

# A (i)mobilidade na periferia da Metr pole: uma abordagem interdisciplinar sobre as faces de um conflito

## The (in)mobility on the periphery of the Metropolis: an interdisciplinary approach on the faces of a conflict

Denise Gabriela DIAS [1](#); Érika Munique de OLIVEIRA [2](#)

Recibido: 26/01/2017 • Aprobado: 26/02/2017

### Conteúdo

- [1. Introdu o](#)
  - [2. A mobilidade nas Metr poles](#)
  - [3. O conflito](#)
  - [4. Conclusões](#)
- [Referências Bibliográficas](#)

#### RESUMO:

Este artigo resulta da análise de um conflito relacionado   mobilidade urbana, ocorrido em Goiânia, suas causas e condicionantes, num prisma de análise geográfico, econ mico e social. O objetivo   demonstrar os efeitos da m  distribui o de renda atrelada às políticas de urbaniza o seletivas, seu reflexo no uso do solo e dos serviços e equipamentos urbanos entre as classes sociais. Realiza-se uma breve discussão teórica acerca de temas que se correlacionam com a experiência empírica vivenciada em diversas metrópoles brasileiras.

**Palavras chave:** Mobilidade Urbana, Movimentos sociais, Metr pole, Goiânia.

#### ABSTRACT:

This article results from the analysis of a conflict made a list to the urbane mobility, occurred in Goiânia, his causes and restrictions, in a geographical, economical and social prism of analysis. The objective is to demonstrate the effects of the bad distribution of income harnessed to the selective policies of urbanization, his reflex in the use of the ground and of the services and urbane equipments between the social classes. A short theoretical discussion happens about subjects that are correlated with the empirical experience survived in several Brazilian metropolises.

**Key -words:** Urban Mobility, Social movements, Metropolis, Goiânia.

## 1. Introdu o

Dentre os diferentes atores envolvidos na produ o e reprodu o do espaço urbano, o Estado det m a fundamental fun o de planejar, de maneira socialmente responsável, o uso do solo. Contudo, são os interesses dos atores imobiliários que prevalecem em grande parte dos casos: Rufino (2013) destaca que, como o objetivo principal destes   a maximiza o de sua lucratividade, recorrentemente loteiam territórios em áreas longínquas da cidade e não oferecem o mínimo necessário de infraestrutura para torná-los habitáveis, transferindo ao Estado tal responsabilidade, que não supre tais necessidades imediatamente.

Um planejamento urbano deficitário, como   o caso de Goiânia, em rela o   questões como habita o, transporte e saneamento torna equipamentos e serviços públicos inacessíveis   parcelas da popula o que não tem recursos financeiros para prov -los aut nomamente, comprometendo a qualidade de vida destes e motivando manifesta es populares de protestos contra as condi es a que são submetidos (como a dificuldade de acesso aos locais de trabalho e situa es de violência constante).

## 2. A mobilidade nas Metr poles

O crescimento vertiginoso apresentado pelas metrópoles intensifica o aparecimento de diversos problemas de ordem social, política e econ mica. O espraiamento geográfico das cidades explicita e intensifica a vincula o existente entre o local de fixa o populacional em rela o às capacidades econ micas dos mesmos, caracterizando as regiões mais periféricas, em fun o dos centros principais, como habitáveis pela porão da popula o com menor potencial aquisitivo.

Essas regiões são apropriadas através dos interesses dos especuladores imobiliários que parcelam o solo e o disponibilizam para serem adquiridos a preços inferiores às parcelas fundiárias localizadas em regiões mais centralizadas. No entanto, esses loteamentos localizados em áreas periféricas e, nos casos metropolitanos, conurbados, geralmente não oferecem a infraestrutura completa necessária para os tornarem habitáveis, transferindo posteriormente ao poder público a responsabilidade de provê-los de equipamentos públicos e serviços básicos.

Estabelecido legalmente no texto da Constitui o Federal, o papel de promover o desenvolvimento urbano compete ao poder municipal no que tange   promo o, através de planejamento, do ordenamento funcional da cidade e do acesso aos serviços públicos que promovam o bem estar populacional. O planejamento urbano se apresenta como ferramenta para mitigar e precaver a ocorrência de situa es que possam configurar-se como geradoras de problemas para as cidades. No entanto, em muitas situa es tem se prestado a promover a perpetua o da exclusão socioespacial por não contemplar as efetivas necessidades locais (FERREIRA, 2013).

O grande adensamento populacional, a dispersão dos aparelhos públicos no território e a dimensão que o perímetro urbano adquire com o processo de metropoliza o acabam por condicionar o surgimento de entraves ao processo de mobilidade social. A origem do termo mobilidade remonta ao latim *mobilitas* e conforme o dicionário Michaelis (2015) significa aquilo que obedece   lei do movimento. Entretanto, o conceito de mobilidade foi apropriado pelo meio científico e diversos autores procuram elaborar uma defini o que contemple todas as possibilidades de uso do mesmo.

A mobilidade   o conjunto de deslocamentos de pessoas, segundo suas mais diversas capacidades individuais, relacionadas a certo atributos sociais, pode-se inferir que a mobilidade   restringida ou apoiada dependendo de certos fatores socioespaciais.   neste sentido que "os deslocamentos são também altamente dependentes das características familiares (renda, escolaridade, idade, rela es de g nero) que limitam as escolhas de deslocamento das pessoas". Somado a isto, a mobilidade das pessoas implica "a disponibilidade de meios de transportes, seja os meios não-motorizados e pessoais (a p , bicicleta), seja motorizados, públicos ou privados. Finalmente, implica a liga o física e temporal adequada entre os meios de transportes e os destinos desejados" (VASCONCELLOS, 2001, p. 40 apud SILVA, 2014, p. 32-33).

Sintetizando a mobilidade como a capacidade de deslocamentos populacionais entre regiões, com características inerentes às condi es infra estruturais e econ micas, para o atendimento de diversas demandas, conclui-se que, no meio urbano a mobilidade   um item intrinsecamente relacionado aos níveis de qualidade de vida aspirados (já que condiciona o acesso   bens e serviços considerando as vastas dimensões territoriais apresentadas pelas cidades contemporâneas) e necessários para caracterizar determinada localidade como de alto ou baixo nível de habitabilidade (ARAÚJO *et al*, 2011).

Miralles-Guasch e Cebollada (2009 apud SILVA, 2014) consideram a mobilidade uma rela o dial tica entre sociedade, transportes e território. No ambiente urbano, uma das categorias de mobilidade que   mais sensível   popula o   a mobilidade cotidiana, referente a deslocamentos recorrentes, repetitivos, com temporalidades curtas e que implicam ritmos sociais para as atividades rotineiras em territórios determinados. Portanto, o planejamento político da

mobilidade deve constar nas diretrizes do planejamento urbano de forma integrada e inter-relacionando todas as atividades que são imprescindíveis para garantir condições de circulação (FERREIRA, 2013).

Baseando-se nas teorias apresentadas por Castells (1983) e Villaça (1998), Ferreira (2013, p. 82) postula que, para estudar o sistema de circulação sistematicamente deve-se englobar os meios de transporte que permitem a troca entre os componentes do sistema urbano, sendo os “transportes intra-urbanos os maiores determinantes das transformações ocorridas em alguns pontos, com as vias de transportes influenciando não só no arranjo interno da cidade, mas também os diferenciais de expansão urbana”.

Esse hiato temporal que acontece entre a consolidação de uma área habitável e seu ingresso no âmbito do planejamento público municipal propicia o surgimento de diversos problemas urbanos relacionados aos setores de moradia, saúde, educação, segurança e mobilidade, por exemplo.

## **2.1. O sistema de transporte coletivo urbano**

Os problemas relacionados à mobilidade, acessibilidade e trânsito, recorrentes nas regiões metropolitanas, delegam ao transporte público urbano, devido à sua capacidade de transportar um grande número de indivíduos simultaneamente, importante papel no desenvolvimento econômico e social de uma sociedade.

As linhas de transporte público podem ser classificadas, conforme seu traçado, em radial (ligando o centro a outras regiões da cidade), diametral (ligando duas regiões, transpassando a região central da cidade), circular (linha que interliga diversas regiões, cujo percurso fecha um circuito em torno da zona central da cidade) e interbairros. Em relação à sua função, classificam-se em convencional (sintetiza três funções: a de captar usuários na origem, transportá-los até o destino final e distribuí-los), troncal (linha que liga duas regiões que apresentam grande demanda de usuários, através de um corredor e utilizando veículos de grande capacidade), expressa (linha que objetiva diminuir os tempos de viagens, funcionando com pouca/nenhuma parada intermediária), alimentadora (esta linha recolhe os passageiros em determinada localidade e os transporta até uma estação com linha troncal), especial (utilizada para suprir a demanda extra) e seletiva (Ferraz e Torres, 2004 *apud* SILVA; MARTINS; TOZI, 2012).

Nas grandes cidades e regiões metropolitanas ocorre frequentemente a superposição de linhas convencionais, configurando os chamados corredores de transporte por ônibus através do sistema tronco-alimentador. Este sistema, em Goiânia, é integrado ao longo da linha: no percurso da linha de maior capacidade (troncal) instalam-se terminais menores, que são conectados pelas linhas alimentadoras.

## **2.2. Movimentos sociais urbanos na metrópole**

Os movimentos sociais urbanos distinguem-se dos demais por não vislumbrar apenas no Estado seu principal antagonista e por não estarem relacionados, em sua maioria, com os direitos humanos universais, além de se constituírem de forma espontânea e serem desvinculados à partidos políticos ou interesses individuais. Estes movimentos atuam sobre a “problemática urbana relacionada com o uso do solo, com a apropriação e a distribuição da terra urbana e dos equipamentos coletivos”, reivindicando o direito à cidade e o exercício da cidadania (SANTOS, 2008, p. 11 *apud* VARGAS, 2013, s.p.).

A luta pela conquista das demandas urbanas (infraestrutura e equipamentos) é o fundamento da ação desses movimentos, interferindo na produção do espaço urbano. Essas lutas norteiam-se pelas concepções de justiça social e qualidade de vida e, conforme Marcelo Lopes de Souza (2004), pela humanização do urbano, através de melhorias no equipamento público. Perruso (2012) aponta que as principais questões pertinentes a esses movimentos são habitação, educação, saúde, cultura e lazer, saneamento, fornecimento de água e luz e meios de transporte público.

No campo do transporte coletivo urbano, esses movimentos apresentam-se como meios de problematização das políticas em vigor, externalizando os dilemas e impasses existentes entre os atores envolvidos no fornecimento desse serviço público (ZAMBONI; BARROS, 2014).

As reivindicações à cerca dos problemas de mobilidade se intensificaram com a formação das metrópoles, que propiciaram o surgimento de contradições sociais e políticas com a ocupação das áreas periféricas, que concentram a precariedade na oferta de serviços públicos. A existência de um sistema de transporte público acessível e eficiente é indispensável para a estrutura dinâmica do funcionamento de uma cidade, e beneficia diversos atores sociais: “os trabalhadores, porque podem atingir o local de trabalho; os empresários, porque dispõem de mão-de-obra e do mercado consumidor com facilidade; e o conjunto da sociedade, (...), que pode usufruir todos os bens e serviços que a vida urbana oferece” (SANTOS, 2003, p. 01 *apud* BARIONI; FERREIRA, 2008, p. 02).

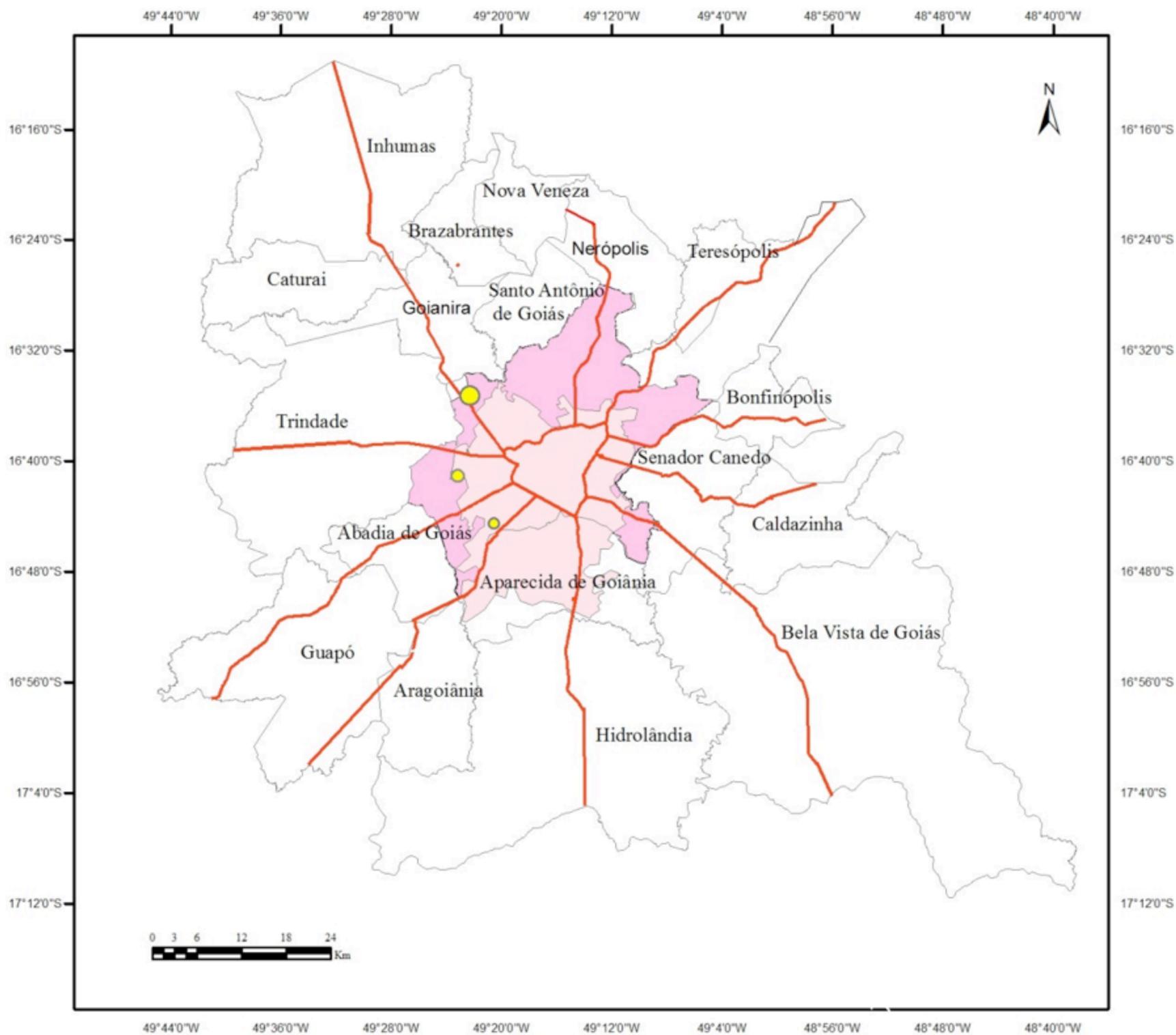
Os movimentos sociais tem o papel de atrair a visibilidade do poder, explicitando os conflitos existentes e as necessidades de mudanças, obrigando os dominantes-alvo à tomar uma posição, quebrando o silêncio e agindo como verdadeiros motores de transformação na busca de garantir a todos os cidadãos o direito à cidade (LERRER, 2005).

---

## **3. O conflito**

### **3.1. A região**

# MUNICÍPIO DE GOIÂNIA: ÁREA DE ESTUDO



Fonte: SIEG (2015); IBGE (2010); MUBDG - V23 (2015)  
 Organização: Denise e Érika



**Figura 1:** Mapa de localização da área estudada em Goiânia.

Os bairros Primavera, Paineiras e São Bernardo – identificados na Figura 01 – estão localizados nas regiões Oeste e Noroeste de Goiânia e na região conurbada com Goianira. Esses bairros originaram-se na última década e atraíram grandes contingentes populacionais devido à acessibilidade dos valores oferecidos para aquisição da residência própria. Segundo o IBGE (2010), o Residencial São Bernardo possui 182 moradores, o Parque das Paineiras (I, II, III e IV etapas) possui 202 moradores e o Jardim Primavera possui 8.262. Importa ressaltar que a observação em campo aponta para a distorção entre os dados pesquisados pelo último Censo e a realidade percebida.

Conforme o Observatório das Metrôpoles (2005, p. 08), em um estudo sobre a Região Metropolitana de Goiânia, nas áreas localizadas nas franjas a situação em relação aos níveis de empregados é mais precária, “evidenciando uma relativa hierarquização da taxa de desocupados em relação à posição social no território urbano”. Essa região está incluída entre os bairros que apresentam os piores índices de IDHM – Índice de Desenvolvimento Humano Municipal: a Unidade Territorial de Planejamento Jardim Primavera resultou num índice 0,636, o segundo pior da região Metropolitana (O POPULAR, 26/11/2014).

Concentram carências infraestruturais que ficam evidentes com a experiência empírica, submetendo os habitantes a um nível de qualidade de vida inferior aqueles auferidos pelos moradores de bairros melhores equipados. Grande parte da população residente nesses bairros estabelece algum tipo de vínculo com as regiões mais centralizadas da capital de Goiás, seja relacionados às atividades laborais, estudantis ou de acesso à serviços diversos. A mobilidade se

torna assim um item essencial para a garantia da qualidade de vida desses habitantes.

Em Goiânia, o sistema de circulação de transporte coletivo é gerido pela RMTC – Rede Metropolitana de Transporte Coletivo, instituída através da Lei Complementar nº 27/1999, caracterizando-a como uma unidade que condensa todas as linhas e serviços de transportes coletivos de todas as modalidades do município de Goiânia e mais 17 municípios conurbados ou pertencentes à região próxima.

A RMTC é formada por 268 linhas de ônibus, com um modelo de ampla integração físico-tarifária entre elas, estruturada através de 19 terminais de integração e de centenas de pontos de conexão eletrônica, distando os locais de integração no máximo 1.000 metros de qualquer residência, o que possibilita o atendimento de qualquer desejo de viagem, para qualquer destino em toda a RMG, pagando-se uma única tarifa integrada, fato este pioneiro no Brasil. (...). O viário está hierarquizado com vias secundárias, nos bairros periféricos, por onde circulam os ônibus das **linhas alimentadoras**; vias arteriais por onde trafegam os ônibus das linhas de eixo; e rodovias, que são percorridas pelos ônibus das linhas semi-urbanas. (RMTC, 2015, s.p. grifo nosso).

A área operacional Oeste-Noroeste, onde estão localizados os bairros estudados, possui 49 linhas alimentadoras, 03 linhas diretas, 07 linhas semiurbanas, 19 linhas do Eixo, servidos por 03 empresas. O sistema de transporte coletivo por ônibus é o modal que atende a maior parcela das necessidades da população e, a intensificação de seu uso está relacionada à capacidade de autonomia financeira dos moradores.

### 3.2. O motivo

No dia 16/09/2015, a Rede Metropolitana de Transportes Coletivos (RMTC) de Goiânia divulga um comunicado através de seu site, com o título “Região Oeste ganha melhorias no Transporte Coletivo”. A empresa anuncia que ocorrerão mudanças que proporcionarão melhorias aos clientes daquela região, associando-se a outras ações que constituem um projeto de fortalecimento do Eixo Anhanguera, iniciado em 2014.

Na GO-070, entre Goiânia e Goianira, a integração ao Eixo Anhanguera será feita através de três novos Pontos de Conexão planejados estrategicamente nas proximidades dos bairros Primavera, Triunfo e Cora Coralina. O modelo de ponto de conexão já é adotado desde 2002 na área sul. Novas linhas foram criadas e se integrarão ao Eixo Anhanguera no Ponto de Conexão Triunfo, a saber: (356 – PC Triunfo / Res. São Bernardo / Res. Paineiras, 357 – PC Triunfo / Triunfo II / Res. Florença) e Cora Coralina (352 – PC Cora Coralina / Res. Planalto, 353 – PC Cora Coralina / Res. Paranaíba, 354 – PC Cora Coralina / VI. Adilair II, 355 – PC Cora Coralina / Res. Limoeiro). Além disso, foram ampliados os atendimentos das linhas 310 e 150 que integrarão ao Eixo Anhanguera pelo Ponto de Conexão Triunfo. A linha 599 – Primavera fará integração em um novo Ponto de Conexão na GO-070 – PC Primavera. Por fim, a Linha 214 – Brazabranes integrará no Terminal Goianira (RMTC, 2015).

Segundo o comunicado, tais alterações aumentariam em 36% o número de viagens que atendem a região, além de reduzir o valor gasto pelos clientes, pois o embarque nas linhas alimentadoras exige apenas a apresentação do Cartão Fácil Sitpass (cartão magnético de cobrança de passagens), sem cobrança. Além disso, o valor dispensado no uso dos metrobus do eixo é menor que o valor no ônibus convencional. Conforme o percebido *in loco*, através das abordagens realizadas aos moradores, estes não foram consultados sobre a implantação de tal sistema.

No entanto, na prática, tais alterações não trouxeram melhorias para a maioria dos passageiros que manifestaram seu descontentamento no primeiro dia útil posterior à implantação destas, na segunda-feira dia 21/09/2015.

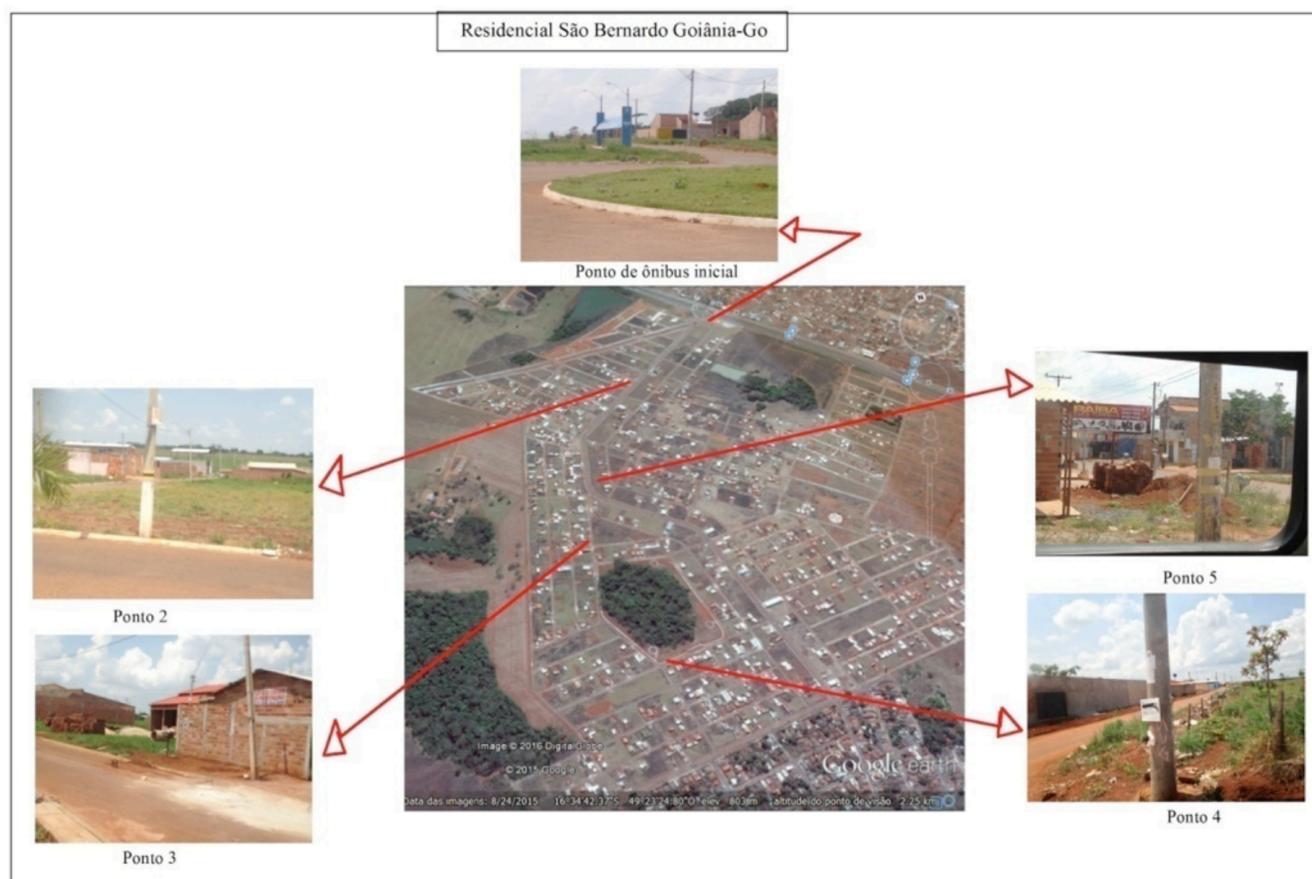
### 3.3. O fato

Segunda-feira. 21/09/2015. As linhas que fazem o trajeto direto bairros-Terminal Padre Pelágio foi extinta. Os passageiros moradores dos bairros Paineiras, Primavera e São Bernardo são recolhidos pelos ônibus das linhas alimentadoras nos pontos internos dos bairros e transportados até os PC’s – Pontos de Conexão à margem da GO-070. A maioria com compromissos regidos por horários, seja à trabalho ou estudos. Os ônibus que fazem a linha Terminal Goianira – Terminal Padre Pelágio chegam nos PC’s já lotados de passageiros oriundos da cidade de Goianira. Uma, duas, três vezes. A insatisfação se instala entre os passageiros, que começam a se revoltar com a situação. Vários são os prejudicados por não conseguir chegar ao Terminal Padre Pelágio e, de lá, seguir para seus destinos finais. Um motim se forma e os próprios moradores, durante uma parada do ônibus no PC decidem depredá-lo. Não há vítimas. Tanto passageiros como os motoristas descem dos mesmos que são danificados e queimados. A GO-070 fica com o trânsito interrompido por algumas horas. As emissoras de TV se deslocam para o local. Forma-se um amontoado de curiosos, dando maior vulto ao acontecimento. Os manifestantes expõe suas reclamações e os motivos de tal protesto. O Corpo de Bombeiros controla o incêndio dos seis ônibus, retiram os pneus queimados da via. A Polícia militar e a PRE- Polícia Rodoviária Estadual auxiliam na liberação do tráfego. Os meios de comunicação relatam o acontecido e os líderes da CMTC se deslocam até o local, reconhecem o erro se comprometendo publicamente a ouvir as demandas da população e realizar as adequações necessárias – Relato obtido com uma passageira durante o trabalho de campo.

### 3.4. A experiência empírica: o que mudou 63 dias depois?

Devido às questões logísticas das pesquisadoras e de centralidade exercida pela região na área metropolitana, a Rodoviária de Goiânia foi o ponto inicial do percurso de exploração. O dia – segunda-feira, dia 23 de setembro – foi escolhido para a observação, sendo dia útil em que o fluxo de passageiros no sistema de transporte público estaria em seu ápice. Às 09:43 horas, o primeiro embarque aconteceu no ônibus linha 401 sentido Terminal da Praça A, translado esse que durou 15 minutos, com pouca lotação. Nesse Terminal, inicia-se a viagem através dos ônibus sanfonados pertencentes ao Eixo Anhanguera rumo ao Terminal Padre Pelágio.

Ao procurar informações de qual linha utilizar para conseguir alcançar o destino almejado, funcionários do Terminal informaram que as linhas diretas para os bairros, com as alterações de setembro, passaram a acontecer apenas nos horários de pico (entre às 05:00 e 08:00 horas no sentido bairro-Terminal e das 16:00 às 19:00 horas no sentido Terminal-bairro). Forante esses intervalos, para conseguir acessar os bairros mais periféricos da região noroeste, é necessário embarcar no Eixo Anhanguera em direção ao Terminal de Goianira.



**Figura 2:** Pontos e trajeto realizado pelo transporte coletivo no bairro São Bernardo em Goiânia-GO.  
**Fonte:** Autores, 2015.

O ingresso aconteceu às 10:10 horas. O ônibus estava muito lotado e, devido ao clima quente e seco, tornava a viagem ainda mais desconfortável. Uma multiplicidade de cidadãos utilizam esse equipamento nesse horário, a maioria retornando aos seus lares para o almoço. Idosos, jovens, crianças espremidos. Nesse ambiente inicia-se as abordagens, sendo bem acolhida pelos passageiros selecionados. Após informar onde seria o ponto final escolhido, uma senhora se dispôs a prestar informações. Moradora do bairro São Bernardo, um dos mais recentes empreendimentos imobiliários da região, faz uso do transporte para conseguir chegar ao local de trabalho diariamente. Relatou que as demandas da região são maiores que a infraestrutura oferecida e que as alterações que aconteceram intensificaram tais dificuldades.

O desembarque aconteceu no Ponto de Conexão Trinfo às margens da GO-060. No local não há nenhuma sinalização, vertical ou horizontal, para garantir segurança aos passageiros que precisam atravessar a rodovia: é necessário esperar às margens até que surja um espaço no trânsito e se arriscar, correndo, para atingir o bairro. A entrevistada informou então, que seria necessário aguardar o ônibus alimentador – linha 150 – que faz o trajeto interno no bairro, num local identificado apenas pela pintura nos postes, sem calçamento, sem cobertura, enfim, sem nenhuma estrutura para proteger a população das intempéries climáticas. Estranho observar que, a poucos metros desse local, encontra-se o único ponto devidamente construído no bairro, porém localizado fora da rota estabelecida. A figura 02 representa o percurso do transporte coletivo no bairro.

Ademais, vários são as deficiências infraestruturais que afetam aquela região: como os loteamentos surgem por iniciativa privada não são dotados de todos os equipamentos públicos mínimos necessários para a garantia de uma qualidade de vida satisfatória aos moradores. O trajeto dura meia hora e, considerando a extensão do bairro, é pouco abrangente. O próprio motorista da lotação relatou algumas dificuldades inerentes a inexistência dos pontos de embarque e a insatisfação demonstrada pela população após a adoção do sistema integrado.

Desembarcando novamente no Ponto de Conexão, já existiam várias outras pessoas no aguardo. Como neste bairro existe apenas uma escola municipal, há um grande volume de crianças e adolescentes que precisam utilizar o transporte coletivo para acessar instituições em outras regiões.

O próximo embarque no Eixo aconteceu às 12:20 horas, horário de retorno do almoço. Foi necessário aguardar vários ônibus pararem e tornarem a prosseguir sem ser possível a entrada de qualquer passageiro: os ônibus já saem superlotados do Terminal de Goianira. A população logo identificou as pesquisadoras, que foram questionadas sobre o motivo de ali estarem. A maioria agiu no sentido de orientar para os frequentes ataques violentos que ocorrem na região, independente do horário. Roubos e assaltos fazem parte da rotina daquela população. Uma moradora relatou que o carro de sua família havia sido furtado na noite anterior, com uma abordagem violenta e armada.

Descendo no ponto seguinte, é preciso aguardar a linha alimentadora 356 – Setor Paineiras. O Ponto de Conexão se localiza num local isolado, vizinhando com alguns vendedores ambulantes. A travessia dos passageiros é realizada na mesma situação de insegurança do bairro anterior. Internamente, esse bairro já está melhor equipado: os pontos de ônibus já foram construídos e regularizados em todo o percurso, ver figura abaixo, e este, circula em 17 minutos.

Os usuários expuseram a revolta com o sistema integrado: enquanto a linha direta demora entre 15-25 minutos para alcançar o Terminal Padre Pelágio, ao utilizar o sistema tronco-alimentado o tempo aumenta para 45-60 minutos.

A última região explorada é o Setor Primavera. Novamente enfrenta-se o Eixo Anhanguera superlotado e o clima de tensão é ainda maior: os passageiros narram que o Ponto de Conexão Primavera é costumeiro de ser atacado por arrastões de assaltantes, em abordagens violentas geralmente executadas, conforme os passageiros, por meliantes que conseguem despistar os bloqueios policiais utilizando as estradas vicinais ao longo da rodovia. O primeiro contato com a população dessa área aconteceu com vendedores plantonistas de um stand imobiliário (empreendimento comum em toda essa área devido à disponibilidade de terrenos, com grandes banners anunciando prestações acessíveis): estes insistiram que a empreitada fosse abortada, pois o risco de adentrar naquele bairro era eminente.

Como o horário de circulação das linhas alimentadoras é fixo (à cada meia hora), uma banca de venda de água de coco foi utilizada para o aguardo. Lá moradores tornaram a reforçar o estigma do bairro: relatavam homicídios recentes e assaltos. A insegurança parece ser o principal problema dessa região, já que os demais equipamentos foram supridos pelo Estado. O percurso realizado no bairro – na linha 399 – é reduzido e durou 11 minutos. Alguns passageiros atribuem justamente ao risco que correm ao aguardar nos pontos de embarque. Outro ônibus do Eixo, novamente lotado, foi utilizado para retornar ao ponto inicial da excursão.

## 4. Conclusões

Mesmo diante do quadro das manifestações ocorridas, percebe-se que a remoção dos problemas está longe de ser o alvo das atenções governamentais. O fato é: quando a política urbana irá contemplar todas as parcelas sociais na cidade? Como a solução é protelada pelo Estado, a população se mobiliza por seus objetivos.

Com este estudo, infere-se que o protesto do dia 21 de setembro repercutiu de distintas maneiras:

- Imediatamente a RMTTC se pronunciou, reconhecendo que houveram falhas de comunicação entre a empresa e os moradores, na implantação das alterações no funcionamento do sistema de transporte (O POPULAR, 21/09/2015).
- A Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos (CMTTC) divulgou o valor dos prejuízos oriundos dos ataques ocorridos no protesto (os valores variam entre R\$ 6 e R\$ 8 milhões) e se colocou à disposição para diálogos com os representantes dos bairros (DIÁRIO DA MANHÃ, 21/09/2015).
- O Ministério Público do Estado de Goiás instaurou um inquérito civil para apurar as mudanças ocorridas nos itinerários do serviço de transporte coletivo e que

provocaram a revolta da população, considerando que tal ação violou os “princípios de adequação e eficaz prestação dos serviços públicos em geral e da continuidade da atividade estatal”. Nessa proposta, a promotora Maria Cristina de Miranda objetivava garantir a retomada integral do modelo anterior de circulação e um aumento de 50% dos veículos que atendem a região em horários de pico (MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE GOIÁS, 2015, s.p.).

Além disso, inúmeras foram as propostas apresentadas na ocasião, como a construção de passarelas ao longo da GO-070 para facilitar o acesso dos moradores aos Pontos de Conexão e melhorias na infraestrutura destes (O POPULAR, 24/09/2015). No entanto, com o trabalho de campo percebe-se que pouca ou nenhuma porcentagem do que foi prometido se efetivou: mantém-se as deficiências infraestruturais nos Pontos de Conexão, a população não possui um local seguro para realizar a travessia da rodovia e, em um dos bairros, sequer foram construídos os pontos para embarque.

Em nota enviada à imprensa pela CMTC percebe-se, contudo, que o principal objetivo da reivindicação foi parcialmente atingido:

Em resposta às considerações dos moradores do Entorno da GO-070, das 16h30 até as 19h30 de hoje, as linhas que atendem aos pontos de Conexão Triunfo e Primavera, incluindo o bairro Palmares (150, 310 e 599), vão sair e retornar do Terminal Padre Pelágio para os bairros como linhas expressas. O atendimento das linhas com conexão no Ponto Cora Coralina continua normalmente. Com esta mudança temporária, as linhas 150 – Res. São Bernardo/Palmares, 310 – Res. Triunfo I e 599 – Cj. Primavera, das 5 às 8 horas, que operam nas regiões dos pontos de conexão Triunfo e Primavera, vão sair dos bairros para o Terminal Padre Pelágio. Das 16h30 às 19h30, os ônibus seguirão do Terminal Padre Pelágio para os bairros. Nos demais horários, as linhas sairão dos bairros e irão até os pontos de conexão (JORNAL OPÇÃO, 21/09/2015).

Embora não tenha sido em período integral, como era em momento anterior, a manifestação resultou no retorno da linha expressa ao menos em horários de pico. A justificativa apresentada pela CMTC para a manutenção das linhas tronco-alimentadas é a possibilidade de aumentar a quantidade de viagens para a região e oferecer um preço mais acessível pelo transporte, já que o deslocamento até o Ponto de Conexão não demanda pagamento e o uso do ônibus do Eixo ocorre por apenas R\$ 1,65.

As entrevistas realizadas com a população local revelam que a insatisfação persiste e vem se intensificando pelos problemas secundários provocados pela instalação dos PC's: o transbordo obrigatório coloca a população em situação vulnerável ao ataque de criminosos. Embora o uso do Eixo tenha elevado a quantidade de viagens para a regiões Oeste/Noroeste de Goiânia, a demanda existente na região é maior que o projeto de mobilidade implementado.

Essa insuficiência ocorre porque, com o englobamento dos ônibus do Eixo no sistema de circulação de transporte coletivo, não foi realizada a disponibilização de mais unidades destes. Os ônibus que estão em rodagem foram implementados para atingir a população de Goianira e, com as alterações, passaram também a atender a demanda de passageiros ao longo do percurso, a população dos bairros periféricos à GO-070. A demanda usual por transporte público na região analisada é de 14 mil passageiros por dia (O POPULAR, 22/09/2015).

Segundo estudo realizado pelo IMB – Instituto Mauro Borges (2012), 26,4% da população de Goianira realiza migração pendular para o pólo da Região Metropolitana de Goiânia (considerando o poder político-econômico atrativo da região em detrimento das demais cidades circunvizinhas): em uma população estimada de 34.060 habitantes, cerca de 9000 pessoas estudam, trabalham ou estudam e trabalham fora de Goianira. Em 2010, perante os municípios da Região Metropolitana do Entorno do Distrito Federal e o município de Senador Canedo cujos limites urbanos já se confundem com o de Goiânia, Goianira é o município goiano que apresentou maior crescimento desse processo migratório.

Este estudo corrobora as preocupações já existentes em relação ao problema da mobilidade nas grandes metrópoles. Estado, agentes imobiliários, gestores de transporte e população precisam sincronizar suas ações a fim de garantir o crescimento das cidades e promover o desenvolvimento socioeconômico de maneira mais humanizada e democrática.

## Referências Bibliográficas

ARAUJO, M. R. M. *et al.* (2011). Transporte público coletivo: discutindo acessibilidade, mobilidade e qualidade de vida. *Psicol. Soc.* v. 23, n. 3, p. 574-582. Disponível em: [http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0102-71822011000300015&lng=en&nrm=iso](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0102-71822011000300015&lng=en&nrm=iso).

BARIONI, A; FERREIRA, W.R. (2008). O Transporte Coletivo Urbano a partir do Conceito de Mobilidade Urbana Sustentável: um estudo de caso em Ribeirão Preto-SP – Brasil. *Observatório Geográfico América Latina*. Disponível em: < [observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal12/.../20.pdf](http://observatoriogeograficoamericalatina.org.mx/egal12/.../20.pdf)>.

FERREIRA, L. C. G. (2013). Uma reflexão sobre a expansão e a mobilidade urbana: Uma análise do plano diretor de Goiânia – GO. *Revista Eletrônica de Geografia*, v.5, n.15, p. 62-86. Disponível em: <http://www.observatorium.ig.ufu.br/pdfs/5edicao/n15/04.pdf>.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. (2010). Estimativa - Redistribuição da população residente em Goiânia, por bairro e gênero – 2010. Disponível em:

<<http://www.goiania.go.gov.br/shtml/seplam/anuario2012/arquivos%20anuario/3%20DEMOGRAFIA/3.5%20Popula%C3%A7%C3%A3o%20por%20Bairros/3.5%20Estimativa%20-%20Redistribui%C3%A7%C3%A3o%20da%20popula%C3%A7%C3%A3o%20residente%20em%20Goi%C3%A2nia,%20por%20bairro%20e%20g%C3%AAnero%202010.pdf>>.

IMB – Instituto Mauro Borges. *Mobilidade pendular da população em Goiás*. (2012). Disponível em:

<[http://www.imb.go.gov.br/down/mobilidade\\_pendular\\_da\\_populacao\\_em\\_goiias.pdf](http://www.imb.go.gov.br/down/mobilidade_pendular_da_populacao_em_goiias.pdf)>

LERRER, D.F. (2005). Movimentos sociais, mídia e construção de um novo senso comum. *Revista NERA*. Presidente Prudente Ano 8, n. 7 pp. 125-140. Disponível em: [www2.fct.unesp.br/nera/revistas/07/Lerrer.PDF](http://www2.fct.unesp.br/nera/revistas/07/Lerrer.PDF).

MARICATO, Erminia. (2003). [Conhecer para resolver a cidade ilegal](#). in: CASTRIOTA, L.B. (org.) *Urbanização Brasileira: Redescobertas*. Belo Horizonte: Editora Arte.

MICHAELIS. *Dicionário de Português Online*. Disponível em: <<http://michaelis.uol.com.br/moderno/portugues/index.php?lingua=portugues-portugues&palavra=mobilidade>>. Acesso em: dez. 2015.

MINISTÉRIO PÚBLICO DO ESTADO DE GOIÁS – MPMG. (2015). *MP investiga mudanças em linhas de ônibus da Região Oeste*. Disponível em: <http://www.mpmg.mp.br/portal/noticia/mp-investiga-mudancas-em-linhas-de-onibus-da-regiao-oeste>.

OBSERVATÓRIO DAS METRÓPOLES. (2005). *Projeto análise das regiões metropolitanas do Brasil*. Disponível em: <[https://observatoriogeogoiias.iesa.ufg.br/up/215/o/RMG-VF-final2\\_2\\_.pdf](https://observatoriogeogoiias.iesa.ufg.br/up/215/o/RMG-VF-final2_2_.pdf)>.

PERRUSO, M.A. (2012). A temática dos movimentos sociais urbanos no Brasil dos anos 1970/80. *Revista Mundos do Trabalho*, vol. 4, n. 7, p. 32-56. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.5007/1984-9222.2012v4n7p32>.

REDE METROPOLITANA DE TRANSPORTE COLETIVO – RMTC. (2015). *Região Oeste ganha melhorias no Transporte Coletivo*. Disponível em: <http://www.rmtcgoiania.com.br/blog/2015/09/16/regiao-oeste-ganha-melhorias-no-transporte-coletivo/>.

RUFINO, M. B. C. (2013). A incorporação da metrópole: algumas considerações sobre a produção imobiliária e a metropolização. In: FERREIRA, A.; MARATON, G. J.; RUA, J.; SILVA, A. C. P. (Org.). *Metropolização do espaço: gestão territorial e relações urbano-rurais*. Rio de Janeiro: Consequência.

SILVA, R. B. (2014). *Mobilidade precária na metrópole: Problemas socioespaciais dos transportes no cotidiano de São Paulo – Da excessão à regra* (Tese de doutorado) Disponível em: [http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-14052015-130006/publico/2014\\_RicardoBarbosaDaSilva\\_VCorr.pdf](http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-14052015-130006/publico/2014_RicardoBarbosaDaSilva_VCorr.pdf).

SILVA, C. R.; MARTINS, I. M.; TOZI, L. A. (2012). Modelo integrado de transporte urbano para a região metropolitana do Vale do Paraíba e litoral norte. In: 4º CONGRESSO INTERNACIONAL DA UNIVERSIDADE-INDÚSTRIA COOPERAÇÃO. Disponível em: <http://www.unitau.br/unindu/artigos/pdf467.pdf>.

ZAMBONI, J; BARROS, M.E.B. (2014) Paradoxo dos Motoristas que Lutam: entre movimentos sociais por transporte coletivo urbano, o trabalho no ônibus. *Revista Psicologia Política*. Vol. 14. nº 29. pp. 53-69. Disponível em: [pepsic.bvsalud.org/scielo.php?pid=S1519-549X2014000100005](http://pepsic.bvsalud.org/scielo.php?pid=S1519-549X2014000100005).

## Jornais Eletrônicos

O POPULAR(2015), “Setransp reconhece falha em comunicação: assessoria do sindicato declarou que informações sobre mudanças podem ter provocado confusão”,21 de Setembro de 2015. Página consultada em jan. 2016. Disponível em:

<<http://www.opopular.com.br/editorias/cidades/setransp-reconhece-falha-em-comunica%C3%A7%C3%A3o-1.950666>>.

\_\_\_\_\_. (2015) “Itinerário é alterado para evitar travessia em rodovia”. *O Popular*, 24 de Setembro de 2015. Página consultada em jan.2016. Disponível em:

<<http://www.opopular.com.br/editorias/cidades/itiner%C3%A1rio-%C3%A9-alterado-para-evitar-travessia-em-rodovia-1.952763>>.

\_\_\_\_\_. "Como antes, mas só no horário de pico". *O Popular*, 22 de Setembro de 2015. Página consultada em jan.2016. Disponível em: <<http://www.opopular.com.br/editorias/cidades/como-antes-mas-s%C3%B3-no-hor%C3%A1rio-de-pico-1.951290>>.

\_\_\_\_\_. "Grande Goiânia avança no IDH. 26 de novembro de 2014. Disponível em: <<http://www.opopular.com.br/editorias/cidade/grande-goi%C3%A2nia-avan%C3%A7a-no-idh-1.720762>>.

JORNAL OPÇÃO. "Em nota, companhia lamentou "atos de vandalismo" e disse que manifestações prejudicam população". *Jornal opção*, 21 de Setembro de 2015. Página consultada em dez.2015. Disponível em: < <http://www.jornalopcao.com.br/ultimas-noticias/apos-destruicao-de-15-onibus-cmtc-volta-atras-em-mudancas-no-transporte-coletivo-46401/>>.

DIÁRIO DA MANHÃ. (2015). "Ônibus do Eixo Anhanguera é incendiado na GO – 070, durante manifestação". *Diário da Manhã*, 21 de Setembro de 2015. Página consultada em dez.2015. Disponível em: <<http://www.dm.com.br/cotidiano/2015/09/onibus-do-eixo-anhanguera-e-incendiado-na-go-070-durante-manifestacao.html>>.

---

1. Pós-graduanda pelo Mestrado Interdisciplinar em Territórios e Expressões Culturais no Cerrado (TECCER) da Universidade Estadual de Goiás (UEG), Campus de Ciências Socioeconomicas e Humanas (CSEH), Anápolis – GO, Brasil. Bolsista Pós-Graduação Stricto Sensu UEG. [deluda@hotmail.com](mailto:deluda@hotmail.com)

2. Pós-graduanda pelo Mestrado Interdisciplinar em Territórios e Expressões Culturais no Cerrado (TECCER) da Universidade Estadual de Goiás (UEG), Campus de Ciências Socioeconomicas e Humanas (CSEH), Anápolis – GO, Brasil. Bolsista Pós-Graduação Stricto Sensu UEG. [rika.munIQUE@gmail.com](mailto:rika.munIQUE@gmail.com)

---

Revista ESPACIOS. ISSN 0798 1015  
Vol. 38 (Nº 31) Año 2017

[Índice]

[En caso de encontrar algún error en este website favor enviar email a [webmaster](mailto:webmaster)]

©2017. revistaESPACIOS.com • Derechos Reservados