

ACESSO AO TRANSPORTE PÚBLICO POR PESSOAS COM DEFICIÊNCIA EM CAMPOS DOS GOYTACAZES, RJ

*Access to Public Transportation by People with Disabilities in
Campos dos Goytacazes, RJ*

Lilian Maria Férras da Motta Soares*
Universidade Federal Fluminense

Carlos Antonio de Souza Moraes**
Universidade Federal Fluminense

Resumo

O artigo analisa as dificuldades enfrentadas por pessoas com deficiência no acesso ao transporte público em Campos dos Goytacazes, RJ, recorrendo ao debate do capacitismo e analisando as consequências de políticas neoliberais nesse setor do serviço público, com base em pesquisa bibliográfica, documental e hemerográfica. Os resultados apontam para precarização do serviço, escassez de veículos e negação da gratuidade, evidenciando o capacitismo sofrido pelas pessoas com deficiência durante o acesso aos ônibus e vans do transporte público coletivo da cidade, o que cria barreiras de acesso a esse serviço público e a outros, tornando-se necessária a escuta dessas pessoas e o atendimento de suas demandas.

PALAVRAS-CHAVE: Neoliberalismo. Capacitismo. Transporte Público. Pessoas com Deficiência. Campos dos Goytacazes.

Abstract

The article analyzes the difficulties faced by people with disabilities in accessing public transportation in Campos dos Goytacazes, RJ, drawing on the debate on ableism and analyzing the consequences of neoliberal policies in this sector of public service, based on bibliographic, documentary, and newspaper research. The results point to the precariousness of the service, a shortage of vehicles, and the denial of free travel, highlighting the ableism suffered by people with disabilities when accessing the city's public buses and vans, which creates barriers to accessing this and other public services, making it necessary to listen to these people and meet their demands.

KEYWORDS: Neoliberalism. Ableism. Public Transportation. People with Disabilities. Campos dos Goytacazes.

Introdução

Neste artigo, objetivamos apresentar resultados de pesquisa relativa às dificuldades enfrentadas por pessoas com deficiência no acesso ao transporte público, em Campos dos Goytacazes, RJ.¹

A cidade possui um território fragmentado, marcado pelas desigualdades socioespaciais causadas pela centralidade de espaços, advinda da lógica de acumulação, cujo principal acesso se dá por meio do transporte público coletivo (SILVA; SANTOS, 2023). Com uma área de 4.032 km² e uma população total de 483.540 habitantes, o município dispõe de um total de 1.651 ônibus (IBGE, 2022), sendo divididos em 14 territórios. Ainda, segundo dados do IBGE de 2022, o salário médio mensal dos trabalhadores formais de Campos é de 2,2 salários-mínimos, colocando a cidade na posição 1.359º, em comparação às outras cidades do Brasil, e na posição 26º, em comparação às outras cidades do estado do Rio de Janeiro. Em 2021, o PIB per capita da cidade era de R\$72.243,98 e, em comparação com outros municípios do estado, ficava nas posições 14º de 92º, e na 427º, de 5570º entre todos os municípios do país.

Fundamentados nesses dados, optamos por realizar pesquisa de tipo documental, bibliográfica e hemerográfica para investigar a relação *transporte público e acesso a pessoas com deficiência* em Campos, RJ.

Tomando como referência as análises anteriores, tornou-se possível compreender que a divisão territorial da cidade de Campos dos Goytacazes, RJ, tem sido instrumento de exclusão. Em contraponto às áreas urbanas localizadas à margem da cidade, serviços como hospitais, escolas, parques e instituições de atendimento a pessoas que são impactadas por expressões da questão social, são, em sua maioria, localizadas no Centro da cidade, garantindo a facilidade do acesso daqueles que residem na área. Pode-se inferir que a falta de acesso a direitos básicos também impulsiona a marginalização desses sujeitos, em sua maioria, pessoas negras, de baixa escolaridade e baixa renda.

Diante dessas informações e dados, entende-se que a temática e o conteúdo abordados por este trabalho sinalizam a sua relevância científica e social, especialmente para os moradores da cidade e particularmente para as pessoas com deficiência, usuárias/os do transporte público na região, tendo em vista que não há pesquisas recentes que retratem a situação desses sujeitos, que sofrem diariamente com a falta de estrutura adequada dos coletivos, o que afeta as suas vidas em todos os aspectos: trabalho, estudo, lazer, saúde, etc.

¹ A análise detalhada da pesquisa é realizada no Trabalho de Conclusão do curso de Serviço Social da primeira autora do artigo, defendido no primeiro semestre de 2025.

Para a construção da pesquisa e o desenvolvimento do trabalho, recorremos ao materialismo histórico-dialético e à abordagem qualiquantitativa, baseada em uma pesquisa básica, de método descritivo, através de pesquisa documental, bibliográfica e hemerográfica, que tem como propósito a investigação através de jornais e periódicos impressos ou virtuais.

A pesquisa bibliográfica foi realizada em livros e artigos científicos disponíveis online, em páginas como: Scielo® e Google Acadêmico®. Para o estudo bibliográfico, recorreu-se a chaves de busca, tais como: Capacitismo; Transporte Público; Transporte Público em Campos dos Goytacazes; Pessoas com Deficiência e Acesso ao Transporte Público em Campos dos Goytacazes. A pesquisa documental ocorreu por meio de leitura de legislações municipais, estaduais e federal relativas ao transporte público e aos direitos das pessoas com deficiência.

Já para a realização da pesquisa hemerográfica, definiu-se o recorte temporal entre os anos de 2019 e 2025 e o recorte geográfico do território de Campos dos Goytacazes, através da aba de notícias do Google®, com as chaves de busca: Transporte Público em Campos dos Goytacazes e Pessoas com Deficiência. Dessa forma, obteve-se informações por meio de jornais locais disponíveis em meio digital. Em termos quantitativos, foi possível identificar os seguintes jornais com reportagens a respeito do tema:

Gráfico 1 - Quantidades de matérias acerca do transporte público em Campos dos Goytacazes, RJ



Fonte: elaboração própria (2025).

O quantitativo de reportagens e os jornais mapeados por meio da pesquisa hemerográfica podem ser visualizados no Gráfico 1. A partir das informações apresentadas nele, nota-se que os principais veículos de informação que notificam a população a respeito da situação do setor de transporte público de Campos dos Goytacazes e que expõem as queixas dos usuários desse sistema são os jornais Folha da Manhã® e J3News®, ambos veículos locais. Além disso, foi possível identificar que as reportagens acerca dos impasses apresentados por esse setor tiveram predominância entre os anos de 2021 e 2022.

Diante dessas informações, optamos por apresentar parte dos resultados da pesquisa neste artigo que, por sua vez, está dividido em 02 itens de desenvolvimento, além da introdução, das considerações finais e referências, conforme descritos a seguir.

Capitalismo neoliberal e precarização do transporte público coletivo

O neoliberalismo é uma das estratégias para combater as crises do capitalismo, que são cíclicas e inerentes a esse modo de produção. Elas são geradas a partir da luta de classes e da extração da mais-valia, o valor excedente de um trabalho, apropriado pelo capitalista como lucro (Marx, 1867), o que pode fazer com que a classe trabalhadora crie resistência a esse sistema, impulsionando os detentores dos meios de produção a criar outras formas de acumular riquezas e capital (BRAGA; SANTOS, 2023). Em “O Capital” (1867), Marx explica a correlação entre trabalho social e transporte como mercadoria:

O capital produtivo nela investido agrega, pois, valor aos produtos transportados, em parte pela transferência de valor dos meios de transporte, em parte pelo acréscimo de valor pelo trabalho de transportar. Como ocorre com toda a produção capitalista, este último acréscimo de valor se divide em reposição de salário e mais valia (MARX, 1985, p.109).

Sendo assim, o sistema de produção capitalista necessita estar em constante manutenção, para que supere os processos anteriores e aumente ainda mais a exploração da mais-valia. Braga e Santos (2023) apontam que a constante manutenção do sistema capitalista torna o trabalho cada vez mais desgastante e exigente, reprimindo constantemente a classe trabalhadora em prol da geração de lucros. O objetivo desse sistema de priorizar o mercado acima de tudo reflete nas relações sociais e culturais de um país, dificultando lutas e manifestações sociais, principalmente por parte da classe trabalhadora, essencial para manutenção desse modo de produção, sendo o neoliberalismo parte da tática capitalista de se reerguer. Segundo Braga e Santos (2023):

A ideologia neoliberal sustenta o discurso de que as empresas e iniciativas privadas são fundamentais para a criação de riquezas, o discurso da elevação do padrão de vida de todos,

eliminando a pobreza e alcançando o desenvolvimento de qualquer nação (BRAGA; SANTOS, 2023, p. 13).

Dessa forma, o sistema capitalista busca bloquear barreiras que impeçam a reestruturação do mercado e a regularização das relações comerciais. Braga e Santos (2023) salientam que o neoliberalismo tem interesse somente nos empreendimentos capitalistas, sem considerar a questão social por trás de suas mazelas, tampouco o bem-estar da população ou questões ambientais. Iamamoto (2008) explica que o capital investido na produção de bens e serviços está relacionado ao detrimento da produção, reduzindo os níveis de emprego, agravando as expressões da questão social e regredindo políticas públicas de cunho social. Behring e Boschetti (2008) ressaltam que:

As políticas sociais e a formatação de padrões de proteção social são desdobramentos e até mesmo respostas e formas de enfrentamento — em geral setorializadas e fragmentadas — às expressões multifacetadas da questão social no capitalismo, cujo fundamento se encontra nas relações de exploração do capital sobre o trabalho (BEHRING; BOSCHETTI, 2008, p. 51).

As autoras (2023) exemplificam como o neoliberalismo cria um ambiente favorável ao mercado através de reformas legislativas, como no caso da privatização do setor de transportes, onde o sistema neoliberal intervém com a justificativa de que o Estado sozinho não é capaz de oferecer um serviço de qualidade para a população e que as empresas privadas podem cumprir esse papel com maior êxito. Iamamoto (2008) explica que o projeto neoliberal, junto à reestruturação do Estado, causa mudanças no modo de produção, como resposta às crises econômicas, o que também afeta aspectos da vida social, transformando direitos básicos, como saúde, educação e transporte, em mercadorias.

Ao se instaurar o neoliberalismo no Brasil, durante a década de 1990, a partir da acumulação de capital, grandes grupos empresariais passaram a controlar as empresas de ônibus no país, fazendo com que poucas se consolidassem como as principais, tornando-as dominantes política e economicamente. Para Matela (2014), isso ocasionou o:

[...] controle de um mercado praticamente fechado, com garantia de rentabilidade e bloqueio à entrada de qualquer novo concorrente; monopólios espaciais em determinadas áreas, já que as variações ou mudanças de linhas passaram a ser feitas pelas próprias empresas que nela já operavam, burlando a exigência legal de licitações; faturamento à vista sobre milhões de viagens por dia, grandes ativos imobilizados (garagens, terminais rodoviários, oficinas, etc.); garantia do repasse dos custos para as tarifas por meio de planilhas informadas pelas próprias empresas; consolidação do caráter jurídico de permissionárias (MATELA, 2014a, p.49-50).

Logo, Braga e Santos (2023) concluem que o modelo capitalista de transporte

coletivo prioriza o lucro de empresas, em prejuízo da qualidade do serviço prestado aos usuários. Nesse contexto, os interesses econômicos das empresas de transporte se colocam acima das necessidades dos usuários, evidenciando a lógica neoliberal, que atua por meio da formulação de ideologias e da implementação de regulamentações voltadas à manutenção e à ampliação da acumulação do capital.

Desse modo, o Estado neoliberal desempenha um papel ativo ao estabelecer políticas que favorecem o livre mercado e criam um ambiente propício para a expansão dos lucros no setor. Sendo assim, a regulamentação estatal não visa à melhoria das condições do transporte coletivo, mas sim à consolidação de um cenário que atenda aos interesses das corporações privadas. Como resultado disso, argumentam os autores (2023) que a precarização do transporte público beneficia indiretamente a indústria automobilística, já que a baixa qualidade do serviço impulsiona a demanda por veículos particulares, agravando os problemas de mobilidade urbana.

Portanto as políticas neoliberais voltadas ao setor de transporte contribuem para a intensificação da exploração econômica, reforçando a mercantilização das relações sociais e aprofundando a desigualdade socioespacial. As populações de baixa renda, que mais utilizam do transporte coletivo, são as mais afetadas por esse modelo, enfrentando limitações significativas em sua mobilidade e, conseqüentemente, em seu acesso a oportunidades sociais e econômicas. Ademais:

Tais processos atingem não só a economia e a política, mas afetam as formas de sociabilidade. Esse cenário, de nítido teor conservador, atinge as formas culturais, a subjetividade, as identidades coletivas, erodindo projetos e utopias. Estimula um clima de incertezas e desesperanças. A debilidade das redes de sociabilidade em sua subordinação às leis mercantis estimula atitudes e condutas centradas no indivíduo isolado, em que cada um 'é livre' para assumir riscos, opções e responsabilidades por seus atos em uma sociedade de desiguais (IAMAMOTO, 2008, p. 144).

Sustentados por tais análises, na próxima seção, abordaremos as particularidades do transporte público e coletivo e o acesso de pessoas com deficiência na particularidade de Campos dos Goytacazes, RJ.

Mobilidade urbana e desigualdade: as barreiras no transporte público coletivo para pessoas com deficiência em Campos dos Goytacazes, RJ

Historicamente Campos dos Goytacazes é uma cidade segregada espacial e socialmente, visto que possui um grande número de assentamentos populacionais distanciados do centro da cidade, construídos também por iniciativa do Estado, o que fundamenta a divisão territorial em distritos. Devido ao crescimento populacional no decorrer

dos anos, houve um deslocamento de grande parte dos habitantes para a área central da cidade, já que esse é o local onde há maior concentração de bens e serviços, com maiores oportunidades de emprego e moradia (SILVA; SANTOS, 2023).

Para os autores (2023), há uma grande concentração de serviços e atividades na área central e em seus bairros adjacentes, onde se localizam grande parte dos supermercados, universidades e hospitais. A concentração desses serviços faz com que a cidade tenha uma grande demanda de atendimentos, tanto aos seus residentes, quanto de outros municípios e estados próximos, como o Espírito Santo. Essa procura por serviços e atividades encontrados no distrito-sede de Campos dos Goytacazes torna necessária a oferta de uma mobilidade eficiente.

Silva e Santos (2023) apontam que a oferta de transporte público coletivo na cidade é seletiva, utilizando o exemplo da localização da rodoviária Roberto Silveira, no Centro da cidade, enquanto localidades mais afastadas dessa área sofrem com a falta de oferta de transporte público. Dessa forma, entende-se o espaço urbano de Campos como desigual, articulado de acordo com as demandas da parte central da cidade, seguindo a lógica do mercado. Portanto:

A partir dessa ideia de espaço urbano como fragmentado e articulado é possível compreender o espaço como local de desenvolvimento das relações que são vivenciadas e realizadas pelos indivíduos, sendo essas relações permeadas por conflitos, pois no espaço urbano são produzidas as relações de desigualdades sociais, sobretudo no acesso aos serviços essenciais que nele se encontram (SILVA; SANTOS, 2023, p. 6).

Silva e Santos (2023) afirmam que há exclusão de parte da população em relação ao acesso à cidade. Assim, mesmo que o transporte público seja um serviço essencial e, muitas vezes, de uso diário, funciona seletivamente na área central e ainda apresenta adversidades, como a superlotação dos veículos, a infraestrutura precária dos coletivos e dos pontos de espera, horários instáveis e descaso das empresas responsáveis.

Mamani (2017) destaca, no mesmo sentido, que o sistema de transporte público em Campos dos Goytacazes apresenta inúmeras complicações, entre elas os conflitos entre as empresas dos coletivos e a prefeitura municipal. Ainda, para o autor (2017), a participação dos usuários desse sistema nas políticas que o envolvem é mínima, ocorrendo ocasionalmente manifestações, por vezes violentas, como forma de intervenção nessas diretrizes, o que demonstra o descontentamento popular com a histórica precarização do transporte na cidade.

A Prefeitura por meio do Instituto Municipal de Trânsito e Transportes (IMTT), concede o benefício do Passe Livre às pessoas com deficiência residentes na cidade, que as permitem acessar gratuitamente o sistema de transporte coletivo municipal de

passageiros, incluindo transportes urbanos e interdistritais (IMTT, 2024). De acordo com o governo municipal, têm direito ao benefício pessoas com mobilidade reduzida ou com dificuldade de locomoção e seu acompanhante; e pessoa com Transtorno do Espectro Autista (TEA) e seu acompanhante, desde que indispensável à sua locomoção; e pessoas com doenças crônicas de natureza física, mental ou psiquiátrica. Para o credenciamento no benefício, é necessário laudo médico com a Classificação Internacional de Doenças (CID), atestando o quadro clínico do beneficiário, indicando expressamente a existência de comprometimento de mobilidade (Prefeitura Municipal de Campos dos Goytacazes, 2024).

Freire e Junior (2016) relatam a respeito da experiência profissional no setor de transporte de Campos de um dos autores, que compartilha sua indignação com a prestação desse serviço na cidade, afirmando haver desrespeito às normas projetadas para o setor, além do desacato ao direito da gratuidade daqueles que têm direito, além de falta de acessibilidade para pessoas com deficiência. Foi observado, pelos autores (2016), durante os anos de 2013 a 2016, reclamações constantes e do mesmo teor em relação ao transporte público, advindas dos usuários, entre elas, o desacato aos direitos das pessoas com deficiência. Tais reclamações se perpetuam, mesmo após mudanças de governo, sendo evidenciadas em matérias de jornais locais dos anos seguintes.

Ainda em 2013, os autores apontaram que, segundo a Lei n. 10.098, de dezembro de 2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida no Brasil, é obrigatória a existência de elevador de acessibilidade nos ônibus, para o embarque e desembarque de pessoas com deficiência física ou mobilidade reduzida que utilizam cadeira de rodas para locomoção, no entanto esses sujeitos continuam enfrentando dificuldades no acesso a esses veículos, devido à baixa manutenção dos equipamentos e à má efetivação das normas previstas. Vale destacar:

Nos terminais rodoviários, quando chegavam cadeirantes na fila dos passageiros, observamos várias situações em que os operadores do transporte e fiscais apresentavam expressões de grande preocupação, senão de pânico. Do lado dos operadores do transporte, observados pelos fiscais, há uma antecipação de que o elevador pode não funcionar, e o temor de que a empresa seja multada. Do lado dos fiscais, a esta probabilidade são antecipadas as críticas e indignações do usuário que são compartilhadas e mediadas por eles. Em suma, a saída conflitiva deste momento de prova é latente. [...] Uma vez, na rodoviária, um cadeirante tentou embarcar. O motorista que estava sentado na sua poltrona desceu e explicou para o cadeirante, manifestando a possibilidade da falha do equipamento: 'Ó, não estava funcionando direito não, mas vamos tentar' (referia-se ao elevador de acesso). O cadeirante respondeu com um tom de voz que denotava indignação: 'Não brinca, esse é o terceiro que eu tento embarcar e não consigo' [...] (FREIRE; JUNIOR, 2016, p. 57).

Destaca-se que, ainda que exista o aparato legal assegurando a necessidade de acessibilidade atendendo o conceito de universalização, tal prática não foi completamente

incorporada pelo serviço de fiscalização do setor de transporte coletivo urbano de Campos (FREIRE; JUNIOR, 2016). Ainda, os autores (2016) afirmam que parte dos motoristas dos veículos do transporte na cidade não receberam o treinamento adequado para o manuseamento dos equipamentos de acessibilidade, como elevadores, ainda que esteja prevista pela Lei n. 10.098 a qualificação profissional com objetivo de garantir, se necessário, o atendimento individualizado e diferenciado para pessoas com deficiência física ou pessoas com mobilidade reduzida.

Em reportagem do G1, de 1º de junho de 2024, é publicado um vídeo de um homem que utiliza cadeira de rodas se arrastando pelo chão para conseguir descer de um ônibus, evidenciando a falta de acessibilidade e o estado de precariedade dos veículos de transporte público da cidade. A mesma reportagem expõe a situação de outra pessoa com deficiência, usuária do transporte público da cidade, que descreve o ato de acessar os ônibus como humilhante e arriscado, além de um problema recorrente. Ela diz: *“Eu preciso me segurar, já que não tem cinto de segurança. Por muitas vezes eu quase caí dentro do ônibus”* (AUGUSTO, 2024, grifos nossos).

Em matéria do jornal J3News, de 5 de junho de 2024, outra pessoa com deficiência, usuária do transporte público da cidade e que necessita do elevador de acessibilidade, declara: *“Eu venho lá de Tapera 1, na BR-101, e na maioria dos ônibus não está funcionando o elevador. Lá na Tapera é pior ainda, porque é tudo de paralelepípedo”* (grifos nossos). Ao ser questionada pelo jornal G1 acerca das condições instáveis de acessibilidade dos veículos do setor de transporte coletivo na cidade, a Prefeitura informou, por meio de nota, que:

O IMTT orienta que, nestes casos, se faça denúncia ao órgão com o horário e a linha do veículo para reforçar a fiscalização, que já ocorre de forma periódica em diversos pontos da cidade, com vistorias e ações de fiscalização surpresa para conseguir verificar o estado de manutenção. A fiscalização do órgão realiza vistoria e verificação dos elevadores de veículos, dos ônibus, para poder atestar durante a operação e não só na fiscalização que faz interna do IMTT, disse o município (AUGUSTO, 2024).

Freire e Junior (2016) explicam que, de acordo com os usuários, o governo municipal negligencia constantemente suas demandas, o que os leva a recorrer às imprensas da cidade para resolução dessas falhas. Segundo os usuários, a imprensa é capaz de visibilizar suas vozes e publicar suas solicitações, pressionando a prefeitura e as empresas responsáveis pelo serviço de transporte na cidade, para que cumpram suas demandas (Freire; Junior, 2016). Obstáculos como falta de uma estrutura física adequada para receber pessoas com deficiência ou com baixa mobilidade e até mesmo o preconceito por parte dos motoristas, que evidenciam situações que caracterizam capacitismo, fazem parte da realidade dessas pessoas.

O capacitismo pode estar relacionado com a falta de informação a respeito das pessoas com deficiência, que perpetuam ideias preconceituosas, gerando discriminações a respeito desses sujeitos, impactando-os negativamente, sendo então uma forma de opressão (LAGE; LUNARDELLI; KAWAKAMI, 2023). Explicam as autoras (2023) que o capacitismo designa pessoas com deficiência como incapazes, desqualificadas e com menor valor; tais ideias podem ser propagadas através de crenças pejorativas que estão presentes na sociedade brasileira, aumentando a exclusão e criando barreiras que dificultam as relações sociais e de trabalho entre esses sujeitos. A discriminação contra pessoas com deficiência se apresenta em diversas situações cotidianas (Lage; Lunardelli; Kawakami, 2023), ainda que implicitamente. As diversas manifestações do capacitismo contribuem para exclusão de PCDs de determinados espaços, no caso do transporte público, a negativa dos motoristas de aceitarem a entrada gratuita desses sujeitos nos veículos é uma forma de discriminação, ainda que não ocorra por meio de palavras consideradas capacitistas ou por meio físico.

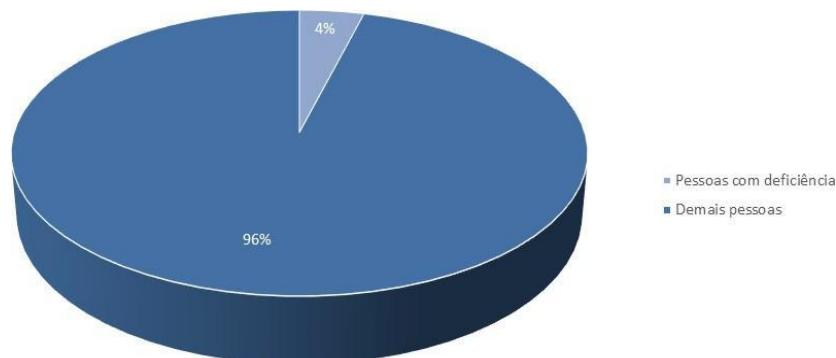
Além disso, Freire e Junior (2016) relataram que, no setor de transporte coletivo em Campos dos Goytacazes, há a divisão de seus usuários entre “pagantes” e “não-pagantes”, encaixando-se, nesse último, pessoas com deficiência, devido ao direito ao Passe Livre. Para os autores (2016), os “pagantes” são colocados em um lugar de privilégio, sendo priorizados nas filas de acesso aos ônibus, organizadas de acordo com a categoria dos usuários e que recebem tratamento diferenciado de acordo com a condição de pagar ou não a passagem, e a razão pela qual os isentos da cobrança de tarifa são negligenciados é fundamentada pela orientação das empresas dos veículos, as quais criam metas de lucro, com a premissa de bônus salariais aos motoristas que as atingirem.

O Sistema de Transporte Coletivo Municipal de Campos dos Goytacazes opera segundo uma lógica de hierarquização dos seus usuários, os quais passam a ser tratados como clientes, em vez de cidadãos que utilizam um serviço público. Nesse processo, os próprios usuários passam a se perceber como consumidores, uma vez que arcam financeiramente com o acesso ao transporte (FREIRE; JUNIOR, 2016). Seguindo um ordenamento mercantil, impulsionado pela privatização empresarial inerente ao capitalismo neoliberal, relatos apontam que alguns motoristas de ônibus da cidade consideram aqueles com o direito ao acesso livre aos veículos como menos merecedores de estarem ali, em relação àqueles que pagam, tratando como um favor a permissão de acesso desses sujeitos.

Desse modo, tornou-se possível compreender que a divisão territorial da cidade de Campos dos Goytacazes, RJ, é instrumento de exclusão. Segundo o Boletim Informativo da Vigilância Socioassistencial, organizado pela Secretaria Municipal de Desenvolvimento Humano e Social, 20.121 pessoas com deficiência estavam inseridas no Cadastro Único até [Revista Goitacá, v. 4, n. 1, p. 1-15, jan-jun/ 2025.](#)

o ano de 2023, representando 108.717 famílias, de um total de 483.551 habitantes. Tal proporção é representada no gráfico a seguir:

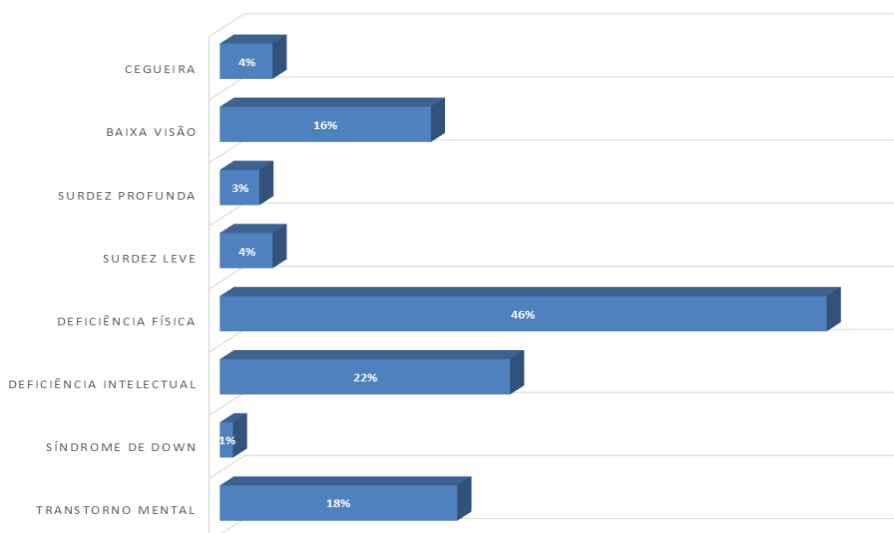
Gráfico 2 - Pessoas com Deficiência inseridas no Cadastro Único – Campos dos Goytacazes (2023)



Fonte: Vigilância Socioassistencial da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Humano e Social. Consulta, Seleção e Extração de Informações do CadÚnico (Cecad), outubro/2023.

Em relação aos tipos de deficiência dos cadastrados no CadÚnico, obtém-se o destacado no Gráfico 3:

Gráfico 3 - Tipos de deficiência daqueles inseridos no CadÚnico - Campos dos Goytacazes (2023)

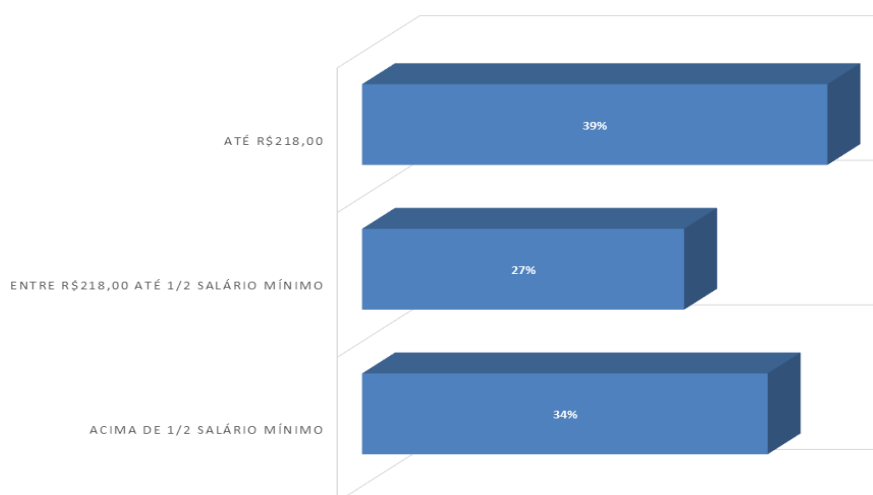


Fonte: Vigilância Socioassistencial da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Humano e Social. Consulta, Seleção e Extração de Informações do CadÚnico (Cecad), outubro/2023.

De acordo com as informações fornecidas no Boletim (2023), existe um destaque para as pessoas com deficiências físicas e transtornos mentais, havendo a possibilidade de declaração de mais de uma deficiência, síndrome ou transtorno por pessoa. O gráfico a seguir mostra a relação entre as pessoas com deficiência cadastradas no CadÚnico, de [Revista Goitacá, v. 4, n. 1, p. 1-15, jan-jun/ 2025](#).

acordo com a renda per capita:

Gráfico 4 - Renda per capita de pessoas com deficiência inseridas no CadÚnico - Campos dos Goytacazes (2023)



Fonte: Vigilância Socioassistencial da Secretaria Municipal de Desenvolvimento Humano e Social. Consulta, Seleção e Extração de Informações do CadÚnico (Cecad), outubro/2023.

De acordo com os dados apresentados no Gráfico 4, pode-se afirmar que 39% da população com deficiência vivia em situação de pobreza até o ano de 2023. Já em relação ao trabalho, consta que, ao longo do ano de 2021, 13% da população com deficiência acima dos dezoito anos de idade, residentes em Campos e inseridas no Cadastro Único, possuíam trabalho remunerado, e 87% não possuíam, de um total de 16.822 pessoas (Prefeitura de Campos dos Goytacazes, 2023). Ainda, conforme o Boletim Informativo, em 2023, 16% das pessoas com deficiência habitavam a área rural da cidade, e 84%, a área urbana. Somente 40% dessa população possuía condições adequadas de moradia, ou seja, com acesso à rede geral de distribuição de água, rede coletora de esgoto ou pluvial, energia elétrica com medidor próprio e coleta direta de lixo.

A partir dos dados coletados, é possível interpretar que grande parte da população com deficiência da cidade de Campos dos Goytacazes vivencia as expressões da questão social, relacionadas às suas condições de moradia, mobilidade, saúde e segurança.

Considerações finais

A partir das análises construídas e baseadas na investigação de jornais, artigos científicos e leis federais e municipais, nota-se que a dificuldade de acesso ao transporte coletivo é uma questão enfrentada por diversos usuários no Brasil, em especial pelas pessoas com deficiência. Tal questão é acentuada quando se tem, como cenário, a cidade

[Revista Goitacá, v. 4, n. 1, p. 1-15, jan-jun/ 2025.](#)

de Campos dos Goytacazes, RJ, em que, por anos, usuários do transporte coletivo têm enfrentado diversas barreiras que impedem o pleno acesso a esse setor, tais como: a precarização dos veículos e de seus pontos de espera, o valor da passagem de ônibus e vans, que não condiz com a realidade da situação financeira da classe trabalhadora e o descaso de alguns motoristas com aqueles que possuem direito ao acesso gratuito por meio do Passe Livre, pessoas idosas e pessoas com deficiência.

As barreiras de mobilidade são enfrentadas antes mesmo do momento em que entram nos veículos de transporte, considerando que, como demonstrado anteriormente neste artigo, diversas pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida queixaram-se das estruturas das ruas e das calçadas, tornando qualquer percurso dificultoso para esses sujeitos. Além disso, a negligência da prefeitura e das empresas de transporte em relação à estrutura física dos veículos explicita novamente o descaso que há com aqueles que necessitam do acesso universal, como o uso das rampas.

Ainda que a informação seja divulgada nas mídias físicas e digitais, o pensamento capacitista ainda é fortemente presente no imaginário social, que cria estigmas em relação a esses sujeitos, dificultando a inclusão plena das pessoas com deficiência na sociedade.

Assim, além de ações para ir contra as barreiras de acessibilidade, é necessária a plena divulgação do que é o capacitismo e de quais são suas consequências para sociedade, visto que tais ideias estão profundamente marcadas na cultura brasileira.

O espaço urbano desigual, junto à privatização de setores públicos e contrarreformas estatais, influenciaram a atuação mínima do Estado em relação às políticas sociais e urbanas, incluindo a mobilidade. Devido à limitação de intervenção estatal, os serviços públicos foram prejudicados, afetando principalmente sujeitos que vivenciam cotidianamente as expressões da questão social. Cabe ressaltar que o transporte público é uma ferramenta para o sistema capitalista, sendo essencial para regulação do mercado, definidor das relações de trabalho. O modelo de transporte público no Brasil é pensado para pessoas típicas e que, sem intervenção estatal na criação de políticas inclusivas, contribui para a marginalização e a vulnerabilização das pessoas com deficiência.

A cidade é marcada por um histórico de desigualdades que recaem em suas relações sociais e em seu espaço urbano, que atuam como ferramenta de exclusão e segregação dos sujeitos que o habitam. A negligência em relação às pessoas com deficiência está presente na estrutura urbana de mobilidade proposta pela cidade, que apresenta barreiras arquitetônicas, como calçadas quebradas e pisos irregulares que dificultam o deslocamento, falta de rampas de acesso, falta de sinalização adequada e barreiras físicas nos acessos aos ônibus, falta de elevadores de acesso ou elevadores que não funcionam e a má conservação de assentos reservados a essas pessoas.

A precarização do transporte coletivo urbano da cidade é um problema crônico, [Revista Goitacá, v. 4, n. 1, p. 1-15, jan-jun/ 2025.](#)

acentuado pelas políticas neoliberais do sistema capitalista, que prezam pela lucratividade em detrimento de serviços públicos inclusivos e de qualidade. Campos possui um território amplo, em que os serviços públicos não são capazes de atender toda a demanda da população do município, e, no caso do transporte, os horários dos ônibus e vans são irregulares, com baixa qualidade e com estruturas precarizadas. Atitudes capacitistas, como a negativa de motoristas em relação ao ingresso de passageiros com deficiência nos veículos, prejudicam esses sujeitos, por impedirem a sua plena mobilidade e o acesso às instituições públicas, ao trabalho e ao lazer.

Por fim, considerando a pouca disponibilidade de informações acerca desse assunto, é essencial que os estudos sobre as dificuldades enfrentadas por pessoas com deficiência no transporte público, em Campos dos Goytacazes, RJ, tenham continuidade e aprofundamento. Ainda, é imprescindível que esses sujeitos tenham suas demandas ouvidas, a fim de compartilhar informações a respeito de suas questões, informando sobre os inúmeros impactos do capacitismo na sociedade como um todo, tornando-a mais acessível e inclusiva. A Prefeitura tem papel fundamental quanto às políticas sociais e urbanas de inclusão de pessoas com deficiência, tornando essencial ações coletivas visando a sua mobilização para intervenção em questões que contribuam para a permanência de barreiras que dificultam a qualidade de vida de pessoas com deficiência.

Referências

AUGUSTO, Matheus. Cadeirante se arrasta pelo chão para descer de ônibus com elevador quebrado em Campos. **G1, Norte Fluminense**, 1 jun. 2024. Disponível em: <https://g1.globo.com/rj/norte-fluminense/noticia/2024/06/01/cadeirante-se-arrasta-pelo-chao-para-descer-de-onibus-com-elevador-quebrado-em-campos-video.ghtml>. Acesso em: 11 jun. 2025.

BEHRING, E. R.; BOSCHETTI, I. **Política social: fundamentos e história**. 5. ed. São Paulo: Cortez, 2008.

BRAGA, Lisandro; SANTOS, Thiago Pereira dos. Capitalismo neoliberal e a questão do transporte coletivo urbano. **Revista Movimentos Sociais**, [s. l.], v. 8, n. 11, 2023. Disponível em: <https://redelp.net/index.php/rms/article/view/1336>. Acesso em: 6 nov. 2025.

Falta de acessibilidade no centro de Campos é alvo de reclamação. **J3News**, [s. l.], 5 jun. 2024. Disponível em: <https://j3news.com/2024/06/05/falta-de-acessibilidade-no-centro-de-campos-e-alvo-de-reclamacao/>. Acesso em: 11 jun. 2025

FREIRE, J.; JUNIOR, A. G. Tensões e conflitos no transporte coletivo de Campos dos Goytacazes: uma sociologia das filas de espera. **RBSE-Revista Brasileira de Sociologia da Emoção**, [s. l.], v. 15, n. 45, p. 52-65, 2016.

IAMAMOTO, M. V. **Serviço social em tempo de capital fetiche: capital financeiro, trabalho e questão social**. 3. ed. São Paulo: Cortez, 2008.

Revista Goitacá, v. 4, n. 1, p. 1-15, jan-jun/ 2025.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Transportes. Panorama - Campos dos Goytacazes, Rio de Janeiro (2022). Campos dos Goytacazes: IBGE, 2022. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/rj/campos-dos-goytacazes/panorama>. Acesso em: 25 mar. 2025.

INSTITUTO MUNICIPAL DE TRÂNSITO E TRANSPORTE (IMTT). Prefeitura prorroga validade de Passe Livre de pessoas com deficiência. Campos dos Goytacazes, 27 jun. 2024. Disponível em: <https://imtt.campos.rj.gov.br/2024/06/27/prefeitura-prorroga-validade-depasse-livre-de-pessoas-com-deficiencia/496/>. Acesso em: 11 jun. 2025.

LAGE, S. R. M.; LUNARDELLI, Rosane Suely Alvares; KAWAKAMI, T. T. O capacitismo e suas formas de opressão nas ações do dia a dia. **Encontros Bibli**, [s. l.], v. 28, p. e93040, 2023. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/eb/a/HSy9D6BjLP6P9Gv3mtBvVyn/?format=pdf>. Acesso em: 6 nov. 2025.

MAMANI, H. A. Usuário: ator ausente da política de transporte fluminense. Um estudo das políticas e os conflitos nas cidades do Rio de Janeiro e Campos dos Goytacazes. 2015. Dissertação (Mestrado em Políticas Sociais) – Universidade Estadual do Norte Fluminense Darcy Ribeiro, Campos dos Goytacazes, 2015.

MARX, K. **O capital: crítica da economia política**. Livro I. Tradução de Rubens Enderle. São Paulo, SP: Boitempo, 2017.

MATELA, I. P. **Transição regulatória no transporte por ônibus na cidade do Rio de Janeiro**. 1. ed. Rio de Janeiro, RJ: Letra Capital, 2014.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPOS DOS GOYTACAZES. Boletim informativo: perfil das pessoas com deficiência inseridas no Cadastro Único. Campos dos Goytacazes: Secretaria Municipal de Desenvolvimento Social, 2023. Disponível em: https://social.campos.rj.gov.br/wp-content/uploads/2023/12/Boletim-Informativo-Perfil-das-pessoas-com-deficiencia-inseridas-no-Cadastro-Unico_compressed.pdf. Acesso em: 26 jun. 2025.

SILVA, P. da; SANTOS, L. B. **Transporte público coletivo e desigualdade de acesso à cidade: estudo dos distritos do extremo norte de Campos dos Goytacazes, Rio de Janeiro, Brasil**. Geografares, Vitória, n. 37, p. 1-20, 2023.

SOARES, L. M. F. DA M. O acesso ao transporte público por pessoas com deficiência em Campos dos Goytacazes, RJ: um estudo a partir de pesquisa hemerográfica. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Serviço Social) – Universidade Federal Fluminense, Instituto de Ciências da Sociedade e Desenvolvimento Regional, Departamento de Serviço Social de Campos, Campos dos Goytacazes, 2024.

NOTAS

* Lílian Maria Férras da Motta Soares

Bacharel em Serviço Social

E-mail: lilianferras@id.uff.br

<https://orcid.org/0009-0009-9088-0243>

** Carlos Antônio de Souza Moraes

Doutor em Serviço Social

E-mail: carlosantoniomoraes@id.uff.br

<https://orcid.org/0000-0002-1070-3186>

CONJUNTO DE DADOS DE PESQUISA

Todo o conjunto de dados que dá suporte aos resultados deste estudo foi publicado no próprio artigo.

FINANCIAMENTO:

Não se aplica.

CONSENTIMENTO DE USO DE IMAGEM:

Não se aplica

APROVAÇÃO DE COMITÊ DE ÉTICA EM PESQUISA:

Não se aplica.

CONFLITO DE INTERESSES:

Não se aplica

LICENÇA DE USO

Os autores cedem à Revista Goitacá os direitos exclusivos de primeira publicação, com o trabalho simultaneamente licenciado sob a Licença Creative Commons Attribution (CC BY) 4.0 Internacional. Esta licença permite que terceiros remixem, adaptem e criem a partir do trabalho publicado, atribuindo o devido crédito de autoria e publicação inicial neste periódico. Os autores têm autorização para assumir contratos adicionais separadamente, para distribuição não exclusiva da versão do trabalho publicada neste periódico (ex.: publicar em repositório institucional, em site pessoal, publicar uma tradução, ou como capítulo de livro), com reconhecimento de autoria e publicação inicial neste periódico.

PUBLISHER

Universidade Federal Fluminense. Publicação no Portal de Periódicos UFF. As ideias expressadas neste artigo são de responsabilidade de seus autores, não representando, necessariamente, a opinião dos editores ou da universidade.

EDITORES

Ana Claudia de Jesus Barreto

HISTÓRICO

Recebido em: 10-11-2025 – Aprovado em: 18-11-2025 – Publicado em: 31-12-2025