



## **MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE EM CIDADES MÉDIAS: Um estudo de caso em Campos dos Goytacazes**

**Jeniffer Costa dos Santos**

Universidade Federal Fluminense  
jhenasan@gmail.com

**Juliana Bastos Sanguêdo**

Universidade Federal Fluminense  
julianasanguedo@gmail.com

**Vanessa Barbosa Sales**

Universidade Federal Fluminense  
vbsalesgeo@gmail.com

### 1 – INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana e acessibilidade constituem uma temática de estudo de grandes potencialidades a serem exploradas no campo da pesquisa. Isso porque sua complexidade envolve fatores sociais, econômicos, políticos e culturais que se entrelaçam à medida que as cidades crescem no espaço-tempo. Quando esse crescimento se dá de forma orgânica e sem planejamento, como geralmente ocorre nas cidades brasileiras, surgem os conflitos característicos desses espaços urbanos que afetam diretamente a qualidade de vida da população.

As análises das amostras coletas evidenciaram sérios problemas de mobilidade urbana na cidade de Campos dos Goytacazes- RJ devido, principalmente, à precarização do transporte coletivo. Verificou-se também que a falta de acessibilidade se dá em seu sentido mais amplo; tanto para os indivíduos que não conseguem ter acesso a alguns espaços da cidade pela imobilidade, quanto para os portadores de deficiência física e pessoas com mobilidade reduzida pela falta de adaptação estrutural, a exemplo das calçadas.

### 2 – OBJETIVOS

Nesta perspectiva, esse trabalho tem como objetivo central analisar aspectos relativos à mobilidade urbana, acessibilidade aos espaços da cidade, bem como o acesso ao transporte coletivo em bairros periféricos. Nesse sentido, buscou-se identificar se as



As pessoas possuem fácil acesso aos lugares para os quais precisam se deslocar no dia-a-dia. Procurou-se buscar uma amostra das condições de mobilidade em dois bairros periféricos da cidade: o IPS e Goytacazes. Para analisar a acessibilidade das pessoas com mobilidade reduzida ou deficiência física foi realizada uma observação sistemática da estrutura do passeio em dois quarteirões do Centro da cidade no município de Campos dos Goytacazes.

### 3 – METODOLOGIA

Para a elaboração desse trabalho foi conduzida uma revisão bibliográfica em torno dos conceitos abordados no referencial teórico. Como base de busca foi utilizada a plataforma Scielo e Google acadêmico, bem como realizada uma pesquisa documental no site do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE e no Centro de Informações e Dados de Campos- CIDAC.

Os procedimentos metodológicos adotados nesse trabalho foram baseados em observação de campo em quatro pontos específicos da cidade. Esses pontos foram: Centro, Terminal rodoviário, o bairro periférico IPS e o subdistrito de Goytacazes. No centro e no terminal rodoviário foi aplicada uma grade de observação estruturada com variáveis qualitativas a respeito da infraestrutura desse local.

No bairro foram aplicados 30 formulários semiestruturados de pesquisa sobre a mobilidade urbana. O local escolhido para a aplicação dos questionários foram os pontos de ônibus, essa escolha justifica por concentrar pessoas com a necessidade de viagem. Foram levantados dados de tempo gasto no acesso às áreas distintas da cidade e a dificuldade no deslocamento por meio do transporte coletivo. No subdistrito de Goytacazes utilizou-se como ferramenta o diário de campo para registrar as características da área de estudo.

### 4 - RESULTADOS PRELIMINARES

O crescimento das cidades no Brasil ocorreu, em sua grande maioria, sem planejamento resultando em sérios problemas característicos do espaço urbano na atualidade. Neste sentido, o espaço-tempo dos centros urbanos expressa a convergência



de uma dinâmica conflituosa entre o trânsito de pessoas, veículos e a prestação de serviços essenciais à qualidade de vida da população.

De acordo com Sposito (1996, p. 75), “a diferenciação no interior das cidades, desde a antiguidade, guarda estreita relação com a privatização do território e a existência de mecanismos econômicos ou políticos controlando o acesso a ele”. Desta maneira, a mobilidade bem como a acessibilidade aos espaços da cidade aos bens e serviços em oferta se dá mediante a lógica do sistema capitalista de produção.

Em busca desses serviços essenciais, a população tem a necessidade de circulação diária para o trabalho, escolas, hospitais, áreas de lazer, centros de compras e precisam retornar aos lugares em que vivem, diariamente. Esse “ir e vir” das pessoas na cidade por meio dos meios de transporte é denominado de mobilidade urbana conforme destaca Souza (2005). Contudo, a falta de planejamento urbano e os problemas sociais como desemprego, déficit habitacional, falta de acesso as oportunidades educacionais, questões de gênero e faixa etária são expostas pelo autor supracitado como variáveis interferem na mobilidade das pessoas.

O crescimento descontrolado das cidades brasileiras gerou uma complexa crise de mobilidade em que o “modelo de mobilidade adotado nos grandes centros urbanos brasileiros que vem (...) sendo reproduzido pelas cidades de porte médio, favorece o uso do veículo particular” (MINISTÉRIO DAS CIDADES 2004). Neste contexto, os impactos dessa crise recaem sobre as camadas populares mais pobres que precisam fazer uso do transporte coletivo para acessar os espaços da cidade que ofertam bens, serviços e lazer. Desta forma, as condições precárias do transporte coletivo, bem como suas vias configuram um desafio constante para os cidadãos que precisam desse serviço.

Nesta perspectiva, Souza (2005) enfatiza que Mobilidade e acessibilidade são conceitos que estão relacionados entre si, e abarcam não apenas os sujeitos que possuem algum tipo limitação física, mas também as pessoas que, por motivos estruturais, não conseguem ou possuem dificuldades em realizar seus deslocamentos diários.

A mobilidade urbana é indicada pela relação de viagens por habitante em um dado período de tempo e espaço, enquanto a acessibilidade refere-se “à eliminação das barreiras e obstáculos que a entram. Barreiras são conceituadas como qualquer entrave ou obstáculo que limite ou impeça o acesso, a liberdade de movimento e a circulação com segurança das pessoas (...)” (ALVES, AMOY & PINTO, 2007, p 503).



Na década de 1950 e de 1960, as cidades médias surgiram como uma alternativa aos desequilíbrios regionais para os planejadores franceses. No entanto, neste período a cidade média ainda não possuía um conceito definido. O conceito de fato, surgiu na França, na década de 1970 com a implantação do VI Plano de Desenvolvimento Econômico e Social (COSTA, 2002). Porém, de acordo com Amorim Filho e Serra (2001) não há ainda uma ideia consensual do que seriam as cidades médias, sendo assim um conceito discutido por diversos pesquisadores.

No Brasil, na década de 1970 as cidades médias foram conceituadas como aquelas cidades que, considerando a localização geográfica, número de habitantes, importância socioeconômica e função dentro da hierarquia urbana, estabeleciam-se em centros estratégicos no que tange ao desenvolvimento regional. Já na segunda política urbana, o conceito de cidades médias foi baseado nas funções de desconcentração e dinamização (AMORIM FILHO; SERRA, 2001).

Deste modo, o município de Campos dos Goytacazes desempenha um papel fundamental, o de centro regional, pois concentra grande parte das atividades necessárias à população das cidades das regiões interioranas do Estado do Rio de Janeiro: as regiões Norte e Noroeste Fluminense. As atividades encontradas no município estão relacionadas aos estudos universitários e as oportunidades de emprego, pois o município concentra de micro a grandes empresas formais, no setor industrial, de comércio e serviços. Além disso, há uma volumosa arrecadação de recursos financeiros proveniente dos *royalties* do petróleo no município que é o maior recebedor de *royalties na região* sendo este o maior representante do orçamento municipal (STELLET; BORBA, 2008).

O efeito barreira é caracterizado por qualquer elemento de ordem natural ou não que atrapalhe o exercício de acessibilidade plena. Segundo a definição de Rodrigues (1986) *apud* Souza (2011):

O efeito barreira faz parte das disfunções urbanas que, em princípio, são todos e quaisquer impedimentos ou dificuldades para o usuário do espaço urbano no exercício de qualquer atividade, circulação ou permanência por deficiência de espaço físico ou de grandes distâncias entre localidades. (SOUZA, 2011. P 143)

Ainda segundo Souza (2011) existem “ três variáveis para a geração do efeito barreira: os elementos causadores, os elementos de influência e os impactos decorrentes.” (SOUZA, 2011. P 143). Os elementos causadores são caracterizados por



estradas, ferrovias e rios. Na área de estudo todos esses elementos podem ser encontrados, e caracterizados como efeito barreira, por exemplo o rio Paraíba, que corta o centro da cidade e divide o centro dos bairros do distrito de Guarus representa um rompimento na paisagem urbana, dificultando o acesso dos moradores a outras partes da cidade.

Em épocas de cheia de rio isso se complica ainda mais com a interdição das pontes. Algumas localidades em Campos foram se consolidando ao longo da BR 101 e dependem de poucas e espaçadas passarelas para atravessarem a via com segurança. Os elementos de influência são a estrutura urbana e a necessidade de viagem (mobilidade) dos indivíduos. Os impactos decorrentes são os próprios moradores, pedestres e ciclistas. Quanto maior o movimento de carros e outros meios de transporte mais conflitante o uso da via para lazer, descanso ou socialização. É necessário planejamento e reflexão do que é de interesse da população.

Campos dos Goytacazes é uma das cidades mais antigas do Brasil. A área central se caracteriza por sua história marcada, em alguns aspectos, na arquitetura e pelo seu arranjo espacial de desenvolvimento à beira do Rio Paraíba do Sul e ao redor da igreja de São Salvador, santo padroeiro da cidade.

No intuito de observar as condições do passeio no Centro da cidade de Campos dos Goytacazes, foram analisadas algumas características das ruas Lacerda Sobrinho, Siqueira Campos, Barão do Amazonas, Tenente Coronel Cardoso e João pessoa. Essas ruas formam dois quarteirões bastante movimentados no que se refere ao tráfego de pessoas veículos e à oferta de serviços, sobretudo comerciais.

Como se trata de um centro histórico verifica-se que as maiorias das ruas são estreitas com pavimento em condições precárias, contudo, com fluxo de pessoas e veículos. O que mostra insegurança para os pedestres, além de causar um desconforto visível, uma vez que as pessoas a pé precisam se aglomerar nas calçadas para dar passagem aos veículos motorizados.

Na maioria dos trechos os equipamentos de sinalização se restringem às faixas de pedestres e algumas placas. Essa realidade aliada ao fato de que os veículos não respeitam os pedestres e vice-versa, provoca um conflito visível entre pedestres e automóveis.

I CONGRESSO INTERNACIONAL  
**CALEIDOSCÓPIO**  
DA CIDADE CONTEMPORÂNEA  
05 a 08 de junho de 2017 - Campos dos Goytacazes - RJ - Brasil

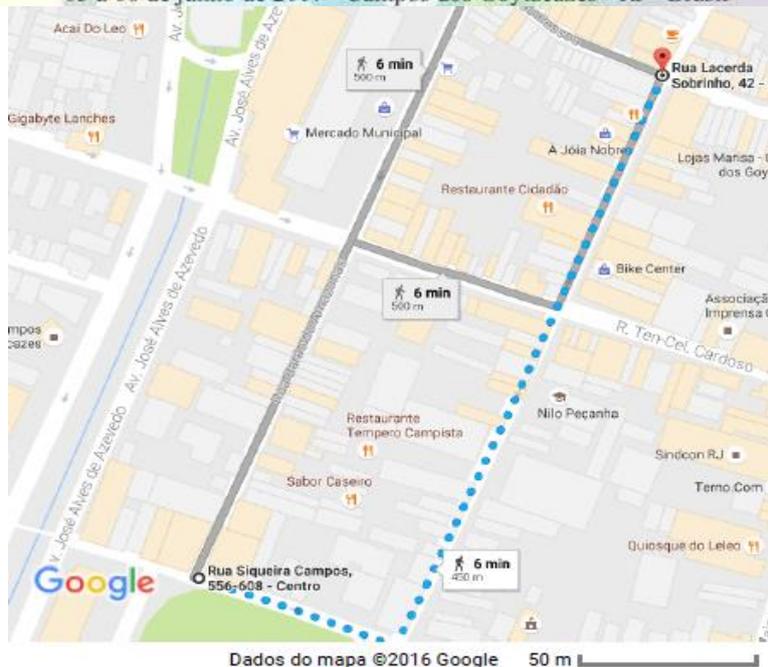


Figura 2: Trajeto do campo de estudo.  
Fonte: Elaborado pelas autoras.

A partir das observações realizadas verificou-se que as calçadas apresentam problemas frequentes de desníveis, buracos que podem provocar acidentes, falta de acessibilidade para pessoas deficientes. Muitas dessas calçadas são muito estreitas, bem como as ruas e, além disso, constatou-se que em alguns pontos o passeio é interceptado pela presença de entulhos.



Figura 2- Comportamento de pedestres e veículos nas ruas.  
Fonte: Arquivo pessoal.



Figura 3- Falta de acessibilidade para pedestres.  
Fonte: Arquivo pessoal.

O gráfico abaixo mostra a quantidade de veículo por minuto (QVM), quantidade de pessoas por minuto (QPM) e a quantidade de comércio e serviços (QCS) em cada uma dessas ruas. Por ser um centro comercial constata-se que o fluxo de pessoas e veículos é intenso nas ruas. Entretanto, é importante ressaltar que tais observações foram realizadas no período da tarde, aproximadamente, entre às quatorze e dezesseis horas. Desta forma, é provável que em outros horários do dia os fluxos de veículos e pessoas sejam ocorram com mais ou menos intensidade.

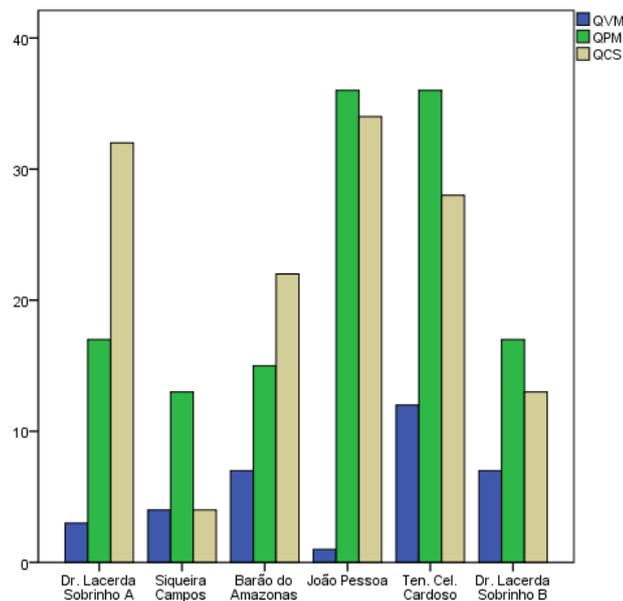


Gráfico 1- Quantidade de veículos e pessoas por minuto nas ruas e número de estabelecimentos comercial  
Fonte: Elaborado pelas autoras.

O estudo evidenciou que tanto os pedestres quanto os veículos não apresentam um comportamento harmônico, uma vez que não há respeito por ambas as partes. Esse fato caracterizado por uma falta de educação no trânsito é agravado pela precariedade dos equipamentos de sinalização. Na maioria dos pontos críticos, a sinalização se restringe a faixa para pedestres e placas, conforme mostra a figura 2.

De acordo com que foi observado durante o campo, as condições de pavimento das ruas variam entre regular e ruim, visto que a maior parte das vias são estreitas e apresentam problemas de infraestrutura. Por exemplo, como mostra as figuras 1 e 2, existem desníveis próximos ao meio fio e nas calçadas e até mesmo buracos em alguns pontos dessas últimas. Isso representa um perigo para as pessoas que transitam e um obstáculo às pessoas com deficiência, comprometendo a acessibilidade em seu sentido mais amplo.



Neste contexto, é importante ressaltar que as ruas Siqueira Campos e Tenente Coronel Cardoso apresentam um traçado mais moderno, dado a largura destas vias e das calçadas. Outra característica de destaque é que a Rua João Pessoa, apesar de muito estreita, apresenta calçadas com melhores condições de pavimento.

O Terminal está localizado na Av Visconde do Rio Branco - s/n, Beira Valão no centro de Campos dos Goytacazes – RJ. Por este terminal passam 60 linhas de ônibus, dentre estas, municipais e intermunicipais. Sendo na maioria dos casos local de apenas embarque de passageiros, o desembarque se dá em pontos de ônibus anteriores ao terminal. Possui 15 plataformas e 30 estabelecimentos comerciais.

Em relação às condições estruturais do terminal, recentemente foi feita uma reforma, a pavimentação e o prédio estão em bom estado, no entanto há diversos problemas no terminal. Com base na observação e relatos dos usuários e funcionários a falta de segurança é evidente em torno do terminal, os usuários reclamam de constantes abordagens e assaltos.

Na análise da variável conforto para os usuários indica problemas estruturais. Por exemplo, as cadeiras para acomodação são insuficientes, e as que existem estão sujas e enferrujadas, os banheiros são sujos e carecem também de segurança e as calçadas são irregulares e com buracos. Por não existirem cadeiras em número suficiente, as pessoas acabam esperando o transporte coletivo de pé formando filas para garantir o lugar no ônibus. Os serviços prestados pelas empresas apresentam falhas, uma vez que o atraso das linhas é constante.

Segundo os funcionários o espaço para manobra dos ônibus é ruim, pois além de ser pequeno ainda há carros de passeio transitando pelo local, provocando em alguns momentos formação de filas de ônibus tentando entrar no terminal. A integração do terminal com outros modais de transporte se dá apenas por automóveis particulares e ponto de taxi. A falta de planejamento dos responsáveis pelas linhas de ônibus, faz com que os usuários necessitem pegar dois ônibus para chegar ao seu destino e assim pagarem duas passagens.

Essa observação de campo foi efetuada aproximadamente às 14:30, não sendo o horário de maior movimento do terminal. Segundo os entrevistados o horário de maior fluxo de pessoas está na parte da manhã entre 6:00 e 9:00 e no fim da tarde entre 17:30



e 19:30. Essa dinâmica está relacionada ao horário comercial do centro da cidade e ao movimento pendular diário de trabalhadores e estudantes.

O IPS, bairro periférico na parte leste da cidade de Campos dos Goytacazes possui, segundo dados do CIDAC – Centro de Informações e dados de Campos uma área total de 146.887 m<sup>2</sup>. Nessa área encontram-se cerca de 2.370 habitantes em 1.139 residências. Na imagem abaixo ilustra-se as quadras, as ruas e a localização dos respectivos equipamentos de saúde e educação localizados no bairro.

O bairro é cortado por uma via arterial, a Arthur Bernardes, que apesar de possuir três pistas de cada lado da via é umas das principais rotas da cidade. A via foi projetada para tirar o fluxo de caminhões e carros de outra importante avenida da cidade, a 28 de março e corta da entrada (pela BR 101) a uma das saídas da cidade (chegando a BR 356). A Arthur Bernardes pode ser considerada como ‘efeito barreira’ aos moradores do bairro, já que é uma via de circulação rápida e com poucos pontos de travessia, cortando o bairro ao meio. É possível destacar ainda a rua dos Goytacazes, classificada como uma via coletora que recebe e distribui o tráfego. Essa rua possui cerca de 4km e atravessa partes importantes da cidade, passando pelo centro, a avenida 28 de março e chegando a Arthur Bernardes.

Para acessar o bairro ou para sair dele através de transporte coletivo existem duas linhas de ônibus. Uma delas oferecida pela empresa São João é a IPS VIA LEÃO e outra, oferecida pela empresa Siqueira é a CAPÃO CIRCULAR. Com exceção de um ponto de parada nenhum outro possui abrigo das intempéries ou bancos para acomodação dos moradores, e esses pontos de parada boa parte não possui sinalização que ali é ponto de ônibus, os moradores apenas ‘sabem’ onde devem ficar. Segundo os moradores não é raro alguém de fora ficar perdido devido a precária sinalização.

Além dos problemas de falta de sinalização uma reclamação recorrente no bairro é espera excessiva. Para estudar a questão dos transportes coletivos nesse bairro foram feitas entrevistas com uma amostra de 30 questionários. Os pontos de coleta foram as paradas dos ônibus onde sabia-se que usuários seriam encontrados.

Segundo dados apurados, 70% dos entrevistados fazem duas viagens por dia, denotando a falta de mobilidade desses moradores, saindo de casa para o trabalho e vice-versa. Quando perguntados sobre a existência de locais nos quais gostariam de ir, mas o acesso era dificultado por alguma razão, 80% deles foram categóricos em



responder que sim, e quando perguntados para onde gostariam de ir a resposta denotou locais como Rio Preto, Lagoa de Cima e Imbé, ou seja, locais de lazer. Podemos afirmar que além da pouca mobilidade os moradores não possuem acesso ao lazer, pleitiando a ida a outros locais para esse fim. A distância e a falta de transporte representaram 90% das reclamações das dificuldades para acessar outros bairros da cidade, e 60% dos entrevistados afirmaram gastar entre 30 a 40 minutos para chegar ao centro da cidade.

Goytacazes é o 4º Subdistrito do distrito sede de Campos dos Goytacazes/RJ, possui 11.290 habitantes e 4.451 residências (CIDAC). É considerado o centro da baixada, pelo seu desenvolvimento comercial, uma vez que dispõem de diversos serviços, lojas de roupas, material de construção, agências bancárias, supermercados, escolas e, além disto, é o maior polo cerâmico do Estado e por muito tempo foi sede de indústrias açucareiras.

A localidade vem ganhando nos últimos anos investimentos de comerciantes que se instalam e contribuem para o crescimento e maior diversidade de produtos e serviços oferecidos aos moradores. Além disto, houve melhorias das vias de acesso com a duplicação da RJ-216 (Estrada Campos Farol) e atualmente cresce com a construção de loteamentos planejados nas terras que antes tinham função rural e pertenciam a Usina São José, como por exemplo, o empreendimento Portal do Lago. No entanto, as ruas mais afastadas da parte central do bairro, se encontram sem calçamento.

Há em Goytacazes, grandes construções que fizeram parte da história. Dentre elas se destaca a igreja de São Gonçalo, construída no século XIX, em 1874, em estilo barroco e está entre as mais antigas da região. Outra característica é ao lado da igreja haver cemitérios e a sua frente uma praça, e a sua volta o comércio e as residências. Outra construção histórica é a estação ferroviária de Goytacazes, reformada e com nova funcionalidade é hoje a Fundação Casa de Cultura José Candido de Carvalho, núcleo cultural da baixada, local procurado na maior parte por alunos e professores para empréstimo de livros e pesquisa.

Em relação à mobilidade, Goytacazes é cortada pela RJ-216 e por esta estrada passam várias linhas de transporte coletivo com destino a outros distritos e bairros. Destacam-se, em laranja e vermelho, as principais vias de acesso na área pesquisada, RJ-216 (Estrada Campos-Farol) que liga o distrito sede a Farol de São Tomé, a RJ 238 (Rodovia dos Ceramistas) que liga a BR-101 e a RJ 236 que se inicia na localidade de



Ponta da Cruz em Goytacazes atravessando a RJ 216 passando por Tócos e terminando no Bairro de Ponta Grossa dos Fidalgos.

O transporte coletivo cuja linha é mesmo Goytacazes não faz um percurso muito diferente, uma vez que se limita apenas a estrada, não circulando nas ruas do interior do bairro. Ou seja, os moradores que moram mais afastados da RJ-216 precisam caminhar longas distâncias para ter acesso ao transporte. Outra questão é pouca oferta de ônibus, as vans são mais frequentes, e há superlotação.

## 5 - CONSIDERAÇÕES FINAIS

O estudo de caso realizado mostrou que a cidade de Campos dos Goytacazes, apesar de ser uma das mais antigas do país, segue o padrão de crescimento urbano acelerado e sem planejamento, bem como outras cidades médias do Brasil. Isso traz consequências que afetam a mobilidade e acessibilidade da população no cotidiano e configura um problema que tende a crescer, haja vista que a população do município tem aumentado consideravelmente nos últimos anos.

A circulação de pessoas no centro da cidade em busca de produtos e serviços é intensa, apesar da dificuldade de acesso. Neste espaço da cidade a falta de infraestrutura das ruas, calçadas e equipamentos de sinalização prejudicam o fluxo dos pedestres e veículos e denota uma relação conflituosa entre ambos. Os dados evidenciaram que não há conexão de vias de transporte entre os bairros estudados e outros bairros, e que as pessoas possuem desejos de viagens reprimidos por não poderem contar com a presença do transporte coletivo de eficiência.

O grande contingente populacional do município aliado às necessidades de locomoção e acesso aos diferentes espaços exige que medidas sejam tomadas com extrema urgência a fim de mitigar os problemas enfrentados pelos cidadãos. Portanto, verifica-se a necessidade de um estudo origem-destino na cidade para buscar reorganizar o transporte coletivo numa tentativa de intervenção visando melhorar a mobilidade e acessibilidade no município. Neste contexto, é viável também que haja uma análise das condições dos equipamentos de sinalização para pedestres e veículos, bem como da infraestrutura do passeio em diversos pontos da cidade.



## 6 - REFERÊNCIAS

- ALVES, Leandro Causin, AMOY, Rodrigo de Almeida & PINTO, Raquel Lemos. A questão da acessibilidade das pessoas portadoras e deficiência e a atuação do ministério público estadual na cidade de Campos dos Goytacazes / RJ. **Revista da Faculdade de Direito de Campos, Ano VIII, Nº 10 - Junho de 2007**
- AMORIM FILHO, O. B; SERRA, R. V. Evolução e perspectivas do papel das cidades médias no planejamento urbano e regional. In: ANDRADE, T.A; SERRA, R.V. (Org.). Cidades médias brasileiras. Rio de janeiro: IPEA, 2001.
- CAMPOS DOS GOYTACAZES. Prefeitura Municipal de Campos dos Goytacazes. Centro de Informações e Dados de Campos (Comp.). **Perfil dos bairros**. 2014. Disponível em: <<http://cidac.campos.rj.gov.br/perfilBairros/#p=3>>. Acesso em: 20 set. 2016.
- COSTA, E. M da. Cidades médias: Contribuições para a sua definição. Finisterra, Lisboa v. 37, n.74, p.101-128, 2002.
- MINISTERIO DAS CIDADES; IBAM (Brasil). República Federativa do Brasil. **Mobilidade e política urbana: subsídios para uma gestão integrada**. Rio de Janeiro, 2005. Convênio nº 7/2004.
- SOUSA, Marcos Timóteo Rodrigues de; BRAGA, Roberto. AS INFLUÊNCIAS DO EFEITO BARREIRA NA DINÂMICA DAS CIDADES. **Geografar**, [s.l.], v. 6, n. 1, p.136-160, 30 jun. 2011. Universidade Federal do Paraná. <http://dx.doi.org/10.5380/geografar.v6i1.21807>. Disponível em: <<http://revistas.ufpr.br/geografar/article/view/21807>>. Acesso em: 26 set. 2016.
- SOUZA, Marcos Timóteo Rodrigues de. Mobilidade e Acessibilidade no espaço urbano. **Sociedade & Natureza**. Uberlândia, 2005, p. 119-129.
- SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. Reflexões sobre a natureza da segregação espacial nas cidades contemporâneas. **Revista de Geografia**. Dourados: AGB, 1996, p. 71-85.
- STELLET, G. V. A. e BORBA, R. C. *Campos dos Goytacazes: cidade dos contrastes – um estudo da paradoxal realidade socioeconômica do município fluminense*. XVI Encontro Nacional de Estudos Populacionais, Caxambu- MG, 2008. Acesso em: 02 Out. 2016.