

O TRÂNSITO E O TRANSPORTE NA DINÂMICA ESPACIAL DE GOIÂNIA – UM ESFORÇO INICIAL

MACHADO, Luiza Helena Barreira¹ - looizabarreira@gmail.com
Universidade Federal de Goiás/Instituto de Estudos Sócio-Ambientais

RESUMO

Na atualidade, as dinâmicas metropolitanas têm apresentado um desafio aos estudos urbanos brasileiros. A rápida expansão das manchas urbanas, caracterizadas pela constituição de centralidades no interior de hierarquias urbanas, estabelece a necessidade da compreensão do processo de difusão das forças responsáveis pela composição de cenários caleidoscópicos na cidade de Goiânia e de seu entorno. As ações governamentais privilegiam os sistemas de objetos em detrimento dos sistemas de ações. Essa é a falácia do planejamento regional: o distanciamento e o conflito entre cidadãos, empresas privadas, gestão pública e lugares. Assim, as regiões metropolitanas passam por graves problemas de integração e funcionamento pleno de vários serviços, que já não podem mais ser oferecidos separadamente por município ou especificamente apenas para seus munícipes. Essa regionalização dos serviços, bem como as políticas públicas, deve obedecer a critérios e considerações sócio-econômicas das unidades regionais, que equivale ressaltar a necessidade do planejamento regional nas tomadas de decisão dos órgãos institucionais, onde as condições locais, as necessidades dos municípios e principalmente de seus moradores devem ser preponderantes. Entretanto, não é isso que vemos com frequência. Um dos serviços que já é ofertado de forma integrada é o transporte público que compõem todo um sistema de circulação na região metropolitana de Goiânia é o sistema de mobilidade, tanto pública por meio de sistema de transporte coletivo como construção de vias para mobilidade privada. A proposta do presente artigo é discutir a circulação da cidade de Goiânia, neste restringida apenas a trânsito de veículos e transporte público, a partir dos seguintes pressupostos e categorias: espacialidades e apinhamentos na circulação da Região Metropolitana de Goiânia – RMG; relação segregação e transporte público; e território e redes de circulação. Dividido em três tópicos que aprofundam os temas supracitados com base principal nos estudos de Tuan, Villaça, Rafesttin, Haesbaert, Santos o artigo chega a tecer considerações iniciais a partir dessa discussão. Entre os principais destacam-se o fato de que espacialidades e apinhamentos não se restringem a uma única classe; que a configuração territorial da cidade é estabelecida pelo capital que gera longas distâncias entre áreas de moradia e trabalho para a população de baixa renda e o contrário para a de alta renda; assim percebemos que a ‘minorias’ nessa análise é constituída pela população de baixa renda que fica a mercê dos planejamentos de trânsito e transporte que se limitam apenas a pesquisas OD, de demandas da origem e destino, não chegando de fato ao problema e conseqüentemente não resolvendo os problemas.

Palavras-chaves: Circulação, Trânsito e Transporte Público, Goiânia, Território Urbano, Espacialidade e Apinhamento.

¹ Acadêmica do Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Geografia no IESA/UFG.

INTRODUÇÃO

A necessidade de transitar sempre existiu. Os seres humanos se deslocam por diversos motivos. Desde a busca por alimento, para trabalho e mesmo por lazer. Para Rizzardo (2004, p. 31) trânsito é “qualquer movimentação ou deslocação de pessoas, animais e veículos, de um local para outro”. No artigo 1º, §1º do Código Nacional de Trânsito (lei nº 9.503, de 23.09.1997) “trânsito” é a “utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga e descarga”.

O aglomerar de pessoas seja em vilas, distritos e cidades vai aumentando a densidade do trânsito. Mas o que vai intensificar o trânsito multiplicando os problemas são os veículos que foram se modernizando com o passar do tempo e o desenvolvimento da tecnologia. Como afirma Vasconcelos:

o invento do automóvel e o aumento da circulação nas cidades trouxeram os primeiros problemas modernos de trânsito e, conseqüentemente, a legislação a respeito. Assim, surgiu em Londres, em 1868, o primeiro semáforo de que se tem notícia, com as cores vermelha e verde. Na mesma época, em 1870, já se registravam em Londres cerca de 460.000 carruagens, tendo ocorrido muitos acidentes de trânsito, com 3.200 feridos e 237 mortos (VASCONCELLOS, 1998, p. 8).

Os trânsito e transportes compõem um tema universal visto que todos por um ou outro motivo acabam por deslocar e alguns com uso de veículos. O deslocamento foi intensificado pela chegada dos automóveis e bastante incentivado pela globalização que liga através de produção e consumo o mundo inteiro.

E para pensar no planejamento do trânsito e do transporte na Região Metropolitana de Goiânia é necessário compreender a situação. De forma geral os problemas das metrópoles e das regiões metropolitanas se repetem. Daí então, aprender por meio das trocas de experiências é essencial para contribuir com a análise da realidade da RMG.

Entretanto, é necessário ficar claro que “é improvável que haja um modelo único de governança metropolitana, universalmente aceito. Sempre haverá mudança constante e, portanto, a necessidade de capacidade de avaliar opções estruturais e planejar estratégias sólidas de gestão e de governança.” (BOOTHROYD, 2010, p.126) Nesse mesmo sentido Klink (2010 p. 289) enfatiza que

“os arranjos que norteiam a gestão, a organização e o financiamento das áreas metropolitanas brasileiras continuam frágeis. Não

encontramos um modelo ótimo e único de governança metropolitana, e os próprios arranjos institucionais mudam em função da dinâmica socioeconômica e política mais ampla da sociedade brasileira como um todo.”

Quando as cidades crescem e chegam a se conurbar o planejamento urbano necessita superar os limites estabelecidos pelas fronteiras municipais, se integrar aos demais governos locais e trabalhar em prol do interesse coletivo. Na maior parte das cidades que isto não aconteceu. Nas palavras de Boothroyd (2010, p.117) “a evolução da capacidade da sociedade de se governar não acompanhou o desenvolvimento urbano facilitado pela produtividade agrícola, industrialização e transporte a motor, em particular o automóvel”. Este último é o nosso foco dentro do planejamento urbano. Mas antes de chegarmos a discussão sobre veículos voltemos ao planejamento de áreas metropolitanas.

Quanto mais as cidades crescem mais dificuldades vão encontrar. Seguindo as palavras de Boothroyd (2010, p.117) “elas passaram a enfrentar maiores desafios de gerenciar os compromissos entre eficiência, equidade, inclusão social, participação e sustentabilidade.”. E o mesmo ainda especifica que o grande desafio é a colaboração entre governos locais, federal, órgãos setoriais e organizações semi-governamentais, e grupos da sociedade civil. A tendência é que os valores do localismo sejam aguçados. E em todos os níveis sempre haverá uma tensão para que prevaleça as vantagens da centralização.

Para Ribeiro (2010, p. 77) “a formação de nossas cidades resultou de acelerado processo de industrialização e a transferência do campo de 39 milhões de pessoas.” Isso é consequência de uma “industrialização acelerada e um intenso e rápido processo de transferência da população do campo para a cidade.” Pois são nas décadas de 1950 e 1960 que ocorre respectivamente a migração de 24% e 40% da população rural.

O processo de industrialização do Brasil intensificado na década de 1950 trouxe três mudanças na população e território: (i) a intensificação da industrialização atraiu grande parte da população rural para as cidades, conforme já explicitado no parágrafo anterior, essa população veio em busca de emprego e de novas oportunidades de vida; (ii) no próprio processo de intensificação da industrialização houve expressivo número de indústrias automobilísticas, que se favoreceram com os benefícios governamentais e construções de infraestruturas necessárias, como também já vislumbravam o potencial mercado consumidor; e (iii) o aumento da frota de veículos associado ao desenvolvimento da indústria e expansão urbana.

Desse momento em diante o crescimento das cidades e regiões metropolitanas paralelo ao crescimento da frota de veículos do país vem enfrentando diversos problemas

urbanos. A grande maioria dos problemas urbanos relativos a trânsito e transporte poderiam ser previstos e soluções antecipadas evitando uma série de gastos públicos e desgaste da população a partir do planejamento urbano adequado a essas necessidades.

Além da compreensão da governança das regiões metropolitanas, que pode ser feita por lentes de diversas ciências neste artigo será utilizada também outra importante referência dentro dos estudos da própria Geografia. Para a compreensão do sistema de trânsito e de transporte da RMG, espaço esse complexo, já conurbado, com redes de relações diversas intensificadas recorreremos a geografia da circulação, transportes e logística, um ramo da Geografia que segundo Silveira (2011, p. 22) a “geografia da circulação, transportes e logística deve se dedicar a entender a ‘circulação’, o ‘transporte’ e também a ‘logística’, assim como seus impactos na produção e na reprodução do espaço geográfico.”

E vai explicar cada uma delas da seguinte maneira:

A **circulação** em uma forma mais totalizadora, capaz de conectar, através das relações sociais, o homem com o meio, sendo a ação fundamental do movimento rumo ao desenvolvimento. A circulação deixa de forma explícita sua marca no espaço geográfico (técnicas, ações e normas em perfeitas combinações) e para isso, tem como atributos menores os transportes e a logística; o **transporte** em seu caráter mais específico, tomou corpo quando os transportes já utilizados pelo movimento positivista (modelos de localizações espaciais), foram amplificados pelo neopositivismo e por seus modelos analíticos de ordenamento do espaço (um novo apanhado instrumental advindo dos avanços da tecnologia da informação e dos dados estatísticos); A **logística** como estratégias diversas, planejamentos e gestão de transportes e de armazenamento assim como, em muitas situações, as comunicações. (SILVEIRA, 2011, p.22 e 23)

A partir destes apontamentos sobre circulação, transporte e logística é possível elaborar o diagnóstico do trânsito e do transporte na Região Metropolitana de Goiânia, suas potencialidades e a construção de uma proposta de planejamento desses sistemas.

Porém, neste artigo nos limitaremos a trabalhar três aspectos da circulação na RMG, são elas: espaciosidades e apinhamentos na circulação da metrópole; a relação segregação circulação; e território e redes de circulação.

ESPACIOSIDADES E APINHAMENTOS NA CIRCULAÇÃO DA METRÓPOLE

Os sistemas de circulação são tradicionalmente estudados e planejados somente a partir dos olhares econômicos e materiais/estruturais. Entretanto, num esforço de compreender o espaço de circulação urbana para os seres humanos propomos uma leitura a partir de duas categorias desenvolvidas por Tuan (1983): espacialidade e apinhamento.

Apesar de categorias bastante relacionais estas nos ajudam a compreender os sentimentos em relação ao espaço que a circulação pode gerar para os habitantes de uma cidade e assim compreender também o próprio espaço e circulação nele. Segundo, Tuan (1983) “espaço e espacialidade estão intimamente relacionados, como são densidade de população e apinhamento.

Contudo, estes sentimentos acontecem em condições específicas e muito pessoais. De forma que “o ponto no qual um sentimento se transforma em outro depende de condições difíceis de generalizar.” (TUAN, 1983 p.58) Isso porque a espacialidade está ligada a “sensação de estar livre. Liberdade implica espaço; significa ter poder e espaço suficientes em que atuar.” Mas ainda afirma que liberdade tem diferentes níveis de significações. O autor complementa que o locomover-se é condição fundamental para transcender o presente, pois

“No ato de locomover-se, o espaço e seus atributos são experienciados diretamente. Uma pessoa imóvel terá dificuldade em dominar até as idéias elementares de espaço abstrato, porque tais idéias se desenvolvem com o movimento – com a experiência direta do espaço através do movimento.” (Tuan, 1983, p.58)

A partir dessa noção podemos pensar o transporte como instrumentalizador dessa experiência direta com o espaço. Assim, obras de engenharia construídas no espaço podem ser uma barreira ou mesmo um instrumento de acesso. Desde calçadas, degraus, escadarias, desníveis diversos, a arruamentos pavimentados ou não, com sinalização e organização de circulação e ainda tipos distintos de veículos podem ser os mecanismos que determinam sensações de apinhamento e espacialidade dentro do espaço urbano.

O sistema público de transporte pode ser um instrumento ampliador da sensação de espaço e espacialidade à medida que possibilita uma vasta experiência direta com espaço, como o conhecimento de novas áreas e seus atributos espaciais, e de forma mais rápida também. Contudo, quando observamos em cidades ônibus lotados, sem horários fixos, com veículos velhos, depedrados e sem manutenção adequada este sentimento pode ser invertido e ao invés de sensações de espaço e espacialidade que o veículo e todo sistema público de transporte poderia trazer é a sensação de apinhamento não apenas físico dado pela alta densidade de passageiros por veículo, mas também por não proporcionar o adequado transporte

que funcionaria como prolongador dessa experiência pela falta de linhas adequadas as necessidades e explorações espaciais, e não possibilitar novas experiências e levar o usuário a desenvolver o sentimento de prisioneiro; preso a um sistema que na verdade o limita, onde ele não tem poder real de se locomover.

O poder de locomoção é uma necessidade e essa necessidade alimenta o sonho do veículo próprio – seja carro ou moto –, liberdade almejada pelos usuários do transporte público, que se sentem apinhados. Se por um lado, o veículo próprio pode trazer a sensação de liberdade, por outro lado, nas grandes cidades o aumento descontrolado da quantidade de veículos enche as cidades que não planejam desenvolvimento infraestrutural que acompanhe a evolução numérica da frota. Assim, os engarrafamentos se multiplicam, esgotamentos de vagas de estacionamentos público e privado geram aumento dos valores² pagos nos estacionamentos privados, falta de vias que suportem excesso de tráfego e falta de sua manutenção.

Tuan (1983) ainda faz uma diferenciação nas experiências espaciais que os tipos de transportes podem proporcionar aos seres humanos. Ele afirma que o excesso de velocidade pode fazer perder a sensação de espaciosidade como também os passageiros, diferente dos condutores, por não terem controle sobre a máquina “não podem senti-la como uma extensão de seus controles corporais” (TUAN, 1983, p. 61) fazendo com que não sintam a espaciosidade.

Assim, é possível encontrar em Goiânia tanto usuários de transporte público, que é limitado apenas a ônibus, como condutores de veículos particulares que sintam espaciosidades como apinhamentos no trânsito.

Por isso, seja de alta ou baixa renda tanto o sentimento de espaciosidade e apinhamento se dá em intensidades diferentes. Pois para os ricos o apinhamento pode ser evidenciado pelo engarrafamento e para os pobre pode ser pela lotação da capacidade de transporte dos ônibus.

Aqui fazemos uma conexão ao pensamento do Villaça que discute a relação segregação e circulação. Que exploramos no tópico a seguir. Pois, Tuan (1983) enfatiza que o espaço é um recurso que produz riqueza e poder quando adequadamente explorado. É mundialmente um símbolo de prestígio.

‘O homem importante’ ocupa e tem acesso a mais espaço do que os menos importantes. Um ego agressivo exige incessantemente mais espaço para se movimentar. A sede de poder pode ser insaciável – particularmente o poder sobre o dinheiro e território, visto que os crescimentos financeiro e territorial são basicamente simples idéias adicionais que demandam pequeno esforço imaginativo para serem

² Nova Iorque chega ter áreas em que o valor do estacionamento chega a US\$ 50,00 por hora. Em Paris há áreas que se cobram €18,00 por hora.

concebidas e extrapoladas. [...] tanto para a nação agressiva como para o indivíduo agressivo, o contentamento que acompanha a sensação de espaciosidade é uma miragem que desaparece à medida que se adquire mais espaço. b(p.66)

Daí percebe-se as relações de poder estabelecidas no território urbano, que discutiremos oportunamente com base nas idéias de Raffestin e Santos.

A RELAÇÃO SEGREGAÇÃO CIRCULAÇÃO

Ao realizar vários estudos sobre segregação em diversas cidades Villaça (2011), chegou a uma realidade presente em vários centros urbanos, conseqüente do modo de produção, o capitalismo. A importante observação do pesquisador é a relação entre a segregação e o transporte público.

Paralelo ao transporte individual, neste artigo definido somente por motos e carros, o transporte público é uma das partes mais expressivas da circulação nos centros urbanos, já que ela atende grande número de pessoas e geralmente de baixa renda. Mesmo com o intenso crescimento do número de carros na cidade de Goiânia, que em Janeiro de 2006 teve registrado pelo Ministério das Cidades um total de 589.599 veículos emplacados já em setembro de 2011 o total chegou a 918.567 veículos perfazendo um aumento de 35,81%³ de veículos nos últimos 6 anos.

Entretanto, ainda assim, é o transporte público o grande responsável pela circulação da maior parte da população goianiense e da RMG. O transporte público em Goiânia é feito unicamente por ônibus, grandes e micros, com diferença de tarifa, percurso e público. Há integração do transporte com algumas cidades vizinhas componentes da RMG.

Os pontos de origem (O) e destino (D) dessas populações que utilizam o transporte público, nas cidades de São Paulo e Rio de Janeiro – mas reconhecido em várias outras – que serviram de base para a análise de Villaça (2011).

O pressuposto de Villaça (2011) é que a segregação ocorre em áreas residenciais e áreas de trabalho, mas não apenas nelas; conseqüentemente, ao se superporem no espaço urbano gera circuitos de circulação diferentes para as populações de alta e baixa renda:

[a] segregação não se manifesta apenas nas áreas residenciais, mas também nas áreas de trabalho, de maneira que ambas se superpõem no espaço urbano, minimizando os deslocamentos diários das pessoas

³ 35,81% = 328.968.

de alta renda entre os locais de moradia e os locais de trabalho. Por outro lado, as famílias de baixa renda são obrigadas a realizarem longos deslocamentos entre moradia e trabalho tendo em vista a localização de ambos. (VILLAÇA, p. 377, 2011)

Na RMG é possível também observar essa configuração espacial e de circulação. A elite se localiza sempre próximo a áreas de trabalho e de consumo. No início até por volta da década de 1970 a elite morava na região do Setor Central da cidade – local de concentração de trabalho e consumo. Mais tarde essa elite vai eleger a região dos Setores Bueno e Oeste, proximidades da T-63, tanto para morarem como também nova área de trabalho e consumo. Atualmente as regiões escolhidas pela elite são as dos Setores Jardim Goiás e Alto da Glória. Outra configuração espacial que aparece a partir da década de 1990 é a presença de condomínios⁴ fechados; por mais que pareça contraditória por se estabelecerem em áreas mais periféricas ela obedece a mesma lógica do capital observada por Villaça (2011) em São Paulo e Rio de Janeiro.

Junto com a transferência das residências da população de alta renda vão os estabelecimentos de consumo e as vias de rápido acesso para os condomínios que ficam um pouco mais distante, porém a distancia é vencida pela velocidade desenvolvida nessas vias.

Observemos os principais condomínios fechados da cidade Alfaville e Aldeia do Vale: o primeiro localiza-se próximo ao Setor Jardim Goiás, região de grande desenvolvimento comercial, com a presença do maior shopping da cidade, o Flamboyant, universidades privadas como UNIP e Sulamérica. Essa região também atrai moradores da região dos Setores Bueno e Oeste, que também atrai outros trabalhadores dos condomínios supracitados.

O acesso para estes locais ocorre pela BR-153 (Aldeia do Vale – Jardim Goiás); pela Avenida Jamel Cecílio e Rua 136 (Alfaville – Setor Bueno) e algumas outras. Observe-se também que a população que faz esses trajetos eles não dependem do transporte público. As distâncias além de não serem tão grandes são feitas por veículos próprios e/ou familiares.

Sobra para a população de baixa renda morar longe das áreas de trabalho⁵, morar nas áreas periféricas da cidade. A Região Noroeste da cidade, por exemplo, é a maior aglomeração de bairros e população de baixa renda. Entretanto, não se concentram apenas nessa região; existem bairros de populações de baixa renda por toda a região periférica da cidade e da RMG (Aparecida de Goiânia, Trindade, Senador Canêdo e outras). Muitos

⁴ Para Villaça o conceito de *segregação* não se aplica a alta renda. Ele desenvolve o conceito de “Áreas de Concentração das Camadas de Alta Renda”. Conceito que ele desenvolve no texto de 1999, “Efeitos do espaço sobre o social na metrópole brasileira”.

⁵ Áreas de concentração de trabalho em comércio, indústrias e/ou serviços.

habitantes desses municípios vizinhos trabalham, procuram serviços médicos e educacionais na capital. Para isso, grande parte também dessa população utiliza o transporte público.

Essa população que mora longe do trabalho está sujeita ao transporte público com todas suas deficiências e por longos trechos. Deve o transporte público ser um serviço de qualidade, rapidez e variedade para os cidadãos que necessitam se deslocar na cidade independente de sua localização. Mas quando se pensa em melhorar o atendimento do transporte público os planejadores partem suas análises apenas dos pontos “O” e “D”. Contudo, Villaça não apenas denuncia como demonstra que estes dados não resolvem o problema, pois tratam tais pontos como dados. Villaça (2011, p. 378)

questiona exatamente essa premissa e analisa como tais pontos são produzidos (e não dados). Pretendemos aqui questionar as previsões da futura estrutura urbana e suas métodos, além de analisar as relações entre os fluxos de transporte e a estrutura urbana, ou seja, a organização das áreas residenciais (segundo as classes sociais) e das áreas de concentração de emprego, indústrias, de comércio e de serviços (a começar pelo centro principal das cidades). Estes são os mais importantes elementos da estrutura territorial urbana.

Aqui nos deparamos com um conceito importante na estruturação do espaço urbano, o território. Sendo assim, para melhor compreender como, onde e porque as áreas de moradia e de concentração de trabalho se estabelecem de forma a segregar parte considerável da população gerando longos deslocamentos da população de baixa renda de casa para o trabalho discutiremos no tópico a seguir o território e a circulação.

TERRITÓRIO E REDES DE CIRCULAÇÃO

A configuração urbana estabelecida e sua circulação é consequência de relações de poder. Muitas vezes o senso comum acredita ser uma realidade dada ao acaso. Entretanto, a geografia enquanto ciência que estuda o espaço desvela estas configurações como resultantes dos processos de territorialização.

Para Rafesttin (1993, p. 150) “a partir de uma representação, os atores vão proceder à repartição das superfícies, à implantação de nós e à construção de redes.”

“Esses sistemas de tessituras, de nós e de redes permitem assegurar o controle sobre aquilo que pode ser distribuído, alocado e/ou possuído. Permitem ainda impor e manter várias ordens. (...) Esses sistemas constituem o invólucro no qual se originam as relações de poder.” (151).

As redes estabelecidas no processo de formação das estruturas da mobilidade urbana privada ou pública, contribuem para estabelecer e manter ordem estabelecida, constituindo territórios.

Nas palavras de Haesbaert "a rede é vista participando apenas de processos territorializadores, na medida em que ajuda a integrar o território, visto sempre como sendo mais estável e enraizador. (Haesbaert, 2006, p.28). Nesse sentido podemos entender as redes materiais como a vias e os sistemas de transporte e veículos como estratégias que integram o território. Mas como dito por Raffestin e citado anteriormente mantém a ordem estabelecida. Esta ordem espacial é a mesma que Villaça apresenta e já discutida anteriormente: os pobres obrigados a percorrer longas distâncias de casa para o trabalho e sujeitos ao sistema público de transporte; enquanto os ricos detentores das forças de organização espacial ordenam a configuração urbana de forma a sobrepor áreas residenciais e áreas de concentração de trabalho, percorrendo curtas distâncias (casa-trabalho; e longas quando por opção, por lazer) em seus veículos particulares.

Em seu texto 'O dinheiro e o território' Santos (2002) discorre sobre os desmandos do dinheiro e a desregulação do território nacional. Esta dificuldade de regulação interna por ele descrita ocorre também em nível territorial metropolitano. Pois são os interesses do capital que estabelecem o que ele chama de 'ditadura do dinheiro em estado puro' configurando um território fragmentado que serve a interesses específicos dos donos e gestores do capital.

O transporte não foge a esta lógica, mesmo com a gestão pública, são as empresas de ônibus e as empreiteiras e especuladores imobiliários que determinam quais áreas e populações são ou não servidas pelo transporte, muitas vezes sem qualidade e com altíssimas tarifas.

Assim, concluímos esse esforço inicial lembrando que as populações de baixa renda que estão segregadas e sujeitadas a essa circulação, mobilidade precarizada são manipuladas, exploradas, servem como massa de manobra e não tem seus direitos respeitados.

Collingnon (1995) e Sibley (1995) demonstram que as populações dominadas nessas relações de poder fixadas pelo capital são consideradas as minorias e os excluídos. Não necessariamente tenham que estar em menor número, elas tem que estar em condição de dominação.

Sendo assim, é necessário fazer um estudo aprofundado e sério do levantamento das forças que regem a configuração da RMG para compreender a atual configuração territorial metropolitana com o intuito de fornecer subsídios e propostas para o poder público de

intervenções eficazes que beneficiem as minorias e os excluídos, que sofrem apinhamentos diariamente com a péssima mobilidade.

PRIMEIRAS CONSIDERAÇÕES

Como esforço inicial de análise dos sistemas de Circulação em Goiânia e sua Região Metropolitana é possível perceber que sensações de espaciosidade e apinhamento estão presentes em todas as classes, mas de formas e intensidades diferentes. Mas ao se observar o sistema público de transporte constata-se que quase a totalidade dos usuários é de baixa renda. Essa população sofre os descasos com a política de mobilidade. O descaso é proposital já que o poder público trabalha para o benefício do capital fazendo com que as configurações espaciais dos centros urbanos permitam a elite menores deslocamentos e com transporte de qualidade, podendo até mesmo evitar horários de pico.

É possível ler na configuração espacial de Goiânia e sua região metropolitana a relação entre segregação e transporte público. Ficando claro que é a população de baixa renda que acaba sempre morando a grandes distâncias do trabalho, e como lembra Villaça (2011, p.378) quando um dos membros da família de baixa renda mora perto do trabalho os demais membros tem que percorrer longas distâncias. São estes os ponto de “O” e “D”, que determinam as demandas pelo transporte público. E essas pesquisas OD servem de base para a estruturação e reestruturação dos sistemas de transporte público. Mas os problemas não são nunca resolvidos. Isso porque não se chega aos motivos geradores dessa configuração de segregação da população pobre, áreas de concentração de das camadas de alta renda, e áreas de concentração de trabalho (comércio, indústria e serviços).

O território é a arena dessas forças que o configuram como excludente e gerador de apinhamentos que poderiam ser evitados caso houvesse um interesse de ordenamento territorial que visasse à qualidade de vida dos cidadãos. Entretanto o que já é possível observar é que as forças do capital fragmentam o território e tem precarizado a circulação em função da especulação imobiliária e do lucro em detrimento de uma população de excluídos.

REFERÊNCIAS

BOOTHROYD, Peter. **Construindo capacidades para a governança metropolitana**. In.: KLINK, Jeroen (Org.). Governança das metrópoles: conceitos, experiências e perspectivas. São Paulo: Annablume, 2010.

COLLINGNON, Béatrice. **La géographie et les minorités: déconstruire et dénoncer les discours dominants**. In.: Géographies anglo-saxonnes: tendances contemporaines. Paris: Belin,

HAESBAERT, Rogério. **Concepções de território para entender a desterritorialização**. In: SANTOS, M. et al. Território, territórios: ensaios sobre o ordenamento territorial. Rio de Janeiro: DPeA, 2006.2ed.

KLINK, Jeroen . Por um programa nacional para as regiões metropolitanas? In.: KLINK, Jeroen (Org.). Governança das metrópoles: conceitos, experiências e perspectivas. São Paulo: Annablume, 2010.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. www.mc.gov.br

RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz. **O desafio da reforma urbana das metrópoles brasileiras**. In.: KLINK, Jeroen (Org.). Governança das metrópoles: conceitos, experiências e perspectivas. São Paulo: Annablume, 2010.

RIZZARDO, Arnaldo. **Comentários ao código de trânsito brasileiro**. 5 ed. São Paulo: Editora Revista dos Tribunais, 2004.

SANTOS, Milton. Território e Dinheiro. Niterói, 2002

SIBLEY, David. **Géographie de l'exclusion**. In.: Géographies anglo-saxonnes: tendances contemporaines. Paris: Belin, 1995.

SILVEIRA, Márcio Rogério. **Geografia da circulação, transportes e logística: construção epistemológica e perspectivas**. In.: SILVEIRA, Márcio Rogério (Org.). Circulação, transportes e logística: diferentes perspectivas. São Paulo: outras expressões, 2011.

TUAN, Yi-Fu. **Espaço e lugar: a perspectiva da experiência**. São Paulo: DIFEL, 1983.

VILLAÇA, Flávio. A problemática do transporte urbano no Brasil. In: In.: SILVEIRA, Márcio Rogério (Org.). Circulação, transportes e logística: diferentes perspectivas. São Paulo: outras expressões, 2011.

VASCONCELLOS. **O que é trânsito**. São Paulo: Brasiliense, 1998 (Coleção Primeiros Passos).