

TRÂNSITO DE GOIÂNIA E A TRANSFORMAÇÃO DA PAISAGEM: O CASO DO SETOR SUL

*Janisley Gomes de Abreu**
Márcia Cristina Hizim Pelá

RESUMO: Este artigo tem como objetivo contribuir na discussão sobre a problemática do trânsito de Goiânia, com ênfase para o Setor Sul, bairro implantado no modelo de “cidade-jardim”. As transformações sofridas, bem como as contradições no processo de ocupação inicial, entre o que foi planejado e o que realmente aconteceu, são idênticos às transformações ocorridas na capital. Compreender como o crescimento populacional, econômico (com o aumento da frota de veículos em Goiânia) tornou o trânsito um gerador de problemas para sociedade. Para isso, utiliza-se referencial teórico de autores que conhecem esse tema e a realização de um estudo de campo no Setor Sul. Os métodos utilizados são entrevistas e observação direta, de modo que possamos identificar diferentes abordagens de especialistas.

PALAVRAS CHAVE: Planejamento. Paisagem. Trânsito. Automóvel.

ABSTRACT: This article has as main objective to contribute to the discussion about the problem transit in Goiânia, with emphasis at Sul Sector, place built as a mold as “cidade-jardim”. The city’s transformations, and the contradictions in the initial process, between what was really planned and with what really happened, and also are the same transformations accured in the capital. To understand how the population and economy’s growth (with the increase of the automobiles in Goiânia) make theoretic research of some authors who know the theme and the study’s realized at Sul Sector. The method used was interviews and direct observations, that makes to identify the different specialists approaches.

KEYWORDS: Planning. Landscape. Transit. Automobile.

INTRODUÇÃO

A cidade de Goiânia, mesmo sendo planejada, apresenta diversos problemas comuns a outras metrópoles brasileiras, como: crescimento demográfico desordenado, a mobilidade, o aumento da desigualdade socioeconômica, os

* Acadêmico do 8º Período do Curso de Licenciatura em Geografia da Faculdade Alfredo Nasser - UNIFAN.

congestionamentos, o déficit do transporte coletivo para as camadas mais pobres da região metropolitana, a exclusão de grande parte da população para as zonas periféricas, a violência, o grande número de veículos particulares, etc. Estes problemas ocorrem por diversos fatores, dentre eles pode-se destacar o desenvolvimento desigual e combinado¹ das cidades no sistema capitalista, a grande migração de trabalhadores e estudantes em busca de melhores condições de vida, as longas distâncias entre o local de trabalho e de moradia, entre outros. Uma metrópole como Goiânia, que se diz em pleno crescimento econômico, passa a ser um anseio de parcela considerável da população interiorana e de outras regiões mais “pobres” do país.

Dentre os problemas elencados destacaremos a mobilidade, visto que é o foco deste trabalho, a partir do aumento da frota de veículos que contribui para o caos nas ruas de Goiânia. Sobre este assunto Correia (1987) argumenta que a partir das necessidades da população por equipamentos indispensáveis como saúde e transporte, isto gera a problemática do trânsito nas cidades, e o crescimento dos automóveis têm dificultado os deslocamentos da população para ir aos locais de trabalho, lazer, a escola e voltar para casa, que nos últimos anos tornou uma tarefa difícil para os moradores que transitam na capital.

O espaço urbano de Goiânia com o processo de metropolização e o expressivo aumento de veículos, tem sofrido grandes transformações na paisagem, ocasionadas pela necessidade de modificar as vias de tráfego, praças, criar viadutos, passarelas e sinalização. Mesmo com estas alterações, ainda convivemos com os intensos congestionamentos e acidentes de trânsito, consequência dos inúmeros veículos que trafegam na cidade, tornando a disputa por espaços nas ruas cada vez maior. Disputa essa que tem transformado as vias e calçadas uma verdadeira guerra por território².

¹ Segundo Ferreira (2001, p. 4) o desenvolvimento desigual e combinado é “o processo pelo qual a burguesia ‘moderna’ garante seus interesses de hegemonia interna, sobrepondo-se às elites mais conservadoras (‘atrasadas’) e promovendo o avanço capitalista internacional por sobre uma estrutura social arcaica baseada em relações de desigualdade e dominação herdadas do Brasil colonial. Essa é a estrutura do que muitos autores brasileiros, e Florestan Fernandes em especial, chamaram de desenvolvimento desigual – em relação ao desenvolvimento do capitalismo hegemônico dos países industrializados, e combinado – pois dispõe novas estruturas econômicas e sociais trazidas do centro sobre estruturas internas arcaicas”.

² O conceito de território disputado pode ser entendido a partir de Haesbaert, quando afirma que “[...] o território é o produto de uma relação desigual de forças, envolvendo o domínio ou controle político-econômico do espaço e sua apropriação simbólica, ora conjugados e mutuamente reforçados, ora desconectados e contraditoriamente articulados. Sendo assim, o território seria o resultado do entrecruzamento de múltiplas relações de poder, sejam aquelas mais diretamente ligadas a fatores

O presente artigo compreende o trânsito no Setor Sul de Goiânia, bairro implantado no modelo de “cidade-jardim”; as transformações sofridas na paisagem, bem como as contradições no processo de ocupação inicial entre o que foi planejado e o que realmente aconteceu, processo este que são idênticos às modificações ocorridas na capital.

Para melhor entendimento, mostraremos os aspectos urbanísticos, históricos e geográficos, apontando como se encontra os espaços públicos do Setor Sul. Traçamos as mais importantes vias, os pontos de maiores congestionamentos no Setor e as principais alterações na paisagem.

Para que esse objetivo seja alcançado, propõe-se neste trabalho a realização de pesquisas bibliográficas de autores que falam sobre o assunto, especialmente de trânsito, espaço urbano e cidade, coleta de dados, entrevistas com engenheiro, arquiteto e com moradores do Setor Sul e ainda, pesquisa de campo para obtenção de informações e ilustrações.

Este estudo se justifica pela relevância a toda população para que conheçam sobre o caótico trânsito de Goiânia: quais os reflexos do modelo de “cidade-jardim” implantado no Setor Sul? O investimento precário e insuficiente em infra-estrutura urbana ocasiona quais consequências à população?

Para isso, o recorte temporal da pesquisa será dos anos de 2001 a 2011, visto que, neste período, tem-se presenciado um intenso aumento no fluxo de veículos nas ruas de Goiânia, crescimento da frota a uma taxa de mais de 89 % nestes dez anos, segundo o DENATRAN.

O artigo se divide em três etapas, conforme verifica - se a seguir: a primeira parte abordará os aspectos urbanísticos da criação e planejamento de Goiânia; a segunda parte será sobre o Setor Sul - concepção de “cidade-jardim”, traçado urbano, transformação da paisagem; a terceira parte; discorrerá sobre o aumento de veículos em Goiânia e as consequências do trânsito; e, na quarta e última parte as considerações finais do estudo, apresentando os resultados alcançados referentes ao tema proposto.

2. ASPECTOS URBANÍSTICOS DA CRIAÇÃO E PLANEJAMENTO DE GOIÂNIA

econômicos-políticos, isto é, de ordem mais material, sejam aquelas relacionadas às questões de caráter mais cultural, com ênfase no poder simbólico”. (HAESBAERT, 2002, p. 121).

O processo da mudança da capital do Estado de Goiás foi longo, só ocorreu depois de muitos debates da necessidade de mudança. Pedro Ludovico Teixeira, interventor Federal no estado de Goiás, foi nomeado por Getúlio Vargas no início da década de 1930 e posteriormente eleito a Governador de 1935 a 1937, foi responsável pela mudança da capital, da [cidade de Goiás](#) para [Goiânia](#). Chaul (2010 p. 235) “relata a modernidade, sinônimo de progresso, à época, a qual era o manto que cobria a mudança da capital.”

Entretanto, Pelá (2009) relata o que não estava explícito neste discurso de integração e desenvolvimento, mas era o motor condutor deste projeto. É que a construção de Goiânia representava a expansão do capitalismo, via modernização do território, por isso o discurso de modernidade e a arquitetura modernista estiveram presentes em todo este processo da criação da capital.

Desta forma, nota-se que a cidade de Goiânia foi escolhida estrategicamente para representar o progresso, localizada na região central do Brasil, implantada no início da década de 1930, projetada para ser uma cidade moderna que impulsionaria o povoamento e a integração territorial do país. A respeito do assunto, Gonçalves (2002, p. 21) “afirma que Goiânia foi a primeira capital brasileira planejada no século XX: um fenômeno eminentemente típico de um país continental que pretendia consolidar seu território.”

No dia 24 de outubro de 1933, inaugura-se a pedra fundamental de Goiânia, entretanto sua inauguração oficial ocorreu em julho de 1942, conforme afirma Chaul (2010). A capital do estado de Goiás foi projetada pelo arquiteto Atílio Corrêa Lima até 1935, e a partir de 1936 pelo engenheiro Armando de Godoy, que assumiu o plano urbanístico de Goiânia, tendo sido contratado pela construtora Coimbra Bueno como consultor técnico e sendo também o responsável por implantar no Setor Sul o modelo de “cidade-jardim”.

No projeto inicial de Goiânia, de acordo com Monteiro (1938, p. 138 e 141), “o traçado da cidade obedece, de uma maneira geral, à configuração do terreno à necessidade do tráfego e o zoneamento. Todas as ruas e avenidas têm as suas larguras proporcionais à importância do tráfego”, a autora diz ainda:

As praças obedecem ao sistema da circulação giratória, o mais adequado para evitar os conflitos de veículos, e por exigir menor número de inspetores do trânsito, fazendo o cruzamento automaticamente. A praça principal do centro administrativo, que não está sujeito a trânsito intenso, apresenta um caráter monumental. Monteiro (1938, p. 142).

O Engenheiro Arquiteto Atílio Corrêa, quando projetou Goiânia talvez não imaginasse que a capital seria uma metrópole ainda no século XX e ultrapassaria a marca de um milhão de habitantes, visto que, no seu projeto inicial, a praça principal do Centro não necessitaria de sinalização com semáforos para controlar o trânsito.

Ainda no início, a nova capital do estado de Goiás começou a receber muitas famílias oriundas de diversos lugares do país em busca de empregos e melhorias, conforme explica (OLIVEIRA e CHAVEIRO, 2008). A procura por Goiânia foi intensa, desde o seu início e a partir dos anos 50, com a criação de Brasília, atraiu muitos imigrantes que vinham do campo e de pequenas cidades de Goiás e de outros Estados, a maioria do Nordeste do país e de estados vizinhos de Goiás.

Desta forma, pode-se concluir que a construção capital do Estado de Goiás gerou expectativas de uma vida melhor para diferentes grupos sociais, no entanto, conforme relata (OLIVEIRA, 2002, p. 71 apud OLIVEIRA E CHAVEIRO, 2008), uma das consequências desta migração foi um intenso crescimento demográfico de Goiânia, de acordo com os seguintes índices:

PERÍODO	PORCENTAGEM
1950 a 1960	187,5 %
1960 a 1970	153,9%;
1970 a 1980	109,7%.

Fonte: (OLIVEIRA E CHAVEIRO, 2008). Elaboração: ABREU, Janisley Gomes (2011).

No período de 1950 a 1980 Goiânia saltou de uma população de 53.389 para 817.343 habitantes. Este intenso crescimento demográfico gerou demandas de melhoria na infra-estrutura urbana para acomodar a nova população que se instalou na capital, especialmente nos setores centrais.

A cidade que foi planejada para ser moderna, ainda nas primeiras décadas de sua ocupação já sofria com problemas urbanos. No Setor Sul, os problemas urbanos ocorriam mesmo com a sua urbanização na década de 1950. Segundo Mota (1998), até o início da década de 1960 não havia pavimentação, redes de água, esgoto e energia na sua maior parte.

Mesmo sendo um dos setores mais antigos de Goiânia, a população convivia com problemas sociais. Era um bairro implantado com arquitetura moderna, trazida dos Estados Unidos, com o traçado urbano com as vias estreitas planejadas no modelo residencial de cidade-jardim.

3. SETOR SUL DE GOIÂNIA

3.1 Concepção de “cidade-jardim”

O Setor Sul foi projetado no final da década de 1930 na concepção de cidade-jardim. Um lugar em que os moradores viveriam em convivência com os demais, com suas casas de frente para uma praça arborizada e as ruas que ligavam as residências no modelo “cul de sac”, ou seja, rua sem saída, segundo Gonçalves (2010 p. 57).

O Setor Sul foi pensado como bairro-jardim, baseado no modelo americano, especialmente Radburn. [...] Radburn foi projetada por Clarenci Stein e Henri Wright em 1928. Sua influência foi tão grande no desenvolvimento dos novos bairros - jardim que a solução passou a ser adotada por Stein e Wright em outros projetos a ser “chamado radburn”, que foi utilizado principalmente no tratamento dado às vias de circulação, separadas da circulação de pedestres, nas unidades de vizinhança, nas moradias organizadas em torno de cul de sac e nas áreas verdes circundando as residências.

A ideia de implantar no Setor Sul o modelo urbanístico de “cidade-jardim” bairro residencial com moldes americano foi de Armando de Godoy entre 1936 e 1938. Na época, o projeto tinha como prioridade que as pessoas vivessem uma relação social harmoniosa com vistas na qualidade de vida dos moradores, todavia, as vias urbanas apesar de estreitas teriam boa circulação.

Segundo o correio oficial, veículo de imprensa do poder executivo do estado de Goiás, (1942 apud MOTA, 1998) Godoy havia feito, antes do seu projeto para a cidade, uma viagem aos EUA pesquisando os subúrbios jardins americanos, figura 01 - Plano do Setor Sul.

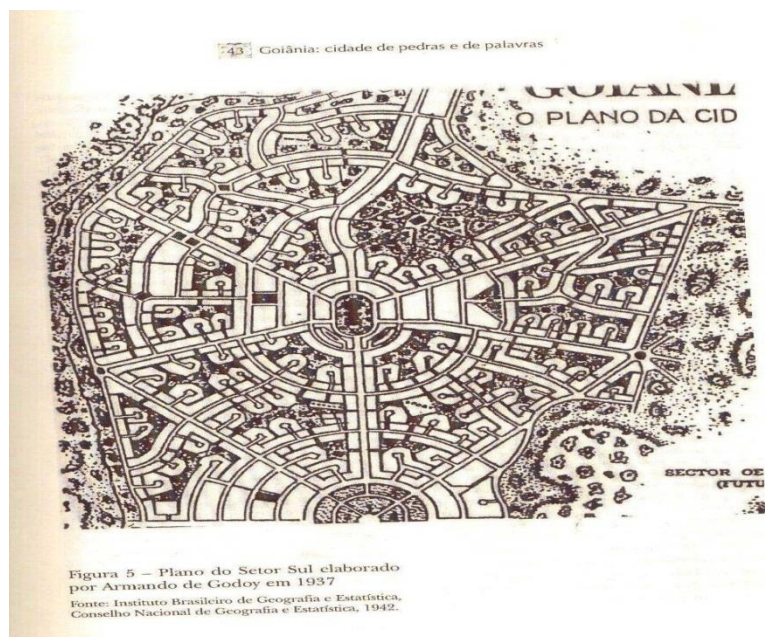


Figura 1: Plano do Setor Sul, elaborado por Armando Augusto de Godoy. Fonte: MELLO (2006).

O Setor Sul inicialmente pertencia ao Estado, o projeto e o planejamento foram financiados pelo Governo que no final da década de 1930 colocou os lotes à venda. No entanto sua ocupação ocorreu somente a partir da década de 1950 e de forma bem lenta, conforme afirma Gonçalves (2002), os primeiros moradores que começaram a ocupar efetivamente o Setor Sul mudaram-se em 1953.

O Setor está localizado na região Sul de Goiânia, divide ao Sul com o Setor Pedro Ludovico, a Sudoeste com o Marista, a Leste com o Jardim Goiás e Setor Universitário, a Oeste com o Setor Oeste e ao Norte com o centro. É contemplado com órgãos públicos Federais (FUNASA, Ministério da Saúde, Ministério do Trabalho e Emprego), a residência do Governador do Estado de Goiás, Palácio Pedro Ludovico Teixeira que sedia diversas Secretarias de Estado, e ainda, inúmeros prédios comerciais, hospitais, clínicas, faculdade, escolas, bancos e casas.

Segundo o correio Oficial (1942 apud MOTA, 1998 p. 3 e 4) para organizar o modelo de ocupação, foi estabelecido um sistema viário hierarquizado que o trânsito de veículos era separado do de pedestres. Este sistema era composto por vielas e passeios em meio aos parques para os pedestres e vias arteriais, vias coletoras e vias locais para os automóveis.

As vias arteriais ligavam o bairro ao centro e às futuras áreas de expansão urbana previstas para as regiões Leste e Oeste da cidade. Partiam de uma praça central giratória (praça do cruzeiro), articuladora do trânsito, situada no centro da área

projetada, em continuidade com o eixo norte-sul do projeto de Atílio, seria o segundo centro de radiação, (o primeiro era a praça do Centro Cívico) de onde partiriam as avenidas Tocantins, Araguaia e Goiás. Nessa parte do traçado Godoy manteve o projeto de Atílio, de modo que as principais ruas do Setor Sul (83, 84 e 85) convergem para a praça cívica.

As vias coletoras faziam a articulação entre as arteriais e as locais. Estas últimas tinham caráter de rua de serviço, isto é, local de acesso de veículos às casas, tanto de particulares quanto dos de serviços de manutenção (coleta de lixo, abastecimento, etc.).

A ideia de implantar no Setor Sul o modelo de cidade-jardim, ainda no início de sua ocupação faltou informações dos órgãos competentes de como seriam a urbanização do Setor. Para o arquiteto F. (2011)³:

O modelo de implantação foi pré-maturo porque não estudaram as competências governamentais para que as praças fossem zeladas, tornando marginalizadas devido a não manutenção pelo poder público, ficaram as feias e as pessoas que tinham suas casas de frente para as praças, foram mudando as entradas para as ruas.

Os novos moradores que iam chegando construía suas casas em sentido contrário ao do projeto, com as frentes para as ruas e vielas e com o fundo para o parque de convivência, segundo Gonçalves (2002 p. 74) “a implantação do Setor Sul não aconteceu conforme o projeto inicial, onde a frente das casas deveria estar voltada para a área verde e o fundo dos lotes para uma viela de acesso aos veículos.”

Às áreas verdes nos espaços públicos, pela falta de limpeza, as pessoas viraram as costas, fugindo da marginalização ou por questão de segurança. Nota-se que algumas vielas foram invadidas, outras ocupadas, as praças que seriam o local de convivência e lazer para os moradores do bairro estão sendo utilizados para depósitos de entulhos, lixos e também estacionamentos dos carros de moradores do bairro, conforme nas figuras 2 e 3: Praça no Setor Sul.

³ Entrevista concedida no dia 03 de setembro de 2011, com o morador do setor Sul desde o ano de 1987



Figura 2 e 3: Praça no Setor Sul (2011).
Fonte: Fotografias tiradas pelo autor (2011).

As ilustrações retratam como se encontra atualmente os espaços públicos. Percebe-se que estes espaços estão abandonados pelo poder público e moradores, motivo que influenciou no desprezo do modelo de cidade-jardim implantado no Setor Sul.

Mota (1998) afirma como resultado das 28 praças (áreas verdes internas), 4 foram fechadas pelos moradores e das 24 restantes, 3 foram parcialmente ocupadas por instituições de ensino. Ou seja, desde a criação do setor os órgãos públicos responsáveis pela urbanização, além de não terem contribuído para a concretização do projeto original do Setor Sul, ajudaram na sua deterioração.

A autora sobre o Setor Sul relata ainda, que em 1973 iniciou-se um estudo no Setor com o Projeto CURA subordinado ao Programa de Complementação Urbana promovido pelo Banco Nacional de Habitação (BNH). O objetivo do programa era melhorar a situação de determinadas áreas através de investimentos em infra-estrutura.

Para a autora, a idéia era intervir no crescimento desordenado que vinha ocorrendo na região e o bairro foi escolhido por fazer a ligação entre o núcleo central da cidade e todas as áreas de expansão ao sul, ser ocupado por moradores de classe média e alta, ter muitos lotes não construídos e valorizados que constituíam vazios na região central da capital. Os moradores apontaram como necessidades a urbanização dos espaços livres. O CURA encontrou as áreas livres abandonadas, tomadas por lixo, acessos difíceis às áreas livres por causa da largura das vielas que dificultava a implantação de equipamentos públicos. Outro problema encontrado estava relacionado à implantação errada da maioria das casas.

Mota conclui que na intervenção do projeto CURA, foram realizadas algumas intervenções para melhorias do Setor, mas foi muito criticado, pois apesar do alto investimento realizado, não cumpriu os principais objetivos planejados, isto é, não mudou as relações entre os moradores e os espaços públicos. Após 38 anos da intervenção e com a não continuidade da manutenção dos espaços públicos de forma correta pelo poder público e comunidade, continuam abandonados.

O modelo de moradias projetado foi descaracterizado também por outros fatores, conforme afirma Gonçalves (2002). A influência cultural das pessoas que ocuparam o Setor Sul era de morar com acesso às ruas uma relação já vivida por eles em suas cidades. Não adaptaram ao modelo de como deveria ser a ocupação do Setor, de acordo com Mota (1998 p. 10):

Concebido como lugar de alta qualidade de vida segundo os padrões modernos, guiado pelos princípios de monofuncionalidade e de priorização e valorização dos espaços públicos, o processo de desenvolvimento do Setor Sul não correspondeu às expectativas do seu criador quanto à ocupação, à relação entre área pública e privada e ao sentido de comunidade. Inicialmente o Setor Sul era um projeto que criava uma zona privilegiada, afastada do agito do centro ocupado pelo comércio e pela administração política, assim como da zona industrial, situada ao Norte. Este projeto foi destruído pela construção indevida das casas, pelo abandono das áreas verdes que tiveram seus equipamentos inutilizados e seus acessos interrompidos e, fundamentalmente, pelo modo de enfrentamento do espaço urbano por parte dos moradores, que optaram por se confinar nos espaços privados cercados por muros. A situação atual do bairro demonstra a incapacidade da população de usufruir coletivamente dos espaços públicos.

Conclui-se que o modelo que os moradores construíram suas casas, ao contrário do projeto em que as casas deveriam ter suas entradas para a área arborizada, juntamente com o desprezo, tornou-se o espaço público descuidado e abandonado, causando o contraditório do que foi planejado. Houve uma degradação social e espacial e quem sofre com a desvalorização são os moradores, os quais convivem ainda com o caótico trânsito no Setor, reflexo do equivocado traçado das ruas do bairro de uma cidade implantada para ser a capital do Estado que representaria o novo e o progresso do país.

3.2 Traçado urbano do Setor Sul e a transformação da paisagem

O traçado urbano do Setor Sul reflete atualmente a questão de mobilidade da população, uma vez que, quando projetado por Godoy, com as ruas e vielas estreitas de um bairro residencial e a sua malha viária teriam as principais vias que ligariam os bairros e as locais e coletoras seriam somente para os moradores do Setor se deslocar.

A malha viária do Setor Sul foi traçada no plano Diretor de Goiânia (2007) com dezesseis vias arteriais de primeira e segunda categoria:⁴ As vias arteriais de primeira categoria no Setor são somente quatro: Rua 26 parte da praça cívica até o Bosque dos Buritis, Avenida Assis Chateaubriand sentido Oeste de Goiânia, rua 85 parte da praça cívica ao viaduto Lattif Sebba e a rua 90 parte da praça Germano Roriz (praça do cruzeiro) até o córrego Botafogo limite com o Setor Pedro Ludovico. Todas estas vias têm extensão aproximada de 10 km.

As vias de segunda categoria no Setor Sul são doze, apontaremos as principais vias: Rua 10 parte da praça cívica até a divisa com o Setor Universitário, rua 83 parte da praça cívica até a divisa com Setor Universitário sentido BR-153, rua 84 parte da praça cívica até a praça do cruzeiro, rua 86 parte da praça do cruzeiro até o CEPAL, rua 87 parte da praça do cruzeiro até o viaduto Lattif Sebba, rua 88 parte da praça do cruzeiro até o cruzamento com a marginal Botafogo sentido estádio Serra Dourada, Avenida 136 e Dep. Jamel Cecílio são as vias de acesso, sentido Oeste e Leste de Goiânia. Figura 04: traçado do Setor Sul e suas principais vias.

⁴ O Código de Trânsito Brasileiro (2007) considera vias arteriais de primeira e segunda categoria aquela caracterizada por interseções de nível e em nível, geralmente controlada por semáforo, com acessibilidade aos lotes lindeiros e as vias secundárias e locais possibilitando o trânsito entre regiões da cidade.

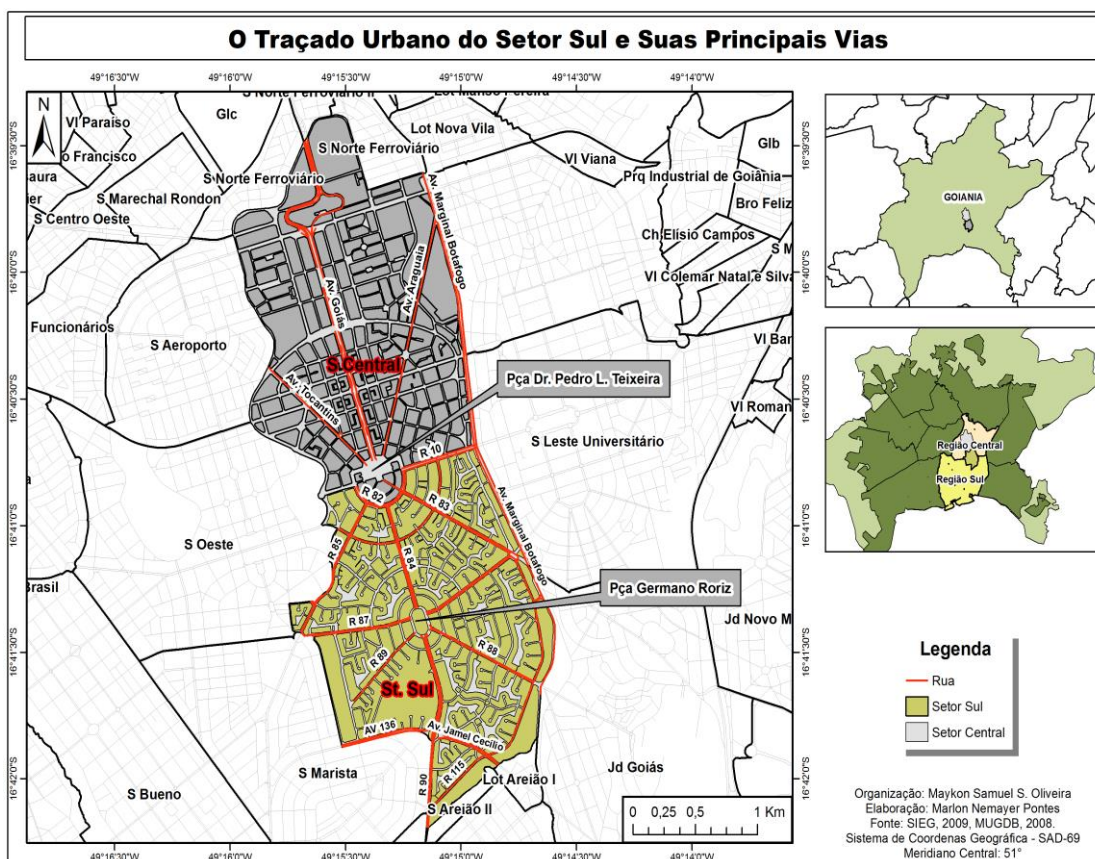


Figura 4: O traçado urbano do Setor Sul e suas principais vias.
Fonte: Maykon Samuel Sales Oliveira, 2010.

O Setor Sul é responsável pela distribuição de parte da população que residem nos municípios de Aparecida de Goiânia, Bela Vista, Hidrolândia e Aragoiânia. Também os moradores dos setores Jardim Goiás, Pedro Ludovico, parque Amazônia, Marista, Bela vista, Bueno, Nova Suíça, entre outros bairros da região Leste, Sul, Sudeste, Sudoeste e Oeste da capital.

As principais vias que distribuem o fluxo de veículos as cidades e setores citados são as ruas: 83, 84, 85, 90 e 136. E avenida Dep. Jamel Cecília. De acordo com Gonçalves (2010) as ruas 83, 84 e 85 foram às primeiras vias abertas no bairro e seriam as principais vias de ligação do Setor Sul com o centro e ficariam responsáveis pela distribuição de veículos aos bairros da região (Sul, Leste e Oeste). Outras ruas iam sendo abertas à medida que foram sendo solicitadas pelos moradores que residiam nas mediações da praça cívica.

Importante mencionar que o intenso crescimento vertical da cidade especialmente nos setores Jardim Goiás, Bueno, Bela vista, Nova Suíça e a expansão dos condomínios horizontais na região Sudeste e Sudoeste de Goiânia, além do

crescimento populacional dos municípios vizinhos, sobretudo Aparecida de Goiânia que possui a segunda maior população do Estado e está conurbada com a capital.

As vias do Setor Sul que recebem os maiores fluxos de veículos estão nas mediações da praça do cruzeiro, e praça cívica e da marginal Botafogo. Conforme afirma o Presidente da AMT⁵ dentre os 10 pontos com maiores fluxos de veículos em Goiânia, 6 estão na região Sul. Destes 2 são no Setor Sul (ruas 86 e 87). Diz ainda que o trânsito fica lento nestes trajetos, mas não para, por isso, deixam de ser consideradas áreas de congestionamento. Os locais são denominados como críticos.

Segundo a AMT em Goiânia, não existe ponto de congestionamentos, mas sim de estrangulamentos, uma vez que a mesma só considera congestionamento quando o trânsito para. Entretanto, a própria Agência diz que o motorista, às vezes, gasta 15 minutos a meia hora para percorrer uma distância de 2 km, mesmo assim argumenta que o trânsito não congestionamento em nenhum ponto da capital.

É uma explicação confusa, por isso apresentaremos o termo “congestionamento”, pois⁶ “expressa o acúmulo de veículos, que dificulta o trânsito”. É isso que acontece em Goiânia, concentração de veículos que deslocam para o mesmo sentido e momento congestionando as vias e dificultando a fluidez do tráfego, principalmente nos horários considerados de picos.

Houve um processo de metropolização e o surgimento de cidades no entorno de Goiânia. No entanto, não houve investimentos necessários que acompanhasse o aumento de veículos e gerou o problema no trânsito da capital e a falta de espaços nas vias, principalmente no Setor Sul que, além de ter bastantes comércios e outros empreendimentos, conforme antes apontado, residem ali significativa população de classe média e alta. Para Mota (2010).

A urbanização na década de 60 gerou grande crescimento da população do setor. Conseqüentemente houve neste período a valorização dos lotes e toda a população de baixa renda que habitava o bairro foi levada a deixá-lo vendendo seus imóveis por não poder pagar as tarifas urbanas. A partir de então a população do setor passou a ser predominantemente de média e alta renda.

Com a urbanização e o rápido crescimento demográfico de Goiânia, como consequência disso aumentou-se o fluxo nas ruas, a capital passou então a necessitar de

⁵ Agência Municipal de Trânsito, Transporte e Mobilidade – AMT, em entrevista ao jornal diário da manhã em 01/12/2009.

⁶ Segundo o dicionário da língua portuguesa.

infra-estrutura viária. O Setor Sul passou a receber alterações na malha viária, para adequar a necessidade do tráfego, a paisagem começou a sofrer modificações.

Desta forma, as praças são retiradas dos espaços públicos e são utilizadas para construir viadutos ou aumentar as vias de trânsito em busca de uma solução para os fluxos de veículos. Acerca do assunto, Carlos (2007) ao se referir às transformações sócio-espaciais das cidades, argumenta que os bairros apresentam características cada vez mais transformadas. As praças e locais públicos dão lugar a vias.

O Setor Sul por ter as vias estreitas e está situado próximo ao centro da cidade, passou a receber um intenso fluxo de veículos. E para que a população pudesse se deslocar aos diversos locais com maior rapidez e segurança e para adequar a necessidade de vias mais largas que o trânsito fluísse melhor, o bairro passou por diversas transformações na paisagem.

Para Oliveira (2010) a paisagem é a consequência da ação da sociedade para com a natureza na edificação do espaço. Analisar a paisagem é perceber o resultado das relações sociais na busca por lucros, nas relações de produção, do poder e espaços em busca do ideal.

Santos (1988) afirma que paisagem é tudo aquilo que avistamos. Para ele existem dois tipos de paisagem: a artificial aquela alterada pelo ser humano e a paisagem natural que é aquela que não teve alteração humana, esta quase não existe.

Em Goiânia temos a paisagem natural, que são os inúmeros córregos e rios que atravessam dentro da cidade, mas estes também sofrem alterações, todavia as maiores transformações acontecem na paisagem artificial, que é o caso do Setor Sul que sofre com alteração de vias, praças, retiradas de árvores e espaços públicos que foram transformados ao longo destes anos para tentar resolver o caos no trânsito.

A primeira alteração realizada no Setor foi a construção em 2007 do viaduto Latiff Sebba na Avenida 85, divisa do Setor Sul com os setores Marista e Oeste. Anteriormente, no local, havia uma praça que foi retirada para dar espaços aos veículos. Após a conclusão do viaduto, a fluidez do trânsito era regular, mas passados 4 anos e com o aumento da frota o que se vê atualmente são filas de veículos.

Nestes fluxos, temos os caminhões transportando mercadorias, os ônibus cheios de passageiros, inúmeros carros e motocicletas. Temos ainda os pedestres e ciclistas que somam todo o fluxo pelas ruas e calçadas, tornando a disputa por território nas ruas cada vez maior. Portanto, o viaduto não resolveu definitivamente o problema do trânsito na região, inclusive foi construída em 2009 uma trincheira com três

passagens de veículos no cruzamento das avenidas 85 com a T - 63 na divisa dos setores: Bela vista e Bueno.

O problema é que há um enorme crescimento da cidade e com a falta de espaços no centro da capital, a parte Sul passou a receber inúmeros comércios e prédios residenciais. Este crescimento do comércio na região e da população provocou o aumento da frota de veículos, congestionando o trânsito na Avenida 85 e refletindo no Setor Sul que tem suas ruas estreitas e, nos horários de pico, superlotam de veículos automotores. Ao comentar sobre o assunto, Carlos (2009) argumenta que nas horas de pico as ruas da cidade enchem, pois são os horários que as pessoas saem de suas casas em direção aos pontos de ônibus para irem estudar ou trabalhar, os veículos transitam em maior número congestionando as vias.

O Setor Sul por ser projetado inicialmente para ser somente residencial, com as ruas estreitas, passou a sofrer com tantos veículos nas ruas. Assim, as alterações na paisagem, ocorrem com frequência, como a realizada na praça do cruzeiro, que no projeto inicial de Atílio e Godoy seria a segunda praça de distribuição do trânsito partia dali as ruas: 86, 87, 88, 89 e 90.

No traçado original da praça do cruzeiro os veículos convergiam à mesma em todos os sentidos, atualmente não é mais possível. O motorista que trafega pela rua 86 sentido (praça do cruzeiro) para ter acesso as principais vias do Setor e a região Sul e Oeste de Goiânia, tem somente as ruas 107, 123 e 124 de opção.

Os moradores e comerciantes da região se sentiram prejudicados com esta alteração, eles argumentam que só transferiu o problema. A partir das mudanças do trânsito ao redor da praça, as vias “consideradas local” que seriam somente para os moradores do bairro se deslocar, uma vez que são estreitas e de sentido único passaram a receber um intenso fluxo de veículos até mesmo nos períodos noturnos, aumentaram os acidentes de trânsito, a poluição sonora e ambiental e ainda os motociclistas que transitam pelas calçadas para desviar do intenso trânsito.

Teixeira⁷ explica que na hierarquia do trânsito urbano existem três tipos de vias: as locais, para o trânsito local, as de passagem, para trafegar de um bairro a outro, e as estruturais, por onde passam os ônibus. As ruas 107, 123 e 124, que circundam a praça do cruzeiro estão cumprindo os três papéis.

⁷ Em reportagem publicada em outubro de 2011, no jornal Tribuna do Planalto, o arquiteto e urbanista Luiz Fernando Cruvinel Teixeira, responsável pelo planejamento urbano de Palmas, capital tocantinense. Escreveu sobre Os problemas de trânsito em Goiânia pipocam em vários pontos da cidade, mas as soluções são apenas pontuais e não levam em conta, nunca, o humano.

Mesmo com as diversas modificações, nota-se que as ruas do Setor Sul continuam congestionadas. Com a falta de espaços públicos a AMT, não tendo outra opção, derruba praças, direciona o fluxo para vias que são destinadas para o trânsito local e a ainda altera o sentido das vias dificultando o tráfego para os moradores do bairro.

Ainda para Teixeira, nesse modelo urbano de Goiânia, os veículos têm prioridades, têm sinal verde para furar ruas e fazer das praças vias de tráfegos. Quando a Agência faz uma intervenção, só está desempenhando seu papel que é o de gerenciar o trânsito. O problema é que ela não lembra que antes dos automóveis há seres humanos. Muitos moradores do Setor chegaram antes destes aglomerados de veículos, mudaram para ter uma boa qualidade de vida em um bairro residencial, mas o que se vê são mais construções, construtoras que adquirem terrenos para construir prédios e galerias comerciais ou residências.

Porém, não existe nenhuma interferência do poder público. De acordo com o Chefe da divisão e estruturação viária da Secretaria de Planejamento do estado, não é exigido nenhum estudo de impacto ao trânsito antes do início de uma nova construção, ou seja, quem tiver um terreno pode construir o que quiser, sem a necessidade de avaliar as consequências que isso trará para o fluxo de automóveis na Região⁸.

A questão do trânsito no espaço urbano de Goiânia tem gerado um problema difícil de resolver. Isso por que os órgãos competentes não criam meios que de fato controlem o aumento do comércio e construção em áreas que podem comprometer o trânsito e, assim, não verificamos uma ocupação e mobilização planejada da cidade.

Deste modo, além do poder público não impor leis que proíbam construções que possam causar impactos ao trânsito, também não disponibiliza um transporte público de boa qualidade. Enquanto isso verifica-se um aumento exponencial da frota de veículos, já que a população vem adquirindo seu próprio veículo que, diante do crescimento da cidade, torna-se indispensável. Tanto que, mais de 80% dos moradores do Setor Sul compraram carro por necessidade⁹. Sobre o assunto Maricato (2011 p.171) argumenta:

Aquilo que era inicialmente uma opção – para os mais ricos, evidentemente - o automóvel passou a ser uma necessidade de todos. E como necessidade, que envolve todos os habitantes da cidade, ele não apenas matou a cidade,

⁸ Reportagem publicada no site da universidade Católica de Goiás em 06 de abril de 2010.

⁹ Entrevista com 14 moradores do Setor Sul no dia 03 de setembro de 2011.

mas si próprio. Sair da cidade, fugir do tráfego, da poluição e do barulho passou a ser um desejo constante.

As pessoas de todos os níveis sociais compram seu próprio automóvel, pois além de ser mais rápido que o transporte coletivo, leva a qualquer ponto e a qualquer hora. Na entrevista com os moradores do Setor Sul foi constatado que, em média, cada residência tem de 2 a 3 veículos. Estes relatos confirmam que o goianiense tem evitado o transporte público, contribuindo para o aumento da frota em Goiânia.

4. AUMENTO DE VEÍCULOS EM GOIÂNIA

A capital do estado de Goiás, localizada estrategicamente no centro do país e por ter melhorado economicamente, tem atraído pessoas de outras cidades e estados do Brasil, provocando o crescimento populacional, conforme afirma (OLIVEIRA E CHAVEIRO, 2008) Goiânia encerrou o século XX na condição institucional de metrópole, tendo atingido em 2005, segundo estimativas do IBGE, aproximadamente 1,2 milhão de habitantes, sendo que sua Região Metropolitana, neste mesmo ano alcançou 1.934.771 habitantes.

Para a cidade receber os novos habitantes, ao longo dos anos houve vários estudos urbanísticos que especialistas apontaram que fossem implantados em Goiânia, de modo que a cidade não sofresse problemas com a questão de mobilidade. O plano que mais destaca é o de Ewald Janssen, topógrafo de formação, em um estudo que fez para Goiânia e a projeção que a cidade poderia ter, Gonçalves (2002 p. 150 e 151) relata:

A respeito do plano urbanístico, Janssen [...] Em 1952, o topógrafo alemão já previa um franco desenvolvimento para a cidade, acreditando que Goiânia ultrapassaria rapidamente o número de 200.000 habitantes, ou seja, uma população cinco vezes maior que a da época [...] ele apontava o aproveitamento da Usina de Cachoeira Dourada para Industrialização de Goiânia e a transferência da capital Federal. [...] Janssen apontava pra a criação de um sistema viário adequado e eficiente, que pudesse prever um anel viário contornando a cidade, ligando a malha viária rodoviária e desafogando o trânsito do Setor central.

Percebe-se que a maior preocupação do topógrafo para com Goiânia, na década de 1950 era com o planejamento do tráfego, a ideia de criar uma malha viária que pudesse suportar o crescimento de veículos na grande Goiânia. Nas ideias de Janssen, seria um anel viário circulando toda a cidade com ligação as rodovias Federais

e estaduais de modo que os veículos transitassem de um ponto ao outro da cidade sem ter que passar pelo centro. A não construção de um sistema viário adequado, especialmente deste anel rodoviário circulando toda a cidade, tem contribuído para os intensos congestionamentos nas ruas de Goiânia.

Pela necessidade de locomoção de trabalhadores e a população em geral, que precisam de se deslocar de um ponto a outro da cidade. Munford (2008) afirma que primeiramente foi através de animais e veículo a roda posteriormente, as vias diminuíram as distâncias, facilitando o transporte das pessoas nas cidades e possibilitando o acesso rápido para as atividades cotidianas.

A sociedade vê no automóvel um símbolo de independência, mobilidade, status, conforto, também necessidade, entre outros atributos. Acerca do assunto Maricato (2011) argumenta que as pessoas quando adquirem um veículo está colocando nas ruas, mais que um meio de locomoção, um poluidor do meio ambiente, uma máquina potente que quando utilizado de forma imprudente pelo condutor, é uma ferramenta violenta que pode causar acidentes com perdas materiais, e às vezes ocasionando mortes ou sequelas.

De tal modo, o elo mais frágil do sistema de transportes é representado pelo trânsito de pedestres, pois são eles os que mais sofrem no dia a dia da cidade, além de mais frágeis estão expostos e dividem as ruas com motocicletas, veículos leves e pesados. Para Corrêia (2005, p. 7):

Estas relações manifestam-se empiricamente através de fluxos de veículos e de pessoas associadas às operações de carga e descarga de mercadorias, aos deslocamentos quotidianos entre as áreas residenciais e os diversos locais de trabalho, aos deslocamentos menos frequentes para compras no centro da cidade ou nas lojas do bairro, às visitas aos parentes e amigos, e às idas ao cinema, culto religioso, praia e parques.

A problemática do trânsito no espaço urbano de Goiânia, sobretudo nas áreas centrais, é caótica. A capital por está localizada estrategicamente no centro do país e por ter apresentado um crescimento econômico nas últimas décadas, tem atraído pessoas de outras cidades e estados do Brasil. Porém devido à má qualidade do transporte público e a falta de investimentos em outros meios de transporte coletivos de massa condensam os problemas e só multiplicam as quantidades de veículos leves e pesados nas ruas, causando os engarrafamentos nas ruas da capital.

Para E. (2011)¹⁰ este aumento de veículos, além do crescimento demográfico, ocorre pela não conscientização da população em usar o transporte alternativo como a bicicleta. Há uma facilidade em se obter financiamentos (créditos) e também pela precariedade do transporte público. No caso dos ciclistas, segundo a AMT (2011) não existe ciclovias, mas este órgão está discutindo a implantação em Goiânia, mesmo já existindo no plano Diretor de Goiânia (2007) no Programa de Planejamento e Adequação da Rede Viária Art. 20 que tem como objetivo específico:

Cumprir sua função estruturadora no tecido urbano, garantindo a fluidez do tráfego, readequando a hierarquia funcional da rede viária, o redesenho das características geométricas das vias, priorizando sua utilização pelo transporte coletivo, pedestres, ciclistas e o acesso controlado às atividades econômicas lindeiras.

Desta forma, nota-se que o próprio plano diretor diz que a prioridade é dos veículos de transporte coletivo, pedestres e ciclistas. Mas se não investir em infraestrutura viária, transportes de qualidade e suficiente, ciclovias e eixos exclusivos para os pedestres, será impossível que a população deixe de priorizar o veículo leve de passageiro ou motocicletas.

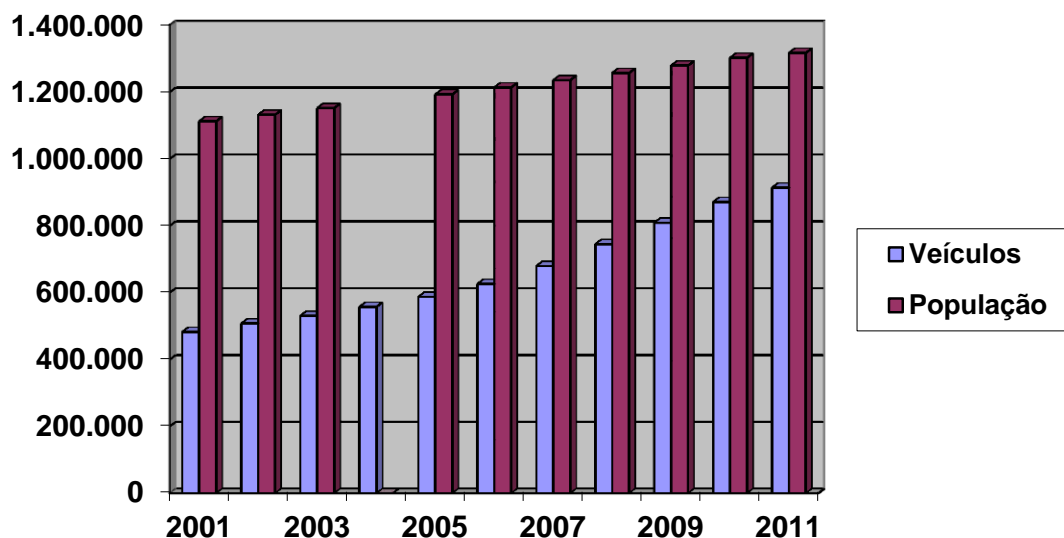
Em 2010, foi aprovado o projeto lei do Congresso Nacional que regulamentou que são atribuições dos municípios: planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transportes urbanos poderá ainda, utilizar de diversos meios para gestão da mobilidade urbana, restringir o controle e acessos de veículos.

Entretanto não é o que acontece na prática. Os órgãos competentes não têm investido o suficiente para dar condições para população usar outros meios alternativos de transportes, como forma de diminuir o caos no trânsito ou no mínimo para os pedestres transitarem com segurança.

A população nas grandes e médias cidades utiliza o automóvel por não dispor de equipamentos capazes de suprir suas necessidades de locomoção, por isso a cada dia os números de carros só aumentam e as vias urbanas tornam-se um caos.

¹⁰ Engenheiro Civil da Superintendência de Mobilidade Urbana da Secretaria de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Goiânia.

Para demonstração da evolução da frota e do crescimento populacional de Goiânia dos anos de 2001 a 2011, eis um gráfico para melhor entendimento da pesquisa¹¹.



Fonte: DENATRAN/ IBGE. Elaboração: ABREU, Janisley Gomes (2011).

No período de dezembro 2001 a agosto de 2011, a frota de veículos em Goiânia aumentou 89 % no período de dez anos, saindo de 482. 260 para 913. 618 veículos. Dos quase 1 milhão de veículos registrados no DETRAN de Goiânia provavelmente muitos destes não esteja circulando na capital e outros estão sem condições de uso, ou seja, estão sucateados pelas ruas da cidade, batidos, estragados em oficinas ou em garagem particulares e públicas. Entretanto pelo fato da Região Metropolitana de Goiânia ser composta por 20 municípios¹², e a população destes municípios terem forte ligação e depender da capital para realizar alguns serviços médicos, de bancos, para fazer compras, estudar, trabalhar e outros serviços há de se levar em consideração esses números.

Outro argumento é que Aparecida de Goiânia (cidade vizinha da capital) foi o município brasileiro que mais aumentou a frota no período de 2001 a 2009, taxa de

¹¹ Os dados do crescimento populacional de Goiânia foram baseados, conforme apontado pelo Observatório das Metrôpoles – Núcleo Goiânia, taxa média de 1,76 % anualmente, como referência o censo do IBGE do ano 2000 população de 1.093.007 e em 2010 com 1.302.001 habitantes na capital.

¹² Lei Complementar nº. 078 de 25 de março de 2010, publicado no Diário Oficial de 05-04-2010.

247% no período de oito anos¹³. Portanto, além dos moradores com residência em Aparecida de Goiânia que diariamente deslocam-se no seu próprio automóvel a Goiânia, existem também os veículos que foram registrados em Aparecida, mas são de moradores da capital incentivados a emplacarem seus automóveis no município vizinho.

Nota-se que circulam em Goiânia diversos veículos com placa de outras cidades do estado de Goiás, a maioria pertencente às prefeituras e órgãos públicos estaduais, que vêm a capital para realizar serviços não disponibilizados nas pequenas cidades. Temos também os veículos de outros estados que trazem pessoas, a negócios, para eventos, passear ou fazer compras.

Diante do exposto, pode se inferir que mesmo que alguns veículos registrados no DETRAN de Goiânia, não estejam mais na cidade e outros sem condições de uso conforme citado anteriormente, chega-se a uma conclusão que a frota total que transita na capital é superior aos 913. 618 veículos registrados no DENATRAN, ou seja, ultrapassa 1 milhão de veículos.

Outro fator que pode comprovar que existe uma frota com mais de 1 milhão de veículos em Goiânia, mas parte deles são de pessoas de outras cidades, é que entre os mais de um milhão e trezentos mil habitantes¹⁴ residentes na capital, existem crianças, adolescentes, jovens não habilitados, idosos, deficientes e inúmeras pessoas de classe baixa que não tem condições financeiras de adquirir um automóvel.

A metrópole Goiânia, por ser eixo de ligação ao Norte e Sudeste-Sul do país, receber pessoas de todo Brasil e ter quase 2 milhões de habitantes juntamente com os três maiores municípios vizinhos da capital. Sendo Aparecida de Goiânia, Trindade que cresceu dos anos de 2000 a 2010 a uma taxa de 28, 27 % e Senador Canedo que aumentou 59,01 sua população no mesmo período (IBGE 2010).

Dessa maneira, conclui-se que há necessidade de um eficiente sistema de transporte público na Grande Goiânia, para diminuir o trânsito nas ruas. Para isso é preciso que seja implantado um transporte de massa (metrô, VLT ou *BRT*). Acerca do assunto, o Presidente da AMT¹⁵ afirma que o que ajudaria a resolver mesmo o problema do trânsito é o transporte coletivo, que precisa ter três qualidades: ser rápido, ter qualidade e preço da passagem acessível. Para atender esses três itens ao mesmo tempo, só com um veículo chamado metrô, que pode ser de superfície ou subterrâneo.

¹³ Matéria publicada no site de notícias globo.com (2009)

¹⁴ 1. 302.001 (IBGE 2010).

¹⁵ Reportagem publicada no diário da manhã online em 01/12/2009.

Entretanto o Engenheiro da Secretaria de Desenvolvimento da Região Metropolitana, responsável pela implantação de transporte público na Grande Goiânia, argumenta que não estar sendo cogitada a instalação de metrô para Goiânia, ele alega que necessitam de investimentos bilionários. O Engenheiro afirma que a intenção do Governo Estadual é implantar o VLT, caso se concretize o projeto, a instalação será no eixo Anhanguera, uma vez que possui demanda e também deve ser prolongado, passando a ser de Trindade a Senador Canedo.

O Engenheiro relata ainda que para o eixo Norte-Sul da Grande Goiânia, a ideia do Governo é de implantar o *Bus Rapid Transit – BRT*, uma vez que possui alta capacidade, provê um serviço rápido, confortável, modernos e com tecnologias mais limpas. Este meio de transporte opera com sistema de ônibus articulados e biarticulados, surgiu em Curitiba, e implantado também em outras cidades como Bogotá, Johannesburgo, Rio de Janeiro e outras. O *BRT* poderia ser uma opção para desafogar ou, no mínimo, não piorar o caótico trânsito da capital.

4. 1 As consequências do trânsito

A mobilidade urbana como hoje se configura representa um grande problema social com dificuldades de acessibilidade para os trabalhadores e a sociedade em geral. Para idosos, crianças e pessoas com dificuldades de mobilidade, estes são ignoradas pelos motoristas e o direito de atravessar as ruas, andarem de um lado para outro são limitados, além de serem desrespeitados quanto ao direito de deslocar com segurança, mesmo na faixa de pedestres.

Pesquisadores da Associação Brasileira de Medicina de Tráfego reuniram dados do DENATRAN, IBGE e Ministério da Saúde e elaboraram o livro "Acidentes de Trânsito no Brasil: a situação nas capitais." No ano de 2005, proporcionalmente aos números de habitantes, Goiânia ficou na 3ª colocação em números de óbitos no trânsito, com média de 28 mortes por 100 mil habitantes (anualmente).

Segundo o DETRAN, no ano de 2010 foram registrados 38.844 acidentes em Goiânia, com 341 mortes e 230 destas provocadas por condutores embriagados, ou seja, em média, morre uma pessoa por dia em acidentes de trânsito na capital. Resultado da imprudência dos motoristas, desrespeito e despreparo para enfrentar o trânsito, além dos espaços limitados nas vias e a desobediência dos pedestres em não atravessar na faixa.

Para o Diretor Técnico do DETRAN de Goiás, a maioria dos acidentes de trânsito tem sido provocada por motoristas que não respeitam a sinalização, avançam os semáforos, ingerem bebidas alcoólicas quando vão dirigir e abusam da velocidade.

As conseqüências de um trânsito não consciente são fatores causadores de diversos problemas para sociedade como mortes, atropelamentos, poluição ambiental e sonora e os congestionamentos das ruas que tornaram um problema de saúde pública para as pessoas ao causarem estresse a motoristas, pedestres e ciclistas, os quais diariamente transitam pelos espaços cada vez mais apertados. Sobre o assunto o Urbanista Teixeira ¹⁶ argumenta que o problema do trânsito é crônico, não se resolverá enquanto o carro for mais valorizado do que a qualidade de vida das pessoas, como a cidade não possui um transporte de massa eficiente, afetam e desestruturam a cidade e a qualidade de vida de sua população.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Construiu-se no centro do país uma cidade planejada e dentro desta cidade implantou-se um bairro que seria moderno, copiado do modelo de cidade-jardim surgido na Inglaterra e posteriormente levado para os EUA, que o Engenheiro Armando de Godoy trouxe para Goiânia. Ele escolheu o Setor Sul para implantar seu projeto, um bairro residencial em que as pessoas viveriam em convivência umas com as outras com suas casas voltadas para uma área verde arborizada, as ruas e vielas estreitas para os veículos e pedestres e seria somente para os moradores do Setor se deslocar.

Contudo, a cidade foi crescendo. O Setor foi sendo ocupado de forma contrária ao que fora planejado, a população foi adquirindo automóveis, e pelo fato de o Setor Sul está localizado na área central da capital, passou a receber um intenso tráfego. E, como as ruas do Setor são estreitas, passou a sofrer com o intenso fluxo de veículos, com isto sua paisagem suporta com as frequentes transformações.

Portanto, verifica se que a problemática do trânsito de Goiânia é consequência do planejamento precário em infra-estrutura urbana, na junção do referencial teórico e o estudo do caso do Setor Sul, pôde se perceber que a partir das necessidades indispensáveis de transportes da vida urbana, houve uma necessidade de modificar a paisagem. Entretanto, o trânsito continua caótico, pois não basta somente

¹⁶ Reportagem publicada no diário da manhã de 18 de setembro de 2011.

alargar ruas ou criar viadutos, faz-se necessário um transporte público de massa eficiente.

Acontece que o poder público não investiu em transporte público de qualidade e, com o crescimento da cidade e da frota de veículos, resta agora à população observar o caos nas ruas e o estresse dos motoristas que perdem tempo no trânsito barulhento, com vias insuficientes para comportar tantos automóveis. Convive - se com a imprudência de motoristas, o desrespeito às leis de trânsito, que tem causado problemas a toda sociedade com perdas econômicas e ambientais.

O problemático trânsito nas cidades, sobretudo nas metrópoles brasileiras, é uma questão que deve ser priorizada pelos governantes e por toda população, pois todos os dias em algum lugar têm-se vítimas fatais do violento trânsito urbano. Esse tema pela sua importância para toda sociedade e devido à gravidade que é, deve ser continuamente estudado, buscando criar meios que possam melhorar nos deslocamentos urbanos das pessoas, de maneira rápida e segura. Criando maneiras sustentáveis de mobilidade, uma vez que os automóveis emitem poluição ambiental e sonora, trazendo conseqüências à saúde da população.

REFERÊNCIAS

CARLOS, Ana Fani A. **A cidade**. São Paulo: contexto, 1987.

CARLOS, Ana Fani A. **O Espaço Urbano: novos escritos sobre a cidade**. São Paulo: Edição eletrônica/LABUR, 2007.

CHAVEIRO, Eguimar Felício. **Goiânia, uma metrópole em travessia**. Tese de Doutorado Apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2001.

Código de Trânsito Brasileiro: lei nº. 9503, de 23 de setembro de 1997, 3. ed. Edições câmara, 1998.

CORREIA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**, São Paulo, Ática, 2005.

FERREIRA, J.S.W. **Globalização e urbanização subdesenvolvida**. Revista SP Perspectiva, Revista da Fundação SEADE, jan. 2001, SP, Vol.14, nº4, out/dez, 2000.

GONÇALVES, A.R. **Goiânia: Uma modernidade possível.** Brasília, Ministério da Integração Nacional: UFG, 2002.

HAESBAERT, R. **O Mito da Desterritorialização: do fim dos territórios a multiterritorialidade.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

MELLO, Márcia Metran de. **Goiânia: cidade de pedras e de palavras.** Goiânia: Editora da UFG, 2006.

MONTEIRO, Ofélia Sócrates do Nascimento. **Como nasceu Goiânia.** São Paulo: Revistas dos Tribunais, 1938.

MARICATO, Ermínia: **O impasse da política urbana no Brasil.** Petrópolis, RJ: Vozes, 2011.

Minidicionário compacto da língua portuguesa. 8 ed. São Paulo: RIDEEL, 1999.

SANTOS, Milton. **Metamorfoses do espaço habitado: fundamentos teóricos e metodológicos da geografia.** São Paulo: Editora HUCITEC, 1994.

MOTA, Juliana Costa. **O Setor sul de Goiânia: o espaço público abandonado.** Trabalho integrante do projeto temático de pesquisa “Habitação Econômica e Arquitetura Moderna no Brasil (1930 – 1964)”, coordenado na EESC – USP. Disponível em:
<http://www.docomomo.org.br/seminario%203%20pdfs/subtema_B5F/Juliana_mota.pdf>. Acesso em: 01. jan. 2010.

MUMFORD, Lewis. **A cidade na história. Suas origens, transformações e perspectivas:** tradução: Neil R. da Silva- 5. ed., São Paulo: Martins Fontes, 2008.

OLIVEIRA, Adão F. de; MOYSÉS, Aristides; CHAVEIRO, Eguimar F.; **desigualdades sócio-espaciais, democracia e gestão metropolitana: análise do desempenho institucional em Goiânia (1997-2007)**, boletim goiano de geografia, Goiânia, 2008.

OLIVEIRA, Maykon Samuel Sales: **A CONCEPÇÃO DE CIDADE-JARDIM NO PLANEJAMENTO DE GOIÂNIA: contrapontos e permanências na paisagem do Setor Sul.** Trabalho de conclusão de curso apresentado a Universidade Federal de

Goiás, como requisito parcial para obtenção de título de licenciado em Geografia. Goiânia, 2010.

PELÁ, Márcia Cristina Hizim. **Goiânia, o mito da cidade planejada**. Dissertação de Mestrado Apresentada ao Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Geografia do Instituto de Estudos Sócio-Ambientais da Universidade Federal de Goiás. Goiânia, 2009.

Projeto-de-lei-da-mobilidade-urbana. Disponível em: <http://www.cidades.gov.br/secretarias-nacionais/transporte-e-mobilidade>. Acesso em: 08 mar. 2011.

Temas urbanos. Uma publicação Viva o Centro. Ano XII. nº. 47. jul. ago. set. 2008. Disponível em <http://scholar.google.com.br/scholar?q=MOBILIDADE+URBANA>. Acesso em 04 jul. 2011.