

A INFLUÊNCIA DA FORMA URBANA NA ESTRUTURAÇÃO DA MOBILIDADE URBANA DE GOIÂNIA

Ubiratan Pereira de Resende¹ (up_resende@hotmail.com)

Resumo

Na Região Metropolitana de Goiânia, sobretudo na capital, percebe-se que o padrão de mobilidade urbana estruturado nos últimos trinta anos vem apresentando sinais de não conformidade. Esta situação tem despertado o interesse de gestores, pesquisadores e profissionais de diversos campos do conhecimento preocupados em compreender os mecanismos que interferem na produção dos congestionamentos, na queda da qualidade da fluidez do trânsito e no aumento da frota de veículos particulares. Diante deste quadro surge uma série de questionamentos sobre a origem e os mecanismos capazes de sanar ou mitigar os problemas ligados à mobilidade, ao trânsito e à circulação que afligem aqueles que necessitam deslocar-se diariamente. Para a condução deste trabalho elegemos como meta investigar as possíveis relações que os elementos forma urbana e padrões de uso do solo mantêm com os problemas ligados à circulação, à qualidade do trânsito e à redução da fluidez dos deslocamentos realizados no município de Goiânia.

Palavras-Chave: Mobilidade Urbana; Região Metropolitana de Goiânia; Estrutura Urbana

¹ Doutorando no Programa de Pós-Graduação da Universidade Federal de Goiás - Instituto de Estudos Socioambientais (IESA). Atualmente é professor efetivo no Centro Educacional Sesc Cidadania, em Goiânia. Tem experiência nas áreas de Metodologias do Ensino de Geografia, Meio Ambiente, Meio Ambiente e Turismo e Avaliação.

1. INTRODUÇÃO

Os problemas ligados à mobilidade urbana estão na ordem do dia e vem ocorrendo em cidades médias e de grande porte, sejam elas localizadas em países periféricos ou em países de capitalismo avançado. As causas deste fenômeno são de natureza complexa e multifacetada e dialogam com as esferas econômica, social e política que se entrecruzam na estruturação e configuração das formas urbanas e dos padrões de uso do solo prevalentes nos espaços urbanos contemporâneos marcados por processos ligados à segregação sócio-espacial, à especulação imobiliária, à expansão das periferias urbanas, à conurbação e à metropolização.

A escolha desta perspectiva nos remete ao entendimento dos aglomerados urbanos enquanto materialização do trabalho humano e das relações sociais e de produção que tomam formas espaciais complexas em contínuo processo de produção e reprodução (CARLOS, 2007). Assim, pretendemos investigar a relação existente entre os processos espaciais que envolvem os deslocamentos de materiais, de veículos e de pessoas dentro do espaço urbano de Goiânia e as relações que estes estabelecem com os padrões de uso do solo e com as diversas formas urbanas que compõem esta organização territorial.

Este artigo se apresenta estruturado em três partes. Na parte introdutória apresentamos uma visão geral do trabalho desenvolvido, na segunda parte conduzimos uma discussão teórica a cerca das relações espaciais que envolvem os padrões de uso do solo e as formas urbanas que caracterizaram ao longo do tempo o espaço urbano de Goiânia. A terceira parte teve como meta a condução de uma análise a cerca do entrecruzamento que os elementos mobilidade urbana, transporte público, forma urbana e padrões de uso do solo produziram na capital do estado de Goiás. Por fim, foram elaboradas considerações sobre as questões referentes à relação entre mobilidade urbana e forma urbana tendo como estudo de caso a cidade Goiânia, com a finalidade de aprofundar as discussões sobre o tema.

2. FORMA URBANA, USO DO SOLO E MOBILIDADE URBANA

Os aglomerados de massas edificadas que formam as cidades possibilitam a obtenção de moradia, os deslocamentos de pessoas, de mercadorias, a prática do comércio, o acesso ao lazer, à educação e ao trabalho. A configuração espacial que estes agrupamentos assumem recebe o nome de forma urbana.

De acordo com Frank (1994) e Miana (2010), a forma urbana refere-se às características espaciais e as formas através das quais as atividades se distribuem pelo sistema urbano. Desta forma, o que define este elemento são os diferentes arranjos ou padrões espaciais contidos nas diversas partes que compõe os espaços das cidades. De acordo com esta perspectiva, (DEUS, p.2, 2008) percebe a forma urbana enquanto “as

características espaciais de um determinado aglomerado urbano, a distribuição física de das atividades sobre o solo urbano, bem como os níveis de ocupação e serviços oferecidos. O autor considera ainda os elementos densidade, diversidade de usos do solo, desenho das vias e topografia enquanto partes da composição da forma urbana.

Miler e Ibraim (1998) acrescentam outros elementos capazes de facilitar e ampliar este conceito e apontam para a combinação apresentada pela distribuição física das atividades urbanas, dentre as quais se destacam residência, pontos de comércio, locais de prestação de serviços, atividades industriais e o padrão das atividades realizadas pelos habitantes dos espaços urbanos para o acesso ao lazer, ao estudo e aos ambientes de trabalho. Esta visão também é compartilhada por Litman (2007), Lamas (2004), Van Diepen e Voogd (2001) que definem a forma urbana enquanto o modo como são organizados os elementos morfológicos que constituem e definem o espaço urbano. Para estes autores a forma urbana nos colocaria diante da materialização dos aspectos da organização figurativa e qualitativa e mantém relação com as linhas, o desenho, o espaço, os volumes, as geometrias, os planos e as cores que se apresentam de forma funcional na constituição das arquiteturas das cidades.

Além dos elementos ligados à configuração fiscoespaical de uma área geográfica ou ambiente construído, como o tipo de design, a densidade construída e as diversas variações espaciais, faz-se necessário a inclusão de outros elementos importantes para o entendimento do conceito de forma urbana. Van Diepen e Voogd (2001) apontam para a necessidade de considerarmos as relações mútuas e as interações que se efetivam no plano espacial. Assim, para uma compreensão mais sistêmica deste conceito, faz-se necessário acrescentar outros elementos que ultrapassem os aspectos ligados à configuração e disposição espacial dos elementos que formam as aglomerações urbanas e incluir as relações socioespaciais influenciadas pelas mesmas Barbugli (2003).

Neste contexto, podemos dizer que as formas ou os padrões pelos quais as atividades ligadas ao uso do solo urbano se apresentam dentro da estrutura urbana, juntamente com o traçado das ruas, a configuração dos sistemas de transporte público, dos principais eixos concentração de veículos e pessoas, bem como a dimensão dos núcleos urbanos são componentes fundamentais para a compreensão dos fatores que influenciam na configuração da forma urbana.

Assim, formas urbanas mais compactas podem concentrar em um menor espaço um maior número de habitantes, de estabelecimentos ligados ao comércio e à prestação de serviços. Poderá contribuir para a promoção de deslocamentos de vizinhança ou promover o uso de modais não motorizados como caminhadas e bicicletas. Poderá também contar com sistemas de transportes públicos mais sustentáveis e baratos, redução de gastos com a disponibilização de infraestrutura viária e reduzir a dimensão das frotas de veículos particulares.

Poderíamos acrescentar em defesa das formas urbanas mais compactas o fato de que estas podem contribuir para uma distribuição mais equitativa das atividades econômicas e dos serviços pelo espaço urbano. Esta condição é fundamental para que os deslocamentos de vizinhança sejam mais curtos e realizados por meios não motorizados.

Por outro lado, a formação dos grandes aglomerados urbanos capitalistas que assumem formas marcadas pela conurbação, por processos espaciais ligados à metropolização e formação de áreas polinucleadas, ou mesmo megalópoles, tendem a produzir formas urbanas mais extensas onde os processos ligados à especulação imobiliária, à segregação socioespacial, à formação de grandes espaços não edificados criam espaços multiformes, caóticos e em constantes processos de construção e reconstrução.

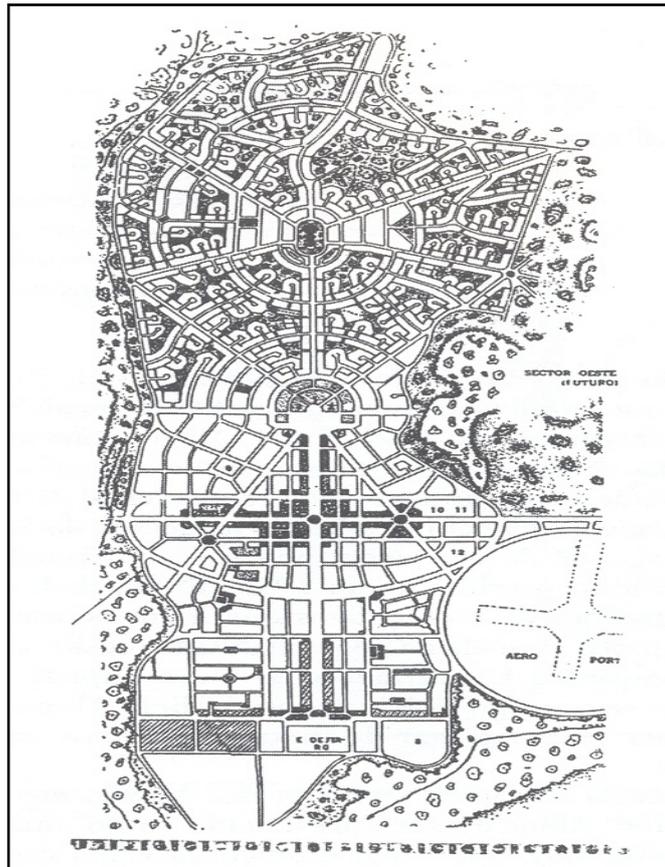
A cidade de Goiânia, ao longo de seus oitenta e quatro anos, registrou várias tipologias em sua forma urbana. Na seção a seguir conduziremos uma breve apresentação das dinâmicas socioespaciais que contribuíram para a produção dos diversos tipos de formas urbanas. Para tanto estabelecemos quatro recortes temporais, sendo o primeiro englobando os períodos de 1932 a 1945; 1945 a 1980 e o período pós década de 1990.

3. DINÂMICAS SOCIOESPACIAIS E A CONFIGURAÇÃO DAS FORMAS URBANAS DE GOIÂNIA

O lançamento da pedra fundamental de Goiânia aconteceu no dia 24 de outubro de 1933. A comissão técnica encarregada da escolha do local para sediar a nova capital do estado decidiu pela localidade de Campinas, por ser “um local de água abundante, bom clima, topografia adequada e próxima à estrada de ferro” (Chaul, 2009, p. 102). De acordo com seus idealizadores esta situação favorecia a redução de gastos com infraestrutura urbana e sanitária. Assim, a nova capital, fundada sob o emblema da modernidade, conta com um plano urbanístico original e um rigoroso zoneamento urbano.

Conforme podemos observar na figura 1, o projeto que norteou a implantação da nova capital foi feito a partir de um modelo radiocêntrico, no qual avenidas largas convergiriam para o centro político administrativo. Este modelo de forma urbana admite a existência de outras ruas dispostas em forma de círculos em torno do espaço central criadas para facilitar a comunicação com os espaços mais periféricos.

Figura 1 – Plano do núcleo inicial de Goiânia. Armando de Godoy.



Fonte: MANSO, 2001.

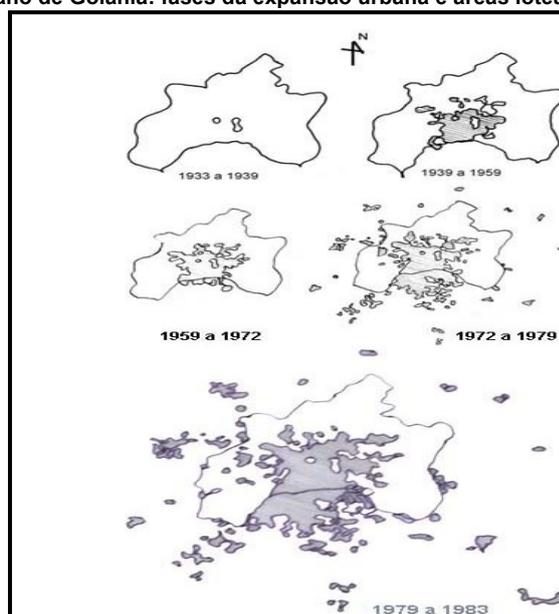
A partir da observação do modelo de forma urbana denominado radiocêntrico percebe-se a sua adequação para aglomerados urbanos de pequena dimensão, onde a expansão horizontal esteja sob o controle e normatização advindos de um planejamento urbano comprometido com uma ocupação pautada no uso racional do solo urbano e que não sofra grandes pressões de atores imobiliários movidos por interesses mercadológicos. Esta situação vigorou em Goiânia até meados da década de 1950 quando a condução da configuração espacial da nova cidade passa por um novo ciclo Visconde, (2007); Rodovalho (2008), Oliveira e Chaveiro (2008), Resende (2012).

À medida que o aspecto mononuclear, radiocêntrico e de pequena dimensão espacial vai sendo paulatinamente desconfigurado verifica-se o desenvolvimento de um novo padrão de forma urbana que se encontra em reconstrução até os dias atuais. Este processo decorre da incapacidade do Estado manter a estabilidade da expansão urbana, situação esta que favoreceu à implantação de um protagonismo urbano comandado pela iniciativa privada que passa manter sob seu controle os caminhos e as formas de expansão urbana do aglomerado de Goiânia Moysés et al. (2007). Neste contexto, marcado pela privatização do parcelamento do solo urbano, os atores promotores do mercado imobiliário, representados pelos proprietários de terras, donos de imobiliárias, incorporadores ou construtoras, se beneficiaram de uma série de privilégios até então monopolizados pelo Estado. O resultado deste processo, associado ao

constante fluxo de migrantes para a nova capital contribuiu para a configuração de novas formas urbanas marcadas expansão do tecido urbano, pela constituição de grandes espaços ociosos ou não edificado, pela proliferação de loteamentos sem infraestrutura, pela configuração de vários núcleos marcados pela segregação socioespacial e pela atuação de práticas ligadas à especulação imobiliária.

A observação da figura 2 revela a magnitude da expansão da mancha urbana de Goiânia ocorrida entre os anos de 1933 a 1983. Percebe-se que a periferização em curso e a formação de grandes espaços não edificados contribuem para a formação de loteamentos segredados, distantes dos centros mais adensados e desprovidos de infraestrutura urbana.

Figura 2. Aglomerado urbano de Goiânia: fases da expansão urbana e áreas loteadas (1933 – 1983).



Fonte: VAZ, 2002.

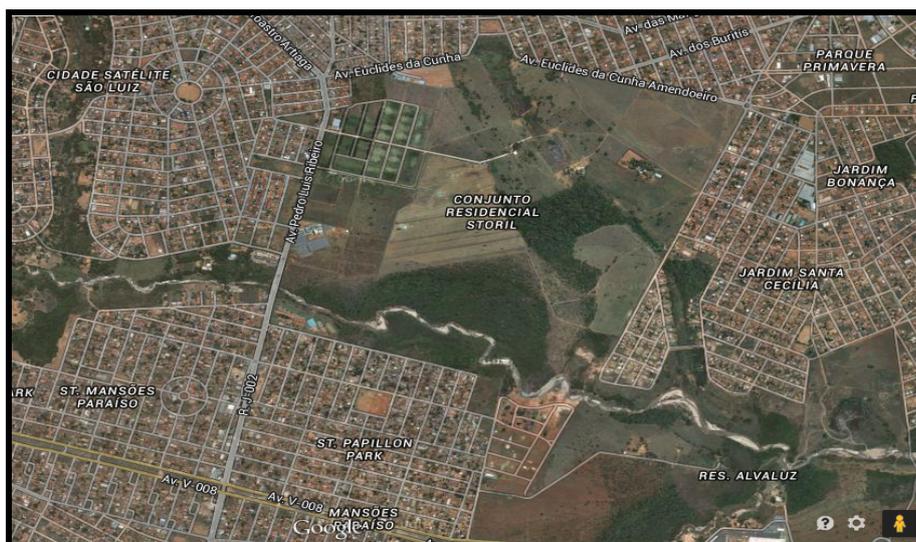
Cabe ressaltar que a partir da década de 1980, o aglomerado comandado por Goiânia apresenta uma gama de processos espaciais denominados espraiamento, polinucleação, descentralização e conurbação. Assim, à medida que novas centralidades foram formadas e dinamizadas, percebem-se formas urbanas diversas distribuídas de forma difusa pelo espaço. Nas regiões Norte e Noroeste da cidade, bem como nas áreas mais afastadas do centro, predominam as formas urbanas horizontalizadas, já, nas áreas mais centralizadas e próximas ao centro urbano foram se materializando espaços marcados pela verticalização e concentração de serviços, de equipamentos urbanos e de espaços destinados à moradia de representantes das camadas sociais mais abastadas e de uma classe média em expansão. De acordo com Vaz (2002) e Ferreira Júnior (2007), esta situação marcada pela materialização na paisagem de grandes condomínios verticais foi fundamental para acentuar a mencionada verticalização, servindo de suporte para processos de valorização e especulação imobiliária ocorrida de forma marcante nos setores Central, Oeste, Bueno, Bela Vista e mais

recentemente, sobretudo a partir de meados da década de 1990, nos bairros Alto da Glória, Jardim Goiás, Parque Amazônia e outros localizados na porção sul da cidade.

Há que se ressaltar, ainda, a presença de grandes espaços não edificados localizados em vários pontos do aglomerado comandado por Goiânia. Estes ambientes são importantes para a construção de manchas urbanas cada vez mais espraiadas, descontínuas e segregadas. De acordo com levantamentos conduzidos por Resende (2012), nos bairros Parque Amazônia, Faiçalville e Vila Rosa, localizados na Região sul de Goiânia e parcelados meados da década de 1950 apresentam 3.264 unidades não edificadas que ocupam uma área de 2.249.595 m² não edificados em uma das áreas de maior processo de valorização da Grande Goiânia.

Por fim, em vários pontos do aglomerado comandado por Goiânia, podem-se perceber grandes glebas de terras á espera de valorização. A figura 3 representa um dos vários trechos localizados entre os núcleos de Goiânia e Aparecida de Goiânia localizado em meio às áreas ocupadas.

Figura 3. Exemplos de espaços não edificados entre os municípios de Goiânia e Aparecida de Goiânia.



Fonte: Google Maps. 2014.

4. A FORMA URBANA, O USO DO SOLO E OS PROBLEMAS DE MOBILIDADE URBANA EM GOIÂNIA

De acordo com o primeiro Plano Diretor idealizado por Atílio Corrêa Lima, de 1938, o centro de Goiânia contaria com quatro grandes eixos estruturais representados pelas avenidas Goiás, Araguaia, Tocantins e Anhanguera. Esta última concebida para concentrar as atividades comerciais e funcionar como principal via de tráfego para o exterior da cidade. Conforme Adorno (2002, p. 91), “a capital goiana foi também planejada para que o tráfego pudesse sempre fluir com facilidade, mesmo quando o desenvolvimento impulsionasse um crescimento maior.”

Durante as décadas de 1930 a 1950, a forma urbana e os padrões de uso do solo urbano não constituíam grandes empecilhos para questões ligadas ao tráfego e à circulação de pessoas. Resende (2012, p. 39), atribui esta situação ao fato da cidade ainda se encontrar submetida a um plano urbanístico original marcado por rigoroso zoneamento urbano e não representar ainda, um foco de atração de grandes levas de migrantes.

De acordo com Lemos (2004), o primeiro meio de transporte coletivo utilizado em Goiânia, denominado “tareca”, não apresentava segurança e conforto para os usuários. Estes veículos, que na verdade resultavam de uma série de adaptações feitas em caminhões de pequeno porte, juntamente com o uso de bicicletas e os deslocamentos a pé, foram os principais modais disponíveis à população até a década de 1970.

Neste período ainda, cabe destacar a existência de um pequeno número, de veículos denominados carros “de praça” que eram veículos alugados que funcionavam em sistema de lotação. Em linhas gerais o transporte da cidade era feito de forma improvisada com rotas e horários livres de planejamento e controle rígidos. No início da década de 1960 a empresa Aragarina, em operação até os dias de hoje, inaugurou a primeira linha de ônibus de Goiânia estabelecendo, a partir das avenidas Anhanguera e vinte e quatro de outubro, a união entre o centro da capital e o bairro de Campinas.

Nas décadas posteriores a 1950, chegando aos dias atuais, à medida que a cidade foi se expandindo, tornando se mais complexa, polinucleada e conurbada a outros municípios integrantes da RMG, paulatinamente vai se estruturando uma forma urbana marcada pela presença de alguns espaços densamente ocupados, a exemplo do centro da cidade, dos setores Bueno, Bela Vista, Oeste e Jardim Goiás. Nestes locais, além do incremento demográfico promovido pela verticalização e pela especulação imobiliária, tem-se a concentração de equipamentos urbanos de grande porte e de oferta de serviços dos mais variados tipo. Dessa forma, os problemas ligados à mobilidade urbana são marcantes: congestionamentos, redução da fluidez do trânsito, formação de viscosidades e conseqüente redução dos indicadores de qualidade de vida. De acordo com levantamentos realizados pela AMT Agencia Municipal de Trânsito, divulgados no ano de 2013, 15 dos 17 principais pontos de estrangulamento do trânsito, na Grande Goiânia, encontram-se nestas áreas da cidade.

Há que se ressaltar ainda, o fato de Goiânia se apresentar enquanto um espaço marcado por extensas periferias horizontalizadas, nas quais intercalam áreas ocupadas tanto pelas camadas sociais menos favorecidas, tanto por aqueles que habitam os chamados condomínios horizontais. Esta forma urbana geralmente é acompanhada de um ordenamento territorial no qual os espaços de moradia, sobretudo aquele destinado às camadas populares, não se encontram articulados de forma racional às atividades comerciais, de prestação de serviços e locais de trabalho. A dispersão da mancha urbana leva à necessidade de deslocamentos pendulares cada vez mais longos e freqüentes, sobretudo, para as camadas

menos privilegiadas da sociedade. Para Vasconcellos (2013, p.17), este modelo de expansão promoveu a ampliação da área urbana de baixa densidade, aumentou as distâncias a serem percorridas, juntamente com o tempo gasto na realização das viagens e o custo das tarifas dos deslocamentos através do transporte público.

No início da década de 1960 a empresa Aragarina, em operação até os dias de hoje, inaugurou a primeira linha de ônibus de Goiânia estabelecendo, a partir das avenidas Anhanguera e vinte e quatro de outubro, a união entre o centro da capital e o bairro de Campinas. À medida que a ocupação do território foi se consolidando e atingindo novas áreas, graças ao incremento demográfico e ao parcelamento do solo, novas empresas adentram no setor de transporte coletivo. Desta forma,

Em 1969, foi efetuada a primeira licitação de linhas. Em meados da década de 70, já havia em Goiânia, 55 (cinquenta e cinco) linhas de ônibus e quatro empresas que as dividiam: Viação Aragarina, HP Transporte Coletivo, Viação Reunidas e Viação Jussara. (LEMOS, p. 20, 2004).

De acordo com Pádua (2003), somente na década de 1970 o transporte coletivo da capital que estava a cargo de pequenas empresas familiares denominadas “viações” passou para a tutela do poder público municipal sendo posteriormente transferido para o Estado no ano de 1975. Nos idos de 1975, a qualidade do transporte coletivo de Goiânia já apontava para a insatisfação quanto ao serviço disponibilizado para a população. No ano de 1978 o poder Executivo Municipal, através da Lei nº 5.372/76, estabelece as diretrizes para a implantação do Sistema Integrado de Transporte Urbano do Município de Goiânia - SIT. Através deste mecanismo, o Poder Executivo Municipal transferiu pelo prazo de trinta (30) anos todos os direitos relativos à exploração, à coordenação, o controle, à implantação e à operação do sistema de transporte, bem como direitos de concessão, à Empresa de Transportes Urbanos do Estado de Goiás S/A – TRANSURB. Lemos, (2004).

Diante deste quadro marcado pelo agravamento dos problemas ligados à mobilidade urbana de grande número de usuários, percebe-se que a forma urbana horizontalizada, dotada de grandes dimensões O elevado crescimento populacional do aglomerado urbano comandado por Goiânia promoveu a ampliação da mancha urbana que por sua vez provocou o aumento da demanda por deslocamentos por meios de transporte motorizado. Entretanto, de acordo com Cunha (2012), este período foi marcado por uma série de problemas que impactaram negativamente na mobilidade urbana e qualidade do transporte público disponibilizado para a população: instabilidade econômica, estagnação da expansão da rede, redução da qualidade dos serviços prestados, acomodação das operadoras e omissão por parte do poder público.

Esta situação impacta sobremaneira no nível de satisfação dos usuários moradores das periferias de Goiânia e dos municípios integrantes de sua Região Metropolitana que se encontravam submetidos aos imperativos dos movimentos pendulares cotidianos. Esta

situação é marcante para os moradores da Região Noroeste da cidade que conta com a maior aglomeração de bairros e população de baixa renda. Entretanto, cabe ressaltar que representantes das camadas sociais menos privilegiadas se encontram dispersos em praticamente todas as regiões da periferia da capital e de sua RMG (Aparecida de Goiânia, Trindade, Senador Canedo e outras). Muitos habitantes desses municípios vizinhos trabalham, procuram serviços médicos e educacionais na capital, utilizando para isso o transporte público marcado por inúmeras deficiências.

Essa população que mora longe do trabalho está sujeita ao transporte público com todas suas deficiências e por longos trechos. Neste contexto, à medida que a qualidade da infraestrutura de trânsito e dos transportes de massa não é oferecida de acordo com o crescimento da demanda, tem-se o agravamento dos problemas ligados à mobilidade.

É importante ressaltar ainda, a RMG apresenta um grande estoque de terrenos não edificados no interior de sua mancha urbana. A presença destes vazios mantém relação direta com problemas ligados à mobilidade urbana. Podemos destacar que o espraiamento da cidade se conduzido mediante a forte presença de espaços não edificados irá acarretar em aumento dos gastos com infraestrutura urbana, pressão sobre o preço das passagens do transporte público, aumento dos gastos com fontes de energia e o incentivo à obtenção e valorização do automóvel de uso particular, além de provocar o aumento do tempo gasto com deslocamentos cotidianos.

Tal situação encontra-se em desacordo com as diretrizes de mobilidade urbana propostas pelo Plano Diretor elaborado no ano de 2007. De acordo com este documento,

A política para a mobilidade, acessibilidade e transporte do Município de Goiânia tem por objetivo promover ações de forma a garantir a mobilidade urbana sustentável, proporcionando o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, eliminando ou reduzindo a segregação espacial, garantindo o desenvolvimento urbano, contribuindo para a inclusão social, favorecendo a sustentabilidade sócio-ambiental e a acessibilidade universal (GOIÂNIA, 2007, p. 13)

O modelo de transporte público apresentado como ideal pelo Plano Diretor de 2007, preconiza, além das características evidenciadas na citação acima que o serviço deverá primar pela “qualidade, rapidez e variedade para os cidadãos que necessitam se deslocar na cidade independente de sua localização” (GOIÂNIA, 2007, p. 13). Para tanto, ainda de acordo com este documento, o município deveria: “estruturar a rede viária com prioridade para a segurança, a qualidade de vida e a integração territorial do Município, favorecendo a acessibilidade e a circulação; (GOIÂNIA, 2007, p. 13).

Diante deste quadro marcado pelo agravamento dos problemas ligados à mobilidade urbana de grande número de usuários, percebe-se que a forma urbana horizontalizada, dotada de grandes dimensões O elevado crescimento populacional do aglomerado urbano comandado por Goiânia promoveu a ampliação da mancha urbana que por

sua vez provocou o aumento da demanda por deslocamentos por meios de transporte motorizado. Entretanto, de acordo com Cunha (2012), este período foi marcado por uma série de problemas que impactaram negativamente na mobilidade urbana e qualidade do transporte público disponibilizado para a população: instabilidade econômica, estagnação da expansão da rede, redução da qualidade dos serviços prestados, acomodação das operadoras e omissão por parte do poder público. Foi neste contexto marcado por sinais de deterioração e queda da qualidade do transporte público que no ano de 1985, sob a coordenação da TRANSURB e do Instituto de Desenvolvimento Urbano e Regional do Estado de Goiás – INDUR, foi elaborado o Plano Diretor de Transporte Urbano – PDTU. Dentre as principais decisões tomadas neste período faz-se necessário destacar o processo de integração de 190 bairros de Goiânia, sendo dois deles pertencentes ao município de Aparecida de Goiânia ao transporte coletivo. Tivemos também o início da construção e disponibilização de terminais fechados para integração e transbordo de passageiros.

Posteriormente, no ano de 1998, a pedido da Câmara Deliberativa do Aglomerado Urbano de Goiânia - CD/AGLURB tivemos o Programa de Priorização do Transporte Coletivo de Goiânia – PRIORI – TRAN, elaborado pela Oficina Consultores Associados Posteriormente, no ano de 1998, a pedido da Câmara Deliberativa do Aglomerado Urbano de Goiânia - CD/AGLURB tivemos o Programa de Priorização do Transporte Coletivo de Goiânia – PRIORI – TRAN, elaborado pela Oficina Consultores Associados. Em 2000, novamente, a TRANSURB contrata a TCBR para elaborar o Relatório da Pesquisa de Origem e Destino (OD 2000). No ano seguinte, o Plano de Reestruturação do Transporte Coletivo de Goiânia foi elaborado pela Oficina Consultores Associados para a Câmara Deliberativa de Transporte Coletivo – CDTC (2001). Durante os anos de 2000 e 2002 os problemas ligados ao setor de transporte público revelam fragilidades e instabilidades no âmbito das relações contratuais e do não atendimento das demandas por investimentos. Cunha (2012) chama a atenção para a existência de vários Planos e projetos de reformulação que foram realizados, mas não executados. Em 2002 tivemos a disponibilização de três importantes documentos que tocaram na problemática do transporte coletivo de Goiânia e sua RM. Foram o Relatório de Dados Socioeconômicos da OD – 2000, o Plano Diretor Urbano de Aparecida de Goiânia, elaborado pela Prefeitura de Aparecida de Goiânia com participação da Comunidade Técnica, Poder Público e Sociedade do Município e o Plano de Ação Imediata para Reestruturação do Transporte Coletivo de Goiânia, desenvolvido pela Câmara Deliberativa de Transporte Coletivo com participação do SETRANSP e GETRANS. Posteriormente, em 2003, tivemos o Plano de Reordenamento do Projeto de Reestruturação do Transporte Coletivo da Região Metropolitana de Goiânia, desenvolvido pela Câmara Deliberativa de Transporte Coletivo em 2003.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir de uma observação mais generalizante da forma urbana assumida pela mancha urbana de Goiânia nota-se em linhas gerais que este aglomerado apresenta uma configuração espraiada, descontínua, marcada pela existência de grandes espaços não edificados, forte atuação de mecanismos de especulação imobiliária, segregação socioespacial e distribuição desigual e concentrada da oferta de serviços e de equipamentos urbanos pelo território. Este padrão acarreta a formação de um aglomerado que ultrapassa a escala humana e que por sua vez impõe a necessidade crescente por implantação de infraestrutura viária para que os deslocamentos pendulares se realizem através de meios motorizados. Assim, além de contribuir para o aumento da frota de veículos particulares pela cidade,

[...] este modelo de expansão promoveu a ampliação da área urbana de baixa densidade, aumentou as distâncias a serem percorridas, juntamente com o tempo gasto na realização das viagens e o custo das tarifas dos deslocamentos através do transporte público. (VASCONCELLOS, p.17, 2013).

É importante salientar que os problemas ligados à mobilidade urbana tornaram-se mais evidentes e preocupantes quando a capital de Goiás, em função da pressão demográfica e da atuação de agentes imobiliários deixa de ter um ordenamento territorial efetivo por parte dos poderes públicos e vai paulatinamente assumindo uma forma urbana guiada por interesses mercadológicos, a partir de meados da década de 1950.

O Plano Diretor idealizado por Atílio Corrêa Lima, no ano de 1938, não previa problemas ligados à mobilidade e ao deslocamento das pessoas. Conforme Adorno (2002, p. 91), “a capital goiana foi também planejada para que o tráfego pudesse sempre fluir com facilidade, mesmo quando o desenvolvimento impulsionasse um crescimento maior.” Pode-se afirmar durante os vinte e cinco primeiros anos de existência da capital a forma urbana e os padrões de uso do solo urbano não constituíam grandes empecilhos para questões ligadas ao tráfego e à circulação de pessoas. Resende (2012, p. 39), atribui esta situação ao fato da cidade ainda se encontrar submetida a um plano urbanístico original marcado por rigoroso zoneamento urbano e não representar ainda, um foco de atração de grandes levas de migrantes.

Entende-se haver, nos dias atuais, uma importante problemática social, política e, sobretudo econômica, ligada à questão da mobilidade urbana para os municípios que integram a RMG. A geográfica, juntamente como outros campos do saber devem contribuir com abordagens sistêmicas para o desenvolvimento de trabalhos visando este objeto de pesquisa.

Faz-se necessário pensarmos de forma conjunta sobre o modelo de mobilidade urbana que queremos para os dias atuais e para o futuro, uma vez que os problemas são evidentes: queda da qualidade do transporte público oferecido para as populações, aumento desmedido do número de automóveis pelas ruas, redução da fluidez. O quadro de desumanização no trânsito e desrespeito aos pedestres é evidente. A discussão proposta por este artigo visa chamar a atenção para a necessidade de reflexões mais profundas sobre a participação da forma urbana e do uso do solo enquanto elementos ativos na estruturação dos modelos de circulação, transporte e mobilidade.

Por fim, a discussão proposta por este artigo visa chamar a atenção para a necessidade de reflexões mais profundas sobre a participação da forma urbana e do uso do solo enquanto elementos ativos na estruturação dos modelos de circulação, transporte e mobilidade. Pretende-se também, contribuir no processo de discussão que venha culminar com a elaboração de reflexões capazes de cooperar para a construção de cidades mais inclusivas, coletivas, nas quais o planejamento, a produção e a gestão do espaço urbano tenham como foco o ser humano.

REFERÊNCIAS

BARBUGLI, M.T.S. **Forma Urbana e Transporte Sustentável: Relacionamento entre as Características Físicas da Forma Urbana e as Viagens Realizadas a Pé em Cidades Brasileiras de Porte Médio**. Dissertação de Mestrado em Engenharia Urbana – Departamento de Engenharia Civil, Universidade Federal de São Carlos, 2003.

CARLOS, A. F. A. **O Espaço Urbano: novos escritos sobre a cidade**. São Paulo: FFLCH, 2007.

DEUS, L, R, de. **A influência da forma urbana no comportamento de viagem das pessoas: um estudo de caso em Uberlândia, MG**. Dissertação de mestrado em Engenharia urbana da Universidade Federal de São Carlos São Carlos, UFSCAR. 2008.

FRANK, L. D. **An Analysis of Relationships Between Urban Form** (Density, Mix, and Jobs: Housing Balance) and Travel Behavior (Mode Choice, Trip Generation, Trip Length, and Travel Time). Washington: Whashington State Transportation Center, 1994.

GOIÂNIA. **Plano Diretor de 2007**. Lei complementar nº 171, de 29 de maio de 2007. Dispõe sobre o Plano Diretor e Planejamento urbano. Prefeitura de Goiânia. Goiânia, GO. Disponível em:
http://www.goiania.go.gov.br/download/legislacao/PLANO_DIRETOR_DO_MUNICIPIO_DE_GOIANIA_2007.pdf. Acesso em: 12/01/2014.

LAMAS, J.M.R.G. **Morfologia Urbana e Desenho da Cidade**. 3. Ed. Porto: Fundação Calouste Gulbenkian, 2004.

LITMAN, Todd (2007), **Evaluating Criticism of Smart Growth**. Disponível em: <HTTP://www.vtpi.org/sgcritics.pdf>. Acesso em: 12/01/2014.

MANSO, Celina Fernandes Almeida. **Goiânia, uma Concepção Urbana e Moderna: Um Certo Olhar**. Goiânia: Edição do autor, 2001.

MIANA, A. C. **Adensamento e forma urbana: inserção de parâmetros ambientais no processo de projeto**. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (FAUUSP). 2010.

MOYSÉS, A. et al. Da formação urbana ao empreendedorismo imobiliário: a nova face da metrópole goianiense. Mercator- Revista de Geografia da UFC, ano 06, número 12, p. 37-50, 2007.

OLIVEIRA, A. F. de e CHAVEIRO E. F. Desigualdades sócio-espaciais, democracia e gestão metropolitana: análise do desempenho institucional em Goiânia (1997-2007). In: **Boletim Goiano de Geografia**. Goiânia v. 28 n.2, p. 182-202, 2008.

RESENDE, U. P. de. **Dinâmicas e contradições na produção do espaço da Cidade: análise da especulação imobiliária a partir da Implantação do parque cascavel**. Dissertação de Mestrado, Universidade Federal de Goiás, Goiânia. 2012.

RODOVALHO, M. O. **Análise do planejamento urbano e efetividade dos Planos Diretores de Goiânia**. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento e Planejamento Territorial). Universidade Católica de Goiás, Goiânia, 2008.

VASCONCELLOS, E. A. **Risco no trânsito, omissão e calamidade: impactos do incentivo à motocicleta no Brasil**. [livro eletrônico], São Paulo, Ed. do Autor, 2013. 90 p. il., 3,5 Mb; Disponível em: http://www.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/08/29/0D2E1C9E-38D9-478A-A24D-BB121A3A295A.pdf. Acesso em: 10/02/2014.

_____. Organização e gestão do sistema de sistemas de mobilidade. **Revista dos Transportes Públicos**, 114, p. 37-64, 2007.