



**Artigo de Pesquisa Dossiê Roraima****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****The right to the city in urban space: the challenge in traveling by public transport (bus) and alternative transport (taxi-lotation) in Boa Vista-RR**

Artur Rosa Filho<sup>1</sup>, Evelise Michele Nunes Pieve<sup>2</sup>

<sup>1</sup> Professor do Departamento de Geografia e do Programa de Pós Graduação em Geografia da Universidade Federal de Roraima, Boa Vista, Brasil. [artur.filho@ufrr.br](mailto:artur.filho@ufrr.br)

 <https://orcid.org/0000-0003-0367-9955>

<sup>2</sup> Mestre em Geografia pelo Programa de Pós Graduação em Geografia da Universidade Federal de Roraima, Boa Vista, Brasil. [evelisepieve@gmail.com](mailto:evelisepieve@gmail.com)

 <https://orcid.org/0009-0002-0978-9813>

Recebido em 04/08/2025 e aceito em 08/12/2025

**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 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. 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. O presente artigo 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 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. 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 context, the purpose of this article is to analyze the dynamics of the collective transport of Boa Vista, composed of public transport – bus – and alternative transportation – taxi-lotation – 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 taxi-lotation cooperative.

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

**RESUMEN** Las relaciones sociales que se establecen en la ciudad influyen en su proceso de formación socioespacial, así como en su proceso de producción. La ciudad atrae personas, inversiones, comercio y negocios, y estas relaciones también son responsables del proceso de producción del espacio. La lógica capitalista que se reproduce en la ciudad, acompañada de la lógica del mercado inmobiliario, acaba influyendo directamente en el proceso de formación socioespacial desigual de la ciudad. Se puede decir que estos son los principales factores que influyen en la profundización de la segregación socioespacial, dirigiendo las inversiones hacia áreas con mayor potencial para el desarrollo de actividades capitalistas en detrimento de otras consideradas menos «rentables» desde el punto de vista del capital especulativo. Así, la ciudad se vuelve cada vez más fragmentada y mercantilizada, y la producción de espacio cada vez más necesaria para la reproducción del capital. En este sentido, la lucha por el derecho a la ciudad se orienta hacia la superación de la propiedad privada del espacio urbano, para que la ciudad pueda ser vista como una obra y entendida como un valor de uso. El objetivo de este artículo es analizar la dinámica del transporte público en Boa Vista, compuesto por transporte público -autobuses- y transporte alternativo -taxis- y el derecho a la ciudad de sus usuarios. Para alcanzar estos objetivos, fue necesario realizar un estudio bibliográfico sobre la producción del espacio urbano, el transporte público y el derecho a la ciudad, así como analizar gráficos y mapas del transporte público de la ciudad, aplicar cuestionarios a los usuarios del transporte público y entrevistar a organismos públicos, empresas de autobuses y la cooperativa de taxis compartidos.

**Palabras clave:** Derecho a la ciudad. Movilidad urbana. Transporte público. Transporte alternativo.

## 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 autossegregacionistas (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.

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 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.

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 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). 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.

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.

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.

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.

## **MATERIAIS E MÉTODOS**

A realização do presente artigo baseou-se 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 Osvaldo 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 foram 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 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.

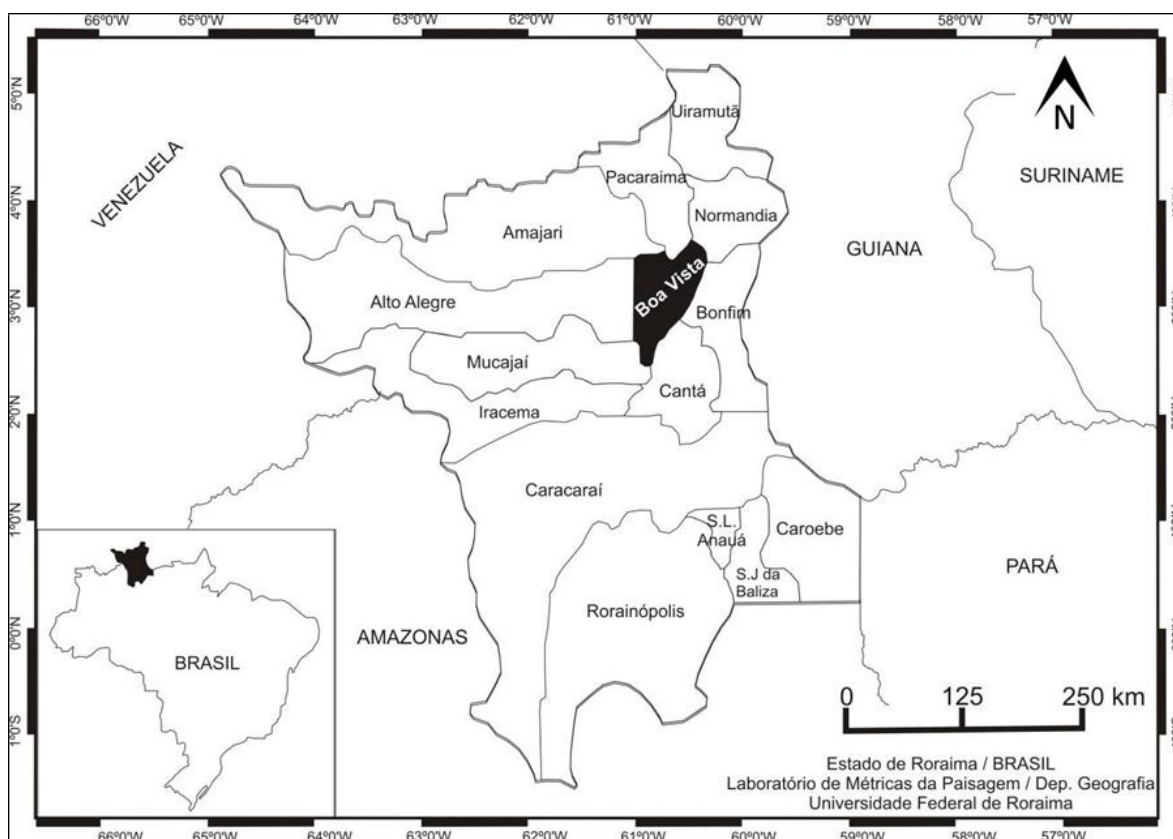
## LOCALIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO

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 km<sup>2</sup>, 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 Guyana, ao norte. Em território

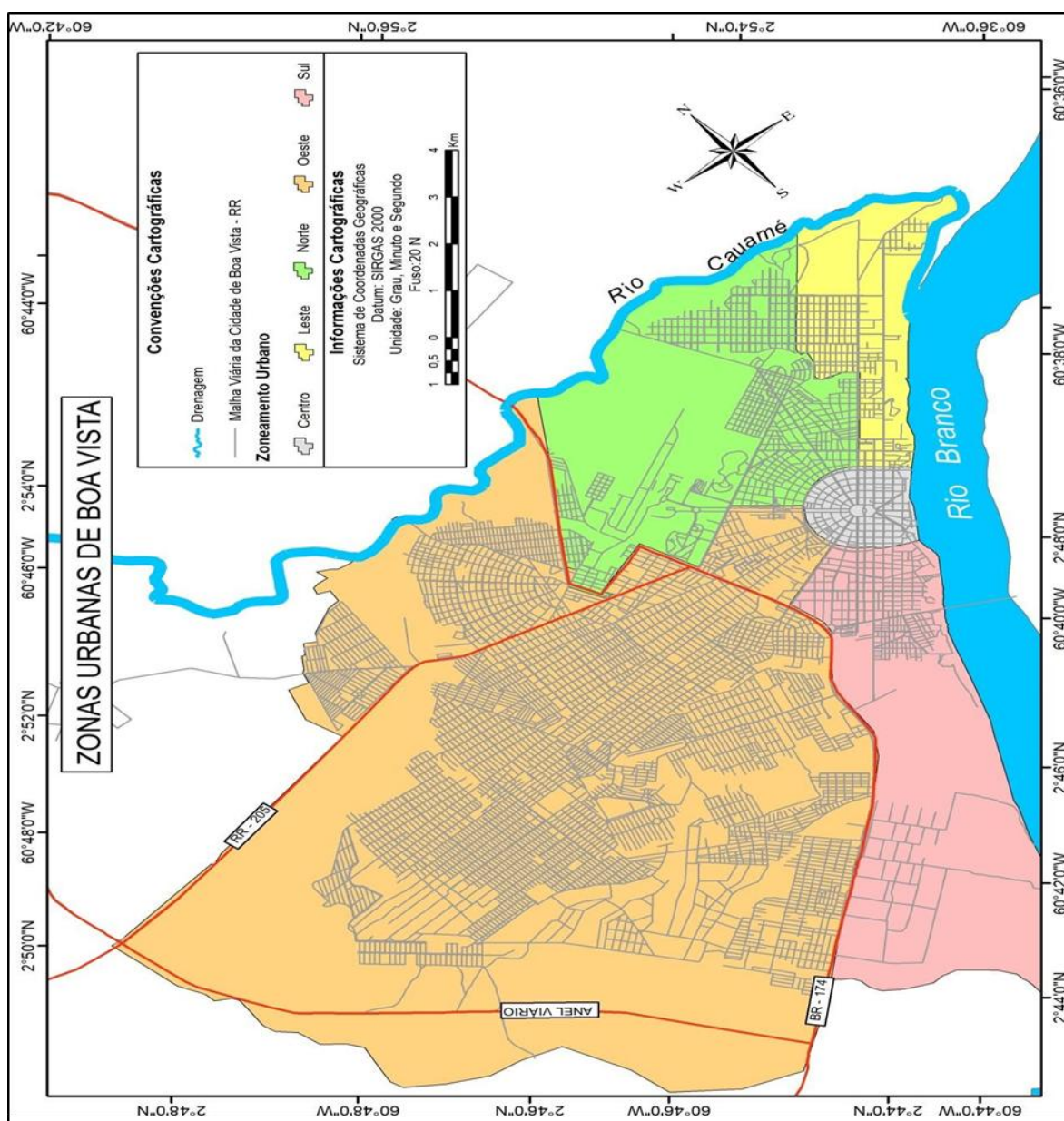


nacional, faz fronteira com o estado do Amazonas, ao sul, e Pará, a sudoeste. Já a capital, Boa Vista, faz fronteira com os municípios de Bonfim e Normandia a oeste, Pacaraima e Amajari ao norte, Alto Alegre e Mucajaí a leste, e o município de Cantá ao sul.



**Figura 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 na “figura” 2, a seguir.



**Figura 2 - Zonas Urbanas de Boa Vista – RR.** Fonte: Adaptado de IBGE, 2017.

## RESULTADOS E DISCUSSÕES

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 mobilidade, 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.

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.

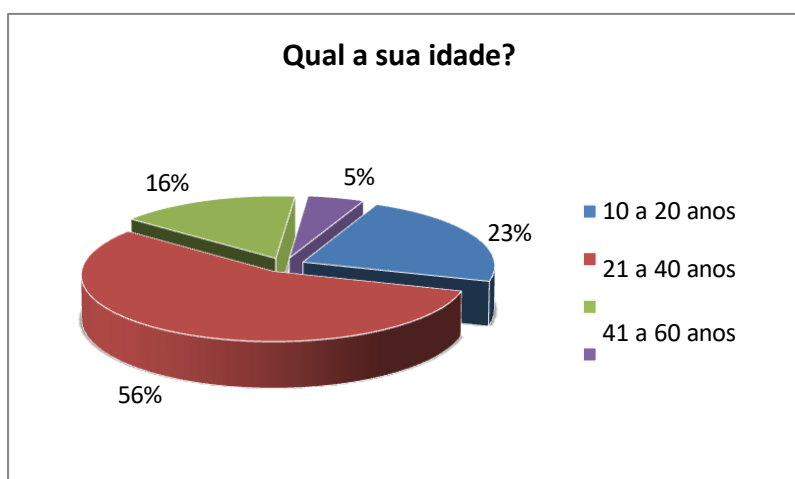
Foram realizadas 173 entrevistas com usuários residentes em bairros da zona oeste, representando 86,5% dos entrevistados, 18 residentes em bairros da zona sul, 9% do total de entrevistados, e apenas 9 usuários da zona norte, ou seja, 4,5% dos entrevistados, totalizando 200 entrevistados.

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 (figura 3), 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.

A figura 3 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.



**Figura 3** - Usuários entrevistados por idade. Fonte: Elaborado pelos autores, 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).

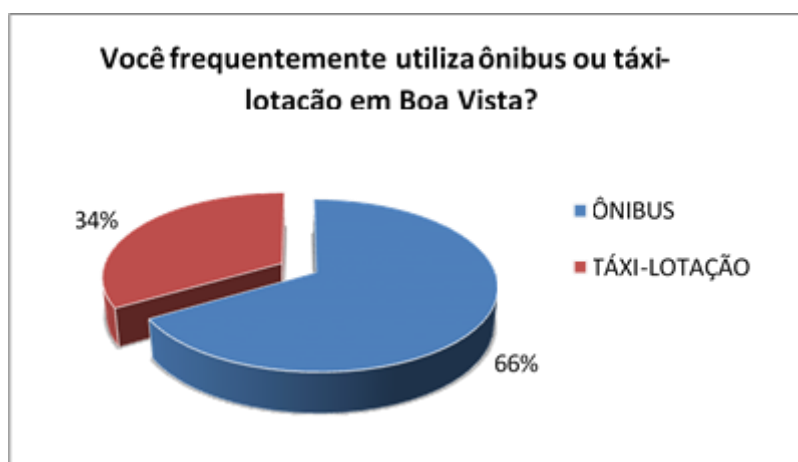
O deslocamento da população não pode, então, estar limitado ao tempo do trabalho, mas deve englobar a realização da vida cotidiana, o momento de reprodução social, criando novas formas de se relacionar com o espaço e entre os indivíduos, ou seja, a possibilidade concreta da prática socioespacial como 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 na (figura 4) a seguir.





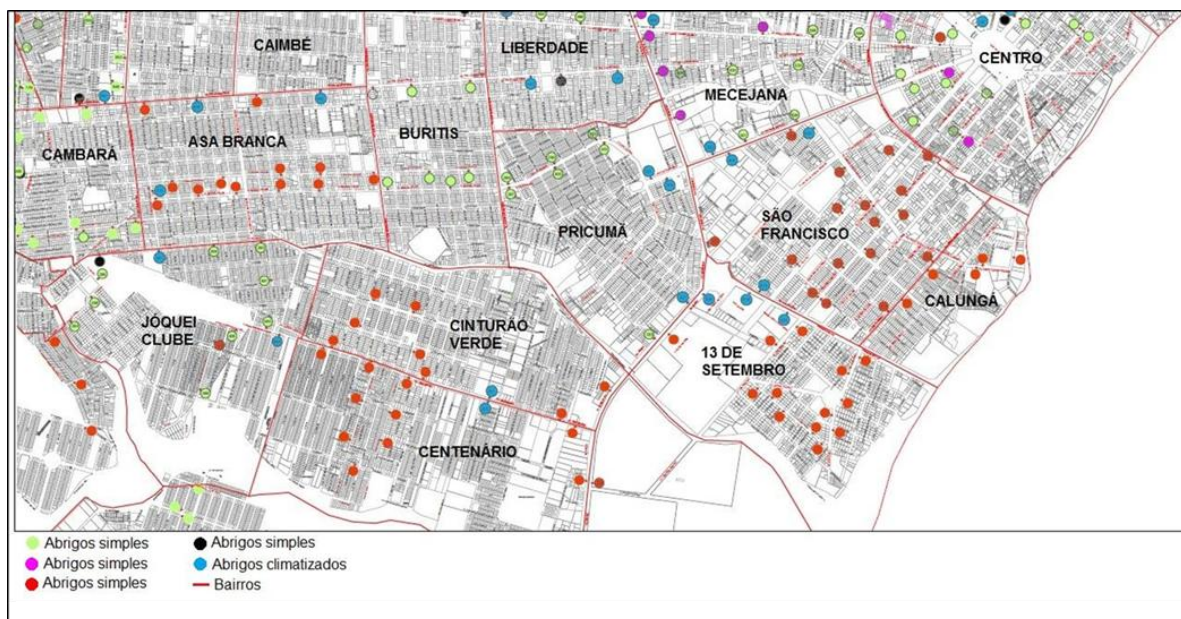
**Figura 4 - Ônibus X Táxi-lotação.** Fonte: autores, 2017.

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” 5, 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 5** - Localização das paradas de ônibus em bairros da zona oeste de Boa Vista. Fonte: Elaborado pelos autores, 2017.

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, não são atendidos como deveriam.

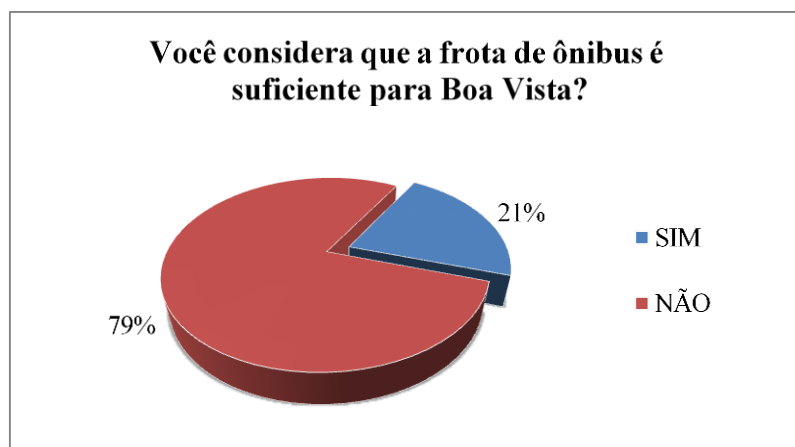
Desse modo, o táxi-lotação passou a ser uma das alternativas para amenizar as distâncias a serem percorridas por moradores que enfrentam esse tipo de dificuldade. Por “comodidade” criou-se o “hábito” de pagar uma tarifa a mais e poder desembarcar mais próximo possível do local de destino. Trata-se de 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).

A “figura” 6, a seguir, mostra a insatisfação dos usuários com a frota de ônibus

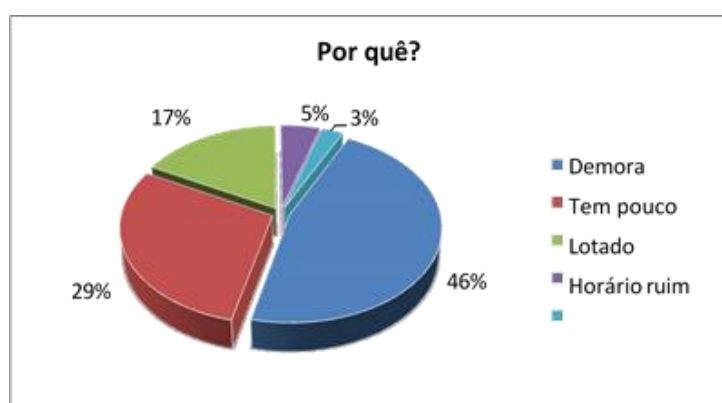
disponível. Do total, 79% dos usuários entrevistados consideram a frota de ônibus em Boa Vista insuficiente e 21% dos entrevistados a consideram satisfatória.



**Figura 6** - 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.

A “figura” 7 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.

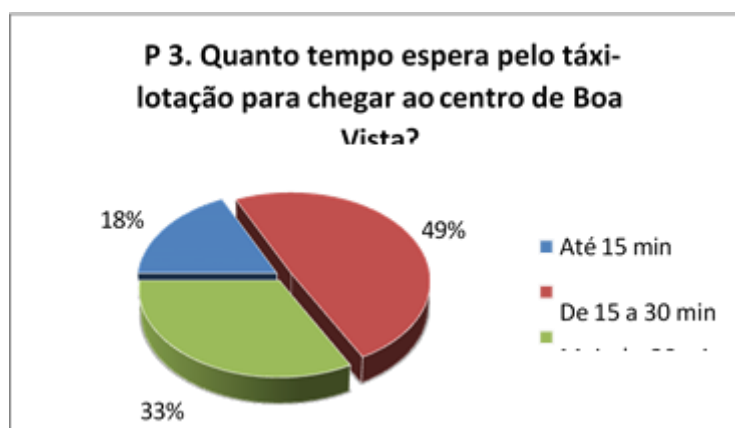


**Figura 7** - Avaliação da percepção sobre a insuficiência da frota de ônibus Fonte: Elaborado pelos autores, 2017.

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.

De acordo com a “figura” 8, 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.

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.



**Figura 8** - Avaliação do tempo de espera pelo táxi-lotação nas paradas dos bairros. Elaborado pelos autores, 2017.

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%.

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).

## 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.

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 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.

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.

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 retiradas, 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 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.

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.

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.

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.

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](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. **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.

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.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Nobel, 2011.



Revista Geonorte, Programa de Pós-Graduação em Geografia. Universidade Federal do Amazonas. Manaus-Brasil. Obra licenciada sob Creative Commons Atribuição 3.0