentido, concorda-se com Villaça (2001) ao dizer que a acessibilidade à infraestrutura não é tão determinante quanto a acessibilidade das pessoas às localizações, ou seja, aquela que envolve deslocamentos espaciais. O tempo de transporte não pode ser expresso em distância física ou custos de transporte, mas principalmente em tempo de transporte.

Nesse sentido, garantir a mobilidade urbana a todo cidadão é parte essencial do planejamento e gestão das cidades e devem estar previstos como essenciais e urgentes nos Planos Diretores Municipais, já que este é tido como o principal instrumento da política de desenvolvimento urbano com influência direta no direito à cidade de cada habitante. Para Castells (1983) a circulação é vista como expressão dos fluxos de um aglomerado urbano e fator primordial para sua reprodução, ou seja, quanto mais as cidades aumentam sua dimensão e complexidade, mais as relações internas tomam importância

Organizar e promover um ambiente de circulação urbano que possa auxiliar no processo de produção e reprodução social, é peça chave para a dinâmica mobilizacional da massa trabalhadora.

4.4.2. As rotas de ônibus e táxi-lotação em Boa Vista/RR

As rotas de ônibus, segundo informações da EMHUR, são elaboradas de acordo com a demanda, ou seja, o traçado da rota de ônibus está relacionado à proporção de pessoas que será atendida em determinada área.

O sistema é composto por 17 linhas que atendem a 53 bairros, interligando-os ao centro da cidade. Desse total, apenas 3 linhas cortam a cidade no sentido leste-oeste, passando pelo Terminal José Campanha Wanderley, são elas: 112-Caçari/Equatorial, 252-Bairro dos Estados/Senador Hélio Campos e 301-Silvio Botelho/Bacabeira.

Ao comparar as rotas traçadas, percebe-se que a maioria privilegia ruas e avenidas principais. Com isso, algumas rotas passam pelos mesmos pontos da cidade, privilegiando essas áreas, enquanto outros pontos acabam menos favorecidos.

Como a maior concentração populacional está na zona oeste da cidade, e por isso necessita de maior quantidade de equipamentos urbanos como escolas, postos de saúde, asfaltamento, rede de esgoto e iluminação pública, as linhas de ônibus também se concentram nessa área. Todas as 17 linhas passam por bairros da zona oeste de Boa Vista.

Avenidas como Mario Homem de Mello, Princesa Isabel e Gláucio de Paiva são as principais vias de acesso dos ônibus e táxis-lotação que saem do terminal em direção aos bairros mais distantes da zona oeste. Já no sentido bairro-centro, as avenidas principais são Carlos Pereira de Melo, General Ataíde Teive e novamente a avenida Gláucio de Paiva. No mapa 1, a seguir, é possível visualizar as rotas de todas as 17 linhas que compõem o sistema de transporte coletivo de Boa Vista¹⁸.

De acordo com o art. 21, parágrafo único, do Decreto Municipal 158/E, o sistema de ônibus deve proporcionar aos usuários a mais ampla mobilidade e acesso a toda cidade no menor tempo e custo possível. Entretanto, essa mobilidade está comprometida por conta da estrutura dos meios de circulação (ônibus e táxi-lotação).

Além de problemas relacionados à frota e aos horários estabelecidos, as rotas se configuram como uma questão à parte. Há casos em que bairros são atendidos precariamente, apenas nas ruas e avenidas que demarcam seus limites, enquanto boa parte da população fica longe das paradas. Alguns moradores acabam caminhando mais de 25 minutos para chegar até alguma parada de ônibus, como é caso de moradores do bairro Operário (ver rota da linha 305-Nova Cidade/Bela Vista).

A partir do mapa 5, a seguir, é possível perceber que a configuração espacial da cidade, consequência de sua expansão urbana em sentido horizontal, contribui para que as distâncias entre um ponto e outro aumentem, sendo essa uma das justificativas dada pelas empresas concessionárias para o reajuste das tarifas.

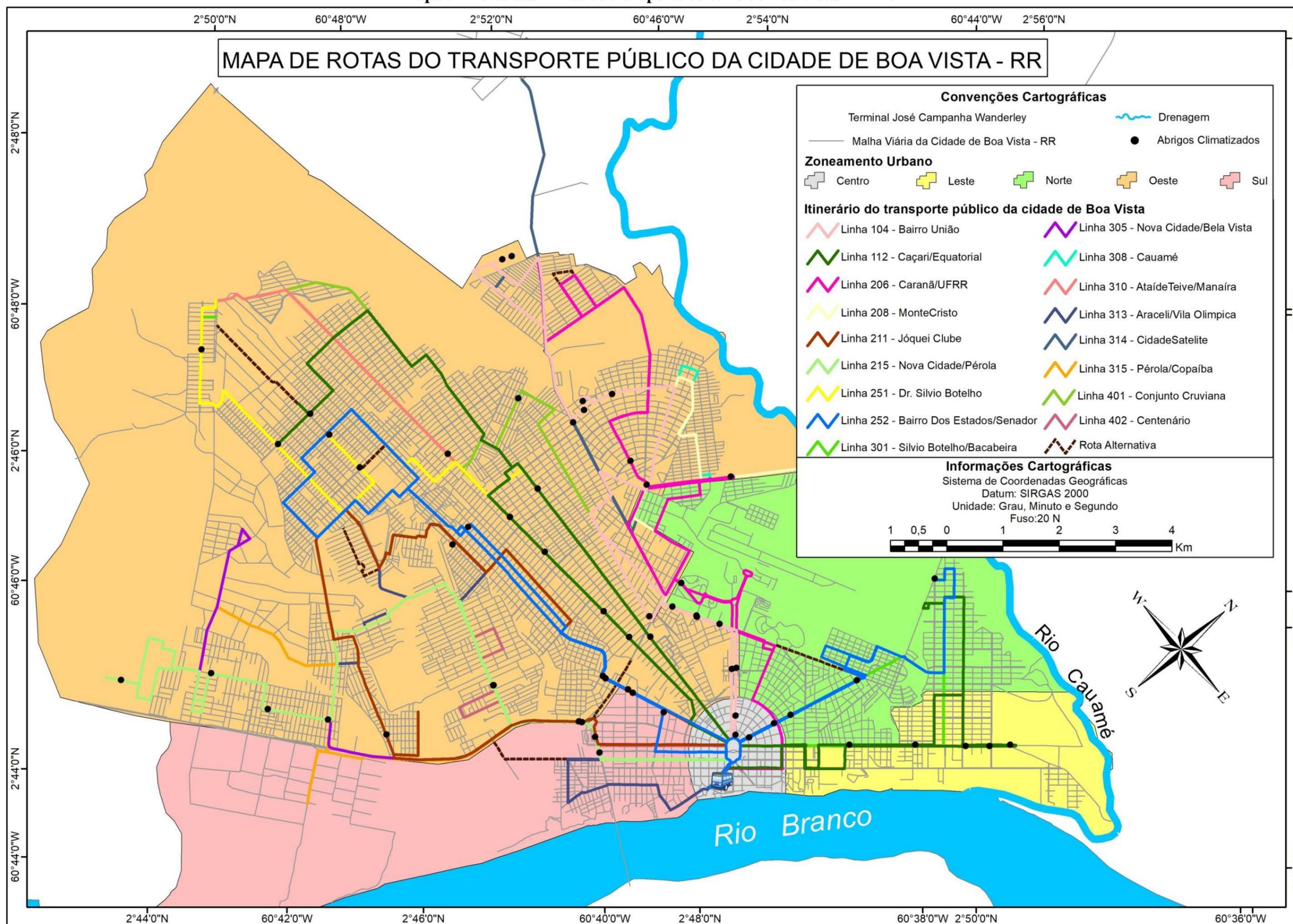
O traçado urbano de Boa Vista privilegia o tráfego pelas avenidas radiais, que ligam o centro aos bairros, o que pode ocasionar problemas como congestionamentos. Para chegar de um ponto a outro é quase obrigatório passar pela área central. Embora a cidade não registre grandes congestionamentos ainda, deve-se olhar para esse possível futuro problema e buscar uma solução a médio e longo prazo.

¹⁸ Em anexo é possível consultar o trajeto das 17 rotas com maiores detalhes.

Há espaços subutilizados pelo sistema de transporte coletivo como, por exemplo, a Avenida Venezuela. Não há uma única linha que passe por toda a avenida, mas limitam-se ao espaço entre a Avenida Princesa Isabel e a Rua Yeyê Coelho. O que se pretende elucidar é que não uma rota no sentido sul-norte, o que obriga a população a se deslocar, mais uma vez, até o terminal José Campanha Wanderley caso necessitem realizar algum deslocamento nesse sentido.

Ao analisar o espaço urbano de Boa Vista e a composição das rotas das linhas de transporte coletivo, compreende-se que a maior dificuldade em estabelecer rotas mais funcionais que demandem menos tempo gasto no trânsito está relacionada a disposição da malha viária da cidade. O crescimento por vias radiais e o espraiamento da mancha urbana em sentido horizontal dificulta que novos caminhos possam dar acesso ao centro da cidade.

Mapa 5 - Rotas das linhas de transporte coletivo de Boa Vista/RR - 2017



Fonte: Adaptado de EMHUR, 2017. Organizado pela autora.

Nesse sentido, quanto mais a cidade cresce, maior é a dificuldade em estabelecer rotas mais eficientes. Para um sistema de transporte coletivo eficiente em Boa Vista, seria necessário a construção de terminais de integração na zona oeste como um ponto de apoio ao terminal localizado no centro, diminuindo o fluxo de veículos e pessoas nessa área. Além disso, se tornaria também um apoio para a população que trabalha no comércio das avenidas General Ataíde Teive, Mario Homem de Mello, Bandeirantes e demais ruas da zona oeste.

Para motoristas de táxi-lotação as distâncias percorridas são vistas como entrave na prestação de serviços. Muitos reclamam do fato de que a obrigatoriedade em cumprir toda a rota, sem desvio, implica muitas vezes em transportar apenas um passageiro para pontos distantes, ou seja, receber apenas uma tarifa (R\$ 4,00) para se deslocar por até mais de 30 minutos.

De acordo com o presidente da CTL é importante que o táxi-lotação possa, ao menos, desviar da rota e deixar o passageiro mais próximo do destino final, pois esse é o diferencial desse modal. Entretanto, a EMHUR argumenta que esse é trabalho reservado aos motoristas de táxi convencional.

A área do bairro Cinturão Verde e Centenário, por exemplo, são atendidas pelas linhas 402-Centenário e 215-Nova Cidade/Pérola. Ao observar o trajeto, pode-se perceber que tanto um bairro quanto o outro são atendidos apenas nos pontos centrais. A linha 402-Centenário realiza apenas 7 viagens ao longo do dia, já a linha 215-Nova Cidade/Pérola, embora esteja disponível todos os dias da semana e com horário estendido, trafega apenas na Avenida Centenário, o que resulta em grandes distâncias percorridas pelos usuários entre a parada e o destino final (ver mapa da linha 402-Centenário em anexo).

São nessas falhas do sistema de ônibus que a CTL e os motoristas de táxi-lotação compreendem como vantagens, pois com a possibilidade de desviar da rota, sem sofrer penalidades, tanto usuário quanto motorista acaba “ganhando”: o primeiro em caminhar uma distância menor e o segundo na possibilidade de cobrar uma tarifa a mais.

Para moradores do bairro Operário a situação é ainda mais crítica. Apenas duas linhas de ônibus passam pelo bairro, a linha 305-Nova Cidade/Bela Vista-Via Operário, que efetivamente chega até o bairro e atua com apenas 3 ônibus em dias úteis, e a linha 315-Pérola/Copaíbas-Direto/Via Operário, que atua com 2 ônibus em dias úteis. Aos finais de semana, a linha 305 deixa de operar e a linha 315 conta com apenas um veículo disponível e seis viagens ao longo do dia.

Essa situação não se reserva apenas aos moradores da zona oeste de Boa Vista, mas moradores de diversos bairros enfrentam o mesmo problema, como bairro dos Estados, São

Francisco, São Vicente, 13 de Setembro e Pricumã. A falta de linhas que interliguem bairros resulta na necessidade de baldeações, que se realizam majoritariamente no terminal José Campanha Wanderley. Além disso, a demora entre um ônibus e outro por diversas vezes impossibilita que o usuário do cartão Boa Vista Card consiga utilizar o tempo de integração, de 1 hora e meia de segunda a sexta-feira e de 2 horas aos finais de semana.

De acordo com informações cedidas pela EMHUR, a integração de ônibus realizada por meio do cartão Boa Vista Card é o suficiente para garantir melhores condições de mobilidade à população, por isso, não há um terminal de integração. Como o sistema de táxi-lotação não aceita pagamento de tarifa por meio do cartão Boa Vista Card, não há integração entre os dois modais.

Em relação ao táxi-lotação, muitos motoristas recusam viagens para bairros dessa área por considerarem longe demais, gastando muito no trajeto e, proporcionalmente, ganhando pouco com a tarifa. Trata-se, claramente, de uma limitação à mobilidade da população que reside em bairros cujo sistema de transporte coletivo não atua adequadamente.

Depender do transporte coletivo para se deslocar quando este é ineficiente é ter seu direito à cidade limitado aos horários e aos espaços determinados pelo capital, por meio da atuação seletiva das empresas de transporte e da negligência de fiscalização do Estado.

A estrutura do transporte público acaba determinando ainda os locais de moradia para a população que depende desse serviço. De acordo com Gomide (2013)

A inexistência de uma rede de transportes socialmente efetiva, isto é, que garanta a acessibilidade da população a todo espaço urbano, pode infligir consideráveis gastos de tempo nos deslocamentos dos mais pobres. O tempo excedente nas viagens poderia ser aproveitado para outras atividades remuneradas ou para a satisfação de necessidades básicas, como lazer, por exemplo. (GOMIDE, 2013, p. 14)

Nesse sentido, pode-se compreender que o sistema de transporte coletivo caracteriza-se como um fator de peso nas decisões de moradia e trabalho das populações mais pobres, que dão preferência para moradias mais próximas ao local de trabalho, muitas vezes áreas onde o valor do aluguel pode ser mais alto, mas é compensado pela diminuição do tempo de deslocamento. Enquanto isso, os mais ricos adaptam seus meios de transporte em função da localização do trabalho e da residência, utilizando principalmente o automóvel particular (GOMIDE, 2013).

Portanto, considera-se que o traçado de rotas do sistema de transporte coletivo, necessariamente, deve ser pensado para minimizar o tempo gasto nos deslocamentos. Dessa maneira, é possível garantir que a população tenha acesso à cidade independente do ponto onde residem. Além disso, com rotas mais eficientes há uma valorização do sistema de

transporte coletivo que pode vir a resultar num aumento do número de usuários e consequentemente na diminuição do número de automóveis particulares que trafegam pelo espaço urbano.

5. RESULTADOS E DISCUSSÃO

As entrevistas com usuários de transporte coletivo foram realizadas no Terminal Urbano José Campanha Wanderley, no centro de Boa Vista, ao longo dos meses de setembro e outubro de 2017 em horários de maior fluxo de pessoas, entre as 11 horas da manhã e às 14 horas da tarde e entre as 16 horas da tarde até às 19 horas da noite.

A escolha pelo terminal se deu por ser este o local onde se concentram as saídas tanto de ônibus quanto de táxi-lotação e por apresentar um grande fluxo de pessoas de diversos pontos da cidade e diferentes idades. Os deslocamentos a partir do terminal urbano tem diferentes finalidades como trabalho, escola, compras e lazer.

Outra característica importante é o fato de que todas as linhas de ônibus e táxi-lotação convergem para esse terminal, de modo que para se deslocar de um ponto ao outro, por transporte coletivo dentro da zona urbana de Boa Vista, é preciso passar pelo Terminal Urbano José Campanha Wanderley e realizar uma baldeação. Portanto, a diversidade de pessoas e deslocamentos tornaram-se fatores determinantes na escolha desse local para a aplicação dos questionários.

Foram realizadas 200 entrevistas que resultaram numa análise qualitativa do transporte público coletivo intra-urbano, a partir da percepção desses usuários. Vale frisar que não é objetivo da presente pesquisa elaborar um novo plano de mobilidade¹⁹, mas levantar pontos críticos da realidade do transporte coletivo em Boa Vista que interferem no direito à cidade levando em consideração a percepção dos usuários, mediante o resultado das entrevistas, e que, posteriormente, possa servir como subsídio a novos planos de mobilidade e transporte coletivo.

As entrevistas contaram com nove questões fechadas e uma aberta, que possibilitaram verificar como os usuários avaliam os serviços de ônibus e táxi-lotação. Em seguida, os dados foram tabulados em planilha eletrônica Microsoft Excel e transformados em dados estatísticos que embasaram a construção de gráficos, tabelas e mapas temáticos.

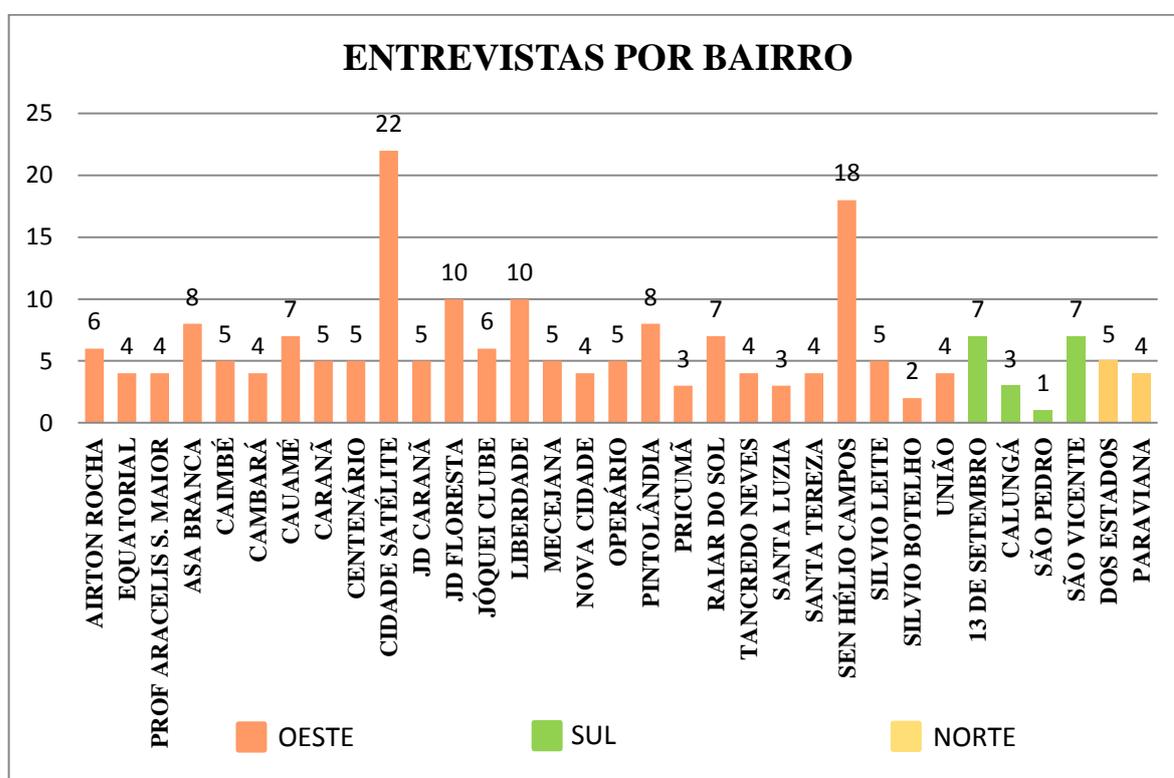
As duas primeiras questões trataram de levantar o perfil do usuário do transporte público coletivo da cidade, baseando-se na idade e no bairro de residência. Isso se torna importante para conhecer de que bairro são esses usuários e qual a faixa etária predominante.

¹⁹ Foi elaborado um Plano de Mobilidade Urbana por Ana Lúcia Soares de Oliveira como trabalho de conclusão de curso de Arquitetura e Urbanismo, no Departamento de Arquitetura e Urbanismo, da Universidade Federal de Roraima, sob orientação do Prof. Márcio Baraúna, no ano de 2015.

Em seguida, buscou-se compreender o tempo gasto no deslocamento, desde a espera por um transporte até a chegada ao destino final. Com a diminuição da frota circulante de ônibus e do tempo de operação dos táxis-lotação aos finais de semana e feriados, as perguntas elaboradas buscaram compreender se há alguma alteração no tempo de deslocamento.

O Gráfico 1, a seguir, mostra a quantidade de entrevistados por bairro, deixando evidente que a maioria dos usuários de transporte público coletivo reside na zona oeste da cidade, área de maior concentração populacional.

Gráfico 1 - Número de entrevistados por bairros e zonas de Boa Vista



Fonte: Elaborado pela autora, 2017.

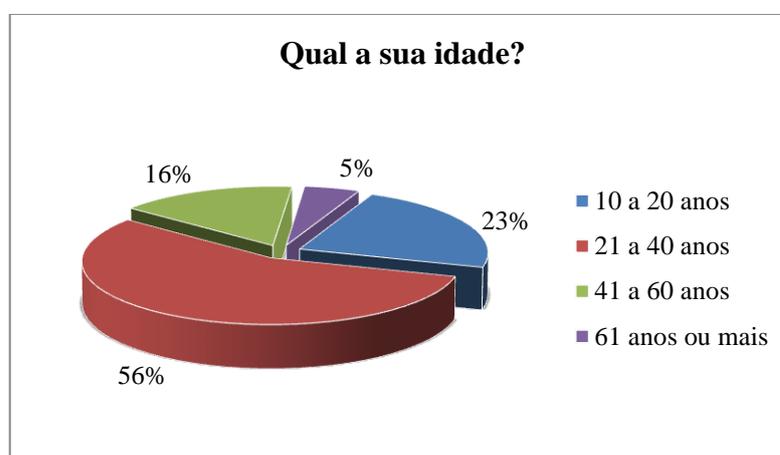
Foram realizadas 173 entrevistas com usuários residentes em bairros da zona oeste, representando 86,5% dos entrevistados, 18 residentes em bairros da zona sul, 9% do total de entrevistados, e apenas 9 usuários da zona norte, ou seja, 4,5% dos entrevistados, totalizando 200 entrevistados.

Não foi registrado nenhum usuário da zona leste de Boa Vista, área onde se concentram, principalmente, famílias de classe média alta e classe alta da cidade, que geralmente dispõem de automóveis particulares e/ou fazem uso de outros tipos de transporte, como transporte particular por aplicativo e táxi convencional.

Com relação à faixa etária dos usuários entrevistados (Gráfico 2), a maioria é constituída por jovens em fase escolar e adultos em idade ativa. Ainda assim, podemos considerar, a partir das entrevistas realizadas, que há um deslocamento considerável de usuários acima de 60 anos que utilizam o ônibus, principalmente, por conta da gratuidade assegurada.

O Gráfico 2 nos mostra que 56% dos usuários entrevistados tem entre 21 e 40 anos de idade, seguido por 23% de usuários entre 10 e 20 anos de idade, 16% entre 41 e 60 anos e 5% dos usuários entrevistados com mais de 61 anos.

Gráfico 2 - Usuários entrevistados por idade



Fonte: Elaborado pela autora, 2017.

Boa Vista é caracterizada por uma população jovem e em idade ativa. De acordo com o Censo Demográfico de 2010, grande parte da população tinha entre 10 e 29 anos, com destaque para a população feminina, que à época representava 5,3% da população do município. A população masculina entre 10 e 14 anos correspondia a 5,3% do total populacional, entre 15 e 29 anos sofreu quedas constantes no total absoluto, embora tenha mantido o percentual, representando 5,1% (IBGE, 2010).

A necessidade de deslocamento da população varia tanto no tempo como no espaço, seja o deslocamento para trabalho, escola, faculdade, lazer ou simples visita a parentes ou amigos. As condições de circulação, os meios de transporte e a infraestrutura, exercem grande influência no deslocamento das pessoas, determinando quando, como e por quem a cidade pode ser apropriada. Para Carlos (2017)

a cidade é um espaço apropriável para a realização da vida, o que envolve o uso do espaço pelo corpo. Através do corpo, e de todos os sentidos, o cidadão usa os lugares necessários à efetivação da vida em suas relações mais finas como indivíduo e como membro da sociedade através de relações sociais que englobam desde as

relações familiares mais próximas no lugar de moradia, as relações de vizinhança, de trocas comerciais e de serviços, a circulação no bairro e na cidade, os encontros, as reuniões, os jogos etc. Trata-se de um conjunto de atos e de situações que ocorrem num espaço e num tempo de apropriação marcados pelos usos e percursos reconhecidos de uma prática vivida e construída concretamente nas pequenas situações corriqueiras e, aparentemente, sem sentido, que se constituem criando laços profundos entre as pessoas e destas com os lugares. (CARLOS, 2017, p.40)

Desse modo, compreende-se que o acesso à cidade envolve uma multiplicidade de possibilidades, marcado pelos diferentes usos do espaço urbano e que refletem a relação entre a cidade e o cidadão (CARLOS, 2017).

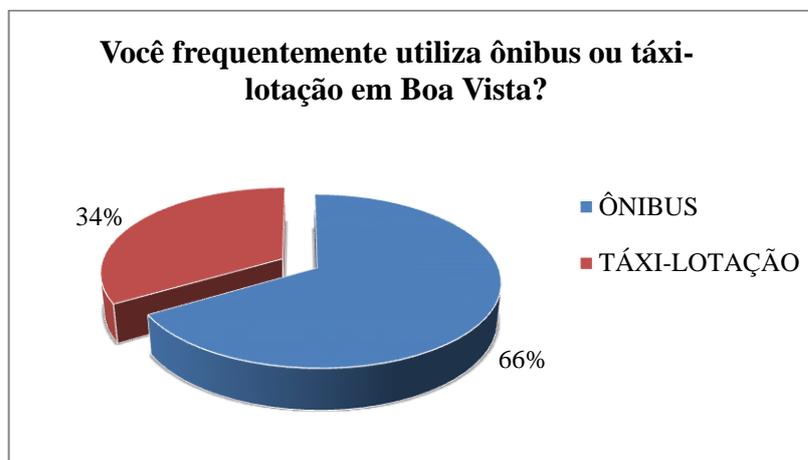
O deslocamento da população não pode, então, estar limitado ao tempo do trabalho, mas deve englobar a realização da vida cotidiana, o momento de reprodução social, criando novas formas de se relacionar com o espaço e entre os indivíduos, ou seja, a possibilidade concreta da prática socioespacial como realização da vida cotidiana (CARLOS, 2017).

As condições de mobilidade devem acompanhar o crescimento populacional e a extensão da mancha urbana que aumenta, cada vez mais, a distância e o tempo de percurso entre os lugares. Nesse sentido, concorda-se com Carlos (2017) ao destacar a necessidade de considerar e analisar o processo de segregação e as orientações que definem as políticas públicas de investimento em construção de infraestrutura que privilegiam determinadas áreas em detrimento de outras, deixando evidente a produção do espaço enquanto mercadoria no processo de acumulação do capital.

A investigação sobre o transporte público coletivo como uma das garantias do direito à cidade visa compreender as especificidades do deslocamento intra-urbano, as condições de mobilidade da população e de detectar se os usuários tem percebido melhorias no setor ou não. Nesse sentido, analisar a qualidade dos serviços públicos requer levar em consideração, principalmente, a percepção dos usuários já que são eles os mais afetados pelas ações do Estado e das empresas de transporte urbano. Mais que um planejamento técnico, a mobilidade faz parte da organização social de uma cidade.

Em relação a primeira questão, acerca de qual modal usa com mais frequência, 66% dos usuários entrevistados disseram usar preferencialmente o ônibus, enquanto 34% disseram utilizar o táxi-lotação, como é possível verificar no gráfico 3, a seguir.

Gráfico 3 - Ônibus X Táxi-lotação



Fonte: Elaborado pela autora, 2017.

Dentre os fatores considerados como importantes na escolha pelo modal a ser utilizado, estão os valores das tarifas praticadas, sendo a do táxi-lotação fixada em R\$ 4,00 e meia passagem para estudantes R\$ 2,00; ônibus no valor de R\$ 3,60 para pagamento em dinheiro e R\$ 3,50 com a utilização do Boa Vista Card, e para estudantes a garantia de pagamento da meia tarifa, no valor de R\$ 1,80.

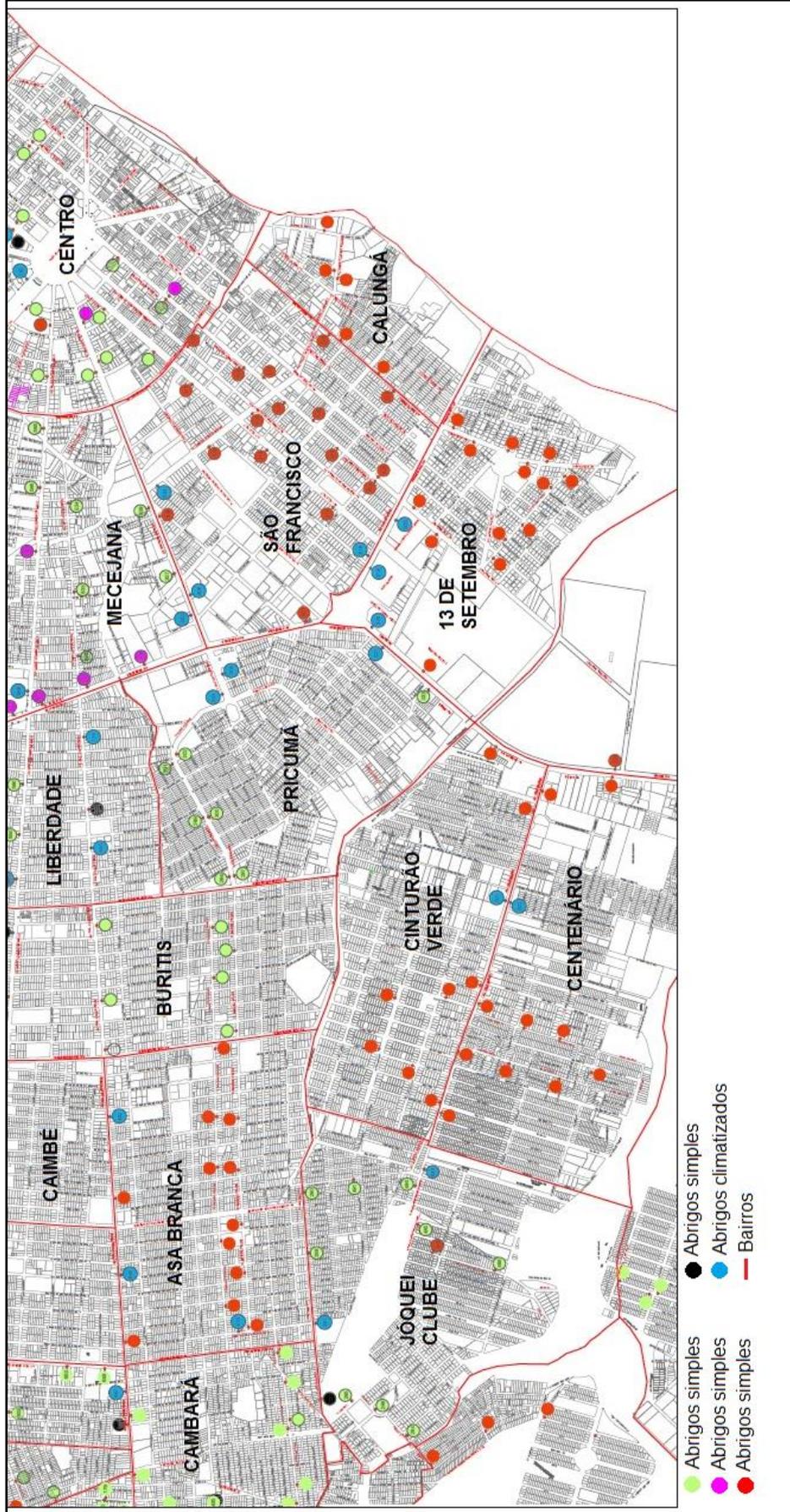
Outro fator que pesa para a escolha entre os modais disponíveis, pode considerar o fato que o trajeto do ônibus em alguns bairros, como demonstrado anteriormente, não abrange alguns pontos e, portanto, moradores mais afastados das avenidas principais acabam tendo que caminhar distâncias maiores até a parada de ônibus.

Na figura 15, a seguir, pode-se visualizar alguns bairros em que as paradas estão localizadas em desfavor dos usuários. O bairro Pricumã, por exemplo, dispõe de apenas seis abrigos de ônibus. Cada abrigo corresponde a uma parada e, como é possível perceber, todas estão localizadas na avenida principal do bairro, Av. Via das Flores. Deste modo, moradores dos pontos mais distantes acabam caminhando uma distância de até aproximadamente 800 metros para ter acesso tanto ao ônibus quanto ao táxi-lotação. Para usuários idosos, por exemplo, essa distância entre parada e residência pode resultar numa dificuldade de deslocamento e de acesso aos espaços da cidade ainda maior.

A mesma situação é vivenciada por moradores de outros bairros, como Jóquei Clube e Cambará, em que as paradas se concentram nas avenidas de acesso principal, prejudicando

moradores de pontos mais distantes. Algumas linhas circulam por dentro dos bairros, mas apenas em uma pequena parte, como Centenário e Cinturão Verde.

Figura 15 - Localização das paradas de ônibus em bairros da zona oeste de Boa Vista



Fonte: EMHUR, 2017. Imagem sem escala. Org. Adaptado por Evelise M. Nunes Pieve.

Segundo o Decreto 158/E, no art. 22, as paradas são instaladas de acordo com a densidade demográfica da área e será considerada atendida sempre que a população não estiver sujeita a deslocamento médio de 400 metros para acesso aos serviços. Entretanto, o que se percebe é que alguns pontos da cidade, além do que foi destacado na figura 15, não são atendidos como deveriam.

Desse modo, o táxi-lotação passou a ser uma das alternativas para amenizar as distâncias a serem percorridas por moradores que enfrentam esse tipo de dificuldade. Por “comodidade” criou-se o “hábito” de pagar uma tarifa a mais e poder desembarcar mais próximo possível do local de destino. Trata-se de um acordo informal entre usuário e motorista, que mesmo sabendo ser ilegal, ambos encaram como uma vantagem, pois, ainda que se pague o dobro da tarifa é mais barato que táxi convencional.

Percebe-se, então, que tanto ônibus quanto táxi-lotação apresentam pontos críticos quanto à sua estrutura. O que se tornou “hábito” para alguns – pagar duas tarifas no táxi-lotação ou caminhar longas distâncias até a parada – parece ser visto como algo “normal” e “intrínseco” ao sistema de transporte coletivo. Vantagens para uns – motoristas de táxi-lotação – e desvantagens para outros – usuários do transporte coletivo.

Portanto, garantir que o transporte coletivo seja visto como uma das prioridades é garantir o acesso à cidade a todos os seus habitantes. Com isso, há ainda a diminuição dos impactos da segregação socioespacial, viabilizando a realização da vida urbana por meio dos usos dos espaços da cidade (CARLOS, 2017).

Os benefícios dos investimentos em transportes coletivos se refletem diretamente na qualidade de vida da população ao reduzir o número de veículos que trafegam pelas ruas e avenidas e, conseqüentemente, diminuindo a emissão de poluentes, como CO².

Acredita-se que tais aspectos são pontos essenciais a serem considerados no processo de construção de um ambiente de circulação mais saudável e de qualidade para todos aqueles que circulam na cidade, mas em especial para os usuários do transporte público coletivo.

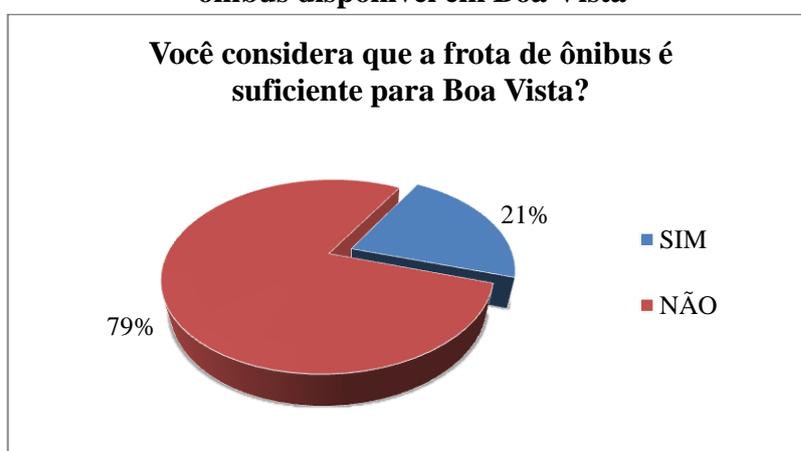
Para tanto, a frota de ônibus disponível para circular no espaço intra-urbano é outro aspecto essencial do processo de valorização do transporte público. No caso de Boa Vista, segundo os usuários entrevistados, a frota é insuficiente e isso tem levado a outros problemas.

O questionamento sobre a frota de táxi-lotação, que por ser considerado transporte alternativo privado pelo poder público local e estar submetido a uma série de regras específicas, já discutidas anteriormente, não fez parte do questionário, pois segundo informações da EMHUR (2017), não é possível que novas permissões sejam expedidas.

Já a frota de ônibus, de acordo com o Decreto 158/E, art. 15 inciso VI, deve adequar-se a demanda, ou seja, ao crescimento da população e à expansão urbana da cidade. Ainda de acordo com o referido decreto, no art. 21, parágrafo único, o planejamento do sistema de transporte deve “proporcionar aos usuários a mais ampla mobilidade e acesso a toda cidade no menor tempo e custo possível, com segurança e conforto”.

O Gráfico 4, a seguir, mostra a insatisfação dos usuários com a frota de ônibus disponível. Do total, 79% dos usuários entrevistados consideram a frota de ônibus em Boa Vista insuficiente e 21% dos entrevistados a consideram satisfatória.

Gráfico 4 - Avaliação da percepção dos usuários sobre a frota de ônibus disponível em Boa Vista

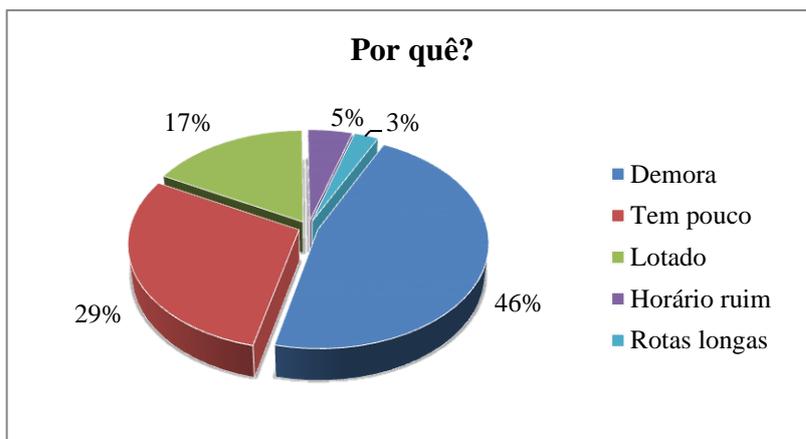


Fonte: Elaborado pela autora, 2017.

Para aqueles que consideraram a frota de ônibus insuficiente, foi solicitado que apontassem uma razão para a essa resposta, para que fosse possível levantar os problemas percebidos por esses usuários. Um mesmo entrevistado poderia citar um ou mais motivos para sua resposta.

O gráfico 5 apresenta os principais problemas apontados pelos usuários em decorrência da insuficiência da frota de ônibus. As respostas foram agrupadas em cinco categorias.

Dentre os problemas levantados, destacou-se a demora que o ônibus leva para chegar às paradas, apontado por 46% dos entrevistados como o principal problema. Para 29% dos usuários, a frota é insuficiente porque há poucos ônibus para atender a cidade; enquanto 17% compreende que a insuficiência da frota se reflete nos ônibus lotados; 5% atribuem esse quadro aos horários de atendimento, considerados ruins e 3% consideram que a falta de ônibus está associada às longas rotas.

Gráfico 5 - Avaliação da percepção sobre a insuficiência da frota de ônibus

Fonte: Elaborado pela autora, 2017.

A percepção dos usuários quanto à frota de ônibus revela a insatisfação com os serviços prestados pelas empresas concessionárias. O descontentamento pode evidenciar ainda a fraca atuação do próprio Estado em fiscalizar as condições de atendimento e a qualidade dos serviços prestados pelas empresas.

Ainda que nos últimos anos a prefeitura venha tomando uma série de medidas para melhorar as condições de mobilidade da população boa-vistense, como a substituição da ônibus com mais de 10 anos de operação por outro novos, climatizados e adaptados aos portadores de necessidades especiais, além de medidas de segurança no trânsito como a implantação de sinalização vertical e horizontal, semáforos e radares para controle de velocidade, o que se percebe é que no setor de transporte público o avanço ainda é mínimo.

Vale ressaltar a construção de ciclovias e ciclofaixas, importantes para a segurança de ciclistas e uma alternativa à lógica do automóvel particular. Porém, o calor e o sol escaldante, na maior parte do dia e ao longo de todo o ano, dificultam o uso da bicicleta como meio de transporte.

As entrevistas realizadas evidenciam que a população reconhece a necessidade de melhoras no transporte público coletivo. A seguir, serão analisadas cada uma das questões abordadas no trabalho de campo, porém, separando usuários de ônibus e táxi-lotação, a fim de compreender as especificidades e necessidades de cada um desses modais de acordo com a percepção de seus usuários.

ÔNIBUS

Dentre as dificuldades que mais afligem usuários de transporte público, a que mais se destaca é o tempo de espera pelo ônibus nas paradas. Essa não é uma questão apenas local,

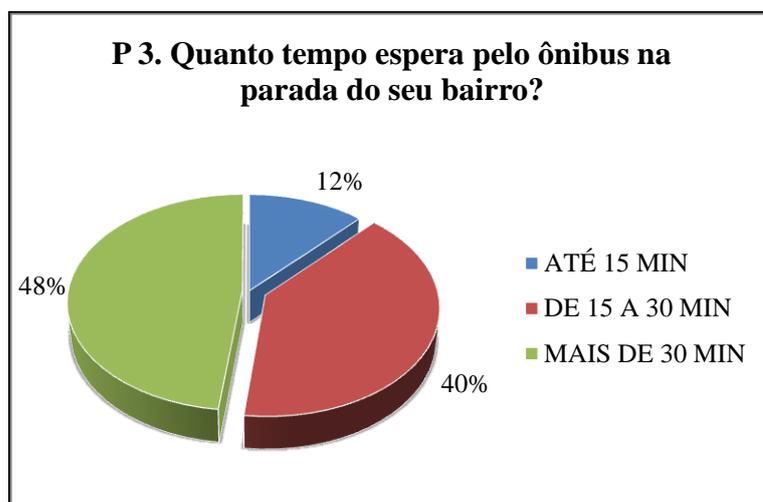
mas é parte importante do planejamento diário de todo usuário de transporte público no mundo.

O cálculo que se faz sobre o tempo necessário para chegar a determinado lugar leva em consideração diversos tempos e percursos: caminhada até a parada, espera pelo ônibus, duração da viagem, o trajeto e, por fim, o tempo que se leva da parada até o local de destino.

Para esta pesquisa consideramos apenas o tempo de casa até a parada, tempo de espera pelo transporte coletivo e duração da viagem, considerando que o destino final é consideravelmente mais próximo às paradas nas áreas do centro e de comércio, onde há mais paradas e mais vias por onde os ônibus trafegam.

Para os entrevistados, as paradas estão relativamente próximas às residências e, portanto, não gastam tanto tempo nesse percurso. Porém, quando se trata de esperar por ônibus nas paradas dos bairros, 48% dos entrevistados dizem esperar mais de 30 minutos, 40% esperam entre 15 e 30 minutos e apenas 12% esperam por até 15 minutos (Gráfico 6).

Gráfico 6 - Avaliação do tempo de espera pelo ônibus nas paradas dos bairros



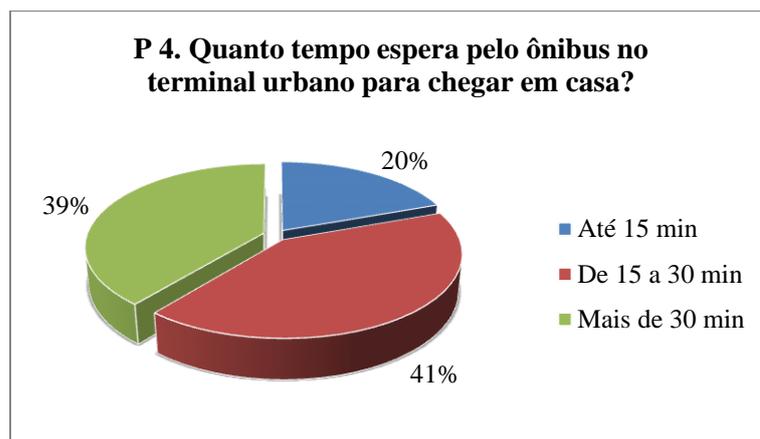
Fonte: Elaborado pela autora, 2017.

O problema na espera pelos ônibus tende a se agravar quanto mais afastado do centro está o bairro. As rotas estabelecidas pela EMHUR privilegiam as avenidas radiais e principais de cada bairro, que dão acesso ao centro e, portanto, muitas linhas acabam atendendo as mesmas áreas e avenidas, enquanto o interior, o “miolo” do bairro, acaba prejudicado. As pessoas que moram mais próximas às essas avenidas, tendem a esperar menos tempo pelo ônibus, pois, geralmente são atendidos por mais de um linha.

Em relação ao tempo de espera no terminal central com destino aos bairros há uma diferença significativa. O gráfico 7 mostra que dos usuários entrevistados, 41% relataram ter

que esperar entre 15 e 30 minutos pelo ônibus, enquanto 39% esperam mais de 30 minutos. O número de pessoas que aguardam por até 15 minutos aumentou, passando agora a representar 20% dos usuários.

**Gráfico 7 - Avaliação do tempo de espera por ônibus no Terminal Urbano José
Campanha Wanderley**



Fonte: Elaborado pela autora, 2017.

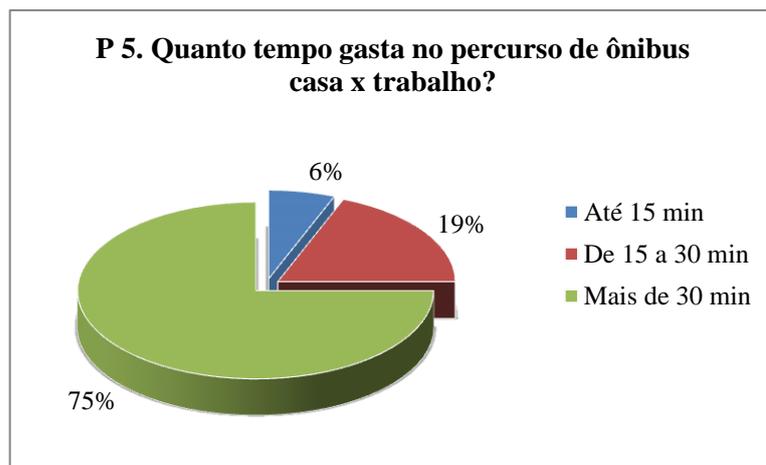
O tempo de espera se revelou um dos pontos críticos para os usuários. Após a jornada de trabalho, a espera para alguns bairros pode significar um tempo muito maior que 30 minutos. Para bairros como Prof^a Araceli S. Maior, Nova Cidade e Manaíra, que dispõe de poucos ônibus, a espera pode chegar a mais de uma hora quando se perde um dos horários.

Vale lembrar que algumas linhas ainda deixam de funcionar a partir das 18h15, como é o caso da linha 301-Silvio Botelho/Bacabeira, e outras por volta das 19h como as linhas 305-Nova Cidade/Bela Vista, 310-Ataíde Teive/Manaíra, 314-Cidade Satélite/Direto-Centro, 315-Pérola/Copaíbas e 402-Centenário. Se um usuário perder o último horário de uma dessas linhas, terá que andar uma distância maior da parada de ônibus até a sua residência.

Além do tempo gasto na espera pelo transporte coletivo, foi levado em consideração o tempo gasto no percurso entre a casa e o trabalho, ou até o centro da cidade. Esse foi o ponto mais crítico em relação ao fator tempo gasto, conforme o gráfico 8, a seguir.

De acordo com os dados apresentados, 75% dos usuários de ônibus relataram que levam mais de 30 minutos no percurso casa x trabalho ou até o centro de Boa Vista, 19% disse levar entre 15 e 30 minutos e somente 6% dos entrevistados levam até 15 minutos no mesmo percurso.

Gráfico 8 - Avaliação do tempo gasto no percurso casa x trabalho/centro por ônibus



Fonte: Elaborado pela autora, 2017.

Ao analisar o tempo de percurso associado ao tempo de espera, podemos perceber que o tempo total de deslocamento para grande parte dos usuários pode ultrapassar uma hora a cada viagem. Embora o tempo de espera pelo ônibus no terminal seja menor, o retorno para casa após a jornada de trabalho acontece nos horários de maior trânsito, o que pode aumentar ainda mais o tempo de percurso.

Villaça (2001) destaca que a acessibilidade à infraestrutura não é tão determinante para a acessibilidade das pessoas aos locais, pois, a infraestrutura pode ser reproduzida pelo trabalho humano, mas as localizações não. O sentido que o autor confere à produção do “perto” e do “longe” é a de “*controle* do tempo de deslocamento: a liberdade de poder optar e manipular os vários prós (meio ambiente agradável, grandes quotas de terreno) e contras (maior tempo de deslocamento) envolvidos nas localizações” (VILLAÇA, 2001, p. 343, grifo do autor).

Se para chegar de um ponto ao outro na cidade, na maioria dos casos, é necessário passar pelo terminal urbano, a localização torna-se, então, determinante para a acessibilidade das pessoas à cidade. Quanto mais longe das áreas de comércio, serviços e lazer, maior o tempo de deslocamento e mais difícil se torna o acesso à cidade.

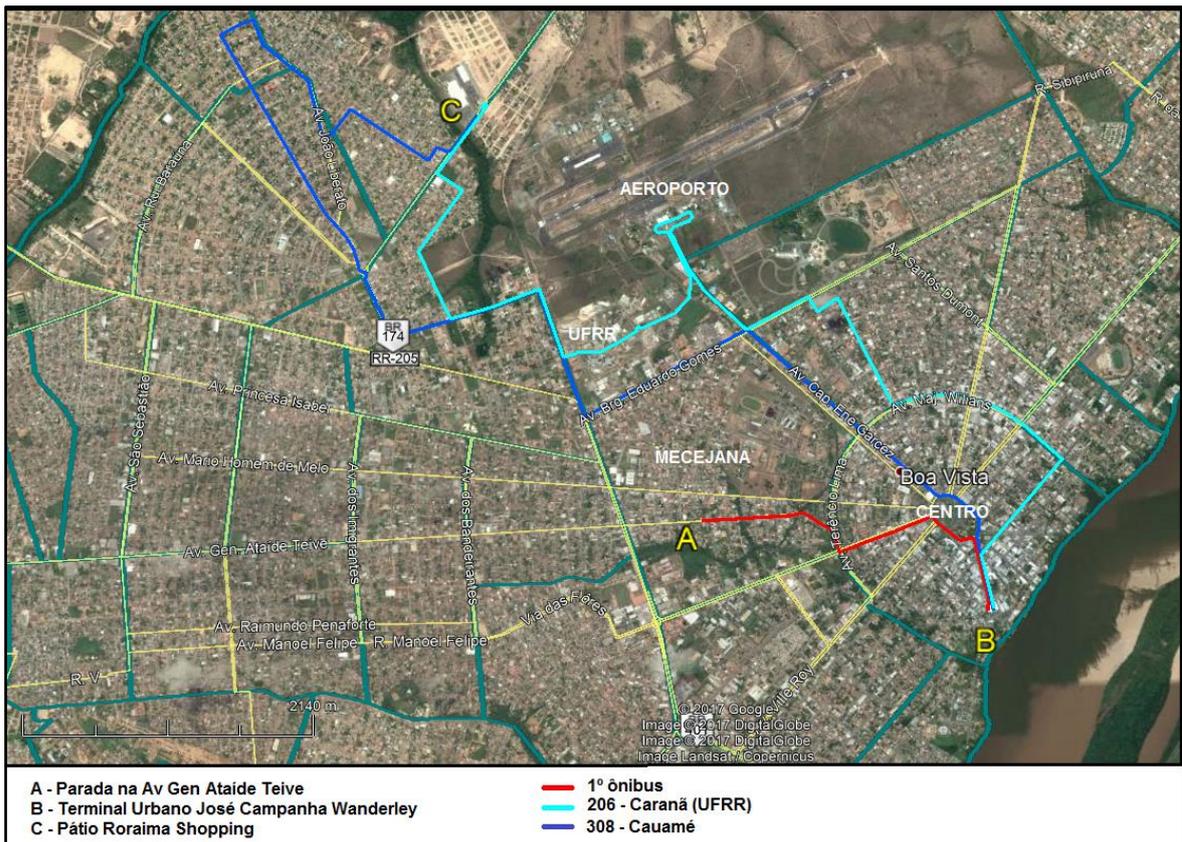
Segundo Carlos (2017), a transformação da cidade de valor de uso em valor de troca, mediante processos de valorização e desvalorização sob a lógica capitalista de acumulação, se revela nas mais diversas formas de precarização da vida cotidiana. Dentre elas a precarização do transporte urbano como limitação de acesso às atividades urbanas pelos indivíduos da sociedade.

No caso do transporte público urbano, ainda que a localização seja “privilegiada”, se os meios de circulação não desempenharem corretamente sua função, a mobilidade ainda

estará comprometida. Na cidade de Boa Vista, as dificuldades de acesso à cidade não estão centradas exclusivamente nas áreas mais afastadas do centro.

Como exemplo, podemos citar uma pessoa que resida na face sul do bairro Mecejana, bem próximo ao centro da cidade, mas que trabalhe no Pátio Roraima Shopping, no bairro Cauamé. Há duas alternativas para este deslocamento utilizando ônibus. O primeiro trajeto (figura 16) consiste em embarcar em um ônibus na Av. Gen. Ataíde Teive (ponto A) até o Terminal Urbano José Campanha Wanderley (ponto B), utilizando uma das linhas disponíveis, a saber 112, 251, 301 e 310. Chegando ao Terminal Urbano, duas linhas fazem o trajeto até o Pátio Roraima Shopping (ponto C), as linhas 206 - Caranã (UFRR) ou 308 - Cauamé. Toda essa viagem levaria, em média, uma hora e quarenta e cinco minutos de um ponto ao outro.

Figura 16 - Trajeto 1: do bairro Mecejana ao Pátio Roraima Shopping



Fonte: Google Earth, 2017. Elaborado pela autora.

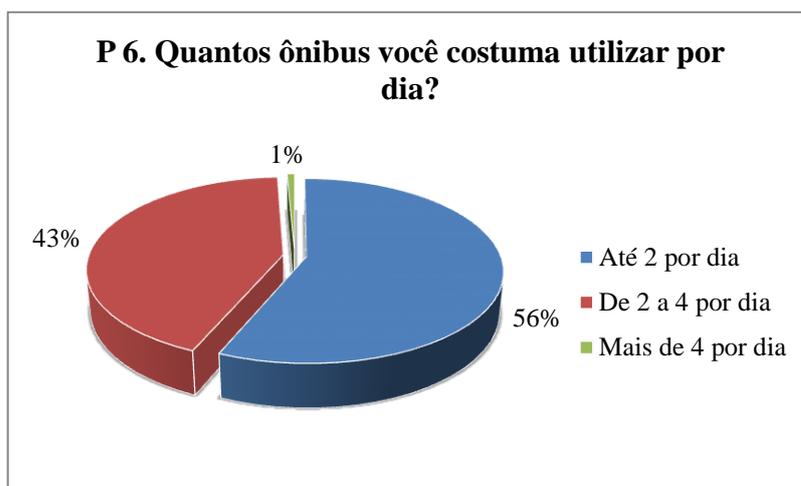
A linha 206 - Caranã (UFRR) passa pelo Aeroporto Internacional de Boa Vista e pela UFRR antes de chegar ao Pátio Roraima Shopping, e a linha 308 - Cauamé, passa pelos bairros Caranã, Jd Caranã e Cauamé, também, antes de chegar ao shopping.

transporte coletivo em Boa Vista gastam muito tempo para se deslocar pela cidade, ainda que utilizem trajetos considerados mais rápidos.

Algumas ações já foram tomadas por parte da prefeitura, como a construção de paradas climatizadas – ainda que sejam poucas, apenas 75 – em pontos de maior concentração de pessoas e a Lei Municipal nº 1.632/15 que determina que as empresas concessionárias de transporte coletivo instalem ar condicionado nos ônibus.

Essas ações tem impacto importante no cotidiano dos usuários de transporte público coletivo. Principalmente para aqueles que utilizam mais de dois ônibus por dia. O gráfico 9, a seguir, mostra que 43% dos usuários entrevistados usam em média de 2 a 4 ônibus por dia, um valor relativamente alto. Ainda que 56% tenha declarado utilizar no máximo 2 ônibus por dia, o tempo de percurso, para alguns bairros, ultrapassa uma hora de viagem em horários de maior trânsito na cidade.

Gráfico 9 - Total de ônibus utilizados por dia



Fonte: Elaborado pela autora, 2017.

Como apresentado no exemplo anterior, do deslocamento entre o bairro Mecejana e o Pátio Roraima Shopping, no bairro Cauamé, a necessidade de um ou mais ônibus para se deslocar por Boa Vista não é apenas para aqueles que residem em bairros mais afastados do centro, mas para deslocamentos entre um bairro e outro, ou seja, é quase inevitável se deslocar por Boa Vista, utilizando transporte público coletivo, sem passar pelo Terminal Urbano.

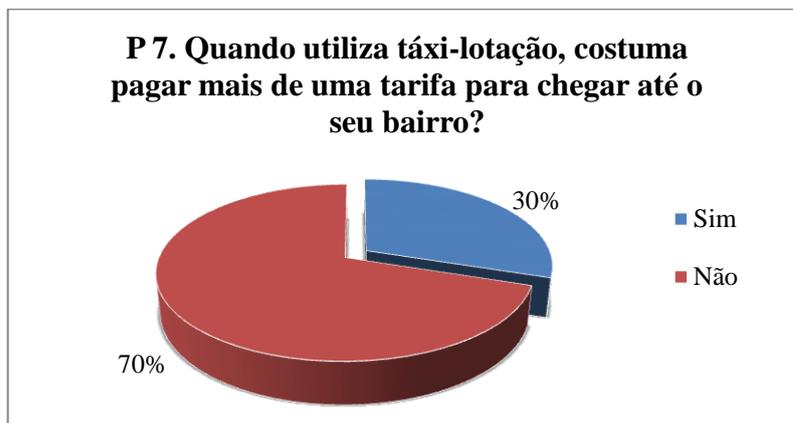
A falta de linhas que façam a ligação entre os bairros se reflete na superlotação dos ônibus e também no grande fluxo de pessoas que transitam pelo terminal urbano. O que se vê

são deslocamentos desnecessários e que acabam acentuando outros problemas urbanos, como engarrafamentos.

Quando a espera por um ônibus se torna cansativa, por conta da demora, ou há pressa em chegar no horário marcado, alguns usuários frequentes de ônibus optam por táxi-lotação. Como se sabe, para alguns bairros e determinadas localidades, motoristas costumam cobrar o dobro da tarifa ou mais.

O gráfico 10, a seguir, apresenta a porcentagem de usuários de ônibus que declararam pagar mais de uma tarifa de táxi-lotação, quando o utilizam, para chegar ao bairro. Do total de entrevistados, 30% declaram que costumam pagar mais de uma tarifa para chegar até o bairro onde reside, enquanto que 70% declararam que não costumam pagar.

Gráfico 10 - Cobrança de mais de uma tarifa de táxi-lotação



Fonte: Elaborado pela autora, 2017.

Note-se que a questão não leva em consideração se se deseja chegar mais próximo ao destino final, mas sim chegar até o bairro. Usuários que declararam pagar mais de uma tarifa são, predominantemente de bairros mais afastados, como Senador Hélio Campos, Profª Araceli S. Maior, Raiar do Sol, Centenário, Cidade Satélite, Nova Cidade, Operário e Airton Rocha.

A pesquisa ainda buscou compreender como as pessoas se deslocam aos finais de semana, com a diminuição do número de ônibus e linhas que transitam pela cidade. O gráfico 11 apresenta como os usuários de ônibus se deslocam pela cidade aos finais de semana, se preferem ônibus, táxi-lotação ou outro meio de transporte.

Gráfico 11 - Meios de transporte usados para deslocamentos aos finais de semana



Fonte: Elaborado pela autora, 2017.

De acordo com os dados, 76% dos usuários continuam a utilizar os ônibus aos finais de semana, enquanto 10% preferem se deslocar por táxi-lotação. Nesse ponto, pode-se atribuir a esse comportamento, o fato de que os intervalos entre um ônibus e outro são maiores e que algumas linhas deixam de operar nesse período, como é o caso das linhas 305 – Nova Cidade/Bela Vista, 310-Ataíde Teive/Manaíra, 314-Cidade Satélite/Direto-Centro, 315-Pérola/Copaíba que deixam de circular aos sábados, domingos e feriados, e também das linhas 211-Jóquei Clube, 301-Silvio Botelho/Bacabeira e 402-Centenário. Os usuários dessas linhas precisam embarcar em outra que passe mais próximo de sua parada de costume ou, então, são atendidos por outras linhas.

Há ainda uma parcela significativa que declarou utilizar outros meios de transporte aos finais de semana, representando 14% dos entrevistados, uma fatia maior dos que declararam utilizar táxi-lotação. Na categoria “Outros” foram incluídos serviços de transporte particular por aplicativo, bicicleta e carona de amigos e parentes.

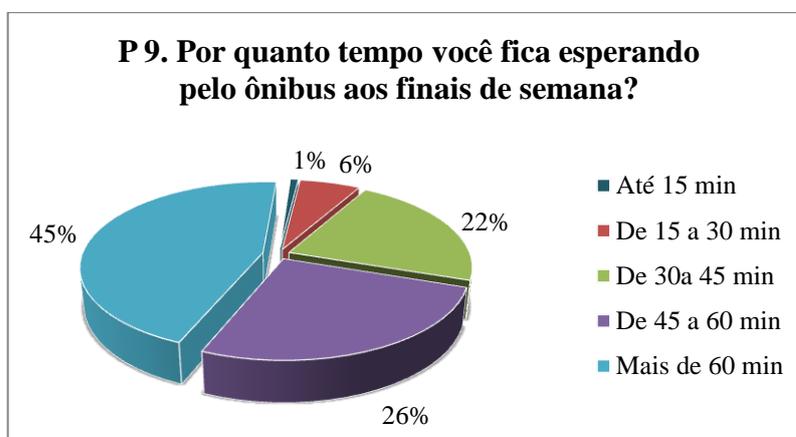
A chegada do serviço de transporte particular por aplicativo em Boa Vista, há aproximadamente cinco meses, gerou uma série de descontentamentos de taxistas convencionais e de lotação, que promoveram greves e manifestações exigindo fiscalização dos órgãos públicos municipais para a atuação desse serviço.

Para uma parcela da população esse “novo” meio de transporte significou maior autonomia no deslocamento, principalmente aos finais de semana, quando o serviço de transporte público coletivo é mais precarizado. Entretanto, vale lembrar que ainda que o valor das viagens seja abaixo do que é cobrado por um taxi convencional, não resolve o problema da mobilidade urbana e não inclui aqueles que não podem pagar nem por esses serviços.

Os deslocamentos por ônibus aos finais de semana, então, podem ser considerados os mais críticos. O gráfico 12, a seguir, mostra que 45% dos entrevistados esperam mais de 60 minutos por um ônibus nos bairros e 26% declararam esperar entre 45 e 60 minutos. Apenas estes dois segmentos somam 71% dos entrevistados que esperam mais de 45 minutos por um ônibus aos finais de semana.

Dos 29% restantes, 22% esperam entre 30 e 45 minutos por um ônibus nos bairros de Boa Vista, 6% declararam esperar entre 15 e 30 minutos e apenas 1% disse esperar até 15 minutos.

Gráfico 12 - Tempo de espera por ônibus aos finais de semana nos bairros urbanos de Boa Vista



Fonte: Elaborado pela autora, 2017.

A diminuição da frota circulante e das linhas implica no aumento do tempo de espera aos finais de semana e feriados, quando os intervalos entre um ônibus e outro aumentam em todas as linhas, podendo ultrapassar 50 minutos em horários e linhas considerados de menor movimento.

A partir das análises apresentadas, pode-se dizer que o sistema de transporte público coletivo de Boa Vista apresenta falhas graves que agem como obstáculos no acesso à cidade pelos cidadãos, pois, prioriza o tempo do trabalho. Assim, as relações vividas e criadas no cotidiano, a produção da cidade enquanto criação humana e valor de uso é subvertida para a

lógica da propriedade privada e estão limitadas àqueles que podem arcar com os custos de uma cidade fragmentada e segregada socioespacialmente.

TÁXI-LOTAÇÃO

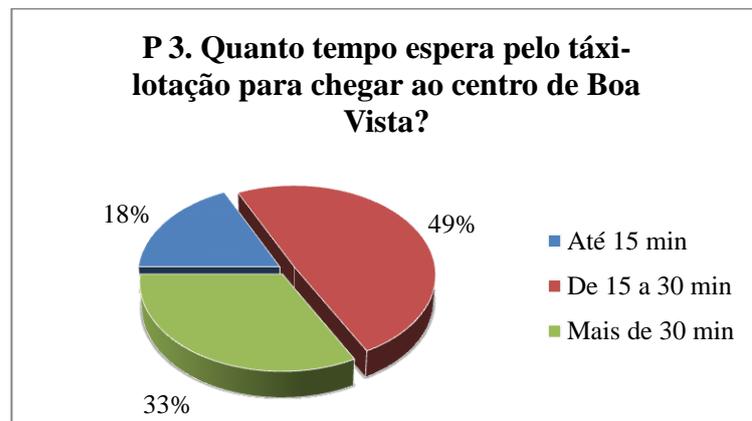
Foi utilizado o mesmo questionário – com as devidas adaptações – para usuários de táxi-lotação por compreender que este desempenha a mesma função que o transporte por ônibus, assegurar a mobilidade das pessoas no espaço urbano de Boa Vista. Embora haja especificidades entre um modal e outro, o objetivo das empresas de ônibus e dos permissionários de táxi-lotação são complementares e, por isso, cumprem o mesmo trajeto.

Ainda que o horário de funcionamento seja menor, o táxi-lotação tem uma grande importância para a mobilidade urbana na cidade, atendendo aproximadamente 30 mil pessoas por dia (EMHUR, 2017).

Embora haja um número bem maior de táxi-lotação na cidade – 411 permissionários –, o sistema não consegue suprir as demandas da população. O tempo de espera por um táxi-lotação nas paradas dos bairros não difere tanto do cenário apresentado pelo ônibus.

De acordo com o gráfico 13, a seguir, do total de entrevistados, 49% disseram esperar entre 15 e 30 minutos por um táxi-lotação, enquanto 33% esperam mais de 30 minutos nas paradas. Apenas 12% relataram que esperam até 15 minutos nas paradas.

Gráfico 13 - Avaliação do tempo de espera pelo táxi-lotação nas paradas dos bairros



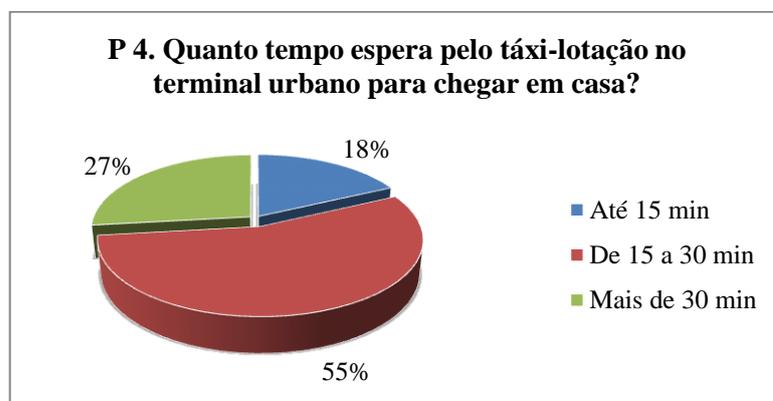
Fonte: Elaborado pela autora, 2017.

A diferença entre a espera pelo ônibus e a espera por um táxi-lotação é que o segundo atinge mais rapidamente o total de passageiros permitidos, quatro, ou então, para

bairros mais distantes, alguns motoristas de táxi-lotação não chegam ao final da rota e voltam mais rapidamente ao centro, em busca novas viagens.

Há uma leve diferença em relação ao tempo de espera quando esta ocorre no Terminal Urbano José Campanha Wanderley, onde 55% dos usuários relataram esperar em média de 15 a 30 minutos e 27% esperam mais de 30 minutos. Com relação ao menor tempo de espera, até 15 minutos, a porcentagem de usuários se manteve em 18% (gráfico 14).

Gráfico 14 - Avaliação do tempo de espera por táxi-lotação no Terminal Urbano José Campanha Wanderley



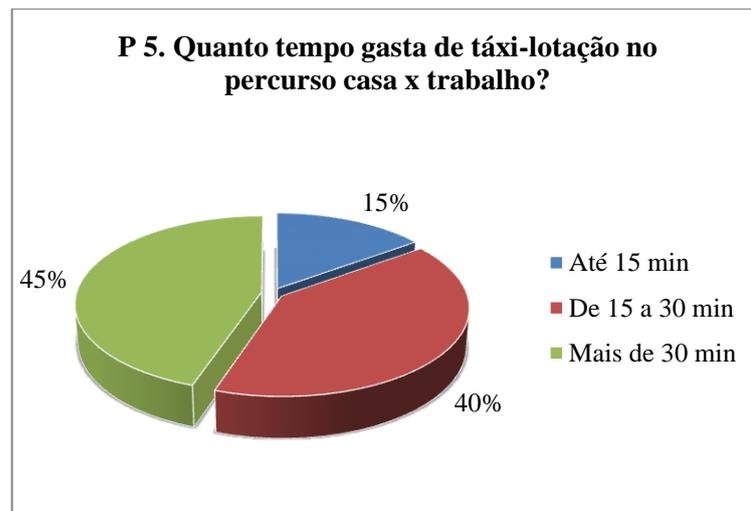
Fonte: Elaborado pela autora, 2017.

Com um tempo de espera relativamente menor, alguns usuários frequentes de ônibus relataram que quando optam por táxi-lotação, o fazem justamente por esse motivo, a fim de evitar atrasos. Porém, moradores de bairros mais distantes, nas bordas da cidade, nem sempre podem contar com esse auxílio, visto que nem todos os táxis-lotação estão dispostos a ir “tão longe” para levar passageiros.

Nesse ponto, se compararmos com os resultados em relação ao ônibus, o táxi-lotação tem vantagens sobre a rapidez com que se chega ao destino. Mas não podemos esquecer que se trata de um limite muito pequeno de passageiros e, portanto, com menos paradas. Além disso, a renda mensal de um motorista de táxi-lotação depende no número de passageiros por dia.

De acordo com o gráfico 15, a seguir, o tempo de percurso num táxi-lotação é consideravelmente menor que o tempo gasto entre casa e trabalho/centro no deslocamento por ônibus. Para 45% dos usuários o tempo gasto no percurso é superior a 30 minutos, enquanto 40% desses usuários relataram que gastam em média de 15 a 30 minutos. Somente 15% disseram levar até 15 minutos no deslocamento de casa para o trabalho por táxi-lotação.

Gráfico 15 - Avaliação do tempo gasto no percurso casa x trabalho por táxi-lotação



Fonte: Elaborado pela autora, 2017.

O que se percebe é que o tempo total de deslocamento em um transporte público em Boa Vista é alto para os dois modais que compõem o sistema de circulação, o que varia são os motivos. Enquanto o ônibus demora a passar, o táxi-lotação passa com frequência, mas, já com a capacidade máxima alcançada.

A “vantagem” de se deslocar por táxi-lotação e chegar mais próximo ao destino final, ainda que se pague o dobro da tarifa ou mais, pode ser considerado um dos motivos de redução do número de baldeações realizadas por estes usuários.

O gráfico 16, a seguir, mostra que 76% costuma utilizar até dois táxis-lotação por dia, enquanto 22% declararam utilizar entre 2 e 4 por dia. Os que utilizam mais de 4 por dia representam 2% dos usuários entrevistados, número maior para o mesmo segmento de ônibus.

Gráfico 16 - Total de táxi-lotação utilizado por dia

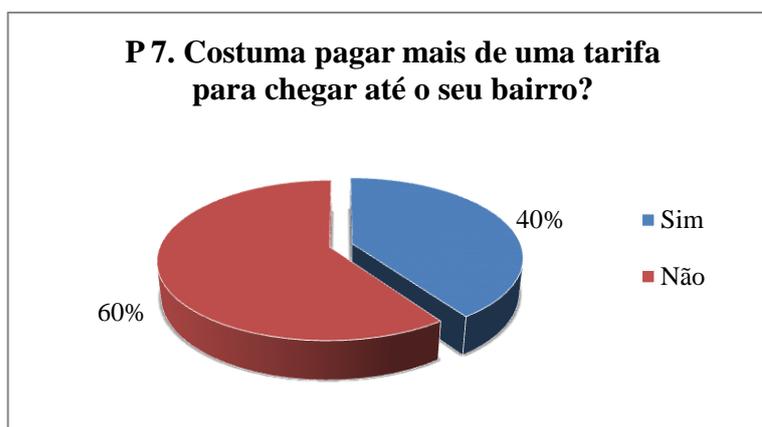


Fonte: Elaborado pela autora, 2017.

Há ainda que se considerar a tarifa de táxi-lotação, no valor de R\$ 4,00, como um fator limitante do número de viagens para os usuários. Embora esse não tenha sido um dos aspectos investigados²⁰, sabe-se que o vale transporte cedido pelo empregador cobre os custos de tarifa com ônibus, no valor de R\$ 3,00 no bilhete Boa Vista Card. Portanto, o trabalhador que “escolhe” usar táxi-lotação deverá custear a própria viagem.

Em relação à cobrança de mais de uma tarifa para chegar ao bairro, 60% dos usuários de táxi-lotação declararam que não costumam pagar, porém, 40% dos usuários disseram que costumam, sim, pagar (gráfico 17).

Gráfico 17 - Pagamento de mais de uma tarifa no táxi-lotação



Fonte: Elaborado pela autora, 2017.

Nesse ponto é importante destacar que, novamente, os usuários que declararam pagar mais de uma tarifa são, predominantemente, de bairros mais afastados da área central de Boa Vista, como Santa Teresa, Cidade Satélite, Paraviana, Senador Hélio Campos e Profª Araceli

²⁰ O fator renda não foi investigado por esta pesquisa por considerar que a discussão do direito à cidade que se pretende não é avaliar o acesso à cidade a partir da renda, mas se o sistema de transporte público é capaz de promover a integração entre os espaços da cidade e seus habitantes.

S. Maior e, também, de outros bairros por onde as rotas de ônibus não chegam com frequência, como Pricumã, bairro dos Estados e Jd. Floresta.

Aos finais de semana, com a redução do horário de funcionamento dos táxis-lotação, resta o deslocamento por ônibus, táxi convencional e transporte particular por aplicativo. Porém, o valor das viagens nos transportes particulares é mais alto e podem comprometer a renda familiar.

A demanda por táxi-lotação se mantém alta entre usuários desse modal, representando 43% dos entrevistados. Porém, há uma grande parcela que acaba se deslocando pela cidade por ônibus, representando 39% do total e aqueles que declararam procurar outros meios de transporte, somaram 18% (gráfico 18).

Gráfico 18 - Meios de transporte usados para deslocamentos aos finais de semana



Fonte: Elaborado pela autora, 2017.

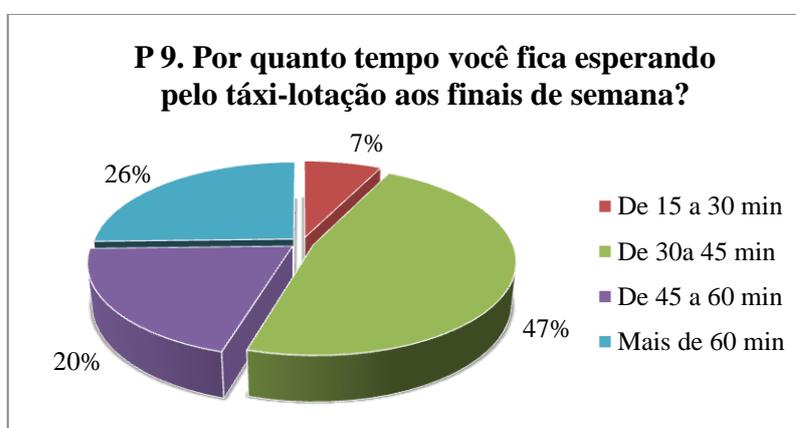
O ônibus representa uma porcentagem expressiva de deslocamentos aos finais de semana e isso se deve, principalmente, ao fato de que o horário de trabalho dos táxis-lotação se encerra às 14h.

Na categoria “Outros” estão incluídos os deslocamentos por táxi convencional, caronas e transporte particular por aplicativo. Vale lembrar que o transporte particular por aplicativo vem se firmando como uma solução para garantir o acesso aos locais de lazer na cidade, principalmente após a meia noite quando não há mais ônibus disponível e a viagem em táxi convencional, horário em que se pratica a bandeira 2, é mais cara.

Com relação aos horários de espera pelo táxi-lotação nos finais de semana, há uma diferença bastante significativa com relação ao ônibus. Os resultados estão representados no gráfico 19, a seguir.

Para 45% dos entrevistados, a espera por um táxi-lotação aos finais de semana leva entre 30 e 45 minutos, enquanto 26% relataram que esperam por mais de 60 minutos. Para 20% dos usuários, a espera é de 45 a 60 minutos, 7% espera entre 15 e 30 minutos. Não houve nenhum usuário que tenha declarado conseguir embarcar em um táxi-lotação em menos de 15 minutos. Mesmo que o tempo de espera seja menor, o táxi-lotação tem um período menor de funcionamento aos finais de semana.

Gráfico 19 - Tempo de espera por táxi-lotação aos finais de semana



Fonte: Elaborado pela autora, 2017.

Portanto, pode-se dizer que tanto ônibus quanto táxi-lotação não cumprem com eficiência e qualidade o esperado de um transporte coletivo. Na realidade, a mobilidade urbana no município de Boa Vista está voltada para a lógica do transporte particular e as condições do transporte público acabam cada vez mais precarizadas.

O traçado urbano de Boa Vista converge para o centro e o modelo radial concêntrico faz com que as avenidas radiais sejam as principais ligações entre o centro e os bairros. Desse modo, com o aumento da população e, conseqüentemente, dos automóveis, o ambiente de circulação sofre sérios impactos.

A cidade vem sofrendo mudanças constantes em relação ao trânsito, como a implantação de ciclovias e ciclofaixas, a instalação de radares de controle de velocidade e a substituição de rotatórias por semáforos, por conta do alto número de veículos e é também uma forma de garantir a segurança de pedestres.

A revitalização de praças e áreas de lazer tem dado nova significação para pontos estratégicos da cidade como, por exemplo, a revitalização da Praça das Águas e, mais

recentemente, a desocupação do bairro Caetano Filho. Popularmente conhecido como “favela do Beiral”, a área está próximo à orla Taumanam e ao Terminal Urbano José Campanha Wanderley. Trata-se de área de preservação ambiental, na margem direita do rio Branco, portanto, inapropriada para moradia. Entretanto, a área abrigava uma quantidade significativa de famílias, num ponto considerado estratégico: no centro da cidade de Boa Vista, de fácil acesso a comércios e serviços, órgãos públicos, áreas de lazer e transporte público.

O projeto de revitalização a ser implantado a partir de 2018, denominado Parque do Rio Branco, prevê a canalização do córrego Caxangá, a construção de um espaço de lazer a partir da ampliação das plataformas que compõem a Orla Taumanan e a construção de edifícios administrativos, com claro intuito de valorização desse espaço da cidade como área de lazer, comércio e serviços.

Essas ações, tomadas pelo poder público local, evidenciam um processo de valorização desses espaços sob a lógica da acumulação capitalista, como início de uma série de operações urbanas com intuito de revitalizar e ressignificar pontos estratégicos da cidade.

Segundo Alvarez (2017) é a partir da segunda metade do século XX que o capitalismo extrapola a produção de mercadorias e se estende a outros segmentos e momentos da vida: o espaço, o lazer, o turismo, a cultura, as relações familiares e de vizinhança, que se vinculam diretamente à produção e circulação do valor.

De acordo com Carlos (2017) a valorização diferenciada dos espaços da cidade associada aos empreendedores imobiliários reforça as desigualdades centro-periferia, a partir da extensão do tecido urbano, pois, promovem o deslocamento das classes de menor poder aquisitivo para áreas cada vez mais distantes, podendo ainda resultar em novas ocupações por esses mesmos grupos sociais expulsos.

Para Villaça (2001), a estrutura do espaço urbano se dá sob o conflito de classes em torno das vantagens e desvantagens da apropriação do espaço, e a burguesia é quem consegue as melhores localizações. A disputa não se dá necessariamente pela minimização do tempo e da energia gastos com os deslocamentos, mas pela otimização das localizações e condições de acesso. Nesse processo, os transportes desempenham papel fundamental e uma cidade em que a lógica do transporte individual é a que domina, “a pior localização é aquela na qual a dependência em relação ao transporte público é maior” (VILLAÇA, 2001, p. 334).

Não é necessário que se façam muitas viagens de ônibus ou táxi-lotação pela cidade de Boa Vista para reconhecer seus problemas. Se pararmos para observar a quantidade de carros, motos e bicicletas que circulam pelas ruas e avenidas, seria possível imaginar que o sistema de transporte público coletivo apresenta sérios problemas.

É comum, pelas ruas e avenidas, três pessoas ou mais em uma motocicleta. Famílias que se arriscam e transportam crianças pequenas em motocicletas assumindo o risco de acidentes mais graves.

O uso de bicicletas também está presente intensamente no dia-a-dia do trânsito boavistense, e cada vez mais há o incentivo deste como meio de transporte no planejamento urbano das cidades. Mesmo com o sol e o calor de mais de 32°C na maior parte do ano, a bicicleta representa um importante meio de transporte para a população, principalmente entre jovens em idade escolar, universitários e imigrantes.

Em relação ao transporte público coletivo a quantidade de linhas e de ônibus é insuficiente para que possa atender com qualidade a população. Mesmo que houvesse uma distribuição igualitária de veículos, a qualidade do serviço estaria comprometida. A média entre o número de ônibus disponível por linha nos dias úteis seria de 4,6 ônibus para cada linha, e aos finais de semana e feriados a média seria de 5,6 ônibus para cada linha. Entretanto, sabe-se que a realidade é diferente do que prevê a matemática nesse caso.

Segundo dados da EMHUR (2017), a distribuição de ônibus por linha está estabelecida, para dias úteis, finais de semana e feriados, de acordo com o quadro 1, a seguir. Para bairros mais distantes, como Jóquei clube, Nova Cidade, Manaíra, Profª Araceli S. Maior e Cruviana há menos ônibus disponíveis tanto em dias úteis como finais de semana e feriados.

A população desses bairros é justamente a mais negligenciada tanto em questão de mobilidade quanto de infraestrutura, pontos levantados como parte do processo de produção de localizações desiguais. É, em suma, a materialização do que afirmou Villaça (2001), que o acesso à infraestrutura não é tão determinante quanto a acessibilidade às localizações.

O Estado poderá prover essa área com melhores condições de saneamento, postos de saúde, escolas e praças, mas ainda assim, a população estará “exilada” naquele espaço se não houver políticas públicas voltadas para a mobilidade dessa população.

A situação se agrava aos finais de semana, quando há redução da frota circulante e também do número de linhas disponíveis. O acesso à cidade, por aqueles que a produziram todos os outros dias, fica ainda mais restrito aos que podem caminhar distâncias maiores, até outra parada de ônibus, ou que disponha de outros meios de transporte.

O quadro 1 expressa o que os usuários tem percebido no dia a dia do transporte público, apontando que há poucos ônibus circulando pela cidade, gerando outros problemas como superlotação, atrasos e longas esperas, que também são decorrentes das extensas rotas realizadas por diversas linhas.

A linha 112-Equatorial/Paraviana é a que registra maior número de usuários por dia, em média 7 mil pessoas. É uma das poucas linhas que corta a cidade no sentido leste-oeste, passando pelo terminal urbano e tem disponível 11 veículos em dias úteis. A rota interliga o bairro Equatorial ao centro, atende ainda parte do bairro São Pedro, segue até o Roraima Garden Shopping, para então chegar ao bairro Paraviana, ponto final da rota.

Quadro 1 - Estrutura do sistema de ônibus em Boa Vista: número total de saídas e distribuição de ônibus por linha - 2017

Linhas	Dias úteis		Sábados		Domingos e Feriados	
	Saídas	Frota	Saídas	Frota	Saídas	Frota
104 – União/Vila Jardim	94	7	67	4	67	3
112 - Caçari/Equatorial	97	11	68	6	46	3
206 - Caranã (UFRR)	70	4	40	3	20	1
211 - Jôquei Clube	34	2	22	1	-	-
215 - Nova Cidade/Pérola	79	4	65	4	47	3
251 - Dr. Sílvio Botelho	63	5	58	5	45	3
252 - Bairro dos Estados/Sen. Hélio Campos	92	8	64	5	47	3
301 - Sílvio Botelho / Bacabeira	54	6	11	1	-	-
305 - Nova Cidade/Bela Vista Direto-Centro/Via Operário	47	3	-	-	-	-
308 – Cauamé	58	4	46	2	47	2
310 - Ataíde Teive/Manaíra	29	2	-	-	-	-
313 - Araceli/Vila Olímpica	57	2	43	2	44	2
314 - Cidade Satélite Direto-Centro	26	S/D	-	-	-	-
315 - Pérola / Copaibas Direto-Centro / Via Operário	30	2	12	1	12	1
401 – Cruviana	104	7	69	4	48	2
402 – Centenário	15	S/D	-	-	-	-

S/D: Sem dados informados.

Fonte: EMHUR, 2017. Organizado pela autora.

Em determinados horários, o ônibus passa duas vezes pelo Roraima Garden Shopping – quando deixa os bairros Caçari e Paraviana segue novamente para o shopping e, só então, segue até o terminal urbano e parte para ponto final no bairro Equatorial – o que torna a viagem ainda mais extensa e cansativa.

Pode-se considerar um fato emblemático que a prefeitura de Boa Vista tenha adquirido recentemente um ônibus biarticulado que realizará a rota da linha 112. O veículo tem capacidade para 270 passageiros por viagem e chegará a atender, em média, 530 mil passageiros por mês (PORTAL DA PREFEITURA DE BOA VISTA, 14/12/2017).

A linha 252-Bairro dos Estados/Sen Hélio Campos, é a segunda com mais usuários por dia, em média 6 mil pessoas. Também corta a cidade no sentido leste-oeste e conta com 8 veículos disponíveis em dias úteis. Há, ainda, uma terceira linha que atravessa a cidade nesse mesmo sentido, a 301-Dr. Silvio Botelho/Bacabeira, com 6 ônibus disponíveis em dias úteis, apenas um aos sábados, mas não circula aos domingos e feriados.

Apenas essas três linhas circulam por bairros da zona leste e parte da zona norte de Boa Vista. Isso quer dizer que tanto moradores quanto trabalhadores que dependem do transporte coletivo nesses pontos da cidade, acabam prejudicados pela falta de um serviço de transporte eficiente.

Para a população de bairros localizados na periferia da cidade, as condições de deslocamento não são das melhores. Para quem reside, por exemplo, no conjunto Said Salomão há apenas uma linha especificamente para esse bairro, mas que circula apenas aos sábados e domingos, ao longo do período de visita aos internos da PAMC e CSE. O serviço de táxi-lotação não chega até essa área da cidade, portanto, seus moradores acabam ainda mais excluídos dos espaços da cidade. É própria negação do direito à cidade.

Segundo informações da EMHUR²¹, está em análise a criação de uma linha interbairros para suprir a necessidade, principalmente, de moradores do bairro Cidade Satélite. Após um levantamento sobre as características de trabalho dos residentes desse bairro e dos moradores do conjunto residencial Vila Jardim pela EMHUR, foi constatado que muitos trabalham na região de comércio na av. Sólon Rodrigues Pessoa, nas imediações do bairro

²¹ Em audiência pública realizada na Câmara Municipal, no dia 19 de dezembro de 2017, o sr. Sérgio Pillón, presidente da EMHUR, prestou esclarecimentos e respondeu à questionamentos tanto da população quanto de representantes de entidades e sindicatos das mais diversas áreas de comércio, serviços e sociedade civil organizada, acerca da construção do Projeto de Mobilidade Urbana de Boa Vista. Dentre os pontos destacados no tema Trânsito, os que mais discutidos foram com relação a: construção das calçadas, que atrapalham comerciantes ao retirar o espaço dos estacionamentos; o descaso de motoristas de táxi-lotação com moradores de bairros mais distantes; a possibilidade de aumento do número de passageiros de táxi-lotação, para no máximo de 7 passageiros, e prolongamento do horário de atuação.

Pintolândia, e precisam se deslocar até o terminal urbano para fazer uma baldeação e, assim, poder chegar ao trabalho.

Além das distâncias percorridas e tempo gasto nos deslocamentos pelos usuários, é importante ainda analisar os horários disponíveis de algumas linhas de ônibus. No quadro 2, a seguir, é possível verificar o primeiro e último horário de partida de 16 linhas de ônibus e o número de viagens realizadas por dia. Para a linha 208-Monte Cristo foram cedidas apenas informações sobre a rota.

Quadro 2. Horário de saída de ônibus urbano em dias úteis em Boa Vista/RR – 2017

Linhas	Saídas				Nº de viagens por dia
	Manhã		Noite		
	Terminal Central	Bairro	Terminal Central	Bairro	
104 – União/Vila Jardim	06:05	05:12	23:59	22:52	94
112 - Caçari/Equatorial	06:00	05:24	23:59	23:26	97
206 - Caranã (UFRR)	06:12	05:25	23:59	00:39	70
211 - Jóquei Clube	06:35	05:50	19:40	18:57	34
215 - Nova Cidade/Pérola	06:01	05:20	23:59	23:11	79
251 - Dr. Sílvio Botelho	06:01	05:15	23:59	23:03	63
252 - Bairro dos Estados/Sen. Hélio Campos	06:00	05:20	23:14	22:32	92
301 - Sílvio Botelho / Bacabeira	06:18	05:33	18:18	17:33	54
305 - Nova Cidade/Bela Vista Direto-Centro/Via Operário	06:35	05:56	19:15	18:41	47
308 – Cauamé	06:15	05:29	23:10	22:04	58
310 - Ataíde Teive/Manaíra	06:41	06:05	19:00	18:59	29
313 - Araceli/Vila Olímpica	06:10	05:30	23:59	23:22	57
314 - Cidade Satélite Direto-Centro	06:30	05:50	19:00	18:20	26
315 - Pérola / Copaibas Direto-Centro / Via Operário	06:30	05:52	19:05	18:28	30
401 – Cruviana	06:01	05:18	23:59	23:08	104
402 – Centenário	06:55	06:20	18:30	18:45	15

Destaque para linhas que apresentam horário reduzido e/ou menor número de viagens. São considerados dias úteis de segunda-feira à sexta-feira.

Fonte: EMHUR, 2017. Organizado pela autora.

Assim como o baixo número de ônibus disponível para o transporte coletivo, esses são fatos que foram constatados pelo trabalho de campo realizado. Para o total de ônibus utilizado por dia, foram registrados 43% de usuários que utilizam entre 2 e 4 ônibus por dia.

Ainda que entre usuários de táxi-lotação se tenha registrado uma porcentagem menor nesse mesmo aspecto, apenas 22%, vale ressaltar que 40% dos usuários disseram pagar o dobro da tarifa para chegar ao bairro. Pode-se compreender que o dobro da tarifa paga corresponderia também às baldeações necessárias para chegar até o destino final, mas que é evitada pela possibilidade de “desvios” na rota.

De acordo com os dados analisados, o sistema de ônibus tem priorizado o momento da reprodução do capital, ou seja, a maior disponibilidade está em horários e dias úteis, de segunda a sexta-feira, entre as 06h e às 19h. Para alguns bairros da cidade, o cenário é ainda pior, pois, há poucos ônibus e horários disponíveis.

Dentre todas as linhas, as que apresentam menor tempo de serviço e número de viagens são: 211, 301, 305, 310, 314, 315 e 402. Elas atendem, principalmente, aos bairros mais distantes da zona oeste de Boa Vista, área de maior concentração de conjuntos habitacionais. O horário reduzido implica em menor número de viagens realizadas, fato que contribui para que o processo de segregação socioespacial seja intensificado, já que impõe “limites” à mobilidade e interação dessas pessoas com o espaço da cidade fora do horário de trabalho.

A construção de casas em pontos cada vez mais distantes do centro da cidade aumenta a sua superfície e encoraja a especulação imobiliária. Nessas construções se concentram os pobres, que não dispõem de serviços sociais ou os tem de maneira precária (SANTOS, 2012).

Os transportes são uma marca constante no processo de segregação da população mais pobre de cidades brasileiras. O tempo gasto entre casa e trabalho, para a grande maioria dos trabalhadores que residem em bairros cada vez mais distantes, não é levado em consideração pelo poder público. O direito à mobilidade é, praticamente, direcionado para o direito ao transporte individual, já que a organização dos transportes coletivos está sujeito à lógica do lucro e da rentabilidade.

Quando apenas as linhas de ônibus não eram suficientes para garantir a mobilidade da população, motoristas de táxi convencional deram início a uma nova modalidade de transporte coletivo, o sistema de táxi-lotação. O poder público local, reconhecendo que o

sistema de transporte coletivo não era suficiente para a cidade, acabou por regulamentar o táxi-lotação como transporte alternativo. Anos e anos se passaram desde que esse sistema foi implantado e regulamentado, mas os problemas continuam. Conforme a cidade se expande, maior é a dificuldade de deslocamento por transporte coletivo.

Aos finais de semana e feriados, os horários de funcionamento tanto de ônibus quanto de táxi-lotação são reduzidos. Há o agravamento de que algumas linhas deixam de operar nesses dias, dificultando ainda mais a vida da população. O quadro 3, a seguir apresenta os horários de saída e a quantidade de viagens aos finais de semana e feriados.

Quadro 3. Horário de saída de ônibus urbano aos sábados em Boa Vista/RR – 2017

Linhas	Saídas				Nº de viagens por dia
	Manhã		Noite		
	Terminal Central	Bairro	Terminal Central	Bairro	
104 – União/Vila Jardim	06:32	05:43	00:36	23:59	67
112 - Caçari/Equatorial	06:48	05:47	23:45	23:23	68
206 - Caranã (UFRR)	06:20	06:02	20:30	19:40	40
211 - Jôquei Clube	06:49	06:10	18:40	17:45	22
215 - Nova Cidade/Pérola	05:34	06:22	23:59	23:23	65
251 - Dr. Sílvio Botelho	06:05	05:20	23:59	23:20	58
252 - Bairro dos Estados/Sen. Hélio Campos	06:30	05:48	23:46	23:22	64
301 - Sílvio Botelho / Bacabeira*	06:40	05:51	-	-	11
305 - Nova Cidade/Bela Vista Direto-Centro/Via Operário	-	-	-	-	-
308 – Cauamé	07:00	05:39**	22:40	23:13***	46
310 - Ataíde Teive/Manaíra	-	-	-	-	-
313 - Araceli/Vila Olímpica	06:25	05:47	22:15	22:35	43
314 - Cidade Satélite Direto-Centro	-	-	-	-	-
315 - Pérola / Copaibas Direto-Centro / Via Operário	06:35	05:52	18:25	19:06	12
401 – Cruviana	06:21	05:37	23:59	22:49	69

402 – Centenário	-	-	-	-	-
------------------	---	---	---	---	---

*O último horário registrado saindo do bairro é 07:41 e saindo do Terminal Central é 08:30.

**Saindo do CSE (Centro Socioeducativo). Atende a PAMC em três horários: 08:55; 12:50; 16:37.

***Última saída é do Pátio Roraima Shopping.

Fonte: EMHUR, 2017. Organizado pela autora.

De acordo com o quadro, quatro linhas deixam de operar aos sábados: 305, 310, 314 e 402, as mesmas que apresentam menor horário de funcionamento e menor disponibilidade de veículos em dias de semana. Ainda que outras linhas se aproximem desses bairros, há que se considerar que a distância percorrida entre a parada e a residência aumenta, o que implica maior tempo de deslocamento de um ponto da cidade ao outro.

Além disso, as linhas 206, 211, e 315 tem horário reduzido e realizam menos viagens entre o terminal central e o bairro. A linha 301 funciona apenas no período da manhã, mas pode ser substituída pelas linhas 112 e 252 para chegar da zona leste ao centro. Porém, há pontos em que as rotas não são complementares e se distanciam da rota da linha 301.

O que se pretende demonstrar é que por mais que exista a possibilidade de utilizar uma ou outra linha para se deslocar por Boa Vista, há que se programar para um grande tempo gasto e longo percurso realizado.

Aos domingos e feriados os horários de saída tanto do terminal central quanto dos bairros se assemelham em quase todas as linhas. Há a redução de mais duas linhas: 211 e 301, totalizando 6 linhas que deixam de operar.

Ainda que o horário de funcionamento dos táxis-lotação seja menor que o do sistema de ônibus, muitas pessoas se apressam para chegar a tempo na parada, porque não aguentam esperar mais de 40 minutos por um ônibus aos finais de semana e feriado. Os trabalhadores que optam pelo táxi-lotação, mas recebem vale-transporte acabam arcando com os custos do deslocamento para o trabalho por conta própria.

São em algumas dessas falhas do sistema de ônibus que o sistema de táxi-lotação consegue melhores ganhos. Com o tempo maior entre um ônibus e outro, somado ao cansaço da jornada de trabalho, os usuários acabam “optando” pelo táxi-lotação, que cumpre a rota com mais rapidez.

Pode haver nesse ponto, a partir das análises realizadas, a busca por um equilíbrio entre usuários de ônibus e de táxi-lotação, de maneira que tanto permissionários quanto empresas concessionárias consigam manter certa margem de lucro. As “janelas” de horário dos ônibus podem ser preenchidas com a disponibilidade dos táxis-lotação, que ainda

agregam a “vantagem” de chegar mais próximo possível do destino final por um valor mais barato que um táxi convencional.

A rentabilidade do transporte público coletivo depende da receita auferida por quilômetro, ou seja, o número de passageiros por quilômetro percorrido (IPK). Quanto mais densamente povoada uma área, maior será o IPK. É a rentabilidade que determina quais linhas e horários “merecem” maior atenção, enquanto as menos rentáveis conseguem o mínimo atendimento, de forma até mesmo bem precária (VASCONCELLOS, 2012).

Com a expansão das cidades o andar a pé é cada vez menos prioridade e o incentivo ao uso do automóvel particular degrada o transporte público. O traçado das rotas deve ser planejado para atender adequadamente aos usuários, utilizando-se bem do espaço de circulação disponível de modo que possa garantir a eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana, assim como estabelece o art. 5º da Lei nº 12.587/12, a Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana (VASCONCELLOS, 2012).

Em Boa Vista, o que se vê é certa dificuldade em ter acesso aos espaços da cidade, tanto em questão de tempo quanto por distância. Porém, essa distância não se resume ao espaço entre um ponto e outro, mas às condições de circulação por meio de transporte público e até mesmo pelo transporte alternativo.

6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir do objetivo geral da presente pesquisa, de analisar a dinâmica do transporte coletivo de Boa Vista, composto por transporte público – ônibus – e transporte alternativo – táxi-lotação – e as condições do direito à cidade de seus usuários, foi possível constatar que se trata um direito “seletivo”. Ainda que se tenha disponível ônibus e táxi-lotação, a mobilidade não é assegurada de forma adequada, mas o contrário: o direito à cidade para uma grande parcela da população acaba negligenciado, limitado às necessidades de reprodução do capital. O acesso à cidade é garantido de acordo com as necessidades do capital e isso é evidente pela forma como se estruturam os serviços de transporte público e alternativo.

A cidade é campo de conflito de interesses do capital e da sociedade e o Estado tem papel fundamental na mediação desses conflitos. Enquanto o capital busca moldar o espaço da cidade aos seus interesses e necessidades por meio da incorporação imobiliária, construções de edificações e infraestrutura, capital financeiro imobiliário e até mesmo pela atuação dos proprietários de terra, a sociedade – classe trabalhadora – quer da cidade um valor de uso, quer moradia, transporte, educação, saúde, ou seja, quer serviços públicos mais baratos de qualidade (MARICATO, 2015).

Segundo Carlos (2017), a transformação da cidade de valor de uso em valor de troca, mediante processos de valorização e desvalorização sob a lógica capitalista de acumulação, se revela nas mais diversas formas de precarização da vida cotidiana, dentre elas a precarização do transporte urbano como limitação de acesso às atividades urbanas. Desse modo, a cidade é produzida como segregação pela negação do urbano e da vida urbana, separando os lugares da vida como elementos autônomos. Esses espaços fragmentados se revelam na forma das

relações sociais e na situação do cidadão reduzido à condição de mera sobrevivência, o que dissocia o homem da cidade (CARLOS, 2017).

A necessidade de deslocar-se é sempre maior que as limitações impostas e se as condições de deslocamento na cidade não são adequadas, os indivíduos partem em busca de soluções, o que pode resultar em sérios problemas para o ambiente urbano. Dentre eles, pode-se citar a imprudência em relação à segurança, como no caso de famílias que se arriscam com três ou mais pessoas sobre uma motocicleta, ou ainda a quantidade de abordagens realizadas, pelo Detran/RR, de motoristas sem CNH.

Pode-se constatar que a dinâmica do transporte público e alternativo em Boa Vista tem implicações negativas na vida daqueles que dependem do transporte coletivo. Algumas das políticas públicas municipais, como a construção de paradas climatizadas e aquisição de ônibus biarticulado, demonstram um discurso político preocupado com uma cidade moderna e planejada, mas que não tem levado em consideração as especificidades do espaço urbano e as reais necessidades dos indivíduos.

Recentemente uma notícia veiculada pelo jornal Folha de Boa Vista, em 06 de janeiro de 2018, relatou que o ônibus biarticulado está parado na garagem das empresas concessionárias por falta de demanda. Segundo a reportagem, o ônibus volta a circular no período de aulas escolares, quando a demanda do transporte público é maior. Além disso, a EMHUR e as empresas concessionárias estudam elaborar uma linha exclusiva para esse veículo, já que não é possível realizar qualquer rota pela cidade por conta de seu tamanho, com 30 metros de comprimento (FOLHA DE BOA VISTA, 06/01/2018).

Além disso, algumas das ações recentes da prefeitura foram questionadas por parte da população que esteve presente em audiência pública sobre mobilidade urbana realizada em 19 de dezembro de 2017, na Câmara Municipal de Boa Vista. Dentre os temas tratados, a construção de calçadas foi extremamente questionada pela falta de consulta à população e, assim, desconsiderando a realidade dos portadores de necessidades especiais que relataram enfrentar problemas como: poucas rampas de acessibilidade e algumas desconectadas com as faixas de segurança, postes que atrapalham o caminho de cadeirantes, piso irregular e paradas de ônibus sem rampas de acesso.

Portanto, é possível constatar uma série de medidas tomadas em relação à mobilidade urbana em Boa Vista, mas que não atendem as necessidades mais urgentes de seus usuários em relação às condições de deslocamento por transporte público, como por exemplo, a diminuição do tempo de espera e de percurso, principalmente entre casa e trabalho.

Primeiramente, o que o transporte coletivo e seus usuários necessitam não se resume a apenas um grande ônibus capaz de carregar mais pessoas por viagem, mas sim, a uma quantidade maior de veículos circulando, o que resultaria em menor tempo de espera entre um e outro.

Desse modo, compreende-se que seria mais vantajoso para a cidade a aquisição de um número maior de ônibus comuns e, assim, um remanejamento da frota atual, destinando outros veículos para linhas com maior demanda a fim de diminuir a superlotação e o tempo de espera entre um e outro, a possibilidade de ônibus em todas as linhas todos os dias da semana.

O que se tem visto é que algumas ações tomadas pela prefeitura municipal estão mais comprometidas com um ideal de cidade moderna, principalmente nas áreas centrais e adjacentes, enquanto que as áreas da periferia ainda recebem obras de infraestrutura básica, como esgotamento sanitário, guias, sarjetas e asfaltamento.

O fato de que a mancha urbana de Boa Vista tem obedecido a um crescimento em sentido horizontal influencia diretamente no sistema de trânsito e de transporte coletivo da cidade, que necessita adequar-se tanto em questão espacial quanto em relação ao aumento da população. Outro caso que influencia no sistema de transporte coletivo a dispersão comercial, isto é, o setor comercial de Boa Vista passa a procurar novos eixos de localização e realocização, como as Avenidas Ville Roy, Ataíde Teive e das Guianas, por exemplo, de maneira que o centro comercial principal da cidade, na Avenida Jaime Brasil, deixe de exercer hegemonia (VERAS, 2012).

O tempo de deslocamento, a distância entre casa e trabalho e as rotas estabelecidas revelaram-se como aspectos que mais pesam no dia-a-dia dos usuários de transporte coletivo. Desde o momento em que saem de casa até chegar ao destino final, há um gasto de tempo semelhante ao de grandes cidades, o que poderia ser evitado caso o sistema de transporte público fosse bem estruturado.

Ao longo da pesquisa foi possível identificar que o transporte coletivo urbano representa um aspecto importante na garantia do direito à cidade. É a dinâmica do transporte urbano coletivo que assegura as condições de reprodução social de uma parcela significativa da população urbana, como uma possibilidade de apropriação dos diferentes espaços da cidade, possibilitando a produção do espaço, do urbano e do cotidiano.

Se o sistema de circulação é limitado, o acesso aos diferentes lugares da cidade também é limitado, acentuando processos de fragmentação e segregação. Se as condições de circulação estão limitadas – no caso de Boa Vista pelo horário de funcionamento de ônibus e

táxi-lotação –, conclui-se que viver na periferia, onde o transporte coletivo se mostra mais precário, é ter o direito à cidade limitado por essas condições.

No que compete ao poder público municipal, compreende-se que há a clara intenção de equilibrar o lucro tanto de permissionários do transporte alternativo privado quanto do transporte público urbano, haja vista que não há integração entre um modal e outro. Nesse cenário, quem sai perdendo é o usuário. As empresas concessionárias alegam não poder investir mais em qualidade e quantidade pela baixa demanda, enquanto permissionários alegam que as condições de trabalho (horário reduzido e rotas fixas) os prejudicam.

Enquanto isso, usuários precisam se adaptar às condições impostas pelo transporte coletivo. Como exemplo, pode-se citar o horário das aulas do período noturno da Universidade Federal de Roraima (UFRR) que tem início às 18h e se encerra às 22h, para que os alunos possam “pegar” o último ônibus e chegar até em casa.

Situações como essas são comuns para usuários de transporte coletivo em Boa Vista. As linhas de ônibus e táxi-lotação revelaram-se insuficientes para atender adequadamente a população e, por isso, a lógica do automóvel particular acaba prevalecendo na cidade.

Acredita-se que se o sistema de ônibus fosse bem estruturado, com um número maior de veículos, menor tempo de espera e mais linhas, não haveria a necessidade de um transporte alternativo para cidade, o que diminuiria os custos do deslocamento da população. Seria possível ainda resgatar o hábito de utilizar o transporte público por aqueles que utilizam o transporte particular.

Ao longo das entrevistas diversos usuários relataram situações em que a precarização do transporte coletivo lhe custaram um dia de trabalho, atrasos ou até a impossibilidade de viver a cidade. Entre os relatos, há alguns que afirmaram não passear aos finais de semana porque não tem carro e não “passa ônibus” nos bairros em que moram nesses dias.

Ainda que a recente chegada do transporte particular por aplicativo tenha se tornado um auxílio para aqueles que precisam se deslocar pela cidade, não é uma solução possível para todos os que utilizam o serviço de transporte público.

Entende-se que o fator renda dos usuários de transporte público possa se tornar um desdobramento da pesquisa, já que o objetivo principal era verificar se o sistema de transporte coletivo atual possibilita à população se deslocar pela cidade satisfatoriamente.

A partir da aplicação de questionários pode-se constatar que os problemas detectados ao longo da pesquisa são justamente os que mais foram apontados pelos usuários do transporte coletivo de Boa Vista.

Para amenizar os problemas nesse sentido, e até mesmo solucioná-los, é necessário que o poder público passe a considerar a opinião dos usuários no processo de planejamento da questão urbana no município. As ações principais necessitam ser discutidas e avaliadas por aqueles que vivenciam a realidade do transporte coletivo por meio de audiências públicas e caixa de sugestões em locais de maior fluxo de passageiros, como o Terminal Urbano José Campanha Wanderley e o mini terminal Luiz Canuto Chaves, ambos no centro de Boa Vista.

As ações de maior importância e urgência para um transporte coletivo de qualidade são: aquisição de mais ônibus, aumento do número de rotas e sua reformulação, melhor aproveitamento da malha viária urbana de Boa Vista e incentivar o uso do transporte coletivo entre a população.

Em relação ao táxi-lotação inicialmente constituiu-se como um transporte alternativo, mas que com a precariedade do transporte público, atualmente “tornou-se” o meio de transporte principal de parte da população, tanto pela maior fluidez no trânsito quanto pela possibilidade de desviar a rota em favor do usuário.

Nesse sentido, pode-se dizer que houve uma inversão entre o transporte público e o transporte alternativo. O ônibus, por conta da demora, tornou-se opção mais frequente para aqueles que possuem o Boa Vista Card e o Boa Vista Card Estudante, além dos usuários maiores de 60 anos por conta da garantia de gratuidade. Além disso, usuários de bairros mais distantes têm menor disponibilidade de táxi-lotação ou acabam pagando o dobro da tarifa. Enquanto que o táxi-lotação apresenta vantagem em relação ao tempo de deslocamento, mas desvantagem em relação à quantidade de usuários transportados, apenas quatro por viagem

Outro ponto que merece destaque na análise refere-se às ações da prefeitura municipal. As políticas de melhoria das condições de transporte coletivo não demonstraram comprometimento com a funcionalidade do sistema de forma que beneficie a população, mas uma preocupação maior com o status de “cidade moderna”.

A construção de paradas climatizadas, por exemplo, não surtiram o efeito esperado pela população. Algumas paradas em que as centrais de ar já haviam sido instaladas não funcionam mais ou foram retiradas²², tornando a espera ainda mais cansativa já que com o calor é praticamente impossível esperar o transporte no interior das paradas.

Desse modo, o transporte coletivo não acompanhou o crescimento da população e a expansão da cidade. A precariedade do transporte público – ônibus – compromete o acesso à cidade por aqueles que dependem dessa modalidade de transporte, contribuindo para uma

²² Há relatos de que algumas centrais de ar das paradas climatizadas foram furtadas e até o momento não foram substituídas.

cidade cada vez mais fragmentada e com acentuado processo de segregação socioespacial. Enquanto isso, o transporte alternativo – táxi-lotação – não supre satisfatoriamente as necessidades mais urgentes dessa mesma população.

Portanto, os principais problemas que acometem o sistema de transporte coletivo boa-vistense são fatores que impedem o livre acesso à cidade, dificultam a realização da vida urbana e ferem gravemente o direito à cidade, principalmente daqueles que estão nas periferias da cidade, onde a vida urbana é mais precária e acabam aprisionados nessas áreas de segregação.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALVAREZ, Isabel P. **Produção do Espaço em tempos de crise**. In: CARLOS, Ana F. A.; ALVES, Glória da A.; PÁDUA, Rafael F. de. (orgs.). *Justiça espacial e o direito à cidade*. São Paulo: Contexto, 2017.

ALVES, Glória da A. **A segregação socioespacial na metrópole paulista**. GEOUSP – Espaço e Tempo, São Paulo, nº 29 – Especial, 2011, p. 33-42.

BEAUJEU-GARNIER, Jacqueline. **Geografia Urbana**. Tradução de Raquel Soeiro de Brito. Lisboa, 2ª. Ed. Fundação Calouste Gulbenkian, 1997.

BRAGA, Rhalf M. **O Espaço Geográfico: um esforço de definição**. Revista GEOUSP – Espaço e Tempo, São Paulo, nº 22, pp. 65-72, 2007.

CARLOS, Ana. F. A., **A (Re)Produção do espaço urbano**. São Paulo: Edusp, 2008.

_____. **A condição espacial**. São Paulo: Contexto, 2015.

_____. **A privação do urbano e o “Direito à Cidade” em Henri Lefebvre**. In: CARLOS, Ana F. A.; ALVES, Glória da A.; PÁDUA, Rafael F. de. (orgs.). *Justiça espacial e o direito à cidade*. São Paulo: Contexto, 2017.

CARTA MUNDIAL PELO DIREITO À CIDADE. V Fórum Social Mundial – Porto Alegre [online] Disponível em < <http://www.unhabitat.org/categoriess.asp?catid=1> > Acesso em 22/01/2016.

CLAVAL, Paul. **História da Geografia**. Lisboa: Edições 70, 2006.

CORRÊA, Roberto L. **O Espaço Urbano**. Ed. Ática, Série Princípios, 3ª. Ed., nº 174, 1995.

_____. **Espaço: um conceito-chave da geografia**. In - CASTRO, I.E.; GOMES, P.C.C.; CORRÊA, R.L. *Geografia Conceitos e Temas* –. 2ed. - Rio de Janeiro. Bertrand Brasil. 2000.

_____. **Sobre Agentes Sociais, Escala e Produção do Espaço: um texto para discussão** In: CARLOS, Ana F. A.; SOUZA, Marcelo L. de; SPÓSITO, Maria E. B. (Org.). *A Produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios*. 1ªed, 4 reimpressão. São Paulo: Contexto, 2016, p. 41-52.

DAMIANI, Amélia. L. **A urbanização crítica e a situação geográfica a partir da metrópole de São Paulo** In: CARLOS, A.F.A.; OLIVEIRA, A. U. de. (Org.) *Geografia de São Paulo: representação e crise da metrópole*. São Paulo: Contexto, 2004.

DINIZ, Alexandre M. A.; SANTOS, Reinaldo O. dos. O vertiginoso crescimento populacional de Roraima e seus impactos socioambientais. In: **Caderno de Geografia**, Belo Horizonte, v. 15, nº 25, p. 23-44, 2º semestre de 2005.

GIL, A. C. **Métodos e técnicas de pesquisa social**. 5. ed. São Paulo: Atlas, 1999.

GOMIDE, Alexandre de A. **Transporte urbano e inclusão social: elementos para políticas públicas**. In: *Texto para Discussão nº960*, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada/IPEA, Brasília, p. 1-37, julho de 2003.

GUIMARÃES, Geraldo S. **Comentários à Lei de Mobilidade Urbana – Lei nº 12.587/12: essencialidade, sustentabilidade, princípios e condicionantes do direito à mobilidade**. Belo Horizonte: Fórum, 2012.

HARVEY, David. **A justiça social e a cidade**. São Paulo: Hucitec, 1980.

_____. **Cidades rebeldes: do direito à cidade a revolução urbana**. Tradução Jeferson Camargo. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. @**Cidades**: Boa Vista – RR. Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/painel/painel.php?lang=&codmun=140010&search=>

boa-vista > . Acesso em: 06/11/2016.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Sinopse do Censo Demográfico de 2010**. Disponível em:

<<http://www.censo2010.ibge.gov.br/sinopse/index.php?uf=14&dados=0>>. Acesso em: 05/11/2016.

KOWARICK, Lúcio. **O Preço do Progresso: Crescimento Econômico, Pauperização e Espoliação Urbana**. In: MOISÉS, José A. *et al.*. Cidade, povo e poder. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1985.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. Tradução de Rubens Eduardo Farias. Centauro, São Paulo, 2001.

_____. **A revolução Urbana**. Tradução de Sérgio Martins. Belo Horizonte: ed. UFMG, 1999.

MANCINI, Elvira L. A. R. **Avaliação da política do Plano Municipal de Habitação em Boa Vista: a habitação de interesse social**. Dissertação de Mestrado. Programa de Políticas Públicas. Universidade Federal do Maranhão, São Luis, 2009.

MARICATO, Ermínia. **Para entender a crise urbana**. São Paulo: Expressão Popular, 2015.

_____. **Melancolia na desigualdade urbana**. Café Filosófico CPFL. Tv Cultura. São Paulo, abril de 2017. (47min.), son., color. Disponível em: https://youtu.be/85DwL_ZIEew

MEPA. Laboratório de Métricas da Paisagem. Departamento de Geografia, Universidade Federal de Roraima [Boa Vista], 2014.

MOREIRA JR, Orlando. **Cidade Partida: segregação induzida e auto-segregação urbana**. In: Caminhos da Geografia. Uberlândia. V.13, Nº33, mar/2010, p.1-10. Revista OnLine disponível em: < <http://www.ig.ufu.br/revista/caminhos.html> >. Acesso em 20/11/2013.

MUSSATO, Osvaldo B. **Urbanização e segregação socioespacial: uma análise da área de ocupação irregular Monte das Oliveiras em Boa Vista (RR)**. Dissertação de Mestrado. (Mestrado profissional Interinstitucional em Economia). Faculdade de Ciências Econômicas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre; Universidade Federal de Roraima, Boa Vista. 2011.

PARENTE, Leylane A.; GONÇALVES, Patrícia M.; SILVA, Moisés M. P. da. **Logística urbana: o planejamento como ferramenta de gestão para mobilidade urbana no município de Boa Vista- RR**. In: XII Simpósio de Excelência em Gestão e Tecnologia. Resende, RJ – Brasil, 2015.

RODRIGUES, Arlete M. Desigualdades socioespaciais – A luta pelo direito à cidade. *Cidades*, v. 4, nº 6, 2007, p. 73-88.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. 4ª ed. 8ª reimpr. – São Paulo: EdUSP, 2014.

SILVA, André Luiz Bezerra da. **Circulação, transporte e espaço urbano**. *Revista de Geografia – PPGEO – Universidade Federal de Juiz de Fora*, v. 2, nº 1, p. 1 – 9, 2011.

SOUZA, Marcelo L. de. **A Prisão e a Ágora: reflexões em torno da democratização do planejamento e da gestão das cidades**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

SPÓSITO, Maria E. B. A Produção do espaço Urbano: **Escalas, Diferenças e Desigualdades Socioespaciais**. In: CARLOS, Ana F. A.; SOUZA, Marcelo L. de; SPÓSITO, Maria E. B. (Org.). *A Produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios*. 1ªed, 4 reimpressão. São Paulo: Contexto, 2016, p. 123-146.

STAEVIE, P. M. **Expansão Urbana e Exclusão Social em Boa Vista – Roraima**. Universidade Federal de Roraima, Departamento de Economia; OCULUM ENSAIOS 13. Campinas, jan-jun, 2011, Campinas. p. 68-87.

VASCONCELLOS, Eduardo A. de. **Mobilidade urbana e cidadania**. Rio de Janeiro: SENAC NACIONAL, 2012.

VERAS, Antonio T. de R. **A produção do espaço urbano de Boa Vista – Roraima – Brasil**. 2009. Tese de Doutorado. Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas, Departamento de Geografia, Universidade de São Paulo, São Paulo. 2009.

_____. Produção do espaço urbano de Boa Vista – Roraima. In: XII Encontro da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional. Belém - Pará – Brasil, 2007.

_____. Rugosidades e tendências atuais na dinâmica de produção do espaço urbano de Boa Vista. In: MAGALHÃES, Maria das G. S.D.; SOUZA, Carla M. (orgs.). *Roraima/Boa Vista: Temas sobre o regional e o local*. Boa Vista: Editora da UFRR, 2012. 127-156 p.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Nobel, 2011.

DOCUMENTAÇÃO OFICIAL

BOA VISTA (Roraima). Prefeitura Municipal. **Decreto n.º 102/E**, de 27 de abril de 2005. Aprova o regulamento de serviço de Táxi no município de Boa Vista-RR. Boa Vista: Gabinete da Prefeita, 2005. 37 p.

BOA VISTA (Roraima). Prefeitura Municipal. **Decreto n.º 158/E**, de 08 de julho de 2005. Regulamento de Transportes Coletivos do município de Boa Vista-RR. Boa Vista: Gabinete da Prefeita, 2005. 30 p.

BOA VISTA (Roraima). Prefeitura Municipal. **Lei n.º 244** de 6 de setembro de 1991. Sobre: a Promoção do Desenvolvimento Urbano, Zoneamento, Uso e Ocupação do Solo, Sistema Viário, Parcelamento do Solo e dá outras providências. Boa Vista: Gabinete do Prefeito, 1991. 65 p.

BOA VISTA (Roraima). Prefeitura Municipal. **Lei n.º 1.241**, de 27 de abril de 2010. Define o serviço de táxi-lotação como Transporte Alternativo Privado, estende o benefício da gratuidade e meia passagem dos estudantes a essa modalidade de transporte e dá outras providências. Boa Vista: Gabinete da Prefeita, 2013. 02 p.

BOA VISTA (Roraima). Prefeitura Municipal. **Lei n.º 1.492**, de 17 de janeiro de 2013. Define o serviço de táxi-lotação como Transporte Alternativo Privado, estende o benefício da gratuidade e meia passagem dos estudantes a essa modalidade de transporte e dá outras providências. Boa Vista: Gabinete da Prefeita, 2013. 02 p.

BOA VISTA (Roraima). Prefeitura Municipal. **Lei n.º 1.632**, de 03 de março de 2015. Dispõe sobre a obrigatoriedade da inclusão de ar-condicionado nos veículos automotores de transporte coletivo das empresas concessionárias de serviço público que explorem atividade no município de Boa Vista-RR, e dá outras providências. Boa Vista: Gabinete da Prefeita, 2015. 02 p.

BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil de 1988**. Brasília, DF, Senado Federal. Centro Gráfico, 1988. 292 p. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm>. Acesso em: 11/2016.

BRASIL. **Lei n.º 10.257**, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Brasília, DF, 10 de jul. 2001. Disponível em: <www.planalto.gov.br/Ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm>. Acesso em: 07/2016.

BRASIL. **Lei n.º 12.587** de 3 de janeiro de 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e dá outras providências. Brasília, DF, 3 de jan. 2012.

DOCUMENTAÇÃO DA IMPRENSA

BRAZÃO, Tiana. Federação quer criar o vale-lotação. Folha de Boa Vista, 19 e 20 de mar. 2005. Caderno Cidades, p. 06.

PORTAL BOA VISTA JÁ. EMHUR: Prefeitura implantará três novas linhas de ônibus. Boa Vista. 15 dez. 2013. Disponível em: <<http://boavistaja.com/noticias/boavista/2013/12/emhur-prefeitura-implantara-tres-novas-linhas-de-onibus/>> Acesso em: 14/09/2017.

CHAVES, Ceiça. Boa Vista começa a ganhar novos abrigos de ônibus. Portal Roraima em Foco. Roraima, 19 jul. 2016. Disponível em: <<http://www.roraimaemfoco.com/boa-vista-comeca-a-ganhar-novos-abrigos-de-onibus/>> Acesso em: 12/08/2017.

CORREIA, Luan G. PMBV contratará empresa por R\$260 mi para gerir mobilidade urbana na Capital. Folha de Boa Vista. Boa Vista, 26 mai. 2017. Disponível em: <<http://folhabv.com.br/noticia/PMBV-contratara-empresa-por-R-260-mi-para-gerir-mobilidade-urbana-da-Capital/28746>> Acesso em: 26/05/2017.

FERREIRA, Josué. Acidentes de trânsito em Boa Vista diminuem quase 9% no primeiro semestre deste ano, aponta Detran. Roraima em Tempo. Roraima, 11 de set. 2017. Disponível em: <<http://roraimaemtempo.com/acidentes-de-transito-em-boa-vista-diminuem-quase-9-no-primeiro-semester-deste-ano-aponta-detran/>>. Acesso em 12/10/2017.

FOLHA DE BOA VISTA. A partir de segunda-feira, 13 novos microônibus passam a circular. Boa Vista. 21 e 22 de maio 2005. Caderno Cidades. p. 06.

FOLHA DE BOA VISTA. Sem demanda, ônibus biarticulado recém-adquirido está parado em garagem. Boa Vista. 06 jan. 2018. Folha WEB. Disponível em: <<http://www.folhabv.com.br/noticia/Sem-demanda--onibus-biarticulado-recem-adquirido-esta-parado-em-garagem/35627>> Acesso em: 10/01/2018.

PORTAL DA PREFEITURA DE BOA VISTA. Boa Vista recebe primeiros abrigos de ônibus com painéis lúdicos adesivados. ASCOM Portal de Notícias. Boa Vista. 25 jan. 2017. Mobilidade e Acessibilidade. Disponível em: <<https://www.boavista.rr.gov.br/noticias/2017/01/boa-vista-recebe-primeiros-abrigos-de-onibus-com-paineis-ludicos-adesivados>> Acesso em: 23/07/2017.

PORTAL DA PREFEITURA DE BOA VISTA. Frota do sistema de transporte coletivo de boa vista ganha reforço. ASCOM Portal de Notícias. Boa Vista. 03 de abr. 2018. Transporte Urbano. Disponível em: <boavista.rr.gov.br/noticias/2017/04/frota-do-sistema-de-boa-vista-ganha-reforco> Acesso em: 12/04/2017.

PORTAL DA PREFEITURA DE BOA VISTA. Avenida Ville Roy registra redução de 54,5% em acidentes de trânsito. ASCOM Portal de Notícias. Boa Vista. 11 mai. 2016. Trânsito. Disponível em: <<https://www.boavista.rr.gov.br/noticias/2016/05/avenida-ville-roy-registra-reducao-de-54-5-em-acidentes-de-transito>> Acesso em: 04/12/2017.

PORTAL DA PREFEITURA DE BOA VISTA. Transporte coletivo: ônibus biarticulado começa a circular em Boa Vista. ASCOM Portal de Notícias. Boa Vista. 14 de dez. 2017.

Transporte Urbano. Disponível em: <boavista.rr.gov.br/noticias/2017/12/transporte-coletivo-onibus-biarticulado-comeca-a-circular-em-boa-vista> Acesso em: 17/12/2017.

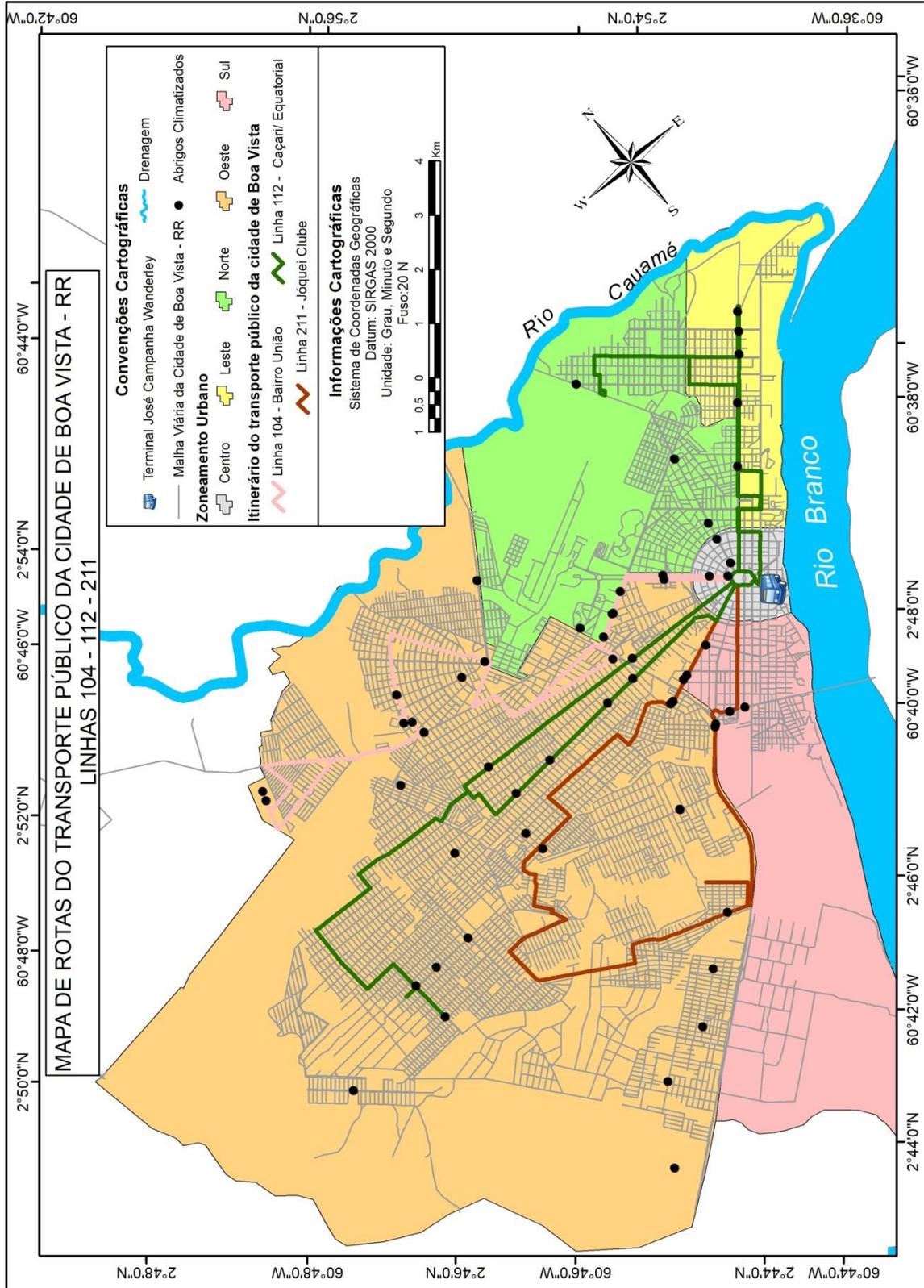
PORTAL G1 RORAIMA. Assinado convênio de R\$68 mi para mobilidade urbana, em Boa Vista. Roraima. 07/02/2014. Boa Vista. Disponível em: <<http://g1.globo.com/rr/roraima/noticia/2014/02/assinado-convenio-de-r-68-mi-para-mobilidade-urbana-em-boa-vista.html>> Acesso em: 15/10/2016.

PORTAL G1 RORAIMA. Mobilidade urbana de Boa Vista está em fase de licitação, diz prefeitura. Roraima. 23 jan. 2015. Boa Vista. Disponível em: <<http://g1.globo.com/rr/roraima/noticia/2015/01/mobilidade-urbana-de-boa-vista-esta-em-fase-de-licitacao-diz-prefeitura.html>> Acesso em: 16/09/2016.

WLADIMILA, Nayra. Boa Vista registra mais de 800 acidentes nos primeiros meses do ano. Folha de Boa Vista, Boa Vista, 02 mai. 2017. Seção Cidades. Disponível em: <<http://www.folhabv.com.br/noticia/Boa-Vista-registra-mais-de-800-acidentes-nos-primeiros-meses-do-ano/27979>> Acesso em: 07/05/2017.

APÊNDICE A

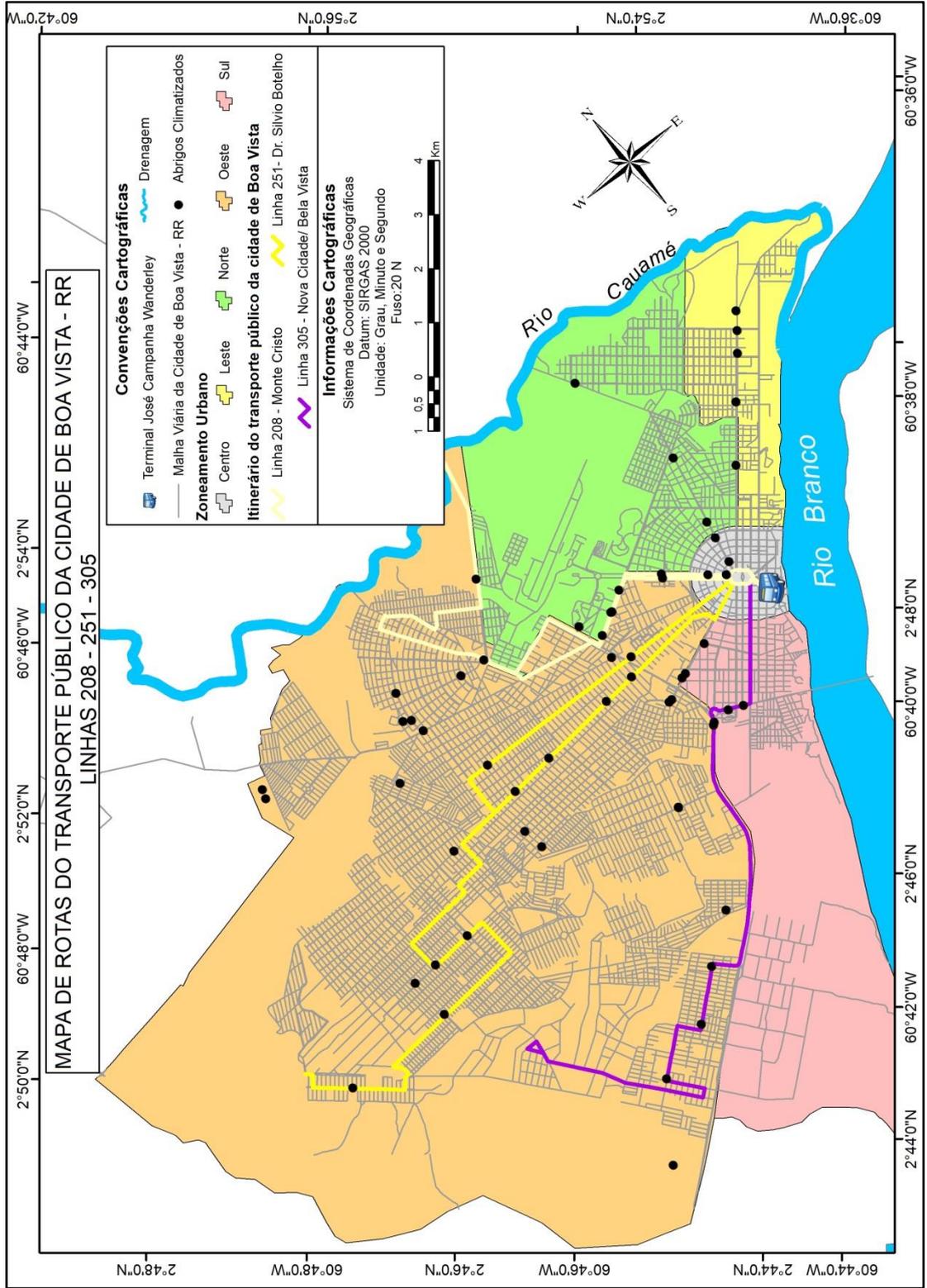
Mapa das linhas 104 – 112 - 211



Evelise M. Nunes Pieve (2017).

APÊNDICE B

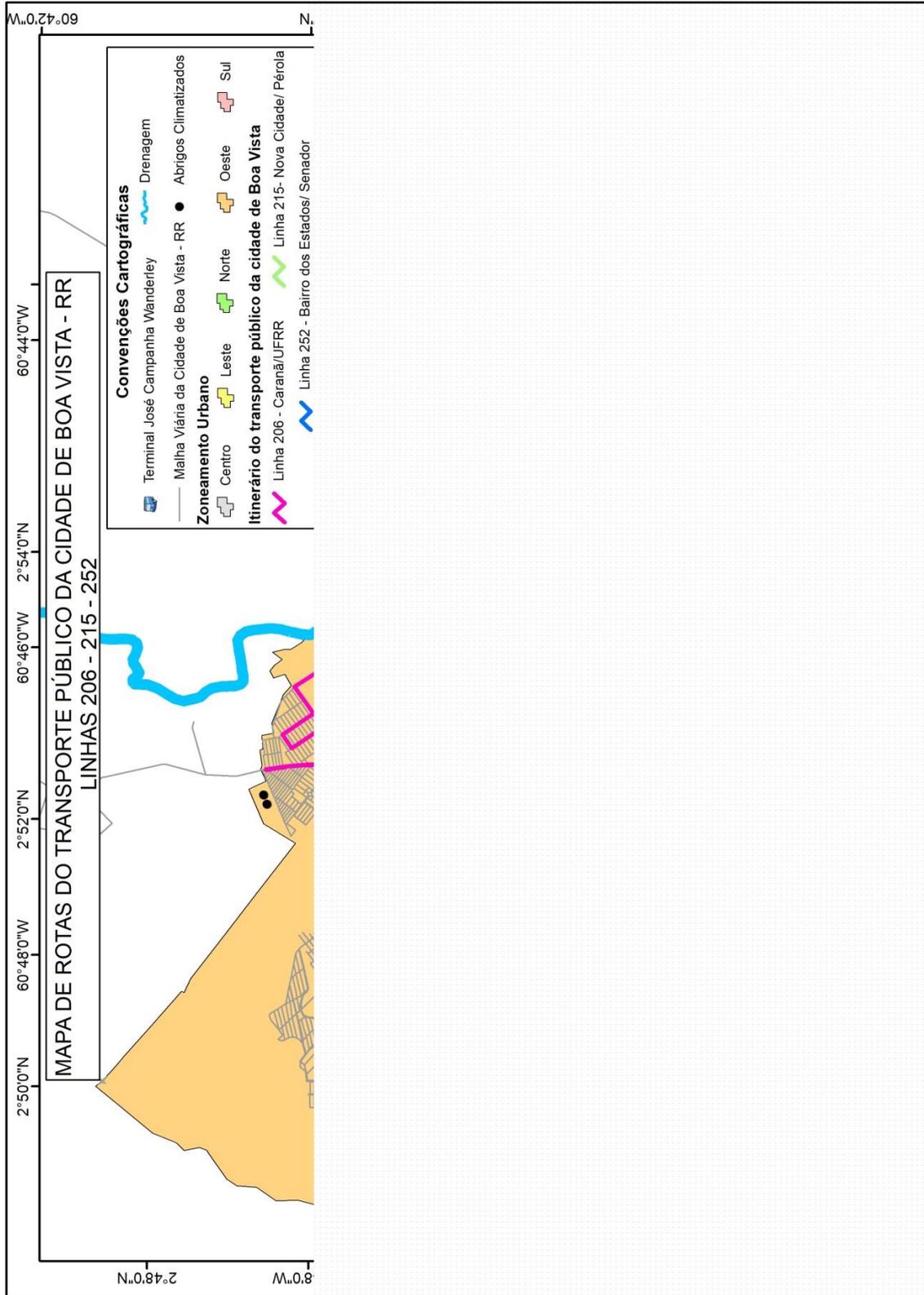
Mapa das linhas 208 – 251 - 305



Evelise M. Nunes Pieve (2017).

APÊNDICE C

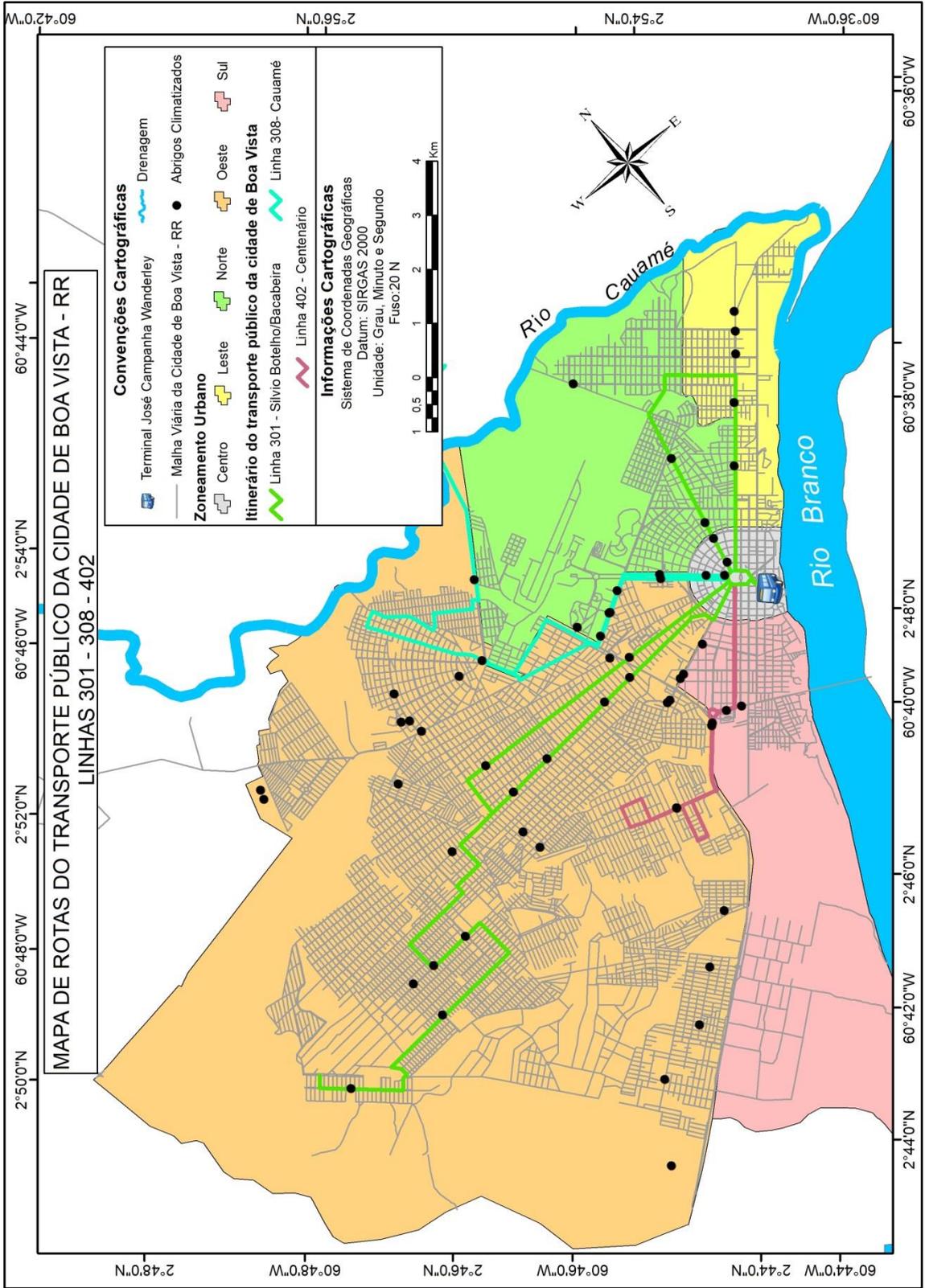
Mapa das linhas 206 – 215 - 252



Evelise M. Nunes Pieve (2017).

APÊNDICE D

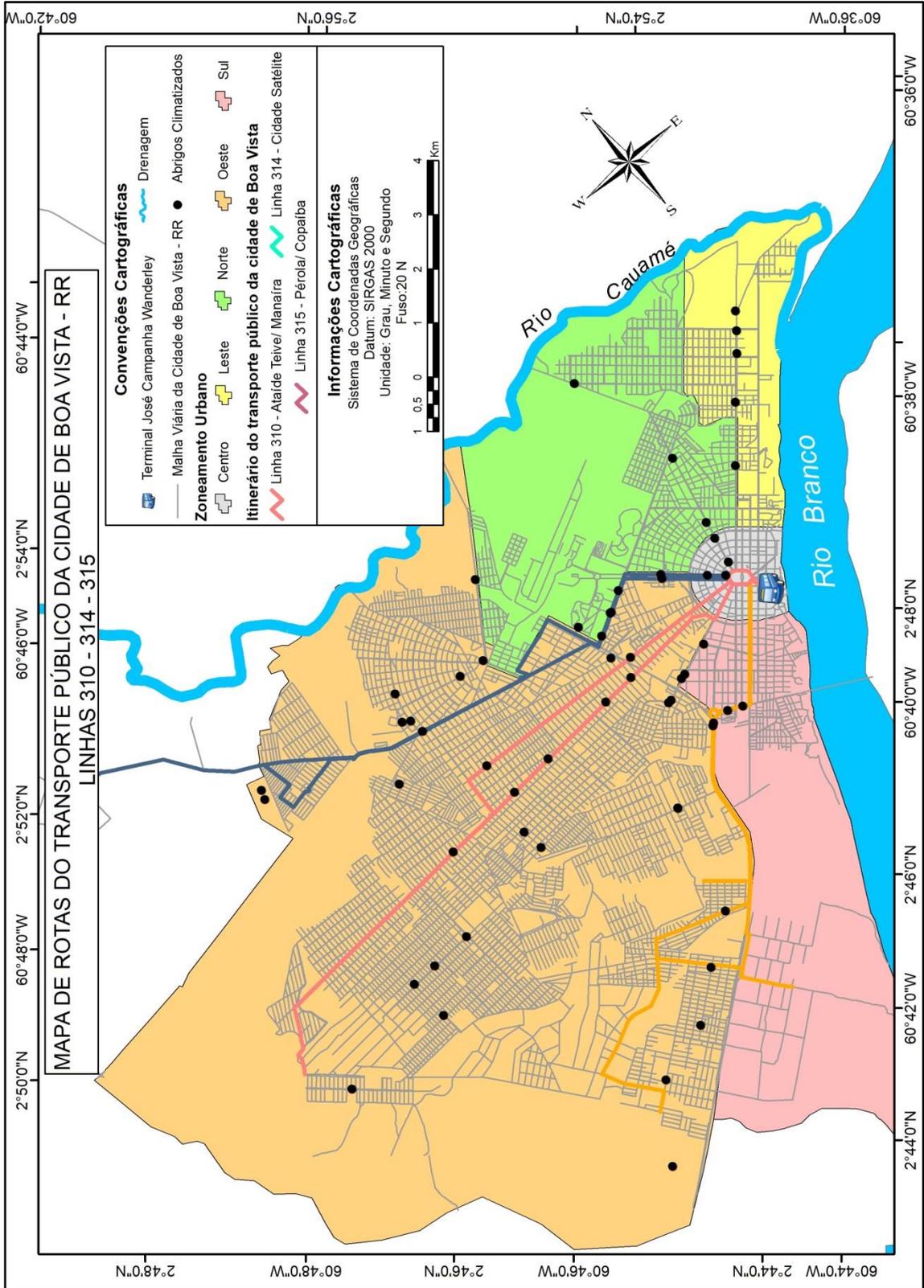
Mapa das linhas 301 – 308 - 402



Evelise M. Nunes Pieve (2017).

APÊNDICE E

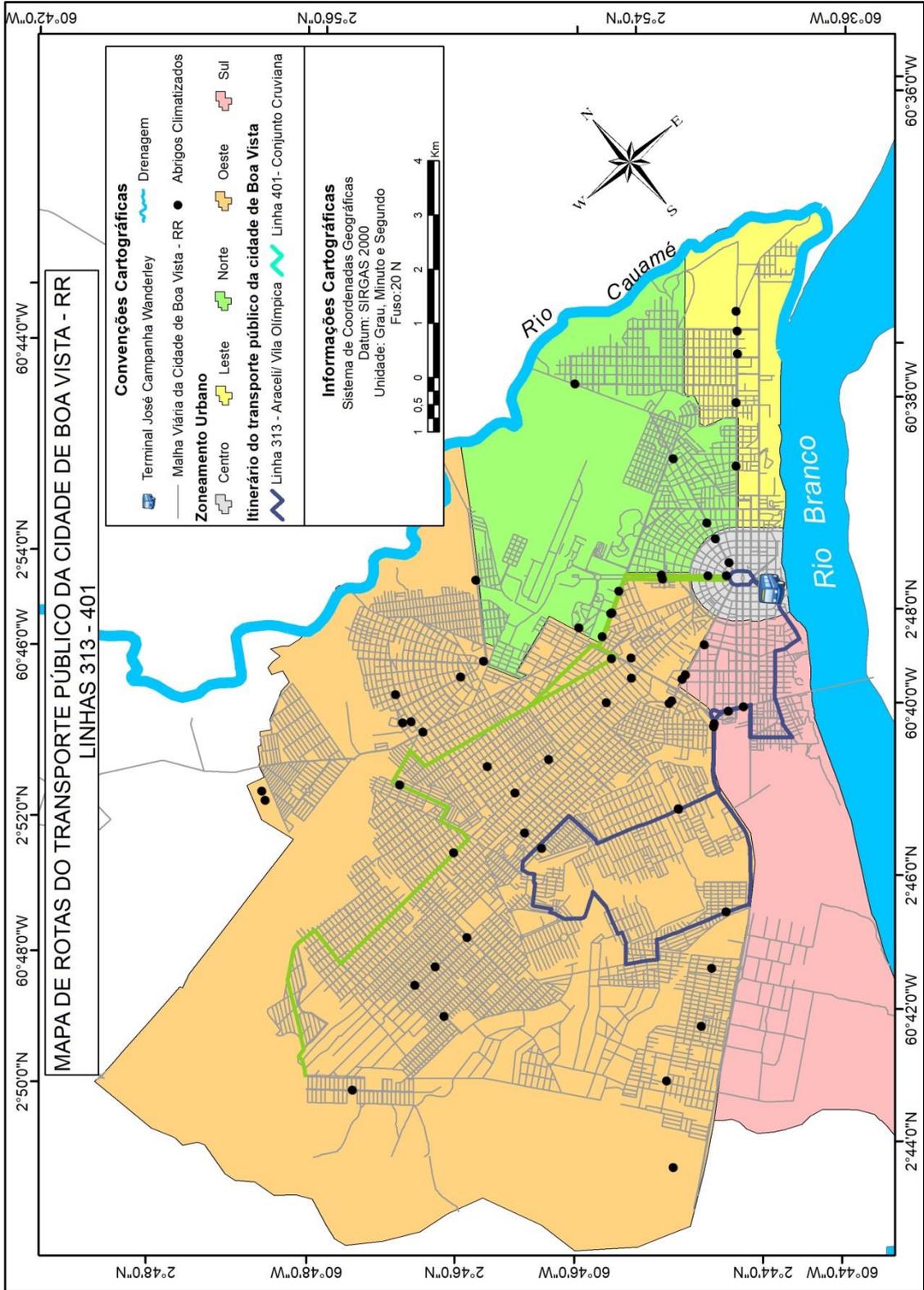
Mapa das linhas 310 – 314 – 315



Evelise M. Nunes Pieve (2017).

APÊNDICE F

Mapa das linhas 313 – 401



Evelise M. Nunes Pieve (2017).

APÊNDICE G

- Mapa de Ciclovias

APÊNDICE H

- Questionário para usuários de transporte coletivo
- Roteiro de entrevistas para órgãos públicos municipais

Questionário para usuários de ônibus e táxi-lotação

Idade: _____

Bairro em que reside: _____

1) Você frequentemente usa ônibus ou táxi-lotação?

 Ônibus Táxi-lotação

2) Você considera que a frota de ônibus é suficiente para Boa Vista?

 Sim Não

Se não, por quê?

3) Quanto tempo espera o ônibus para chegar ao centro de Boa Vista?

 até 15 min de 15 a 30 min mais de 30 min.

4) E do centro para casa?

 até 15 min de 15 a 30 min mais de 30 min.

5) Quanto tempo gasta no percurso casa x trabalho?

 até 15 min de 15 a 30 min mais de 30 min.

6) Quantos ônibus ou táxi-lotação costuma utilizar por dia?

 2 por dia de 2 a 4 por dia mais de 4 por dia

7) Costuma pagar mais de uma tarifa de táxi-lotação para chegar em casa?

 Sim Não

8) Costuma utilizar ônibus ou táxi-lotação para se deslocar pela cidade nos finais de semana?

Ônibus Táxi-lotação

9) Qual o tempo de espera do ônibus ou táxi-lotação nos finais de semana?

até 15 min. de 15 a 30 min de 30 a 45 min

de 45 a 60 min mais de 60 min

Roteiro de Entrevistas para Órgãos Públicos

- 1) Quando teve início o serviço de transporte público coletivo por meio de ônibus na cidade de Boa Vista?
- 2) Há algum decreto ou lei que regulamenta a prestação de serviços de transporte público e transporte alternativo no município de Boa Vista?
- 3) Quantas linhas de ônibus e táxi-lotação estão disponíveis atualmente? Ônibus e táxi-lotação tem a mesma rota?
- 4) Essas linhas são suficientes para atender a população? Como é organizada a fiscalização da qualidade desses serviços?
- 5) Quais os critérios para se obter uma licença para dirigir um táxi-lotação?
- 6) É legal a cobrança de duas tarifas no táxi-lotação para chegar até o ponto mais distante da rota? (com relação aos bairros mais distantes)
- 7) Com a construção das ciclovias, houve alguma alteração no tráfego de veículos na cidade?
- 8) A cidade sofreu algum impacto na mobilidade urbana com a chegada de imigrantes? Quais impactos foram percebidos?