

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE GOIÁS - UEG
CAMPUS CORA CORALINA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA (PPGEO)

ESTHER LAÍS BORGES PEREIRA

**A MOBILIDADE A PÉ NO BAIRRO JOÃO FRANCISCO- GOIÁS-GO, SOB A
PERSPECTIVA DA CAMINHABILIDADE**

GOIÁS - GO
2024.

ESTHER LAIS BORGES PEREIRA

**A MOBILIDADE A PÉ NO BAIRRO JOÃO FRANCISCO- GOIÁS-GO, SOB A
PERSPECTIVA DA CAMINHABILIDADE**

Dissertação apresentada ao Programa de Pesquisa e Pós-Graduação em Geografia, da Universidade Estadual de Goiás – Câmpus Cora Coralina, como requisito para a obtenção do título de mestre em Geografia.

Linha de Pesquisa: Dinâmica Territorial do Cerrado

Orientador: Prof. Dr. Vinícius Polzin Druciaki.

**GOIÁS - GO
2024**

TERMO DE AUTORIZAÇÃO PARA PUBLICAÇÃO DE TESES E DISSERTAÇÕES NA BIBLIOTECA DIGITAL (BDTD)

Na qualidade de titular dos direitos de autor, autorizo a Universidade Estadual de Goiás a disponibilizar, gratuitamente, por meio da Biblioteca Digital de Teses e Dissertações (BDTD/UEG), regulamentada pela Resolução, CsA nº 1.087/2019 sem ressarcimento dos direitos autorais, de acordo com a Lei nº 9.610/1998, para fins de leitura, impressão e/ou download, a título de divulgação da produção científica brasileira, a partir desta data¹. Estando ciente que o conteúdo disponibilizado é de inteira responsabilidade do(a) autor(a).

Dados do autor (a)

Nome completo: Esther Laís Borges

Pereira Email:

estherborges53@gmail.com

Dados do trabalho

Título: A MOBILIDADE A PÉ NO BAIRRO JOÃO FRANCISCO- GOIÁS-GO SOB A
PERSPECTIVA DA CAMINHABILIDADE.

Tipo:

☐ Tese ☒ Dissertação

Curso/Programa: PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA-PPGEO

Concorda com a liberação documento

☒ SIM ☐ NÃO

¹Período de embargo é de até um ano a partir da data de defesa.

GOIÁS, 7 de agosto de 2025

Documento assinado digitalmente
gov.br ESTHER LAIS BORGES PEREIRA
Data: 07/08/2025 11:57:59-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Assinatura autor(a)

Documento assinado digitalmente
gov.br VINICIUS POLZIN DRUCIAKI
Data: 07/08/2025 11:51:05-0300
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

Assinatura do orientador(a)

CATALOGAÇÃO NA FONTE

Biblioteca Frei Simão Dorvi – UEG Câmpus Cora Coralina

P436m	Pereira, Esther Lais Borges. A mobilidade a pé no Bairro João Francisco - Goiás-GO, sob a perspectiva da caminhabilidade [manuscrito] / Esther Lais Borges Pereira. – Goiás, GO, 2024. 68 f. ; il. Orientador: Prof. Dr. Vinícius Polzin Druciaki. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Câmpus Cora Coralina, Universidade Estadual de Goiás, 2024. 1. Geografia urbana - Goiás, GO. 1.1. Mobilidade urbana. 1.1.1. Caminhabilidade. 1.2. Geografia da cidade. I. Título. II. Universidade Estadual de Goiás, Câmpus Cora Coralina. CDU: 911.375(817.3)
-------	---

Bibliotecária responsável: Marília Linhares Dias – CRB 1/2971

FOLHA DE APROVAÇÃO

ESTHER LAÍS BORGES PEREIRA

**A MOBILIDADE A PÉ NO BAIRRO JOÃO FRANCISCO- GOIÁS-GO, SOB A
PERSPECTIVA DA CAMINHABILIDADE**

COMISSÃO EXAMINADORA

Prof. Dr. Vinícius Polzin Druciaki
Orientador-PPGEO-UEG

Prof. Dr. Alexsander Batista e Silva
Membro externo- UEG Campus Cora Coralina

Prof. Dr. Jean Carlos Vieira Santos
Membro interno- PPGEO-UEG

Goiás, 10 de dezembro de 2024

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE GOIÁS
(Criada pela lei nº 13.456 de Abril de 1999, publicada no DOE-GO de 20 de Abril de 1999)
Pró-Reitoria de Pesquisa e Pós-Graduação
Coordenação de Pós-Graduação *Stricto Sensu*
UEG CÂMPUS CORA CORALINA
Av. Dr. Deusdeth Ferreira de Moura Centro - GOIÁS CEP: 76600000
Telefones: (62)3936-2161 / 3371-4971 Fax: (62) 3936-2160 CNPJ: 01.112.580/0001-71

ATA DE EXAME DE DEFESA 13/2024

Ao décimo dia do mês de dezembro de dois mil e vinte e quatro, às dezenove horas, realizou-se, o Exame de Defesa de dissertação do(a) mestrando(a) **Esther Laís Borges Pereira**, intitulada: “**A MOBILIDADE A PÉ NO BAIRRO JOÃO FRANCISCO- GOIÁS-GO, SOB A PERSPECTIVA DA CAMINHABILIDADE**”. A banca examinadora foi composta pelos seguintes professores doutores: Vinícius Polzin Druciaki (Presidente - PPGeo/UEG), Alexsander Batista e Silva (UEG) e Jean Carlos Vieira Santos (PPGeo/UEG). Os membros da banca fizeram suas observações e sugestões, as quais deverão ser consideradas pela mestrand(a) e seu orientador. Em seguida, a banca examinadora reuniu-se para proceder a avaliação do exame de defesa. Reaberta a sessão, o presidente da banca examinadora, Prof. Dr. Vinícius Polzin Druciaki proclamou que a dissertação encontra-se aprovada (✓) ou não aprovada () ou aprovada com ressalva () e com as seguintes exigências (se houver):

Acatar as sugestões da banca

Cumpridas as formalidades de pauta, às ~~21:00~~ horas a presidência da mesa encerrou esta sessão do Exame de Defesa e lavrou a presente ata que, após lida e aprovada, será assinada pelos membros da banca examinadora.

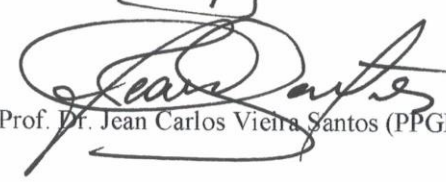
Goiás-GO, 10/12/2024.



Prof. Dr. Vinícius Polzin Druciaki (Presidente – PPGeo/UEG)



Prof. Dr. Alexsander Batista e Silva (UEG)



Prof. Dr. Jean Carlos Vieira Santos (PPGeo/UEG)

Dedico esta dissertação, a Deus em primeiro lugar, pois sem ele não estaria aqui, e aos meus saudosos e eternos avós maternos Lourdes Borges e Benedito Vidigal, que sempre me incentivaram a nunca desistir e foi através do exemplo deles que hoje me tornei e segui a área da educação com muito amor e dedicação.

AGRADECIMENTOS

Agradeço primeiramente a Deus, pois sem Ele nada do que conquistei seria possível. Ele é nossa fortaleza, tanto nos dias difíceis quanto nas conquistas.

Agradeço ao esforço e empenho dos meus pais, Jacinto Caetano e Elisabeth Borges, por sempre me apoiarem e me incentivarem ao estudo e, principalmente, à busca pelo conhecimento. Desde muito nova, me conduziram ao caminho correto. Sem a base e os ensinamentos deles, nada teria sido possível.

Agradeço a todo o corpo docente da Universidade Estadual de Goiás — Campus Cora Coralina, onde passei pelo processo de graduação no curso de Geografia, e especialmente pelos incentivos à pesquisa, desde a iniciação científica até os grupos de estudos de excelente qualidade. Foi através dessa base que consegui ingressar no mestrado.

Deixo um agradecimento especial ao meu melhor amigo, Nelton Nattan, que conheci durante a graduação e foi meu grande exemplo de força e coragem para ingressar na pós-graduação. Ficam aqui meus sinceros cumprimentos e minha gratidão por nunca me deixar desistir, e principalmente, por me apoiar sempre.

Aos meus colegas e amigos de mestrado da turma de 2022, agradeço imensamente pelos conhecimentos e vivências durante estes dois anos. Com vocês, tudo se tornou mais leve. A busca pelo conhecimento e pela pesquisa nos levou até aqui, e sou muito grata por isso.

Por fim, mas não menos especial, agradeço ao meu orientador, Prof. Dr. Vinicius Polzin Druciaki, que me acompanha nas pesquisas e na vida cotidiana há sete anos. Sem sua colaboração, eu não teria chegado até aqui. Foram anos árduos, mas extremamente felizes, e todo o conhecimento adquirido e o amor pela mobilidade vieram através de sua paixão em estudar aquilo que ama.

“Quebramos todas as regras para tornar os automóveis felizes.”

Jan Gehl

RESUMO

O presente trabalho tem como tema central a mobilidade urbana enquanto expressão da realidade urbana, tendo como objeto e recorte central a mobilidade a pé e a caminhabilidade no setor João Francisco, na Cidade de Goiás, no Estado de Goiás-Brasil. Utilizaram-se nesta pesquisa, fundamentação nos conceitos de cidades, mobilidade urbana, mobilidade a pé, caminhabilidade e os meios de circulação presentes nos meios urbanos. Para isso, recorremos a autores como. Souza (2010), Vasconcellos (2012), Gehl (2015), Speck (2017), Bradshaw (1993), IBGE (2022), Druciaki (2009) e Brasil (2012). A metodologia empregada nesta pesquisa consistiu em uma abordagem qualitativa por meio de procedimentos que permitiram avaliar: a situação da estrutura de caminhabilidade, as características socioespaciais da cidade, a percepção dos sujeitos em relação às práticas de caminhabilidade, bem como as políticas públicas não implementada ou omissas a temática. Diante disso, identificamos algumas questões que nos levam à conclusão de que o trecho em questão, que trata da caminhabilidade e da mobilidade a pé, requer mudanças significativas. É um trecho com grande movimentação de veículos e pessoas, resultando em uma infraestrutura inadequada para a circulação e permanência no local. Conclui-se então que há muito a ser feito em relação à mobilidade a pé no bairro João Francisco, na Cidade de Goiás.

Palavras-chave: Mobilidade a pé. Espaço Urbano. Cidade de Goiás. Setor João Francisco. Caminhabilidade.

ABSTRACT

The present work focuses on urban mobility as an expression of urban reality, with the main subject and central focus being pedestrian mobility and walkability in the João Francisco neighborhood, in the City of Goiás, in the State of Goiás, Brazil. This research is grounded in concepts such as cities, urban mobility, pedestrian mobility, walkability, and the means of circulation present in urban environments. To this end, we drew upon authors such as Souza (2010), Vasconcellos (2012), Gehl (2015), Speck (2017), Bradshaw (1993), IBGE (2022), Druciaki (2009), and Brasil (2012). The methodology employed in this research consisted of a qualitative approach through procedures that allowed us to assess: the condition of walkability infrastructure, the socio-spatial characteristics of the city, the perception of individuals regarding walkability practices, as well as public policies that have either not been implemented or have neglected the theme. In light of this, we identified several issues that lead us to conclude that the section in question, which addresses walkability and pedestrian mobility, requires significant changes. It is an area with heavy vehicle and pedestrian traffic, resulting in inadequate infrastructure for circulation and permanence in the location. We therefore conclude that much remains to be done regarding pedestrian mobility in the João Francisco neighborhood, in the City of Goiás.

Keywords: Pedestrian Mobility. Urban Space. City of Goiás. João Francisco Neighborhood. Walkability.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1. Mapa da localização da cidade de Goiás e a área tombada pelo Iphan	27
Figura 2. Evolução urbana da cidade de Goiás	28
Figura 3. Espaço De Circulação na Cidade de Goiás, GO	32
Figura 4 pessoas que utilizam automóveis para se deslocar em distancias pequenas	33
Figura 5. Mapa da localização da área de estudo no bairro João Francisco	41
Figura 6. Praça jornalista Goiás do Couto	42
Figura 7. Movimento de veículos nas ruas do bairro João Francisco	45
Figura 8. Feira de quinta-feira da praça jornalista Goiás do Couto	46
Figura 9. Comércio e Serviços Mais Utilizados no Bairro João Francisco	47
Figura 10. Modos Utilizado pelas pessoas que utilizam o Setor João Francisco	48
Figura 11. Delimitação dos subtrechos selecionados para a pesquisa, bairro João Francisco	54
Figura 12. Mosaico de imagens do sub trecho 01 – nov/2024	56
Figura 13. Mosaico de imagens do sub trecho 02	58
Figura 14. Mosaico de imagens do sub trecho 03	60
Figura 15. Automóveis ocupando as calçadas	63

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Critério 1 - Uso do solo lindeiro.	49
Quadro 2 - Critério 2 - Animação urbana e oportunidades para relações sociais.....	50
Quadro 3 - Critério 3 Largura da calçada.....	50
Quadro 4 - Critério 4 - Condições do piso e existência de obstáculos.	51
Quadro 5 - Critério 5 - Proteção contra intempéries como sol e chuva.	51
Quadro 6 - Critério 6 - Mobiliário urbano.....	51
Quadro 7 - Critério 7 - Poluição sonora, atmosférica, etc.	52
Quadro 8 - Critério 8 - Sensação de segurança pessoal.....	52
Quadro 9 - Critério 9 - Proteção do tráfego local como velocidade de veículos e proximidade/ separação física dos pedestres.	53
Quadro 10 - Critérios de caminhabilidade.....	53
Quadro 11 - Critérios de caminhabilidade do primeiro Sub trecho.	55
Quadro 12 - Critérios de caminhabilidade do segundo Sub trecho.....	57
Quadro 13 – Critérios de caminhabilidade do terceiro Sub trecho.....	59

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	14
 1. O ESPAÇO URBANO EM MOVIMENTO: A MOBILIDADE COMO EXPRESSÃO DA CIDADE.....	17
1.1 A cidade e o espaço urbano: a dimensão da circulação	17
1.2 Mobilidade e acessibilidade urbana	19
1.3 A Caminhabilidade e mobilidade a pé na cidade	22
 2. A MOBILIDADE URBANA NA CIDADE DE GOIÁS-GO	25
2.1 Caracterização do espaço urbano e da Cidade de Goiás.....	25
2.2. Mobilidade na Cidade de Goiás.	30
2.3 A mobilidade urbana sob a ótica das políticas públicas municipais	34
 3. A MOBILIDADE A PÉ E A CAMINHABILIDADE NO SETOR JOÃO FRANCISCO NA CIDADE DE GOIÁS.....	37
3.1 O Setor João Francisco: o “centro da Cidade de Goiás”	38
3.2 Mobilidade e centralidade: Conflitos do espaço público na escala do bairro	43
3.3 Métricas da caminhabilidade	49
3.4 A caminhabilidade no Setor João Francisco em Goiás	53
3.4 Setor João Francisco em Goiás: um bairro mais caminhável é possível?	61
 CONSIDERAÇÕES FINAIS	65
 REFERÊNCIAS.....	67

INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana de pessoas refere-se às condições pelas quais indivíduos ou grupos sociais acessam os diversos locais de atividade da cidade, sejam eles de natureza social, econômica, cultural ou outra. Esse fenômeno é intrínseco à dinâmica urbana e constitui uma das possibilidades de estudo e análise do espaço urbano. No que diz respeito ao deslocamento de pessoas e bens nas áreas urbanas, busca-se compreender a relação entre os modos de transporte disponíveis, a infraestrutura existente, os aspectos e condicionantes sociais, e o uso e ocupação do solo. Assim, a mobilidade urbana configura-se como um eixo estruturante para o desenvolvimento das cidades, devendo sempre ser abordada de modo sistêmico a outras questões como: uso e ocupação do solo, a centralidade, ao desenvolvimento econômico, etc. Um sistema de mobilidade eficiente, inclusivo e equitativo, demanda a integração de diferentes modalidades de transporte atrelados a um uso mais sustentável do solo urbano, priorizando o transporte público coletivo, a mobilidade ativa (o modo a pé é modo bicicleta), e o uso de novas tecnologias.

Nesse sentido, a presente pesquisa teve como objetivo principal compreender um modo específico de mobilidade: a mobilidade a pé, sob a perspectiva da caminhabilidade. A mobilidade a pé é a mais presente em nossas cidades, ao passo que é a mais desprestigiada no âmbito das prioridades. Uma cidade caminhável é uma cidade mais democrática, com mais oportunidades, interação social e saúde. Por essa razão, é que a mobilidade a pé aqui foi debruçada na perspectiva da caminhabilidade. Andar a pé transcende a condição motora do indivíduo: se trata das condições que organizam o espaço urbano, tornando-o mais inclusivo, confortável, seguro, sustentável.

Dessa forma, foi escolhido o bairro João Francisco, na cidade de Goiás, para que essa abordagem pudesse ser realizada. Por ser um bairro que concentra um fluxo relevante de pessoas, bens e veículos, atraídos pela centralidade das atividades comerciais e de serviços na região, optou-se por tal recorte espacial de análise.

Além de ser um bairro com grande fluxo, a escolha se deu por motivações pessoais da autora desta dissertação.

Foram vivenciadas diversas situações que, na condição de moradora da cidade, sentiu a necessidade de estudar e mostrar do ponto de vista de moradores e pessoas que utilizam o bairro diariamente, dando mais visibilidade aos sujeitos, ao

bairro e a cidade, já que na grande maioria dos casos, as investigações científicas na área se concentram em realidades urbanas maiores.

Após a definição da área de estudo, diversas questões importantes foram observadas, especialmente em relação à caminhabilidade das pessoas e às suas práticas de circulação no bairro. Assim, partimos das seguintes indagações: as pessoas se sentem confortáveis e seguras ao praticar a mobilidade ativa no setor? Sob quais condições de caminhabilidade a mobilidade a pé ocorre diariamente? Quais são os motivos que as impulsionam e o que mais buscam? Além disso, como a análise da cidade por meio da mobilidade a pé pode contribuir para a compreensão dos problemas que implicam no acesso a oportunidades, a acessibilidade e ao direito à cidade em geral? Uma vez que mobilidade e acessibilidade são direitos constitucionais. Como essas políticas podem ser desenvolvidas de maneira sustentável, conectando cada vez mais a dimensão humana às formas urbanas produzidas?

No intuito de buscar respostas às indagações colocadas, a pesquisa adotou a seguinte metodologia e procedimentos metodológicos. Enquanto abordagem, adotamos a pesquisa qualitativa e crítica, uma vez que se buscou dar mais visibilidade aos sujeitos (nesse caso, na condição de pedestres), ao bairro e mesmo à cidade. A pesquisa qualitativa buscou, para além de questões pré-elaboradas, abrir espaço para tais sujeitos inserirem pontos e tópicos prioritários e sua visão de cidade. A abordagem crítica vem no sentido de a luz dos conceitos teóricos, e da percepção dos indivíduos, confrontarmos junto ao ordenamento territorial municipal, ou seja, as políticas públicas, identificando razões que justifiquem essa condição (pedestre) seguir sendo relegada na cidade, contrariando uma série de direitos assegurados. Enquanto procedimentos metodológicos, adotou-se fundamentação teórica relacionada ao espaço urbano e à cidade, à mobilidade urbana, à mobilidade a pé e caminhabilidade sobretudo por meio de duas áreas: a Geografia e o Urbanismo.

No que se refere à caracterização da cidade de Goiás e aos dados relacionados à cidade, à população e aos sistemas de mobilidade existentes, utilizamos fontes secundárias (tais como censos, diagnóstico para o plano diretor), bem como trabalhos e pesquisas já publicados sobre a cidade. Em um terceiro momento, de maneira mais específica no que tange à caminhabilidade, utilizou-se um conjunto de procedimentos para a obtenção de dados primários e análises realizadas em campo. O primeiro deles foi a observação dirigida, a fim de entender a luz dos conceitos balizadores, as

particularidades no recorte escolhido. Essa observação foi feita em pontos de maior centralidade, além de percursos, o que permitiu elaborar as estratégias das entrevistas e levantamentos qualitativos.

O segundo, referente a coleta de dados, a partir dos locais observados foram aplicados questionários online aos pedestres que frequentam o bairro. Já para avaliar a caminhabilidade, foi aplicado o método de Bradshaw adaptado e o ITDP, que, com base em um conjunto de critérios, mensura as condições e o nível de caminhabilidade por trechos. Este método é detalhado no último capítulo. A aferição desse índice, somada às informações sobre as práticas de mobilidade a pé e à relação com o contexto da cidade e a abordagem teórica que fundamenta a pesquisa, permitiram reflexões para que a mobilidade a pé seja efetivamente priorizada no âmbito do planejamento urbano do município, especialmente no bairro escolhido.

Entender e compreender a mobilidade a pé e a caminhabilidade no Setor João Francisco permitiu analisar como as pessoas utilizam esse espaço, caracterizado por sua centralidade comercial e seus múltiplos usos. A mobilidade urbana a pé possibilita trazer à tona a escala humana da cidade, reforçando a importância de um ambiente urbano mais saudável e acessível, ao priorizar modos de mobilidade ativa em seu ordenamento e estrutura cotidiana.

1. O ESPAÇO URBANO EM MOVIMENTO: A MOBILIDADE COMO EXPRESSÃO DA CIDADE

Neste capítulo, abordaremos a mobilidade urbana como uma expressão da cidade, trazendo conceitos e ideias balizadoras que vinculem esta dimensão da cidade ao acesso e a melhores condições para as pessoas terem mais acesso e direito à cidade.

Primeiramente, a mobilidade elementos é intrinsecamente relacionada ao processo de urbanização e ao cotidiano urbano. Assim, a mobilidade de pessoas e também de cargas refletem, em partes, o modo pelo qual a cidade é caracterizada, bem como sua sociedade. Isso podemos corroborar ao entendermos que a mobilidade urbana é reflexo e condicionante do espaço urbano. Uma forma de leitura do mesmo.

Nesse sentido, discorreremos sobre alguns marcos e recortes conceituais, começando pelo conceito de cidade que fundamenta esta pesquisa. É essencial compreender o que caracteriza uma cidade, quais requisitos podem ser pensados em relação à maneira como as pessoas se mantêm na cidade, permanecem nela e, principalmente, ocupam o espaço urbano. Assim, ao tratar do espaço urbano em movimento, refletimos sobre como ele deve ser ocupado e como as pessoas fazem uso desse espaço.

Do mesmo modo, serão trabalhados alguns conceitos de mobilidade e acessibilidade urbana, além de aspectos relacionados à circulação das pessoas nos espaços urbanos, e por fim, o objeto principal de nossa pesquisa, sendo a caminhabilidade e a mobilidade a pé na cidade.

1.1 A cidade e o espaço urbano: a dimensão da circulação

Para entender e definir os conceitos fundamentais que sustentam este trabalho, é necessário abordar o conceito de cidade e espaço urbano. Segundo Corrêa (1989), o espaço urbano pode ser compreendido como um conjunto de diferentes usos da terra justapostos, que atuam de forma fragmentada e articulada ao mesmo tempo. Isso significa que os variados usos do solo definem as áreas que configuram o espaço urbano, como centros, áreas comerciais e residenciais, atividades e serviços.

Essa fragmentação também reflete os fatores socioeconômicos dos diferentes grupos que compõem o espaço urbano. Conforme afirma Corrêa: “o espaço urbano é fragmentado e articulado, reflexo e condicionante social, um conjunto de símbolos e campo de lutas” (CORRÊA, 1989, p. 4). Em outras palavras, o espaço urbano é a materialização da sociedade em uma de suas dimensões mais aparentes, expressa nas formas espaciais.

Dessa forma, o uso e a ocupação do solo, a seletividade dos investimentos e a inserção de equipamentos públicos e privados em cada local são consequências das relações socioeconômicas e de poder entre os diferentes agentes que produzem o espaço urbano. Esses fatores implicam na distribuição espacial dos locais de atividade, que ao longo do tempo vão configurando processos e formas espaciais como subcentros, áreas especializadas, espaços segregados, etc.

Diante deste preâmbulo, Cavalcanti (2008), ao explorar formas de compreender o urbano, nos apresenta três principais dimensões da cidade, enquanto fenômeno e possibilidade analítica. A primeira caracteriza a cidade como o local de excelência das relações de (re)produção. Já a segunda aborda aspectos relacionados à moradia, segregação e habitação. Por fim, a terceira trata da circulação, compreendida amplamente, envolvendo fluxos de mercadorias, ideias, bens e pessoas. Essa última, por sua vez, refere-se ao conjunto de elementos e práticas que envolvem a mobilidade de pessoas e bens no espaço urbano. É crucial para o funcionamento das cidades, influenciando diretamente a qualidade de vida, a eficiência econômica e a sustentabilidade ambiental.

A cidade é um ponto essencial para as trocas de bens, serviços, cultura e conhecimento entre seus habitantes, desde que condições adequadas de mobilidade estejam presentes (MAGAGNIN e SILVA, 2008; BRASIL, 2006). Dessa forma, a mobilidade pode ocorrer por diversos meios, como automóveis, ônibus, bicicletas, transporte público coletivo (majoritariamente por ônibus), e a pé. Cada modo possui características, vantagens e desvantagens, sendo igualmente importante a infraestrutura que os sustenta, como ruas, avenidas, ciclovias, calçadas, pontos de ônibus e estações. A qualidade e manutenção dessas infraestruturas impactam diretamente a mobilidade urbana.

Segundo Vasconcellos (2012), a necessidade de circular está atrelada ao desejo de realizar atividades sociais, culturais e econômicas consideradas essenciais na sociedade.

A circulação está, assim, ligada à mobilidade e à acessibilidade, sendo a mobilidade um conceito que se refere, em geral, às condições e formas de deslocamento conforme as práticas sociais das pessoas (GUTIERREZ, 2012), e a acessibilidade como capacidade de superar as fricções impostas no espaço para acessar e usufruir dos espaços da cidade (PORTUGAL, 2018). Diante disso, colocamos a seguinte indagação: Como podemos interpretar e “ler” a cidade por meio da mobilidade urbana?

1.2 Mobilidade e acessibilidade urbana

De modo muito preliminar, mobilidade urbana se refere às condições e formas pelas quais pessoas e mercadorias se deslocam no espaço urbano (BRASIL, 2012). Para Gutierrez, a mobilidade é mais que um atributo mensurável de origem-destino: se trata de prática social, seja de indivíduos ou grupos, em que as distintas condições de acesso aos meios de mobilidade, resulta em distintas capacidades de acessar serviços, direitos e cidadania no contexto da cidade.

Segundo Vasconcellos (2012), a mobilidade urbana reflete o desejo de realização de atividades sociais, culturais e econômicas, consideradas necessárias na sociedade, sejam elas impostas ou opcionais. Seguindo seu raciocínio, o autor apresenta que existem fatores pessoais que influenciam a mobilidade relacionados diretamente ao indivíduo, como: seu grau de autonomia, liberdade, condições físicas, gênero, o papel social que ocupa e renda. De outro modo, existem fatores associados à natureza da cidade, que impactam o ambiente produzido e o planejamento urbano. Esses fatores, muitas vezes, refletem a falta de uma abordagem abrangente sobre o uso do solo e a organização do espaço urbano.

Nesse sentido, um dos fatores importantes é a condição física das pessoas. Muitas vezes, aquelas com dificuldades de locomoção se veem privadas de sair de casa devido às barreiras que podem encontrar durante o trajeto até o destino. Isso pode limitar significativamente sua mobilidade.

Outro fator pessoal relevante é a renda, que impacta diretamente nos deslocamentos, devido aos custos de utilização de determinados meios de transporte. Com o aumento da renda, a mobilidade tende a aumentar. Quanto maior a renda, maiores as condições de adquirir um meio de transporte particular, oferecendo mais benefícios ao indivíduo. Por outro lado, em famílias de baixa renda, as opções de

deslocamento são mais restritas. Nessas situações, as pessoas optam geralmente por caminhar, caso não haja limitações físicas, ou utilizam o transporte público coletivo, sendo a opção mais acessível a todas as classes sociais

Os fatores externos estão relacionados com aspectos como a qualidade do transporte oferecido, a localização e os horários de funcionamento, os destinos escolhidos e também a segurança. Esses fatores influenciam diretamente a capacidade das pessoas de utilizarem ou não os meios de transporte disponíveis.

Quanto aos modos individuais de circulação não motorizados, a caminhada e o uso da bicicleta são considerados meios sustentáveis, pois estimulam a busca por uma condição física saudável e não geram impactos ambientais. Em relação aos modos de mobilidade, podemos destacá-los em pelo menos duas classificações.

A primeira refere-se ao uso direto, se individual ou coletivo. Os modos individuais são aqueles nos quais as pessoas decidem viajar. Juntam a motocicleta, o veículo particular ou táxi — e ninguém mais. Pode reivindicar o direito de viajar. Os modos coletivos são aqueles. Que por natureza permitem o uso simultâneo por várias pessoas e ninguém pode reivindicar seu uso privativo — transportes coletivos, como vans, ônibus e metrô.” (VASCONCELLOS, 2012, p. 15)

A segunda classificação é feita com base na natureza legal de cada forma de transporte, sejam eles privados ou públicos. O transporte privado é utilizado somente pelos proprietários ou por aqueles a quem o proprietário permitir, como bicicletas, automóveis e motocicletas. Já o transporte público, mediante pagamento, possui como característica principal a existência de regras de trânsito e está sujeito a limitações impostas pelo governo (VASCONCELLOS, 2012, p. 15).

Neste sentido, nem todos os indivíduos podem optar pela forma como realizarão sua mobilidade, devido a diversos fatores. Isso pode ocorrer por não possuírem um automóvel para se deslocarem, por limitações de renda, por questões sociais ou até mesmo por sofrerem com algum tipo de mobilidade reduzida, seja ela temporária ou permanente.

Além dos fatores individuais, existem também fatores externos que influenciam na escolha e, na prática da mobilidade, podendo dificultar ainda mais as opções disponíveis. Um exemplo disso é a infraestrutura básica, que se refere ao conjunto de instalações e serviços essenciais para o funcionamento de uma sociedade, como: transporte (estradas, ferrovias, aeroportos e portos); saneamento (sistemas de água potável, esgoto e drenagem); energia (redes de eletricidade e fontes de energia, como

usinas); comunicações (telefonia, internet e redes de dados); saúde (hospitais e unidades de saúde); e educação (escolas e instituições de ensino).

As pessoas que utilizam os espaços urbanos e circulam pela cidade enfrentam, no dia a dia, diversos obstáculos, seja para ir ao trabalho, à escola ou simplesmente para caminhar. Esses problemas não afetam somente os pedestres, mas também os ciclistas, que se deparam com cidades que não adotam infraestruturas adequadas, como ciclo faixas, ciclovias e suportes para bicicletas, além das necessidades básicas para os pedestres.

Muitas vezes, essas infraestruturas não são garantidas, resultando em ambientes onde não há espaços adequados para a mobilidade. É necessário garantir locais com equipamentos públicos básicos, arborização adequada para a caminhada, calçadas seguras e espaços com fluxo reduzido de veículos, a fim de proporcionar segurança e conforto aos cidadãos.

Há poucos lugares e percursos acessíveis, principalmente para aquelas pessoas que possuem algum tipo de mobilidade reduzida, como exemplo: alguns idosos, pessoas com lesões, problemas de saúde, gestantes (sobretudo as de risco), sem falar obviamente nas que possuem algum tipo de deficiência.

Portanto, os meios onde as pessoas circulam na cidade faz referência não somente aos meios de transportes que elas vão utilizar, mas também sua relação com o espaço da sociedade e de como estes indivíduos estão inseridos, pois na maioria das vezes esta relação cidade e circulação tem influência principalmente com fatores sociais em que estas pessoas se encontram.

Relacionando-se aos meios com que as pessoas circulam na cidade, não se pode deixar de pensar que, além dos meios utilizados, existe algo que impossibilita ainda mais para algumas pessoas circularem e permanecerem nos espaços. Que é a questão da acessibilidade, que está relacionada à capacidade de todas as pessoas, independentemente de suas condições físicas, sensoriais ou socioeconômicas, acessarem os serviços de transporte e se locomoverem pela cidade de forma segura, eficiente e digna. É um fator crucial para a inclusão social e para o direito à cidade.

Visando esta questão, existem leis que asseguram com que as pessoas, com capacidade de locomoção reduzida, tenham pleno acesso a todos os espaços, como fica bem demonstrado na Lei 13.146, de 2015. Nessa Lei, define-se acessibilidade como a possibilidade de utilização de espaços, serviços, sistemas e bens públicos, bem como serviços e instalações abertas ao público, sendo esses públicos ou

privados de uso coletivo, tanto em zona urbana quanto rural, por pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida (BRASIL, 2015).

Druciaki (2009) diz que a acessibilidade pressupõe a melhor localização possível de um espaço em relação a outros, ou mesmo de uma estrutura de mobilidade que permita facilidade em acessá-la. Em um sentido amplo, seriam as reais condições de acesso que, por sua vez, encontram-se distribuídos espacialmente conforme a escala de análise.

Embora sempre presente nos estudos relativos ao desenvolvimento sustentável no planejamento urbano, essa definição não engloba totalmente os aspectos considerados na definição mais utilizada no tocante ao ambiente urbano.

Nesse sentido, nem todos os indivíduos podem optar pela forma como realizará sua mobilidade, por diversos elementos, seja por não possuírem algum tipo de automóvel para se deslocarem, seja por condições de renda, ou até mesmo por apresentarem restrições de motricidade, como nas pessoas com deficiências ou com outros limitantes, sejam permanentes ou temporários.

Tudo isso influencia diretamente no modo como a mobilidade acontece, e sob quais condições.

Por conseguinte, temos como principal objeto deste trabalho o meio de circulação, sendo o mais usado e que qualquer indivíduo, utilizará ao menos uma vez ao dia, e que iniciará e terminará com ele, que é a mobilidade a pé, que está configurado juntamente com a mobilidade urbana que é o principal fator de estudos das cidades.

1.3 A Caminhabilidade e mobilidade a pé na cidade

Dos vários modos de mobilidade, o modo “a pé” constitui-se como o principal meio para atingir os locais desejados. Toda mobilidade urbana inicia e termina a pé, sendo condição para se acessar outros modos e lugares (VASCONCELLOS 2012).

Quando se trata do modo a pé, existe uma característica fundamental pelo fato de ser o meio em que todas as pessoas conseguem se deslocar. É o meio mais democrático de mobilidade (ao menos deveria ser) porque só depende da condição humana. Mas não é para todos, seja as condições humanas restritas (temporárias ou definitivas, seja a estrutura). Contudo, há exceções de pessoas que possuem algum tipo de dificuldade de locomover-se, tendo restrições permanentes, como é nos casos

de pessoas com deficiência e também aquelas pessoas com restrições temporárias, que tenha algum tipo de mobilidade reduzida, como exemplo: alguns idosos, pessoas que tenham sofrido lesões no corpo, gestantes com gravidez de risco, etc.

A mobilidade a pé sempre fez parte da história da sociedade em todos os seus períodos. Mesmo com o advento do automóvel, o que foi um divisor de águas na forma como passaram a ser concebidas as nossas cidades, é importante frisar que não existe nenhuma prática de mobilidade que não comece e não termine a pé.

De acordo com Gehl (2015), o andar é caracterizado como um movimento linear que leva o caminante de um local a outro, mas é também muito mais que isso. Pedestres podem parar sem esforço e mudar de direção, manobrar, acelerar ou reduzir a velocidade ou até mesmo fazer outro tipo de atividade, como ficar de pé, sentar, correr, dançar, escalar ou deitar-se. O ato de andar é caracterizado como uma forma natural de deslocamento, pelo fato da maioria das pessoas fazer viagens a pé, com ou sem a utilização de um modo complementar. Logo, não basta se locomover: deve haver lugares e meios para se mover, pois.

[...] muitos fatores influem na velocidade do caminhar: a qualidade do percurso, a superfície, a quantidade de pessoas, a idade e a mobilidade dos pedestres. O projeto do espaço também tem seu papel, os pedestres normalmente andam mais rápido em ruas que convidam ao movimento linear, ao passo que seu ritmo cai quando passam praças” (GEHL, 2015, p. 119–120).

Corroborando o trecho supracitado, existem alguns fatores que influenciam não somente pelas formas de andar, mas sim pelas causas que podem influenciar nesse deslocamento. Estes motivos vêm através das condições de segurança, iluminação, quão este lugar seja acessível, calçadas adequadas, uso do solo, arborização, pois um mesmo lugar proporcionará efeitos diferentes para inúmeros grupos de pessoas e de diversas faixas etárias.

De acordo com Gehl (2015), algumas pessoas andam felizes por muitos quilômetros, ao passo que para alguns idosos, deficientes, crianças, mesmo curtas caminhadas são mais difíceis; a distância aceitável também depende da qualidade do percurso, se o piso for de boa qualidade e trajeto interessante, pode-se uma caminhada mais longa.

Indubitavelmente o modo a pé se caracteriza pela forma em que todos os indivíduos possam usar e o meio pelo qual é mais sustentável de locomoção, sendo

assim para se ter uma junção de elementos para melhorar o andar nos meios urbanos, seriam necessária inúmera mudança na própria estrutura interna das cidades.

Fazendo com que as pessoas ao se deslocarem de um lugar a outro possam ter e desfrutar de lugares onde se sintam confortáveis, atraídos, seguros e, o principal, lugares acessíveis por onde passam.

A mobilidade ativa é considerada a forma pela qual as pessoas podem se deslocar sem o uso de meios motorizados. Isto faz com que a cidade se torne ainda mais propícia para que os sujeitos presentes ali deem maior visibilidade, melhores condições, uma forma de se deslocar na cidade. Quanto mais é incentivada e priorizada, mais caminhável se torna, o que implicará em uma mobilidade mais confortável, segura, atrativa e conectada com a cidade, atraindo mais pessoas e fazendo com que a população se sinta confortável e aproveite ainda mais a cidade.

Nesse sentido, na Cidade de Goiás, por exemplo, a mobilidade a pé é muito presente, devido às características locais como tamanho, função e aspectos do cotidiano. Assim, surge a perspectiva da caminhabilidade. A caminhabilidade tem a ver com uma cidade na qual a mobilidade a pé seja realizada com todos os atributos que assegurem mais segurança, conforto, atratividade e consequentemente gere mais vida urbana.

Para Gehl (2015), uma condição importante para uma caminhada agradável e confortável é um espaço relativamente livre e desimpedido, sem necessidade de desviar ou ser empurrado pelo outro, e onde crianças, idosos ou pessoas com deficiência que têm necessidades especiais possam andar sem impedimentos.

Por sua vez, Speck (2017), em sua proposta de caminhabilidade (assim autointitulada), explica que para as caminhadas serem adequadas é necessário atender a quatro condições: ser proveitosa, segura, confortável e interessante. Caminhar é mais do que um movimento estritamente mecânico, trata-se de observar, sentir e permanecer ali de forma com que as pessoas se sintam convidadas a permanecer ali, se sintam felizes em poder caminhar e se sintam seguras com o local.

Diante disso, a caminhabilidade enquanto horizonte a ser alcançado traz elementos pelos quais se pode ter um conceito capaz de planejar, enxergar e executar, ações e parâmetros para que a dimensão da escala humana seja a prioridade em todos os tipos de realidades urbanas.

Por isso, o modo a pé, se caracteriza pela forma em que todos os indivíduos possam usar e por ser o meio mais sustentável de locomoção, sendo assim, para se

ter uma junção de elementos para melhorar o andar nos meios urbanos, seriam necessárias inúmeras mudanças na própria estrutura interna das cidades, fazendo com que as pessoas, ao se deslocarem de um lugar a outro, possam ter e desfrutar de lugares onde se sintam confortáveis, atraídas, com segurança e, principalmente, lugares acessíveis por onde possam andar.

2. A MOBILIDADE URBANA NA CIDADE DE GOIÁS-GO

A mobilidade urbana é uma das características da cidade e se refere à facilidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano em função das complexas atividades que nele são desenvolvidas, constituindo um componente essencial da qualidade de vida.

Nesse sentido, abordar a temática trazendo a cidade de Goiás (considerada uma “cidade pequena¹”), é interessante, uma vez que os problemas relacionados à mobilidade geralmente ganham mais atenção nos grandes centros urbanos. Realidades urbanas “pequenas”, também apresentam problemas de mobilidade, mesmo que de menos complexa do ponto de vista quantitativo (concentração de frota veicular, tempo gasto na mobilidade, etc). Embora suas complexidades urbanísticas sejam menores se comparadas às das grandes metrópoles, a questão da mobilidade continua a ser relevante e apresenta desafios e campos de análise próprios.

Neste capítulo, abordaremos a mobilidade urbana na Cidade de Goiás, discutindo como ela funciona, quais os modos de transporte presentes, como se dão as formas de deslocamento nesse espaço e como podemos compreender a mobilidade no município. Além disso, serão destacados os principais desafios enfrentados, especialmente no que se refere à mobilidade a pé e às condições em que as pessoas circulam pela cidade.

2.1 Caracterização do espaço urbano e da Cidade de Goiás

A Cidade de Goiás carrega o título de “cidade histórica”. Costa e Steink (2013) afirmam que, no Brasil, as cidades fundadas no período colonial são denominadas

¹ Devemos sempre nos atentar para o conceito de cidade e de cidade pequena que adotamos, já que existem vários elementos que definem ou que ajudam a entender a cidade de acordo com seu porte físico territorial, demográfico, e nível de centralidade urbano-regional.

idades históricas, um termo que surgiu a partir de um contexto em que o Estado buscava elementos para representar a nação, a partir dos anos 1930.

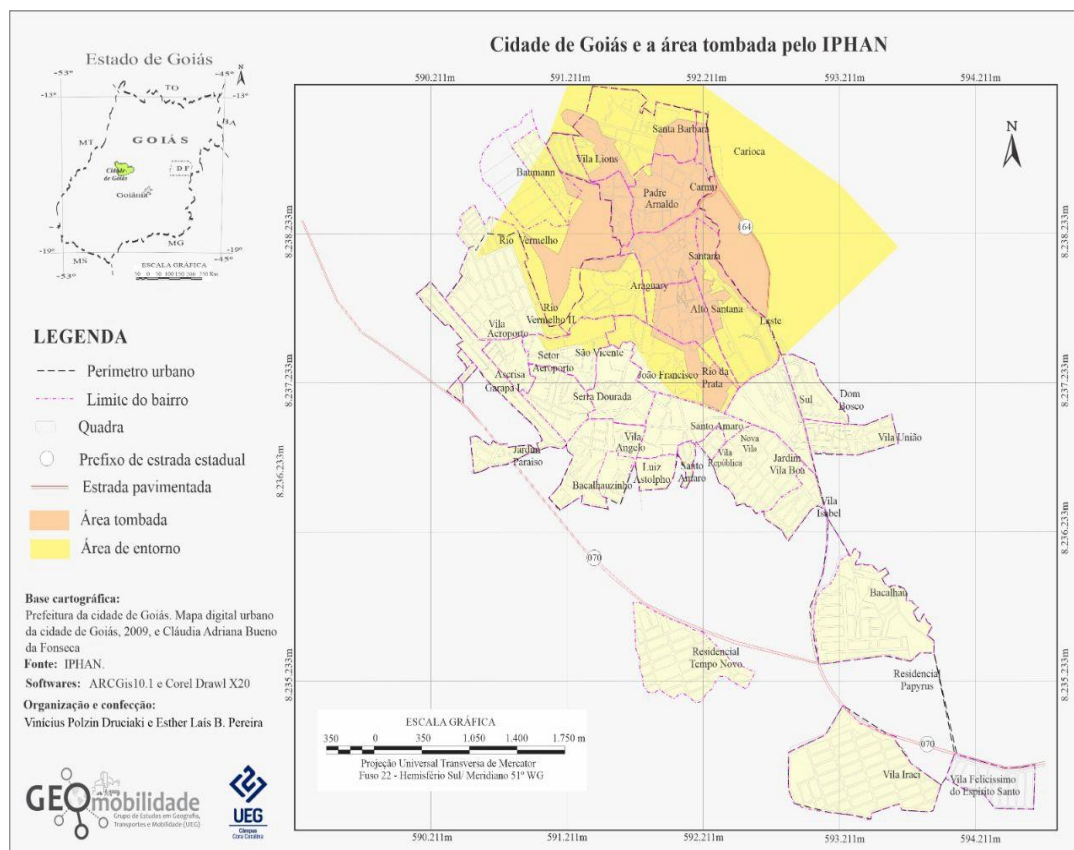
Goiás é uma cidade histórica tombada pela UNESCO como patrimônio histórico da humanidade. Esse reconhecimento está diretamente relacionado à sua fundação, que ocorreu em 1726, quando o bandeirante paulista Bartolomeu Bueno da Silva, alcunhado de Anhanguera, fundou o Arraial de Sant'Anna e deu início à exploração dos veios auríferos da região.

Em 1739, o Arraial de Sant'Anna foi elevado à categoria de Villa Boa de Goyaz, e, em 1818, tornou-se oficialmente cidade. Goiás exerceu a função de centro político da Província e, posteriormente, do Estado, até 1937, quando o interventor Pedro Ludovico Teixeira transferiu a capital para Goiânia (Tamaso, 2007).

Atualmente, o município de Goiás conta com uma população de 24.071 habitantes, segundo o IBGE (2022). A cidade experimentou uma expansão urbana mais significativa ao longo das décadas de 1980 e 1990, com crescimento no tecido urbano. Contudo, essa ampliação deixou a desejar em aspectos cruciais para o progresso urbano, particularmente em relação à mobilidade, transporte e circulação interna da cidade. Um exemplo disso é a circulação dos próprios habitantes da cidade em avenidas muito movimentadas, complicando o deslocamento das pessoas, principalmente quando utilizam o meio a pé.

A figura 1 representa a área tombada como patrimônio mundial da humanidade, sua área de entorno e o restante do núcleo central urbano.

Figura 1. Mapa da localização da cidade de Goiás e a área tombada pelo Iphan



Fonte: Elaborado pela autora (2024)

O atual espaço urbano da Cidade de Goiás passou por inúmeras transformações, especialmente no que se refere ao crescimento de diversos bairros. Esses bairros são consequência direta do processo de expansão urbana.

Novos setores surgiram, ampliando tanto a população quanto o território de determinadas áreas. No entanto, não basta somente modificar o contexto espacial da cidade; é necessário também transformar como as pessoas, que estão inseridas nesse novo ambiente, se sentem nos espaços formados. Isso envolve tanto a circulação das pessoas no município quanto a permanência delas em lugares nos quais se sintam bem e confortáveis.

A figura 4 retrata o mapa da expansão urbana da cidade e como este processo interferiu para que a Cidade de Goiás se tornasse o que é atualmente, desde os bairros.

em meio a toda a extensão do bairro. É uma via de importante acesso arterial para a cidade, caracterizada pelo acesso de diversos municípios vizinhos que se adentram à cidade pelo bairro. É uma das principais vias que cortam a cidade e do acesso tanto a bairros segregados, quando para o centro histórico da cidade.

O terceiro momento foi a inserção das áreas rurais na área urbana de Goiás, estas áreas rurais, eram chácaras que situavam nas imediações da Cidade de Goiás, e que com a expansão urbana passou a ser ocupados e transformados em bairros um exemplo clássico, e um bairro inserido dentro da cidade é o bairro Jardim Vila Boa que começou a partir dos anos de 1980 a 1990. Nestes mesmos anos, foi realizada a distribuição de algumas áreas para que fossem construídas habitações em áreas públicas Atualmente, este bairro é considerado um dos bairros com valor imobiliário mais caro da cidade.

Após todo este processo de expansão urbana a valorização imobiliária cresceu, fazendo com que valorizasse ainda mais estes bairros que eram apenas áreas rurais na década de 1960, as chácaras onde hoje atualmente se insere os bairros, foi vendida a preços muito baixos na década de 60 e que atualmente tem uma valorização muito grande na Cidade de Goiás.

O quarto e último momento foi caracterizado a partir da expansão dos conjuntos habitacionais que também foi criado por programas governamentais, do governo federal, e das divisões destas áreas valorizando assim o empreendimento que se voltava para a população de classe média, todo o processo ocorreu somente após os anos 2000. Todos os bairros que foram surgindo na Cidade de Goiás através destes programas, do governo federal, estão atualmente localizados em áreas onde ficam bastante longe das centralidades da cidade, e de todos os aparatos necessários para uma moradia de qualidade, como coisas básicas de equipamentos de saneamentos, escolas, pavimentação e serviços relacionados a saúde.

Portanto, em meio ao processo de expansão urbana da cidade, existiram inúmeros processos para que se chegasse ao que temos hoje no espaço urbano da cidade de Goiás, desde as divisões por setores locais até o que gera a economia de mercado da cidade. Logo, tais processos resultaram na cidade que temos, na mobilidade urbana e seus respectivos problemas. De modo especial, a pouca acessibilidade de alguns bairros com o todo da cidade acaba contribuindo para formas de segregação na cidade.

O espaço urbano da Cidade de Goiás passou por uma expansão urbana desde o período colonial. No entanto, apesar de tantas mudanças, ainda há deficiências no que diz respeito ao espaço e à mobilidade urbana presentes nesse espaço, especialmente no que se refere ao planejamento urbano.

Atualmente, a mobilidade urbana no município é uma questão que precisa ser amplamente discutida, principalmente no que se refere à mobilidade a pé das pessoas e à acessibilidade em relação ao modo como elas se deslocam até os locais desejados e os meios de transporte utilizados. Estes são fatores essenciais que necessitam ser entendidos e planejados pela cidade.

Ao pensarmos no planejamento urbano³, é fundamental considerar a perspectiva dos moradores locais, por serem eles, principalmente, quem utiliza e circula pela cidade. O turismo, que gera uma renda significativa para o município, também sofre com as dificuldades de mobilidade e acessibilidade, tanto no centro histórico quanto em outras áreas da cidade. Contudo, são os habitantes locais os que mais sofrem com os impactos da mobilidade urbana.

2.2. Mobilidade na Cidade de Goiás

A circulação na cidade, embora tenha se expandido, não priorizou os deslocamentos das pessoas que habitam o meio urbano, o que dificulta ainda mais a mobilidade para aqueles que precisam se deslocar de um local a outro na cidade. Essa situação é particularmente complicada para os moradores das áreas mais afastadas, estas áreas são alguns bairros tidos na cidade que podem ser caracterizados como bairros segregados⁴ dos centros comerciais e de serviços, que frequentemente precisam utilizar meios de transporte individuais, como veículo ou motocicleta, para conseguir chegar aos seus destinos.

Conforme o IBGE (2023), em janeiro de 2001, o município de Goiás registrava 1.719 automóveis, 603 camionetes e 660 motocicletas. Já em janeiro de 2023, esses números aumentaram significativamente para 15.392 veículos, automóveis, 6.896, 1.920 camionetes e 3.875 motocicletas.

³ O programa Fundação Casa Popular de 1946, os programas de casas populares, são iniciativas governamentais ou privadas destinadas a facilitar o acesso à moradia para famílias de baixa renda.

⁴ Bairros da Cidade de Goiás mais afastados e segregados do restante da cidade: bairro Tempo Novo; Papyrus/ GO, primeira e segunda etapas; Baumam; Jardim Paraíso.

Esses dados refletem o grande aumento dos meios de transporte individuais, caracterizando uma crescente dependência desses modais para deslocamentos, mesmo em uma cidade pequena como Goiás.

Esse crescimento no uso de veículos motorizados se observa em cidades de todos os portes, mas o que gera questionamentos é o motivo pelo qual, em cidades pequenas como a de Goiás, há um aumento tão expressivo do número de meios motorizados. A cidade, em tese, poderia se beneficiar de uma mobilidade mais sustentável, incentivando deslocamentos realizados por modos mais ativos, como a caminhada e o uso de bicicletas (ao menos no âmbito da microescala), favorecendo uma maior presença de mobilidade ativa no espaço urbano.

A iniquidade refere-se à falta de equidade, ou seja, à presença de desigualdades injustas resultantes em tratamentos ou condições desiguais entre diferentes indivíduos ou grupos. É um conceito que vai além da mera desigualdade, ao implicar que as diferenças existentes são morais ou eticamente problemáticas, decorrendo de injustiças sociais, econômicas ou políticas e que se faz cada vez mais presente quando o assunto é a mobilidade, em sua maioria é um assunto não muito falado, e pouco se é feito pelo poder público, da própria cidade, deixando de lado, as prioridades da população no quesito do deslocamento destas pessoas, que necessitam exercer esta mobilidade.

A reflexão que a figura supracitada nos convida a fazer se refere às pessoas que não têm um espaço de qualidade para sua caminhabilidade. As vias acabam por ser quase que exclusivamente espaços de automóveis, inviabilizando por vezes uma mobilidade segura, sobretudo para o pedestre.

Os automóveis ocupam cada vez mais o espaço das vias devido a três fatores: o primeiro diz respeito à cultura e à indústria do automóvel, que afeta todas as escalas de urbanização. Já o segundo tem a ver com o incremento da frota veicular que se verifica anualmente na cidade de Goiás e no Estado, sobretudo veículos e motocicletas. Já o terceiro se refere à centralidade urbana, que, no caso de Goiás, é expressiva considerando a microrregião.

A figura 3 nos mostra como modos individuais são priorizados na Cidade de Goiás. Nota-se que não têm um espaço de qualidade para a caminhabilidade. As vias acabam por ser quase que exclusivamente espaços de automóveis, inviabilizando por vezes uma mobilidade segura, sobretudo para o pedestre.

Os automóveis ocupam cada vez mais o espaço das vias devido a três fatores: o primeiro diz respeito à cultura e à indústria do automóvel, que afeta todas as escalas de urbanização. Já o segundo tem a ver com o incremento da frota veicular que se verifica anualmente na cidade de Goiás e no Estado, sobretudo veículos e motocicletas. Já o terceiro se refere à centralidade urbana, que, no caso de Goiás, é expressiva considerando a microrregião.

Figura 3. Espaço De Circulação na Cidade de Goiás, GO



Fonte: Druciaki, V. P. Trabalho de campo. 2017.

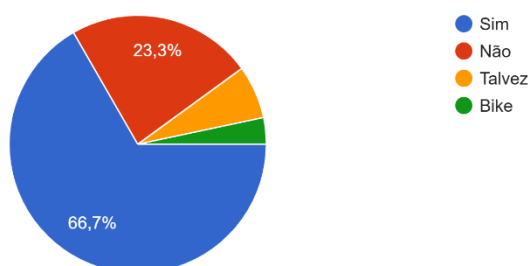
Considerando o incremento também na frota veicular dos municípios que possuem interação espacial com Goiás, e a dependência deste modelo cada vez mais, temos indicativos das razões pelas quais uma cidade de causas a efeitos “pequena”, também apresenta (guardada suas proporções), um fluxo carregado de veículos automotores e suas consequências.

Por se tratar de um aspecto presente no cotidiano de muitas pessoas, inclusive nos pequenos deslocamentos realizados a pé, aplicamos um questionário que revelou um dado relevante: a maioria dos moradores que circulam tanto pela área central quanto pelo bairro João Francisco, utiliza meios de transporte motorizados, mesmo para percorrer curtas distâncias.

Através deste questionário foi possível notar em relação ao questionário a indicação de que as pessoas mesmo percorrendo distancias curtas com medida mínima de 500 m, estão cada vez mais utilizando os automóveis e deixando de utilizar meios sustentáveis, como o modo a pé ou a bicicleta para atingir pequenas distâncias. Esse comportamento pode ser observado na Figura 4.

Figura 4 pessoas que utilizam automóveis para se deslocar em distancias pequenas

Quando você sai de casa utiliza algum tipo de meio motorizado para se deslocar em pequenas distâncias?
30 respostas



Fonte: Elaborado pela autora- 2024

Diante desses dados, (ainda que revele de modo parcial a realidade), nota-se que as implicações dos pequenos deslocamentos e do acesso inadequado aos meios de transporte refletem uma realidade onde a mobilidade urbana se torna um desafio, especialmente para aqueles que dependem de deslocamentos a pé ou que possuem mobilidade reduzida. As pequenas distancias citadas acima, são de cerca de 500 a 700 metros, para se deslocar. O resultado é que a maioria das pessoas utilizam algum tipo de meio motorizado para realizar seus deslocamentos.

De acordo com Druciaki & Moura (2017), fatores como a insegurança no trajeto, a falta de continuidade das calçadas e a ausência de equipamentos adequados para pessoas com mobilidade reduzida agravam o problema. Essas dificuldades são evidentes, por exemplo, quando as pessoas precisam caminhar distâncias consideráveis até chegar a um ponto de transporte público, muitas vezes em condições inseguras ou desconfortáveis.

Druciaki (2019) destaca que as principais vias arteriais da cidade, como a Avenida Dário de Paiva, que concentra as funções comerciais e de serviços, não

oferecem uma infraestrutura adequada para a caminhabilidade segura e acessível. As calçadas dessa avenida, essenciais para a circulação a pé, são descontinuas, com vários obstáculos que dificultam ou até impossibilitam a mobilidade de pessoas com dificuldades de locomoção. Além disso, a falta de sincronia no design dessas calçadas prejudica ainda mais o deslocamento dos pedestres.

As vias de ligação direta, que deveriam ser as mais adequadas para a mobilidade a pé, muitas vezes não promovem uma experiência segura e agradável. Quando as ruas e calçadas não são pensadas para tornar o ato de caminhar algo prazeroso, a mobilidade a pé perde seu potencial como uma alternativa viável e desejada. Isso reflete diretamente no comportamento da população, que pode optar por meios motorizados para evitar os incômodos e dificuldades relacionadas ao deslocamento a pé.

A cidade, portanto, deixa de incentivar a caminhada como uma opção de transporte eficiente e agradável, perdendo uma oportunidade crucial de promover uma mobilidade mais sustentável e inclusiva.

2.3 A mobilidade urbana sob a ótica das políticas públicas municipais

A mobilidade urbana, juntamente com o planejamento e gestão relacionados a ela, é um direito garantido pela Constituição Federal de 1988, mais especificamente nos artigos 182 e 183⁵, que visam assegurar o pleno desenvolvimento das funções sociais das cidades e o bem-estar de seus habitantes. Esses dispositivos da Constituição destacam a importância do planejamento urbano para as cidades atendam às necessidades de seus cidadãos, incluindo aspectos de transporte e acessibilidade.

Conforme Lima Neto e Galindo (2015), a União tem a competência de estabelecer diretrizes para o desenvolvimento urbano, incluindo o transporte urbano, entendido como o conceito de mobilidade urbana em geral. O termo “urbano” abrange

⁵ Os **artigos 182 e 183 da Constituição Federal do Brasil** abordam as **políticas urbanas e a função social da propriedade urbana**. O artigo 182 institui a Política de Desenvolvimento Urbano, indicando o Plano Diretor como instrumento necessário ao planejamento e à expansão urbana, e define a usucapião quando cabível. O artigo 183 trata da política de desenvolvimento urbano executada pelo Poder Público municipal, visando ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e garantir o bem-estar de seus habitantes.

todo o território municipal, reforçando a importância de políticas públicas que tratem da infraestrutura e da mobilidade nas cidades, como a cidade de Goiás.

As políticas públicas, portanto, desempenham um papel crucial no planejamento e na reorganização dos espaços urbanos, visando garantir a infraestrutura necessária para a mobilidade urbana. O município de Goiás tem a responsabilidade de assegurar os direitos dos cidadãos, oferecendo condições adequadas de infraestrutura, transporte e assistência à população. Nesse contexto, é vital que as políticas públicas se concentrem em melhorar a mobilidade a pé, uma vez que muitas pessoas dependem do deslocamento a pé para acessar serviços, comércio e outras áreas importantes da cidade.

A implementação de infraestrutura de mobilidade a pé, conforme preconizado nas políticas públicas, deve incluir calçadas adequadas, acessíveis e seguras. A responsabilidade pela manutenção das calçadas é de cada morador ou comerciante local, mas a prefeitura pode fiscalizar e aplicar multas quando necessário. Além disso, aspectos como a iluminação pública de qualidade e a arborização adequada são essenciais para criar um ambiente seguro e confortável para os pedestres, considerando as condições climáticas do bioma do cerrado, onde o calor intenso exige soluções específicas.

A cidade de Goiás, embora tenha um plano diretor em vigor, enfrenta desafios devido à falta de atualização e implementação efetiva desse plano. O plano foi criado em 1996 e revisado em 2006, mas não foi totalmente concluído. Em 2023, iniciou-se uma reformulação do plano diretor, com a participação da população e diversos segmentos da sociedade, para criar uma proposta mais adequada às necessidades atuais da cidade. Esse processo de reforma do plano diretor visa priorizar os interesses da população, considerando a arquitetura, a mobilidade urbana e outras necessidades locais, a fim de promover uma reorganização mais inclusiva e acessível do espaço urbano.

Nesse plano diretor, se fazem revisões pelas questões de extensão urbana, viária, espaço urbano e também da área tombada. De acordo com Goiás (1996), para o sistema viário:

Art. 59 — Considera-se para fins desta Lei:

Vias de circulação: são as faixas de domínio público destinadas à circulação de veículos e pedestres, sendo:

- a) Faixa de rolamento — faixa destinada à circulação de veículos;
- b) Passeio — faixa destinada ao trânsito de pedestres.

Art. 62 — A largura de uma via que constituir prolongamento de outra já existente, ou constante de plano já aprovado pela Prefeitura, não poderá ser inferior à largura desta, ainda que, pela sua função característica, possa ser considerada de categoria inferior (GOIÁS, 1996).

Outro ponto que se configura como de grande importância e que se faz presente no plano diretor, com grande ligação às questões relacionadas à mobilidade a pé, é a arborização.

Esta se caracteriza como um elemento muito importante pelo fato de todos os locais mais arborizados terem um desenvolvimento melhor e atrair os indivíduos para o local, por ser convidativo, fresco e, principalmente, em uma cidade como Goiás que tem clima quente, ajuda e facilita para que a mobilidade a pé seja mais atrativa e mais comum no espaço urbano. Diante disso, o capítulo V da arborização urbana intitula que:

Art. 75 — Para arborização de ruas e calçadas deverão ser obedecidos os seguintes critérios: em relação às calçadas, deverá ser reservada área para o plantio de vegetação rasteira (grama) e árvores de pequeno porte a fim de diminuir a área pavimentada em benefício do conforto térmico; para as calçadas que suportarem rede elétrica, deverá ser plantado árvores de pequeno porte que permitam o livre funcionamento das respectivas redes e passagem de pedestres; O plantio das árvores e a locação dos postes de rede elétrica deverão respeitar um espaço entre si, de tal forma que não haja um envolvimento do poste e equipamentos elétricos com a vegetação; ruas com mais de 14 (quatorze) metros, com recuo uniforme, deverão ser adornadas com árvores de porte médio, quando não houver linhas de transmissão de energia; as praças deverão ser tratadas de modo especial em relação à vegetação, pavimentação e equipamentos; sua vegetação deverá ser tratada e preservada, assim como seus equipamentos (GOIÁS, 1996).

A revisão do plano diretor da Cidade de Goiás é um passo essencial para enfrentar os desafios da mobilidade urbana e melhorar a qualidade de vida dos seus habitantes. Como foi destacado, a participação ativa da população local no processo de reformulação é crucial, ao serem os moradores que convivem com a realidade diária da cidade e têm um conhecimento único sobre os problemas e as necessidades da mobilidade urbana.

O fato de o plano diretor ter ficado estagnado por anos, com muitos problemas ainda não resolvidos, demonstra a urgência de se tomar medidas eficazes, especialmente em relação ao transporte não motorizado, como a mobilidade a pé. A falta de planejamento adequado nas áreas mais afastadas e desconectadas do centro histórico tem gerado desafios significativos, e o bairro João Francisco, como exemplo, é um reflexo claro dessa expansão desordenada. Ele concentra inúmeros comércios

e serviços, mas carece de infraestrutura para suportar o fluxo de pessoas de forma segura e eficiente, prejudicando a mobilidade dos seus moradores e de quem depende dessas áreas para suas atividades diárias.

Portanto, ao considerar o bairro João Francisco e outras áreas da cidade, é fundamental que o novo plano diretor foque na melhoria da conectividade entre os bairros e o centro da cidade, garantindo infraestruturas adequadas para a mobilidade a pé, com calçadas acessíveis, arborização, iluminação e segurança. A participação popular nesse processo seria decisiva para identificar pontos críticos e sugerir soluções que atendam às reais necessidades dos cidadãos, mais na maioria das reuniões em vigência, a população da cidade, a classe trabalhadora fica de fora, daquilo que deveria, eles serem o principal público a ser ouvido, e manter a participação ativa para a reformulação do plano diretor.

Essa remodelação do plano diretor não deve apenas priorizar a construção de novas vias ou a ampliação do transporte motorizado, mas sim um planejamento inclusivo, que valorize a mobilidade sustentável e caminhe para a criação de um espaço urbano mais acessível e agradável para todos.

3. A MOBILIDADE A PÉ E A CAMINHABILIDADE NO SETOR JOÃO FRANCISCO NA CIDADE DE GOIÁS

A Cidade de Goiás, como já foi relatado nos capítulos anteriores, é considerada uma cidade histórica, tombada pela UNESCO, sendo dividida em dois centros: o centro histórico, que abriga órgãos governamentais, e o centro comercial, onde se concentram os comércios e os serviços da cidade, localizado no bairro Setor João Francisco.

O bairro João Francisco pode ser considerado o principal bairro por concentrar equipamentos institucionais, tais como a Secretaria Municipal de Saúde, a Secretaria Municipal de Agricultura, muitos comércios e serviços, e que atualmente é um local de alta especulação imobiliária, por estar sendo bastante valorizado e povoado, tanto pela população local quanto pelas grandes redes lojistas.

O bairro João Francisco nem sempre foi tão importante para a cidade. Anos atrás, existia na Cidade de Goiás uma grande divisão de classes, onde apenas as pessoas de classes sociais inferiores à alta sociedade vilaboense frequentavam as

imediações do setor João Francisco. As pessoas que utilizavam o setor eram, em sua maioria, com baixo poder aquisitivo, assentados das zonas rurais e negros. Esta divisão era bastante perceptível na cidade.

Sua importância começou a tomar forma somente com o crescimento do número de comércios, serviços e órgãos institucionais, o que valorizou o bairro e o que ele representa para a cidade.

Nesse sentido, apresentaremos aqui o bairro, sua importância no contexto do espaço urbano, e daremos ênfase à mobilidade a pé e à caminhabilidade como perspectiva de mudança mais inclusiva e sustentável para esse espaço relevante do ponto de vista da centralidade. Cumpre observar que esse bairro concentra fluxo de pessoas, sejam moradores ou de localidades vizinhas (como áreas rurais, assentamentos e mesmas cidades pequenas próximas), que circulam diariamente por diversos motivos, sejam pessoais ou profissionais.

Serão discutidos também temas pertinentes à mobilidade a pé e à caminhabilidade no setor, tanto no que se refere aos comerciantes e prestadores de serviço⁶ quanto à população. Os sujeitos dessa pesquisa serão as pessoas que circulam diariamente pelo setor e/ou que possuem alguma relação de pertencimento com o lugar. Além disso, será considerado o impacto para aqueles que vivem no bairro e necessitam de melhores condições para circular, sentindo-se seguros em um local onde a presença de automóveis tem se tornado crescente, especialmente no Bairro João Francisco, o qual é o foco principal desta pesquisa.

3.1 O Setor João Francisco: o “centro da Cidade de Goiás”

O conceito de centralidade ⁷pode ser caracterizado pela funcionalidade presente nesse centro, sua função e a relação com outros centros e as áreas envolventes, sendo analisada por meio do sistema urbano presente na cidade.

Na percepção de Sposito (2001, p. 238), o centro está intrinsecamente ligado à compreensão conjunta de centralidade, pois “não há centro sem que se revele sua centralidade, assim como essa centralidade não se expressa sem que uma concentração se estruture”. Para a autora, a centralidade e o centro se desenham a

⁷ A centralidade desse bairro é marcada pela presença de comércio e serviços.

partir dos fixos e fluxos estabelecidos na produção e reprodução do espaço intraurbano.

Ao analisar a centralidade de uma cidade, devemos entender que essa centralidade se caracteriza por diversos fatores, sejam eles estruturam, de concentração de pessoas, comércios, serviços ou órgãos, que podem transformar um lugar em um local ocupado e bastante movimentado na cidade.

No campo da Geografia Urbana, temos conceitos como centro, delimitado para esta análise, cuja definição, em sua essência, encontra-se no Dicionário HOUAISS: “centro s. m. 1. GEOM. Ponto em relação ao qual equidistam os pontos de uma circunferência ou de uma superfície [...] 4,1 Parte localizada no interior de cidade, região, país, etc. 5. Ponto de convergência de pessoas, olhares, veículos, etc.” (HOUAISS, 2004, p. 673).

Já na análise de Vilaça (1998), a definição de centro e centralidade nem sempre se refere ao contexto geográfico. Redefinindo o conceito, Villaça considera que o centro pode ser a produção das primeiras delimitações ou o sítio histórico onde a cidade se originou, mas a centralidade é conduzida pelo fator deslocamento.

Para Corrêa (2003, p. 37), centralização e a Área Central constituem um processo espacial e sua respectiva forma:

A partir do começo do século XX o processo de centralização e a sua correspondente forma espacial, a Área Central, passaram a ser sistematicamente considerados pelos estudiosos do fenômeno urbano. [...] De fato, a Área Central constitui-se no foco principal não apenas da cidade, mas de sua hinterlândia. Nela concentram-se as principais atividades comerciais, de serviços, da gestão pública e privada, e os terminais de transportes inter-regionais e interurbanos. Ela se destaca na paisagem da cidade pela sua verticalização.

Ao analisar a centralidade de uma cidade, devemos entender que essa centralidade se caracteriza por diversos fatores, sejam eles estruturam, de concentração de pessoas, comércios, serviços ou órgãos, que podem transformar um lugar em um local ocupado e bastante movimentado na cidade.

O conceito de centro pode ser caracterizado pela funcionalidade presente nesse centro, sua função e a relação com outros centros e as áreas envolventes, sendo analisada por meio do sistema urbano presente na cidade.

Para melhor compreensão de como esta cidade se expandiu e após todo o processo de colonização e também da economia aurífera. Um processo pelo qual a

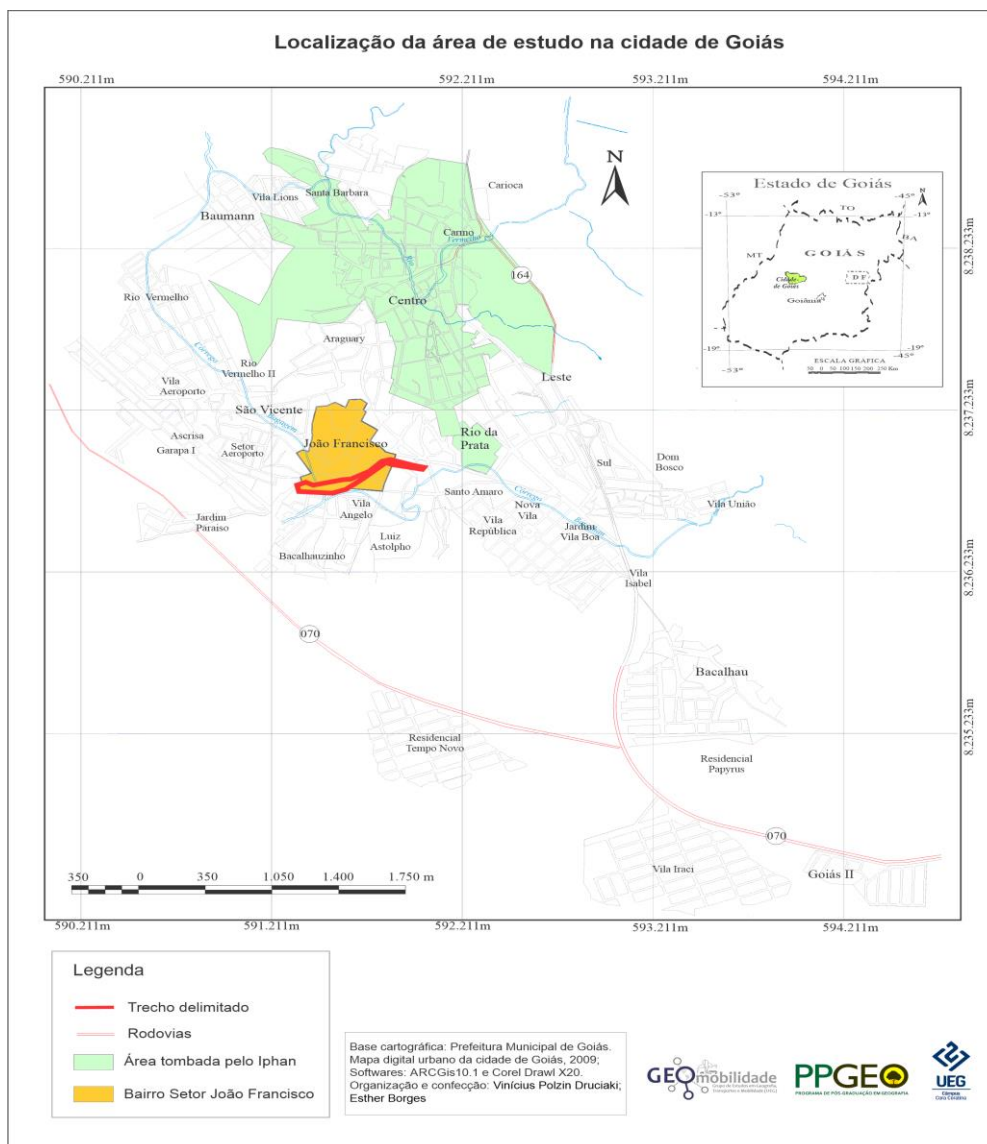
cidade se tornou grande em uma expansão tão desordenada, que muitos bairros sofreram com o passar do tempo com a segregação socioespacial em diversos bairros da cidade, tudo pelo fato de a urbanização não ter sido planejada da forma correta. Druciaki (2019) traz uma grande questão, onde ele dividiu em 4 períodos muito importantes para a expansão urbana da Cidade de Goiás.

Quando pensamos no planejamento urbano da cidade, é necessário considerar a visão de seus moradores, pois atualmente quem utiliza e circula diariamente na cidade são os moradores locais, e não pensar o planejamento urbano apenas pelo cunho turístico, mesmo sendo algo que traz uma renda muito importante para o município, porém até mesmo aos turistas a mobilidade e a acessibilidade dificulta no centro histórico e nas demais áreas da cidade. Os habitantes da cidade que sofrem grande impacto, no que se refere à mobilidade urbana.

Durante muito tempo, o bairro, que antes era visto como um bairro onde se concentrava um grande espaço territorial de chácaras e o meio rural que prevalecia, foi se urbanizando e tornando cada vez mais presente na cidade. A figura 5 mostra a localização da área de estudo, que é o bairro João Francisco, que ao longo dos anos sofreu inúmeras transformações, e que atualmente configura uma centralidade para a cidade e o município no que tange ao fluxo de bens, mercadorias e pessoas.

O bairro que hoje se concentra, um centro de fundamental parte para a cidade, já foi localizado como um local onde se possuía apenas 5 residências locais, e o restante dos loteamentos era de chácaras, onde algumas famílias moravam. Naquele período, a maioria das pessoas residia em zonas rurais, após o grande processo de êxodo rural, foi onde as pessoas se mudavam da zona rural para a zona urbana.

Figura 5. Mapa da localização da área de estudo no bairro João Francisco



Fonte: Elaborado pela autora (2025)

Em conversa com alguns moradores que ainda residem no bairro, por meio de uma entrevista informal, foi relatado que desde a criação do bairro nos anos de 1970, eles relataram que por volta dos anos 1940 já existia em suas imediações um campo bem grande. O local seria nas imediações da Avenida Dario de Paiva, (atualmente principal eixo que estrutura o bairro). Este campo na década de 40 era utilizado para fazer as festas tradicionais, locais, principalmente as cavalhadas, que naquela época era bem frequente e uma das tradições religiosas bem importante. No ano de 1976, este campo foi transformado na Praça Jornalista Goiás do Couto, em homenagem ao

jornalista, escritor, vereador, professor e juiz Goiás do Couto, irmão da artista plástica Goiandira do Couto, conforme podemos observar na figura 6.

Figura 6. Praça jornalista Goiás do Couto



Fonte: Arquivo pessoal (2024).

Em vista de todo o contexto histórico sobre a criação do bairro João Francisco que desde os tempos antigos, teve uma grande importância para a Cidade e trazendo principalmente um quesito importante que o bairro é cortado de fora afora, pela principal via arterial que liga a cidade de um lado a outro, podemos perceber com muita clareza a grande função que este bairro desenvolve na Cidade de Goiás.

O bairro João Francisco hoje, recebe pessoas dos municípios limítrofes⁸, e pode ser considerada uma centralidade muito importante pelo fato de estar bem localizada no espaço da cidade, por cada vez mais aumentar a especulação imobiliária do local, concentrando muitas redes de lojas, que se espalham cada vez mais em todo o território brasileiro, como é o exemplo de lojas como “Mundo das utilidades”; e “Novo Mundo logística.”

⁸Jussara; Itapirapuã; Itaberaí; Faina.

Diante disso, surgiram questionamentos quanto à mobilidade praticada no bairro João Francisco, como, por exemplo: Como é a mobilidade urbana neste espaço? As pessoas conseguem caminhar e utilizar o modo a pé com este fluxo de pessoas e automóveis? Circular, por todo o bairro, é algo realmente prazeroso e confortável aos moradores locais? É considerável um bairro acessível para todos os públicos da cidade?

Tais questionamentos se justificam diante do intenso fluxo de pessoas e mercadorias presentes diariamente. Nesse sentido, distintas práticas de mobilidade ocorrem neste espaço, sendo que algumas devem ser prioridades, como, por exemplo, o modo a pé e as características da caminhabilidade por este espaço.

3.2 Mobilidade e centralidade: Conflitos do espaço público na escala do bairro

Quando pensamos na centralidade do bairro João Francisco, sendo o bairro escolhido para a pesquisa, temos que visar como é a mobilidade, sendo o principal indicador desta pesquisa. Uma das formas pela qual identificamos e entendemos as centralidades urbanas se dá por meio do fluxo de pessoas, notadamente a mobilidade.

Como instrumento metodológico, foram analisadas a campo algumas informações relevantes sobre o estudo do bairro, por meio disto foi observado que o fluxo no setor se intensifica principalmente nas duas primeiras semanas de cada mês. Isso ocorre por ser quando as pessoas trabalhadoras utilizam os espaços para receber seus salários mensais⁹, e para frequentar comércios e serviços locais.

Em alguns dias específicos do mês, o movimento de pessoas que circulam mudam de acordo com suas, prioridades, demandas e com os movimentos que elas fazem no decorrer do mês, isto quer dizer que em alguns dias o movimento de pessoas utilizando a centralidade do bairro, é mais intensa que outras por inúmeros fatores, tais como dia de pagamento, dias em que as lojas oferecem ofertas que é a cada 15 dias de cada mês; dias de sábado, pois em sua maioria as pessoas conseguem sair de suas casas, e utilizar o bairro, sendo assim o número de pessoas ocupando este espaço se intensifica mais em determinados dias. Este fluxo intenso

A despeito da digitalização do sistema financeiro e do pagamento, ainda há a prática de se dirigir à agência bancária (que estão começando a migrar para o João Francisco), ou aos caixas eletrônicos para um saque e respectivamente realizar compras e pagamentos diversos.

acontece em horários bastante específicos, como, das 8h às 11 h da manhã, e das 15:00 às 18 h, conforme observamos *in loco*¹⁰. Dessa forma, utilizam o espaço do setor para poder resolver e ocupar, os locais de comércio, como, por exemplo, lojas de eletrodomésticos, supermercados, lojas de roupas, e também para os usos em específico como serviços bancários, serviços de saúde, e até mesmo alguns órgãos de instância, estadual e federal.

Ao investigar em campo, inicialmente, a saída a campo foi relacionada da seguinte forma: 3 vezes na semana (segunda, quarta e sábado) nos 15 primeiros dias do mês. Ao ser notado que, durante estes 15 primeiros dias do mês, foi presenciado um maior fluxo de pessoas e bens.

Observou-se o movimento bem relevante de automóveis (considerando a realidade e o porte da cidade), nas vias do setor, e que, em sua maioria, são em ruas estreitas, o que inviabiliza e piora muito a situação dos pedestres que não conseguem circular com mais segurança e acessibilidade pelo bairro. Justamente pelo conflito por uso do espaço para caminhada, desorganização no trânsito, trechos comprometidos para a caminhabilidade.

Em alguns horários, forma-se um “congestionamento” de veículos na via principal do Bairro João Francisco. A figura 7 nos mostra o grande índice de automóveis ocupando as vias do bairro:

Nessa etapa, utilizou-se de 5 dias úteis para observação, registros e entendimento da dinâmica local para que posteriormente subsidiasse as outras etapas.

Figura 7. Movimento de veículos nas ruas do bairro João Francisco



Fonte: Arquivo pessoal (2024).

Nas quintas-feiras acontece a feira da agricultura familiar, na praça central do bairro, a qual é a Praça Jornalista Goiás do Couto. Nestes dias, o movimento nas ruas é mais intenso. Ainda que feche uma parte da rua para a realização da feira, acaba que os veículos estacionam em locais proibidos, comprometendo sobremaneira a circulação de pedestres. Este fluxo ocorre do período de 16:30 às 18:30 da tarde, ao ser o horário em que a feira acontece. Na maioria das vezes, a circulação nos arredores da praça fica mais restrita, dificultando assim a circulação e movimentação das pessoas.

Figura 8. Feira de quinta-feira da praça jornalista Goiás do Couto



Fonte: Arquivo pessoal (2024)

Para pensar em como as pessoas são caracterizadas e pertencidas a algum lugar, é necessário entender o porquê destas pessoas vão a estes locais, porque elas se residem ou frequentam frequentemente tal lugar.

Após todo o processo de expansão urbana, as pessoas, que detinham um poder aquisitivo inferior ao das pessoas residentes no centro histórico, foram procurando as localizações e imediações do Setor João Francisco. Nesse sentido, nos vem a afirmação de que: se tudo era chácara (ou glebas urbanas), gradualmente estas pessoas foram vendendo parte destas chácaras e tornando assim loteamentos bem importantes, onde foi vendido cada vez por valores mais caros, entrando assim a especulação imobiliária. Dessa forma, os valores para lotes residenciais estão chegando a cerca de quase 400.000 mil reais. O que nos deixa em constante imaginação sobre qual é o grande valor que uma centralidade em um bairro representa para uma cidade.

A centralidade pela qual é citada é o fato de se caracterizar e concentrar diversas atividades, serviços e fatores, como, por exemplo, a concentração de

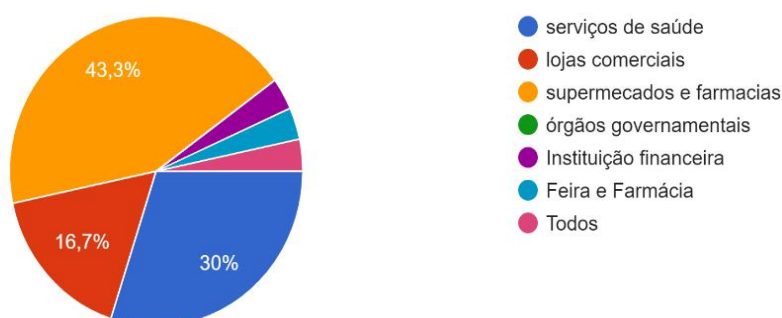
serviços, a acessibilidade, a interação social, a valorização imobiliária, a desigualdade espacial e transformações urbanas.

Tudo isto está representado em como uma centralidade está presente em uma cidade, seja ela de pequeno, médio ou grande porte. A centralidade se relaciona com o fluxo e com os movimentos que os sujeitos fazem e procuram diariamente, pois uma cidade com um alto índice de centralidade se torna um lugar onde muitas pessoas procuram, seja para qualquer dos fins citados acima.

No que se refere ao tipo de comércio e serviços que constituem a centralidade do bairro, realizamos a aplicação de formulário às pessoas que frequentam o setor a fim de identificar aquilo que mais buscam ou utilizam, conforme mostra a figura 9.

Figura 9. Comércios e Serviços Mais Utilizados no Bairro João Francisco

Qual tipo de serviço e comércios você considera mais importante no bairro?
30 respostas



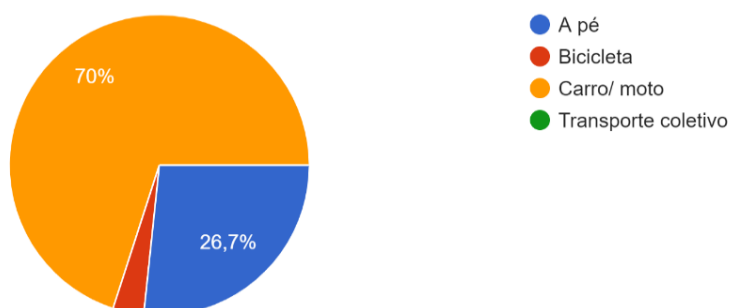
Fonte: Elaborado pela autora- 2024

Como podemos observar na figura 8, a maioria das pessoas que respondeu ao questionário utiliza com maior frequência os supermercados e as farmácias, seguido dos serviços de saúde, que estão concentrados em uma grande parte no bairro João Francisco. Logo vêm as lojas comerciais variadas. Estes dados nos mostram que o bairro tem a sua funcionalidade importante de comércios e serviços.

Nesse sentido, seguimos com os questionários a fim de averiguar como estas pessoas se deslocam para conseguirem acessar os locais desejados, por quais meios e modos.

Figura 10. Modos Utilizado pelas pessoas que utilizam o Setor João Francisco

Qual o modo mais utilizado, por você para ir até os comércios e os serviços do setor ?
30 respostas



Fonte: Elaborado pela autora- 2024.

O dado do gráfico acima mostra que a maioria das pessoas utiliza o modo individual motorizado, ou seja, veículo ou motocicleta. Poucas utilizam o transporte coletivo, o qual é 100% subsidiado pelo poder público municipal, a utilização do modo individual pelo fato da falta de horários flexíveis que o transporte coletivo circula, e por circular somente nas principais vias da cidade e deixar aqueles bairros mais afastados da cidade de fora da rota do transporte.

Em relação às pessoas que utilizam o modo a pé para circular pelo bairro, chega a 26,7%, e com isso chegamos à conclusão de que sim existem pessoas na cidade que utilizam diariamente o modo a pé para chegar aos locais desejados. No entanto, mesmo em curtas distâncias, a opção por modos motorizados é prioritária. É importante observar que, mesmo utilizando o automóvel, toda mobilidade urbana combina com o modo a pé para realizar suas atividades em algum momento.

O que faz chamar ainda mais atenção é que as distâncias de comércios, lojas, residências ou órgãos de saúde no setor João Francisco são bem curtas, e poderiam ser percorridas a pé. Mas, ainda que sejam curtas as distâncias, quão caminháveis são os trechos contidos no bairro? Quais fatores refletem e incidem no pedestre para sua escolha modal? No próximo subitem, iremos apresentar alguns parâmetros de aferição dos elementos estruturais que tornam mais ou menos caminhável uma cidade.

3.3 Métricas da caminhabilidade

Na busca de trazer alguns elementos mais técnicos que influenciam na caminhabilidade, este momento da pesquisa busca aplicar um método capaz de indicar, ou ao menos apontar, em quais condições se encontra a estrutura para a mobilidade a pé nas cidades. Somado à dinâmica relatada na seção anterior, será possível relacionar posteriormente a que ponto a estrutura influencia ou não nas práticas de caminhabilidade.

Assim, foi necessário, além dos questionários citados no subcapítulo anterior, a realização de um trabalho a campo na área de estudo, no qual se teve o intuito de colocar em prática o índice de caminhabilidade desenvolvido por Bradshaw (1993), em Ottawa, no Canadá. O método planeja medir o índice de caminhabilidade de determinado local. No Brasil, esta mesma teoria foi desenvolvida por diversas universidades e propõe 10 categorias para se analisar.

O índice se divide em três grupos: o primeiro se caracteriza pela atratividade, representando: 1-uso do solo lindeiro e 2-animações e oportunidade de relações sociais. O segundo se dá em relação ao conforto, sendo que os critérios são: 3-larguradas calçadas; 4-condições de piso e existência de obstáculos; 5-proteção contra intempéries; 6-mobiliário urbano; 7-poluição sonora, atmosférica, etc. Como último grupo, temos a questão relacionada à segurança: 8-sensação de segurança pessoal; 9-proteção do tráfego local, velocidade e proximidade de automóveis.

A seguir, os quadros mostram como devem ser avaliados os métodos referentes à caminhabilidade: 1 critério uso do solo lindeiro, no qual as menores notas são dadas mediante poucas atratividades e as maiores com altos índices de atratividade (Quadro 1).

Quadro 1 - Critério 1 - Uso do solo lindeiro.

SITUAÇÃO	NOTA
Uso do solo Lindeiro incompatível com a caminhada, o pedestre procura evitar o percurso: depósito de lixo esgoto a céu aberto, galpões industriais, oficinas, edificações fechadas e etc.	0 – Ocorrência em grande parte do trecho. 1 – Ocorrência em até metade do trecho, aproximadamente.
Uso do solo lindeiro de pouco interesse, não prejudica, mas não incentiva a caminhada. Pouca interface entre calçada e edificações.	2 – Ocorrência em grande parte do trecho. 3 – Ocorrência em até metade do trecho, aproximadamente.

Uso do solo Lindeiro de grande interesse incentivando a caminhada. Interface entre calçada e edificações torna a caminhada agradável.	4 – Ocorrência em até metade do trecho, aproximadamente. 5 – Ocorrência em grande parte do trecho.
---	---

Fonte: SILVA *et al.* (2012).

Em relação ao 2º critério, temos como ponto principal as questões referentes à animação, à ideia de como esse espaço está vivo, se existem movimentações de pessoas e as relações sociais que se formam nas calçadas presentes. (Quadro 2).

Quadro 2 - Critério 2 - Animação urbana e oportunidades para relações sociais.

SITUAÇÃO	NOTA
Calçada vazia, com nenhuma ou poucas pessoas transitando ou paradas.	0 – Ocorrência em grande parte do trecho. 1 – Ocorrência em até metade do trecho, aprox.
Calçada com Fluxo regular de pessoas transitando ou paradas.	2 – Ocorrências em até metade do trecho, aprox. 3 – Ocorrência em grande parte do trecho.
Calçada com Fluxo intenso de pessoas transitando ou paradas.	4 – Fluxo intenso, porém, sem possibilidade de permanência para conversa ou contemplação. 5 – Fluxos intensos com possibilidade de permanência (devido a largura da calçada ou outros fatores). Usufruto do espaço para conversas ou contemplação.

Fonte: SILVA *et al.* (2012).

O 3º critério traz os conceitos de que quanto maiores forem as calçadas, maior será a interação de pessoas naquele local, por oferecer maior comodidade e usufruto para as paisagens da rua. Já em relação às calçadas, que são estreitas, as pessoas que param para ter uma conversa de interação social acabam atrapalhando o fluxo de outras pessoas que estão caminhando no local (Quadro 3).

Quadro 3- Critério 3 Largura da calçada.

SITUAÇÃO	NOTA
Calçada com menos de 1,50m de largura	0 – Menos de 1,20m 1 – Entre 1,20m e 1,50m
Calçada entre 1,50m e 2,50m de largura	2 – Entre 1,50m e 2,00m 3 – Entre 2,00m e 2,50m
Calçada com mais de 2,50m de largura	4 – Entre 2,50m e 3,00m 5 – Com mais de 3,00m

Fonte: SILVA *et al.* (2012).

O critério 4º avalia as condições dos pisos das calçadas em relação à

pavimentação, nivelamento e degraus (Quadro 4).

Quadro 4- Critério 4 - Condições do piso e existência de obstáculos.

SITUAÇÃO	NOTA
Calçada sem Pavimentação ou com diversos obstáculos e/ou desnivelada, que impede a caminhada ou o pedestre procura evitar o percurso.	0 – Ocorrência em grande parte do trecho. 1 – Ocorrência em até metade do trecho, aproximadamente.
Calçada em Condições regulares para caminhada, com obstáculos contornáveis e alguns desníveis.	2 – Ocorrência em até metade do trecho, aproximadamente. 3 – Ocorrência em grande parte do trecho.
Calçada em Boas Condições, livre de obstáculos, com rampas, plana ou com declividade mínima.	4 – Ocorrência em grande parte do trecho. 5 – Com condições adequadas para pessoas com mobilidade reduzida (piso tátil, etc.).

Fonte: SILVA *et al.* (2012).

O critério 5º faz a avaliação de quão as calçadas trazem conforto em relação ao sol e à chuva aos pedestres. A realidade das ruas é que são cobertas, apenas através das marquises de lojas (Quadro 5).

Quadro 5- Critério 5 - Proteção contra intempéries como sol e chuva.

SITUAÇÃO	NOTA
Proteção inexistente ou insuficiente contra sol e chuva; sem sombra, sem arborização.	0 – Ocorrência em grande parte do trecho. 1 – Ocorrência em até metade do trecho, aproximadamente.
Calçada pontualmente protegida; existência de algumas marquises de árvores.	2 – Pontualmente protegida. 3 – Pontualmente protegida; com sombra das edificações pela manhã ou tarde.
Calçada com Proteção total, suficientemente arborizada ou com marquises.	4 – Proteção contra chuvas; com sombra das edificações manhã ou tarde. 5 – Sombra e proteção contra chuvas em boa parte do trecho.

Fonte: SILVA *et al.* (2012).

O 6º critério diz respeito ao mobiliário urbano, tendo como ponto central os equipamentos instalados no meio do espaço público para uso dos cidadãos ou como suporte às redes e serviços urbanos fundamentais, como transporte e comunicação (Quadro 6).

Quadro 6- Critério 6 - Mobiliário urbano.

SITUAÇÃO	NOTA
Inexistência de mobiliário urbano de apoio (lixeiras, bancos, telefones públicos, etc.) ou existência em condições precárias.	0 – Ocorrência em grande parte do trecho. 1 – Ocorrência em até metade do trecho, aproximadamente; no restante, mobiliário precário, sem manutenção.

Com alguns itens de mobiliário urbano, em boas condições.	2 – Ocorrência em até metade do trecho, aproximadamente. 3 – Ocorrência em grande parte do trecho.
Calçada bem-dotada de mobiliário urbano.	4 – Ocorrência em até metade do trecho, aproximadamente. 5 – Ocorrência em grande parte do trecho.

Fonte: SILVA *et al.* (2012).

O critério 7º diz respeito às poluições do ambiente urbano, finalizando, assim, o grupo que trata sobre as ações de conforto (Quadro 7).

Quadro 7- Critério 7 - Poluição sonora, atmosférica, etc.

SITUAÇÃO	NOTA
Rua com Alta Taxa de poluição (sonora, atmosféricas, etc.); pedestre procura evitar o percurso.	0 – Poluição intensa por fontes fixas, permanentes. 1 – Poluição intensa por fontes móveis (automóveis, etc.); esporádica.
Rua com Poluição moderada, tolerável.	2 – Intensidade moderada e permanente. 3 – Intensidade moderada por fontes móveis (automóveis, etc.); esporádica.
Rua sem Poluição, caminhada agradável.	4 – Ocorrência em até metade do trecho, aproximadamente. 5 – Ocorrência em boa parte do trecho.

Fonte: SILVA *et al.* (2012).

O critério 8º aparece no grupo que caracteriza a segurança, abordando a segurança pessoal, tendo segurança de bens e pertences pessoais e também de segurança de ameaças físicas, melhorando a segurança coletiva (Quadro 8).

Quadro 8- Critério 8 - Sensação de segurança pessoal.

SITUAÇÃO	NOTA
Calçada transmite sensação de insegurança pessoal; pedestre procura evitar caminhada	0 – Ocorrência em grande parte do trecho. 1 – Ocorrência em até metade do trecho, aproximadamente.
Calçada transmite certa apreensão, deslocamento exige cautela.	3 – Ocorrência em grande parte do trecho.
Calçada transmite sensação de segurança.	5 – Ocorrência em grande parte do trecho.

Fonte: SILVA *et al.* (2012).

O último critério traz as ameaças de forma diferente, agora, em relação à ameaça dos automóveis para com o pedestre, pelo fato de proximidade (Quadro 9).

Quadro 9- Critério 9 - Proteção do tráfego local como velocidade de veículos e proximidade/ separação física dos pedestres.

SITUAÇÃO	NOTA
Calçada sem Proteção do tráfego local; velocidade relativamente alta de veículos e/ou tráfego intenso sem separação física (estacionamento ao longo do meio-fio, por ex.) dos pedestres e na calçada.	0 – Sem proteção em grande parte do trecho; vias largas (avenidas) com tráfego intenso/ velocidade alta. 1 – Vias estreitas com tráfego intenso/ velocidade alta, sem proteção.
Calçada relativamente protegida do tráfego local.	2 – Tráfego com velocidade baixa, porém sem separação física dos pedestres; largura mínima de 2,0m. 3- Tráfego intenso/ velocidade relativamente alto, embora com proteção física.
Calçada totalmente protegida do tráfego local.	4 – Tráfego pouco intenso com estacionamento ao longo do meio-fio. 5 – Rua exclusivamente de pedestres.

Fonte: SILVA et al. (2012).

O Quadro 10 reúne os nove critérios que foram levados a campo para ser preenchido.

Quadro 10- Critérios de caminhabilidade.

CRITÉRIOS			NOTA (0-5)
ATRATIVIDADE	1	Uso do solo lindeiro	
	2	Animação – oportunidade para relações sociais	
CONFORTO	3	Largura da calçada	
	4	Condições do piso Existência de obstáculos	
	5	Proteção intempéries (sombra, chuva)	
	6	Mobiliário Urbano	
	7	Poluição (sonora, atmosférica, etc.)	
SEGURANÇA	8	Sensação de segurança pessoal	
	9	Proteção do tráfego local como velocidade de veículos e proximidade/ separação física dos pedestres.	

Fonte: SILVA et al. (2012).

3.4 A caminhabilidade no Setor João Francisco em Goiás

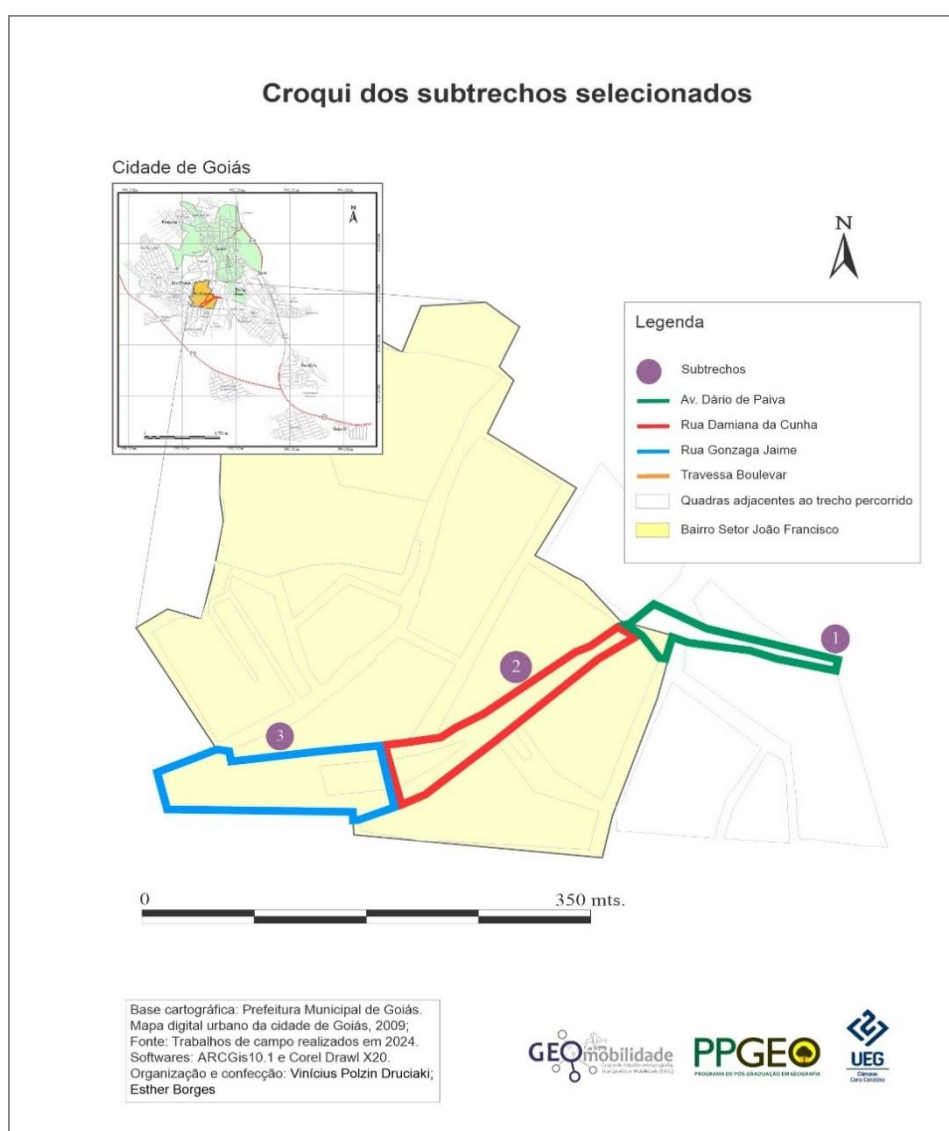
Como foi citado no subcapítulo anterior, como forma metodológica, foi realizado um trabalho a campo depois das fases anteriores, buscando, portanto, aplicar o método nos trechos selecionados.

Para a escolha dos trechos, foram avaliados alguns quesitos, sendo o principal, o trecho por onde se concentram mais pedestres. Complementando a isso, tivemos como critério e referência pontos por onde há mais permanência das pessoas nos trechos.

Foi realizada uma observação de algumas partes do setor para, assim, entender como deveria ser aplicado o índice. A aplicação deste método não se baseia apenas na parte técnica, mais, sim, em que possibilidades poderá ser realizada a partir da obtenção dos resultados, o que deve ser feito na cidade para mudar a realidade das pessoas e das áreas em que essas pessoas utilizam diariamente, como espaço de convivência, trocas e de exercer seu direito a mobilidade.

Na figura abaixo, são mostrados os trechos selecionados para a aplicação do método.

Figura 11. Delimitação dos subtrechos selecionados para a pesquisa, bairro João Francisco



Fonte: Elaborado pela autora (2025)

O croqui acima mostra quais os recortes foram necessários para fazer a investigação e aplicação do método. Os subtrechos foram escolhidos a partir de uma minuciosa observação durante um longo período, e por ser algo que sempre chamou bastante atenção. Principalmente pelo fato de ser a avenida da Cidade de Goiás onde se concentra o maior número de automóveis diariamente.

Foi citado assim um dos fatores que influenciou na escolha do trecho para ser avaliado o índice de caminhabilidade.

É notado que as pessoas tentam circular na principal avenida, que está localizada no setor João Francisco, de diversas formas diferentes, utilizando algum meio motorizado, o uso da bicicleta, e fazem também todo o percurso a pé.

O primeiro subtrecho selecionado para o estudo começa em um dos pontos onde se concentra um alto índice de movimento de pessoas, que entram e saem diariamente, sendo a rodoviária da Cidade de Goiás. Ali, o movimento de pessoas é bem intenso. Este sub trecho 1 vai até a rua da feira, onde se tem uma interconexão com a Travessa Boulevard.

Quadro 11- Critérios de caminhabilidade do primeiro Sub trecho.

	CRITÉRIOS		NOTA (0-5)
ATRATIVIDADE		Uso do solo lindeiro	2
		Animação – oportunidade para relações sociais	1
CONFORTO		Largura da calçada	1
		Condições do piso Existência de obstáculos	0
		Proteção intempéries (sombra, chuva)	0
		Mobiliário Urbano	0
		Poluição (sonora, atmosférica, etc.)	1
SEGURANÇA		Sensação de insegurança pessoal	0
		Proteção do tráfego local (velocidade e proximidade/ separação física)	1
MÉDIA FINAL			0,66

Fonte: Elaborado pela autora (2024).

Quando foi aplicado o índice neste trecho, foram notadas algumas situações que causaram um grande impacto, principalmente no que se refere à sinalização e ao uso adequado dos espaços públicos. Ao se analisar a mobilidade de pessoas pelo setor, observou-se com frequência o quão precárias estavam as calçadas, a ponto de muitas vezes não ser possível caminhar com segurança. Isso obriga as pessoas a ocuparem as vias, expondo-as a grandes riscos e colocando em perigo suas vidas.

O espaço que deveria ser destinado aos pedestres está tomado por irregularidades, e os ciclistas não têm um local seguro para pedalar, sendo forçados a dividir as vias com os automóveis, onde deveria existir uma ciclofaixa específica para garantir que as pessoas possam se deslocar com segurança até seus destinos.

Outro ponto que chamou bastante a atenção foi a ausência de algo simples, mas fundamental, que cabe ao poder público: a sinalização de trânsito. O mínimo que deveria ser feito seria manter as faixas de pedestres e outras sinalizações pintadas corretamente e de fácil visualização. Contudo, isso não ocorre, colocando todos os usuários da via em situações de insegurança, sem locais acessíveis para circulação e permanência.

Figura 12. Mosaico de imagens do sub trecho 01 – nov/2024



Fonte: Arquivo pessoal (2024).

O segundo subtrecho tem início na Rua Damiana da Cunha, mais especificamente na Rua da Feira, e vai até o começo da Praça Jornalista Goiás do Couto. Este subtrecho apresenta um alto fluxo de veículos, pois é onde se localizam os principais pontos comerciais e de serviços do bairro João Francisco.

Quadro 12 - Critérios de caminhabilidade do segundo Sub trecho.

CRITÉRIOS		NOTA (0-5)
ATRATIVIDADE	Uso do solo lindeiro	0
	Animação – oportunidade para relações sociais	1
CONFORTO	Largura da calçada	0
	Condições do piso Existência de obstáculos	0
	Proteção intempéries (sombra, chuva)	1
	Mobiliário Urbano	0
	Poluição (sonora, atmosférica, etc.)	1
SEGURANÇA	Sensação de insegurança pessoal	0
	Proteção do tráfego local (velocidade e proximidade/ separação física)	1
MEDIA FINAL		0,44

Fonte: Elaborado pela autora (2024)

No segundo subtrecho, onde circulam muitas pessoas, foi observado, no trabalho e na aplicação do índice, que as larguras das calçadas são inadequadas. As pessoas precisam desviar de objetos, lixo e da falta de calçadas apropriadas, o que as obriga a caminhar nas vias, onde o movimento de automóveis é intenso e a poluição sonora é muito alta. As pessoas não se sentem seguras à circular por esse espaço. Um fator relevante observado é que os próprios comércios e prestadores de serviços do setor João Francisco utilizam as calçadas para abrigar seus automóveis, o que deveria ser um local para os pedestres circularem. Esse espaço acaba sendo usado como garagem para veículos e para a exposição de mercadorias.

As imagens a seguir retratam bem o que foi citado acima, o pedestre perde a sua vez e os automóveis, entulhos, mercadorias e automóveis tomam o seu espaço.

Figura 13. Mosaico de imagens do sub trecho 02



SEGUNDO TRECHO DA PESQUISA

Fonte: Arquivo pessoal (2024).

O terceiro subtrecho inicia-se na Praça Jornalista Goiás do Couto e vai até a rotatória do Supermercado Souza, onde ocorre uma interseção com diversos bairros da cidade, conectando até a saída da cidade, que dá acesso a outros municípios vizinhos.

Quadro 13 – Critérios de caminhabilidade do terceiro Sub trecho.

	CRITÉRIOS		NOTA (0-5)
ATRATIVIDADE		Uso do solo lindeiro	2
		Animação – oportunidade para relações sociais	2
CONFORTO		Largura da calçada	1
		Condições do piso Existência de obstáculos	0
		Proteção intempéries (sombra, chuva)	1
		Mobiliário Urbano	0
		Poluição (sonora, atmosférica, etc.)	1
SEGURANÇA		Sensação de insegurança pessoal	3
		Proteção do tráfego local (velocidade e proximidade/ separação física)	1
MEDIA FINAL			1,1

Fonte: Elaborado pela autora (2024).

Em relação ao terceiro e último subtrecho, podemos entender que é o trecho que apresenta o maior movimento de todo o setor João Francisco. As pessoas circulam diariamente e utilizam bastante os comércios e os serviços do bairro. É notável que, em sua maioria, as pessoas utilizam os automóveis para se locomover no bairro, mas não se pode descartar que, em alguns momentos, as pessoas precisam recorrer ao deslocamento a pé para acessar esses comércios.

Foi observado que as pessoas enfrentam grande dificuldade para acessar os locais. A via é muito movimentada, dificultando a sensação de segurança. Ao atravessar de um lado para o outro do subtrecho, a maioria das pessoas demonstrou insegurança. Um fato alarmante é a ausência de sinalização, o que faz com que as pessoas atravessem as vias entre os automóveis, sem nenhum aparato que lhes garanta segurança.

No mosaico abaixo, nota-se que há diversos públicos utilizando o espaço, como crianças, adultos e idosos. O que é de grande relevância é como essas pessoas são deixadas de lado, até mesmo no que deveria ser um direito exclusivo delas. O direito à cidade é um direito de qualquer cidadão e deve ser assegurado a todos.

Figura 14. Mosaico de imagens do sub trecho 03



Fonte: Arquivo pessoal (2024)

A imagem supracitada nos mostra como a mobilidade a pé está presente no bairro João Francisco e o quanto o pedestre é inviabilizado de utilizar os espaços públicos. É relevante observar o quanto as imagens revelam que as pessoas que circulam diariamente pelo bairro se sentem excluídas de praticar suas mobilidades e de ter seus direitos cumpridos.

As calçadas estão bastante comprometidas, com objetos que dificultam o deslocamento das pessoas, sem nenhum tipo de arborização ao longo do trecho e

sem sinalização adequada para os pedestres poderem atravessar as avenidas e ruas com segurança.

Portanto, todas essas questões impedem o uso da mobilidade a pé. É importante salientar que esse trecho concentra a maioria do comércio e dos serviços do bairro João Francisco. Assim, é o local onde as pessoas enfrentam mais dificuldades para circular, manter-se e permanecer no lugar que lhes é de direito.

3.4 Setor João Francisco em Goiás: um bairro mais caminhável é possível?

O setor João Francisco, como já foi destacado nos capítulos anteriores, apresenta várias questões que merecem uma análise aprofundada, principalmente em relação aos aspectos discutidos até o momento. É evidente que há muitos pontos a serem considerados, começando pelo fato de que, embora seja um setor com um alto fluxo de pessoas que circulam diariamente, não há garantias de segurança, arborização, conforto, circulação e permanência para que essas pessoas utilizem o espaço adequadamente.

Outro ponto fundamental é a relação com as vias de tráfego motorizado e a falta de sinalização adequada, algo tão básico, mas que poderia ser amplamente melhorado por ações do poder público. Essas melhorias ajudariam a tornar o ambiente mais apropriado para os pedestres. Durante a análise, foi observado que mesmo as faixas de pedestres, quando presentes, estavam mal sinalizadas ou inexistiam.

No decorrer do trabalho de campo e da aplicação do índice de caminhabilidade, surgiram muitas questões relevantes, uma delas sendo a ausência de espaços onde os pedestres se sintam seguros, assim como a falta de estrutura adequada para ciclistas. A reflexão importante aqui é: será que, se houvesse infraestrutura com ciclovias e calçadas adequadas, as pessoas não utilizariam ainda mais os comércios e serviços que o bairro oferece? Não se sentiriam mais seguras ao interagir nos espaços públicos e realizar atividades sociais? A mobilidade a pé e a caminhabilidade estariam mais presentes, e as pessoas optariam por utilizar menos os automóveis.

A resposta para essas questões é sim. Com melhorias nessas condições, as pessoas aproveitariam o espaço do setor de maneira mais qualificada, com maior permanência, e sem dúvida, o movimento e a circulação seriam mais intensos, beneficiando tanto as pessoas quanto os comerciantes e prestadores de serviços.

O índice de caminhabilidade mostra que o setor está, de fato, muito abaixo do que poderíamos considerar como adequado para a circulação a pé. Esse cenário reflete, na maioria, os hábitos e a cultura herdados desde a era da industrialização, com o crescente uso de automóveis, mas também evidencia o déficit de ações por parte do poder público, que precisa se empenhar mais em cumprir leis que garantam a mobilidade e a acessibilidade adequadas para a população.

O município de Goiás deveria elaborar um plano de mobilidade que assegure uma cidade voltada para as pessoas, ou seja, elaborar, implementar e revisar de forma participativa e democrática.

No caso da Cidade de Goiás, as leis de trânsito não são adequadamente aplicadas. O que assusta ainda mais é que as calçadas, que deveriam ser espaços de acesso para os pedestres, estão sendo ocupadas por veículos estacionados. Assim, as pessoas, que seriam as mais interessadas em utilizar esses espaços, acabam sendo obrigadas a circular fora das calçadas, utilizando o espaço das ruas, colocando suas vidas em risco.

A imagem abaixo mostra com clareza um dos trechos estudados, que apresenta um grande índice de movimento de comércio e de pessoas que utilizam este espaço. No entanto, em vez de utilizarem as calçadas, automóveis e motos ocupam o espaço destinado às pessoas.

Figura 15. Automóveis ocupando as calçadas.



Fonte: Arquivo pessoal (2024)

Há muito a ser feito e as soluções necessárias para que o setor, considerado o mais movimentado da Cidade de Goiás, tenha ações que priorizem as pessoas que utilizam o espaço diariamente.

Uma das propostas que deveria ser implantada, já que o plano diretor está sendo revisado, é a reconfiguração das vias públicas. Como existe um alto índice de automóveis e as vias são basicamente exclusivas para eles, deveria ser proposto um espaço exclusivo para pedestres e ciclistas, considerando também o uso crescente da bicicleta na cidade.

É relevante entender que o espaço deveria ser das pessoas e não dos veículos. Se realmente compreendermos a mobilidade, ela é exercida por todas as pessoas.

Muitas vezes, por ser uma cidade pequena, acredita-se que os problemas relacionados à mobilidade urbana, especialmente a mobilidade a pé e a caminhabilidade, não se fazem presentes. No entanto, a realidade é completamente

diferente; as pessoas sofrem com problemas para os quais têm, ou deveriam ter, soluções.

O setor João Francisco é o principal ponto da Cidade de Goiás, onde se concentram comércios de vários setores, desde logística até serviços básicos de saúde, como o centro administrativo de saúde. E é exatamente nesses trechos que os problemas são mais agravantes.

Refletindo sobre a circulação das pessoas e a caminhabilidade no setor, pensamos em amplas possibilidades de mudanças e melhorias para que a mobilidade a pé seja realizada com mais segurança, atratividade e acessibilidade.

Uma dessas propostas seria utilizar a praça central como um local de convívio ainda maior para as pessoas, com um espaço mais arborizado e com atividades que as pessoas possam acessar prazerosamente, com pisos adequados para todas as faixas etárias, considerando a acessibilidade e a dificuldade enfrentada por pessoas com mobilidade reduzida ou algum tipo de deficiência. Espaços como esse fazem com que qualquer público queira frequentá-los.

Outro ponto seria a criação de ciclofaixas para os ciclistas e faixas exclusivas para os pedestres, pelo menos nos pontos principais e nos trechos com maior fluxo de automóveis, garantindo que as pessoas se sintam seguras ao andar a pé e circular por toda a via.

Uma medida que poderia diminuir o fluxo de veículos seria a implantação de estacionamentos rotativos nos eixos mais comerciais, em dias e horários específicos, visando reduzir a concentração de automóveis e facilitar a circulação das pessoas a pé.

É importante refletir e analisar que tais situações acontecem diariamente no setor, mas, muitas vezes, são problemas antigos que acabam passando despercebidos.

O trabalho não se limita apenas à aplicação do índice de caminhabilidade, mas sim à identificação dos problemas e à busca por soluções, como as alternativas mencionadas acima. O direito das pessoas à mobilidade urbana, ao direito à cidade e, principalmente, ao direito de exercer a mobilidade, deveria ser assegurado e solucionado. É preciso colocar as pessoas que utilizam esses espaços no centro das soluções, e não como meros excluídos de seus direitos de utilizar os espaços públicos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho foi realizado visando analisar e discutir como se dá a mobilidade a pé no bairro João Francisco, na Cidade de Goiás, sob a perspectiva da caminhabilidade. Buscou-se construir uma pesquisa que subsidiasse e contribuísse para refletir sobre o que seria uma cidade mais caminhável, na escala humana, ressignificando as práticas de mobilidade, permanência nos espaços e pertencimento à cidade.

Ao aproximarmos conceitos do Urbanismo (como a caminhabilidade) aos da Geografia (espaço urbano, mobilidade, cotidiano), notamos que foi necessária essa aproximação no sentido de entender como as formas construídas interferem nas práticas cotidianas da cidade, por meio do movimento de pessoas e bens, e como o resultado disso se dá em virtude de escolhas. Essas escolhas têm a ver com a cidade que temos e queremos, com o planejamento e as políticas públicas, que, embora não tenham sido o foco central de análise aqui, precisam ser aprofundadas. Nesse sentido, a presente pesquisa buscou construir subsídios que contribuam para tal reflexão.

O processo de pesquisa nos levou a algumas reflexões. Uma delas é: afinal, todo o trecho pode ser considerado caminhável? Concluímos que sim. A caminhabilidade é um conceito que visa um estado ótimo para a mobilidade a pé. Entretanto, em nosso recorte estudado, muito deve ser feito para alcançar esse horizonte de caminhabilidade. A qualidade (ou até a ausência) de calçadas adequadas, que em alguns trechos se encontram obstruídas, a pouca arborização (que impacta o conforto térmico e a salubridade ao caminhar), a falta de sinalização, e a escassez de dispositivos de acessibilidade são questões simples de serem resolvidas, mas que continuam sendo negligenciadas na pauta de prioridades da gestão municipal, bem como pelos comerciantes e moradores que também fazem parte desse processo (ainda que com outro papel). A segurança viária (em função do aumento do número de veículos e das dificuldades nas travessias) é um fator identificado como grave e urgente que precisa ser reconsiderado.

Em relação à pesquisa, podemos concluir que há muito a ser feito em relação à mobilidade a pé, não somente no trecho determinado para o estudo, mas na Cidade de Goiás na totalidade. A cidade precisa pautar urgentemente a mobilidade urbana segundo a Lei 12.587/2012, a fim de priorizar questões e ações voltadas, sobretudo,

aos pedestres. Consequentemente, deve-se priorizar a mobilidade a pé e a caminhabilidade, além de promover mudanças de hábitos, visando tratar a cidade como um espaço mais caminhável.

A cidade de Goiás necessita de mudanças significativas nas políticas públicas, como: um plano municipal de mobilidade; uma política de melhoria dos espaços públicos, com sistemas livres e áreas verdes que favoreçam a permanência, atratividade e conexão no âmbito da cidade. Uma das formas de conectá-los seria por meio de passeios públicos destinados à caminhada, que sejam atrativos e, consequentemente, mais caminháveis. No que se refere ao trecho do setor João Francisco, a proposta é organizar os passeios públicos e as vias para que não somente os automóveis tenham prioridade, mas para que a avenida se torne uma via que propicie um espaço de convívio, lazer e caminhada.

O setor em estudo tem uma expressiva centralidade e um alto índice de circulação. Se pudesse ter uma maior qualidade, isso facilitaria e promoveria uma maior socialização das pessoas com o espaço, instigando ainda mais a centralidade do bairro e promovendo uma mobilidade diferente para as pessoas, que poderiam caminhar se sentindo seguras, utilizar os comércios e serviços do bairro de forma mais intensa e aproveitar todos os espaços e bens que o setor proporciona.

O estudo e a escolha do bairro foram algo muito relacionado com a minha vivência, e a partir da visão como moradora, e por fazer parte da classe trabalhadora, que utiliza o espaço em sua maioria de forma a pé. Ao escolher estudar o bairro, foi feito várias análises e foram utilizados de diversas formas metodológicas, para chegarmos a tais conclusões.

Algo que foi bastante utilizado e que norteou bastante a pesquisa, para chegarmos ao fim, foi as idas a campo que nos proporciona, pensar, entender e viver aquele lugar. Vivenciar é algo que diz muito de um olhar crítico sobre a cidade, e principalmente sobre o objeto de estudo que neste caso é o bairro João Francisco.

Enfim, acreditamos que esta pesquisa e os dados obtidos nela possam ajudar e servir, posteriormente, como base para novos estudos e pesquisas sobre mobilidade a pé e caminhabilidade em cidades. Afinal, a cidade é um direito de todos, e as pessoas precisam ter a possibilidade de optar pela mobilidade a pé ao utilizar os espaços urbanos.

REFERÊNCIAS

Associação Nacional de Transportes Público – ANTP. (2018). *Sistema de informações da mobilidade urbana*. São Paulo: ANTP. Recuperado em 01 de junho de 2019, de <http://www.antp.org.br/sistema-de-informacoes-da-mobilidade/apresentacao.html>

BRADSHAW, C. **Creating and Using a Ratingg System for Neighborhood Walkability**. Ottawa, 1993.

BRASIL. (2015). **Lei nº 12.587**, de 3 de janeiro 2012. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. 2012. Recuperado em 12 dezembro, 2018, de http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm

BRASIL. **Caderno de Referência para elaboração de: Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades**. Ministério das Cidades, Programa Bicicleta Brasil, Brasília, 2006. Disponível em: Acesso em 03 nov 2024.

CAVALCANTI, L. de. S. **A geografia escolar e a cidade**: ensaios sobre o ensino de geografia para a vida urbana cotidiana. Campinas: Papirus, 2008.

CORRÊA, R. L. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Editora Ática, 1989.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O Espaço Urbano**. 4. ed. São Paulo: Átila, 2003.

COSTA, E.B.,STEINKE, V. A. (2013). Cidades Históricas no Estado de Goiás, Brasil: uma agenda de pesquisa. **Revista Ateliê Geográfico**. 7 (2), 164-195. Recuperado em 15 de março, 2019, de <https://www.revistas.ufg.br/atelie/article/view/18518>.

DRUCIAKI, V. P.; MOURA, D. M. (2017). A mobilidade urbana em Goiás, GO. *In: XV Simpósio Nacional de Geografia Urbana*: Sobre a cidade e o urbano, contribuição da Geografia: que teorias para este século? Recuperado em 17 dezembro 2018. Disponível em: <https://simpurb2017.ufba.br/anais-do-xv-simpurb>

DRUCIAKI, V. P. **As (DES) Articulações de Guarapuava com Maringá e Londrina: Uma análise a partir da rede de transporte rodoviário de passageiros**. 2009. Dissertação (mestrado). Universidade Estadual de Maringá, Brasil.

DRUCIAKI, V. P. **ORDENAMENTO TERRITORIAL E MOBILIDADE URBANA EM CIDADES PEQUENAS: UM ESTUDO DE CASO A PARTIR DA CIDADE DE GOIÁS, GO, BRASIL**. 2019. Artigo III Congresso Internacional de Geografia Urbana- Buenos Aires.

GEHL, Jan. **Cidades Para Pessoas**. Tradução de Anita Di Marco. 3. ed. São Paulo: Perspectiva, 2015.

GOIÁS. Código de Postura (Goiás). **Lei nº 22**, de 29 de dezembro de 1978.

GOIÁS. Plano Diretor Municipal: (Goiás) **Lei nº 206**, de 29 de agosto de 1996.

HOUAISS, Antônio e VILLAR, Mauro de Salles. Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa. Rio de Janeiro: Objetiva, 2004.

IBGE. **Censo Demográfico 2022**: Características da população e dos domicílios. Resultado do Universo. IBGE. Rio de Janeiro, 2022.

IBGE. **Número de automóveis e frota**: Características da população e dos domicílios. Resultado do Universo. IBGE. Rio de Janeiro, 2018.

Japiassú, L.A. T; Lins, D. B. As diferentes formas de expansão urbana (2014): Disponível em: Revista Nacional de Gerenciamento de Cidades, v. 02, n. 13, 2014, pp. 15-25.

KNEIB, E. C. **Mobilidade urbana e qualidade de vida: do panorama geral ao caso de Goiânia**. Revista UFG (impresso), v. 12, 2012, p. 71-78.

LÉFÈBVRE, Henri. **A Revolução Urbana**. Belo Horizonte: EDUFMG, 2004.

_____. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

LYNCH, K. **A Imagem da Cidade**. Lisboa: Eds. 70, 1988 [1960].

LIMA Neto, Vicente Correia; GALINDO, Ernesto Pereira. Planos de mobilidade urbana: Instrumento efetivo da política pública de mobilidade. 2015.

MAGAGNIN, Renata Cardoso; SILVA, Antônio Néelson Rodrigues da. A percepção do especialista sobre o tema mobilidade urbana. Transportes, São Carlos, v. 16, n. 1, p. 25-35, jun. 2008.

OLIVEIRA, Adriana Mara Vaz. 2001. **Uma ponte para o mundo goiano do século XIX um estudo da casa meia-pontense**. Goiânia: AGEPEL

RIBEIRO, C. J. **Mobilidade Urbana: Transporte Público Coletivo e Classe Trabalhadora**. Pelotas, 2008. Dissertação (mestrado) UCPel.

SANTOS, Milton. Por uma economia política da cidade: o caso de São Paulo. São Paulo: Hucitec, 1994.

SANTOS, Milton. A natureza do espaço. São Paulo: Edusp, 2006.

SILVA C. H. M.; RODRIGUES M. A. N.; GOLÇALVES D. F. P.; MONTEIRO S. S.; SOUZA, A. S. **Avaliação das condições de caminhabilidade nas áreas centrais de Salvador e Aracaju, Brasil**. V.1, p. 1-24, 2012.

SOUZA, M. L. **ABC do desenvolvimento Urbano**. Rio de Janeiro: 5. ed. Bertrand Brasil. 2010.

SPECK, J. **Cidade caminhável**. Tradução Anita Di Marco e Anita Natividade. São Paulo: Perspectiva, 2017.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão: Segregação socioespacial e centralidade urbana. In: VANSCONCELOS, Pedro de Almeida; CORRÊA, Roberto Lobato;

TAMASO, Izabela. 2017. "Em nome do patrimônio: Representações e apropriações da cultura na Cidade de Goiás: Tese (Doutorado em Antropologia Social) - Brasília: UnB.

VILLAÇA, Flávio. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: DEAK, C. e SCHIFFER, S. R. O processo de urbanização no Brasil. São Paulo: Fupam, Edusp, 1998.

VASCONCELLOS, E. A. de. **Mobilidade Urbana e cidadania**. Rio de Janeiro: Senac Nacional, 2012. 216 p.