

A centralidade das formas e a mobilidade dos indivíduos: o caso da Região Metropolitana de Goiânia

The centrality of the forms and the mobility of the individuals: the case of the Metropolitan Region of Goiânia

La centralidad de las formas y la movilidad de las personas: el caso de la Región Metropolitana de Goiânia

Diego Pinheiro Alencar
Universidade Estadual de Goiás – Câmpus Porangatu
diegopinheiroalencar@yahoo.com.br

Resumo

O presente artigo tem por objetivo principal apresentar a relação espacial dos processos de centralidade e mobilidade na Região Metropolitana de Goiânia, haja vista a centralização de estruturas e recursos em um ambiente metropolitano condicionar a mobilidade dos indivíduos. Esse processo é funcional na organização do espaço intrametropolitano, pois, a partir dessa organização, outras dinâmicas são influenciadas, a exemplo da segregação socioespacial e da valorização fundiária. Enfim, a mobilidade espacial, inserida na totalidade capitalista do espaço, diferencia-se de acordo com o capital social de cada indivíduo.

Palavras-chave: Mobilidade, Centralidade, Região Metropolitana de Goiânia.

Abstract

The article has as the main aim to present the spatial relationship existing in the centrality and mobility processes in Metropolitan Area of Goiania, being the structures and resources centralization in metropolitan region restrict people's spatial mobility. This process is functional in the organization of intra-metropolitan space, because from this organization other dynamics are influenced, the example of socio-spatial segregation and the landed property valuation. Finally, the spatial mobility, inserted into the capitalist totality of space, have different manifestations according to the each individual's social capital.

Key words: Mobility, Centrality, Metropolitan Area of Goiania.

Resumen

Este artículo tiene el objetivo principal de presentar la relación espacial de los procesos de centralización y movilidad en la Región Metropolitana de Goiânia, dada la centralización de las estructuras y de los recursos en un entorno metropolitano, que condiciona la movilidad de las personas. Este proceso es funcional en la organización del espacio intra-metropolitano, porque a partir de esta organización están influenciadas otras dinámicas, como la segregación socio-espacial y la valoración de tierras agrarias. Por último, la movilidad espacial, integrada a su totalidad capitalista del espacio, difiere de acuerdo con el capital social de cada individuo.

Palabras clave: Movilidad, Centralización, Región Metropolitana de Goiânia.

Introdução

A abordagem dos conceitos de mobilidade e centralidade é frequente em estudos que envolvem a dinâmica do espaço urbano e do processo de metropolização, a exemplo dos trabalhos de Villaça (2007), Alves (2012) e Serpa (2012). Os ambientes metropolitanos são propícios à aplicação dos conceitos, haja vista a concentração demográfica e econômica, assim como os meios de locomoção particular¹. Para analisar a organização metropolitana atual, retorna-se às perspectivas clássicas dos conceitos de centralidade e mobilidade, tendo como ponto de partida, sobretudo, as leituras do Materialismo Histórico Dialético, a exemplo de Castells (1983), Harvey (1980, 2005) e Lefebvre (2009). Essas análises tornam-se pertinentes em decorrência de sua influência nas perspectivas contemporâneas, como no caso de Villaça (2006, 2012) e Carlos (2011). Os processos mencionados por esses autores podem ser facilmente observados através de informações secundárias, como a concentração dos equipamentos de consumo coletivo no núcleo metropolitano da Região Metropolitana de Goiânia (RMG), principalmente em suas áreas centrais². Considerando a polarização que Goiânia exerce na região, no que se refere à centralização de serviços e recursos, consideram-se as condições de acesso da população dos demais municípios da RMG a esses equipamentos. Os impactos desse processo variam de indivíduo para indivíduo, sendo impossível quantificá-los, como já analisado por Harvey (1980).

Os ambientes metropolitanos foram caracterizados por Santos (2009a) como locais de intensas desigualdades socioespaciais. Assim, mesmo esses ambientes concentrando grandes quantidades de veículos particulares, torna-se necessário elucidar a importância do transporte coletivo urbano. Esse meio de

¹ Em 2010, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) considerou 39 ambientes metropolitanos institucionalizados no território nacional, responsáveis por concentrar 44,11% da população e 43,77% dos veículos automotores de uso particular (BRASIL, 2010).

² São considerados equipamentos de consumo coletivo as estruturas e organizações que prestam serviços para a população como um todo, independente do nível econômico e social. Alguns exemplos são: bancos, escolas, hospitais, parques e transportes públicos.

locomoção possibilita que as camadas menos abastadas financeiramente desloquem-se no espaço metropolitano. O Estado e as instituições públicas assumem papel central na organização e no planejamento das oportunidades de locomoção dos indivíduos desprovidos de automóveis particulares.

Enfim, pretende-se apresentar como a análise da mobilidade e centralidade torna-se útil para a compreensão das contradições do espaço intraurbano e intrametropolitano dos municípios e das regiões metropolitanas brasileiras, compreendendo como a forma espacial condiciona os processos sociais (HARVEY, 1980).

Centralidade e mobilidade: breve análise conceitual

A relação entre centralidade e mobilidade torna-se essencial para estudos relacionados aos processos urbanos. Na medida em que o trabalho é materializado no espaço, tomando a forma das instituições, estruturas e monumentos, que têm como função organizar as relações sociais na cidade, a população é condicionada a se locomover para atender suas necessidades, sejam elas básicas ou supérfluas. Assim como as demais estruturas e serviços da cidade, o acesso às condições de locomoção também variam de acordo com a disponibilidade de capital dos indivíduos.

A abordagem da centralidade deve ser compreendida desde a formação da cidade, na qual se leva em conta a concentração de fenômenos, indivíduos, recursos e estruturas. Lefebvre (2009, p. 32), ao analisar como o espaço urbano é produzido e organizado a partir das relações sociais, escreve que:

Na cidade também houve um processo cumulativo relativamente contínuo: acumulação de conhecimento, de técnicas, de coisas, de pessoas, de riquezas, de dinheiro, depois de capital. Ela foi o lugar de sua acumulação, em que pese o capital ter nascido da riqueza criada no campo e seu investimento industrial ter se voltado contra a cidade.

Nessa perspectiva, o centro urbano exerce importante função para o desenvolvimento das atividades capitalistas, tendo a centralidade urbana sido considerada pelo autor como *função essencial* do modo de produção capitalista. O estudo da lógica do centro urbano não pode ser concebido sem problematizar as contradições presentes no fenômeno, pois este concentra os elementos citados por Lefebvre (2009, p. 44) e organiza o vazio, a raridade.

Em uma perspectiva estruturalista, o centro urbano vai além de uma localidade geográfica, uma vez que, sendo uma espacialidade, é também

constituído por conteúdos sociais heterogêneos. Castells (1983, p. 310-311) expõe observações sobre a funcionalidade da centralidade:

Ela conota a questão-chave das relações e articulações entre os elementos da estrutura urbana, mas, investida inteiramente pela ideologia, ela tende a tornar-se o revelador mais seguro das relações cidade/sociedade subjacente à análise [...]. O centro é o espaço que permite, além das características de sua ocupação, uma coordenação das atividades urbanas, uma identificação simbólica e ordenada destas atividades e, daí, a criação de condições necessárias à comunicação entre os atores.

Nessa perspectiva, o autor destaca, ainda, a importância de definir níveis de análise do espaço urbano, propondo quatro níveis de análise, fundamentais para diagnosticar as possibilidades de ação dos diferentes agentes sociais que atuam no espaço urbano:

Nível Econômico. A centralidade exprime uma certa correlação dos diferentes elementos econômicos da estrutura urbana; [...] 2. *Nível Político Institucional.* Articulação dos pontos fortes dos aparelhos de Estado com referência a uma dada estrutura urbana; [...] *Nível Ideológico.* Organização espacial dos pontos de intersecção dos eixos do campo semântico da cidade; [...] *Nível dos Modos de Relações Sociais.* Organização espacial dos processos de reprodução e transformação das relações sociais de uma estrutura urbana. (CASTELLS, 1983, p. 315-319)

Para compreender essa totalidade, o espaço é considerado enquanto local de embates e estratégias, que variam desde os aspectos vinculados à produção, circulação e consumo, bem como às diversas disputas entre as classes sociais que atuam no espaço urbano. Villaça (2006, p. 328) observa que a centralidade funciona como um recurso de dominação social, afirmando que:

O espaço urbano é produzido e consumido por um único e mesmo processo. A sua estruturação interna, entretanto, se processa sob forças que representam os interesses de consumo (condições de vida) das camadas de mais alta renda [...] Entende-se por dominação por meio do espaço urbano o processo segundo o qual a classe dominante comanda a apropriação diferenciada dos frutos, das vantagens e dos recursos do espaço urbano. Dentre essas vantagens, a mais decisiva é a otimização dos gastos de tempo despendido nos deslocamentos dos seres humanos, ou seja, a acessibilidade às diversas localizações urbanas [...].

O autor é enfático ao destacar o papel da localização espacial, que, conseqüentemente, influencia nas possibilidades e no tempo de deslocamento para utilização dos serviços e produtos ofertados. A segregação socioespacial é

constantemente observada nos espaços metropolitanos, uma vez que o espaço qualificado enquanto mercadoria produz diferentes formas de acesso às estruturas espaciais. Nesse sentido, consideram-se as disparidades socioeconômicas presentes, sobretudo nas metrópoles. Santos (2009a), ao tratar o caso dos países subdesenvolvidos, enfatizou a concentração das atividades hegemônicas, as desigualdades de renda presentes nesses ambientes e o poder de atração que estas exercem na população de modo geral. O autor conclui que esse perfil desigual presente no meio urbano é característico da política econômica da cidade. Apesar de esse estudo ter sido desenvolvido na década de 1980, ainda reflete contradições pertinentes às metrópoles contemporâneas.

A mobilidade espacial também deve ser concebida a partir de níveis de análise, uma vez que tal fenômeno atinge de forma diversificada a população. Balbim (2003, p. 104-105) apresenta três escalas de análise para o conceito. Segundo a mobilidade, pode ser compreendida em três seguimentos:

Mobilidade cotidiana: temporalidades curtas, ritmos sociais da vida cotidiana. É um tempo recorrente, repetitivo, que implica retorno cotidiano à origem; **Mobilidade residencial:** temporalidade ligada ao percurso da vida é definitiva, pois reenvia à história de vida da pessoa; **Viagens e turismo:** temporalidades mais longas, excedendo um dia. Esse tempo também é recorrente, uma vez que cada nova viagem permite o acúmulo de novas experiências.

Por outro lado, Harvey (1980, 2005) analisa a mobilidade urbana em dois contextos.

O primeiro contexto delineia-se a partir do impacto direto na cotidianidade do indivíduo, ponderando sobre a dificuldade de mensurar o preço pago pela oportunidade de acessibilidade aos serviços e produtos dispostos no espaço, pois, para o autor, esse preço faz parte das condições para superar as distâncias e proporcionar melhores condições de utilização do tempo. Acrescenta-se também que o preço social pago pelos indivíduos não possibilita uma homogeneização da análise, uma vez que o impacto desse processo varia de acordo com os indivíduos (HARVEY, 1980).

O segundo contexto é configurado a partir do papel do Estado, que, na atual configuração social, tem como dever promover as condições básicas para a mobilidade humana e de capital, já que não seria possível às instituições privadas desenvolverem tais infraestruturas, mantendo o lucro indispensável para suas atividades. Nesse nível de análise, o custo do transporte torna-se importante elemento na seletividade espacial dos locais de desenvolvimento das atividades capitalistas (HARVEY, 2005).

Destacam-se, ainda, outras importantes contribuições para a temática da mobilidade espacial, a exemplo dos estudos de Levy (2001) e Augé (2010). O primeiro destaca a localização como componente fundamental na configuração do capital social, no caso de uma sociedade extremamente competitiva e desigual, na medida em que reduz os custos gerais com locomoção e melhora a qualidade na oferta das estruturas urbanas. O segundo autor analisa a mobilidade no mundo sobremoderno, em que cada vez mais está presente a anulação das fronteiras, seja no caso das informações, de capital ou de pessoas, problematizando a quais indivíduos realmente não são impostas limitações de acesso.

A relação centralidade e mobilidade está na essência da dinâmica do espaço urbano, sendo conceitos indispensáveis para a problemática da justiça espacial, conforme proposto por Villaça (2012, p. 92), que entende o centro como o local mais democrático da cidade:

Tudo que está no centro atende melhor o conjunto da cidade e vice-versa: só atende melhor o conjunto da cidade aquilo que está no centro. É por isso que o centro é a mais justa e democrática localização para os equipamentos únicos, raros e/ou mais importantes da cidade [...] O centro é o ponto que, teoricamente, minimizaria os tempos de deslocamento de toda a população da metrópole, pelos meios habituais de deslocamento das diversas camadas dessa população se ela tivesse de se reunir nesse ponto.

A análise do centro como principal forma de acesso da população aos equipamentos de consumo coletivo segue perspectiva semelhante à proposta de Harvey (1980), que assim observa a maneira como: “A forma urbana vem a influenciar os processos sociais”. Isso significa dizer que se analisa como o modelo centralizador da metrópole contemporânea condiciona o tempo e as condições de deslocamento da população não só do núcleo metropolitano, mas também dos demais municípios que formam as respectivas regiões metropolitanas (RMs). Ao observar a estruturação do transporte coletivo na RMG, percebe-se a importância do centro urbano na organização das demais localidades da região.

Função socioespacial das estruturas metropolitanas

Estudos em torno da temática metropolitana no Brasil vêm sendo assunto recorrente na agenda de pesquisa da geografia brasileira, como se pode ver exemplificado nos estudos de Ribeiro (2004), Gouvêa (2005), Garson (2009) e Machado (2009). Destaca-se, na análise desses autores, a presença comum da necessidade de integração entre os municípios inseridos em ambientes metropolitanos por meio dos serviços públicos, a exemplo de saúde e educação.

A integração metropolitana não deve ser concebida apenas no nível político-institucional, tendo em vista que tal problemática apresenta diferentes escalas de análise.

No caso específico da Região Metropolitana de Goiânia (RMG), destaca-se a abordagem de Arrais et al. (2012), que apresentaram a centralização de equipamentos de consumo coletivo referente à saúde e educação, o que reverberou na polarização de recursos públicos no núcleo metropolitano com função de financiar tais serviços. Os autores observam a funcionalidade dos indivíduos nesse processo de financiamento dos serviços públicos, uma vez que a população residente em outros municípios que utilizavam serviços de saúde ou educação em Goiânia tornava-se fator gerador da distribuição de recursos para financiamento de tais serviços.

A centralização que Goiânia exerce na RMG explicita-se em diferentes perspectivas. Do ponto de vista financeiro, basta observar a concentração dos recursos orçamentários municipais ou mesmo a concentração de equipamentos de ensino e saúde, como visto em Arrais et al. (2012). Entretanto, torna-se essencial problematizar o raio de ação e a funcionalidade dos equipamentos de consumo coletivo, como se nota na figura 1:



Figura 1. Comparação entre a estrutura física do Hospital de Urgências de Goiânia – Goiânia-GO e do Centro de Atenção Básica Saúde da Família Otávia Carmo – Nerópolis GO

Fonte: Fotos do autor (novembro,2013)

Nos equipamentos apresentados na figura 1, ficam evidentes as diferentes funcionalidades. Assim como nos demais municípios de baixo padrão demográfico, o Centro de Atenção Saúde da Família de Nerópolis recebe predominantemente atendimentos de baixa complexidade, encaminhando os casos mais complexos a equipamentos de outros municípios, sobretudo Goiânia. Por outro lado, o Hospital de Urgências de Goiânia tem ampla diversificação no serviço ofertado, a exemplo de leitos de unidades de tratamento intensivo, leitos de internação, aparelhos de radiografia, dentre outros, tendo seu raio de ação não limitado ao município de Goiânia. Outros

serviços também indicam dinâmica semelhante, como, por exemplo, o ensino público.

Também é importante considerar a centralização das empresas em funcionamento na RMG, correspondente a 75,73% das empresas em atividade (IBGE, 2010), pois tal concentração reverbera em uma mobilidade cotidiana. Essa dinâmica apresenta o perfil cooperativo da metrópole, contradizendo o discurso de “Injustiça” para com o núcleo metropolitano em decorrência de a população dos demais municípios utilizar os equipamentos neles localizados. Os municípios com equipamentos de consumo coletivo insuficiente desenvolvem importante funcionalidade no sentido de fornecer parte da força de trabalho necessária para o desenvolvimento das atividades econômicas do núcleo metropolitano. A figura 2 apresenta como a centralização das empresas ativas influencia na mobilidade dos indivíduos para o trabalho:

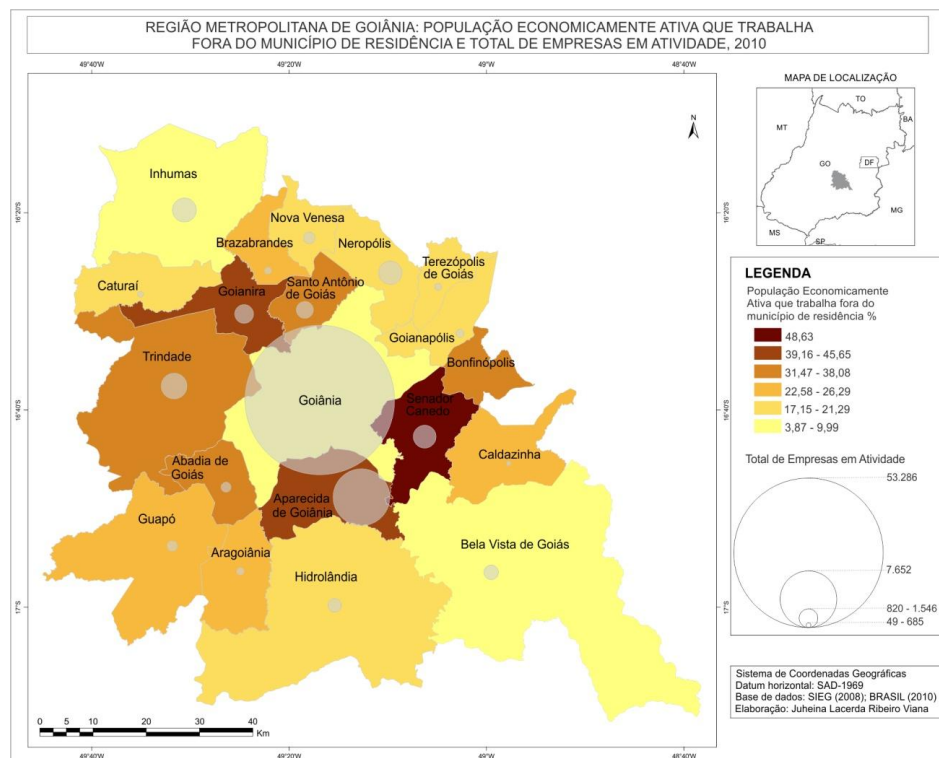


Figura 2. Relação de empresas ativas e deslocamentos para o trabalho na RMG (2010)

Destaca-se o fato que o município possuir quantidade representativa de empresas não reflete diretamente no percentual de deslocamentos para o

trabalho, como se observa nos casos de Senador Canedo, Goianira e Aparecida de Goiânia, que registraram percentuais de deslocamentos de 48,63%, 45,65% e 39,16%, respectivamente, da População Economicamente Ativa trabalhando em outro município. Essa mesma tendência foi analisada por Alencar (2013) que evidenciou que, em todos os ambientes metropolitanos brasileiros, os deslocamentos intermunicipais para trabalho são mais representativos nos municípios periféricos.

Por outro lado, no que se refere aos municípios com menor número de empresas em atividade, o que resulta na restrição de oportunidades de emprego, como nos casos de Caldazinha, Caturai e Brazabrantes, que contabilizaram menores quantidades de empresas (49, 87 e 109, respectivamente), estes apresentaram percentuais de deslocamentos modestos (26,29%, 21,29% e 24,36%, respectivamente).

Esse padrão justifica-se a partir da disposição de oportunidades de mobilidade. No caso dos municípios com menores percentuais de deslocamento, observam-se dificuldades distintas no que se refere ao acesso a Goiânia por meio de transporte público. O município de Caldazinha não possui integração direta com a capital, sendo necessárias conexões pelo terminal de Senador Canedo, elevando os tempos de deslocamentos. Brazabrantes, apesar de possuir integração direta com Goiânia por meio do Terminal Padre Pelágio, apresenta intervalos demasiadamente longos entre os horários de saída das linhas de ônibus, chegando o tempo de espera, em alguns momentos, a duas horas e quinze minutos. Caturai sequer possui linhas de transporte coletivo urbano, uma vez que a integração ocorre por meio de transporte intermunicipal. Assim, além do baixo número de viagens, o valor da passagem diminui as possibilidades de acesso a Goiânia, uma vez que o trajeto de ida e volta custa R\$ 18.

Mobilidade metropolitana e transporte coletivo

Em um ambiente metropolitano, é fundamental o desenvolvimento de políticas públicas voltadas ao transporte coletivo de passageiros, tendo em vista que nem todas as camadas sociais têm condições de acesso a um meio de transporte privado³. Na RMG, a entidade responsável pela gestão do serviço de transporte coletivo urbano é a Rede Metropolitana de Transporte Coletivo (RMTTC), instituída pela Lei Nº 34, de 03 de outubro de 2001, com o objetivo

³ Nos municípios da RMG, parte significativa da população não possui meios de locomoção particular, a exemplo dos municípios de Terezópolis de Goiás, Guapó e Goianira, em que 42,99%, 40,67% e 40,47%, respectivamente, dos domicílios entrevistados não possuíam motocicletas ou automóveis particulares (BRASIL, 2010).

de “promover e coordenar a execução dos projetos e atividades, bem como cumprir e fazer cumprir, na condição de braço executivo, as decisões e deliberações emanadas do órgão colegiado ao qual se vincula” (GOIÁS, 2001). A RMTC tem por objetivo fundamental mediar o processo de transporte entre o Estado e a população, desenvolvendo importante funcionalidade na execução das atividades socioeconômicas da região, uma vez que possibilita aos trabalhadores e a parte dos consumidores locomoverem-se até as estruturas.

Santos (2009b) apresenta o transporte coletivo como um elemento funcional para o desenvolvimento das atividades capitalistas. O autor (2009b, p. 87) analisa as condições de mobilidade das camadas sociais menos abastadas financeiramente, definindo-as como “A Locomoção dos Pobres” e afirmando que “quanto mais pobre o indivíduo, mais dependente se torna do transporte coletivo”. Nesse sentido, correlaciona as faixas de renda das parcelas da população da zona leste do município de São Paulo com as atividades profissionais desempenhadas pelos indivíduos:

Assim, as camadas inferiores da sociedade urbana estão subordinadas a meios de locomoção frequentemente precários e pelos quais devem pagar uma parcela cada vez maior de seus ganhos. Essa vocação é agravada por dois fatores: a expansão territorial da cidade e a diversificação do consumo das famílias. (SANTOS, 2009b, p. 88)

Sobre a afirmação do autor apresenta-se apenas uma ressalva, pois o momento político econômico do país em que a análise desenvolveu-se foi marcado por altas taxas de inflação, o que resultou na desvalorização dos vencimentos da população de forma geral e na evolução das tarifas de transporte coletivo. O autor utilizou a análise estatística, correlacionando o preço das tarifas ao valor do salário mínimo e apresentando que, em janeiro de 1986, compravam-se, em São Paulo, quatrocentas passagens de ônibus com um salário mínimo, e, em junho de 1988, apenas 207. Aplicando a mesma metodologia nos municípios da RMG, entre os anos de 2002 e 2012, houve tendência contrária, pois, em 2002, compravam-se 160 passagens de ônibus, enquanto, em 2012, adquiriam-se 265 passagens.

Outro impacto a ser considerado é o tempo de deslocamento dos usuários. Não seria conveniente conceber o tempo de deslocamento da população dos demais municípios da RMG até os respectivos terminais que os integram a Goiânia, uma vez que os equipamentos e serviços não estão materializados de forma homogênea em todos os municípios.

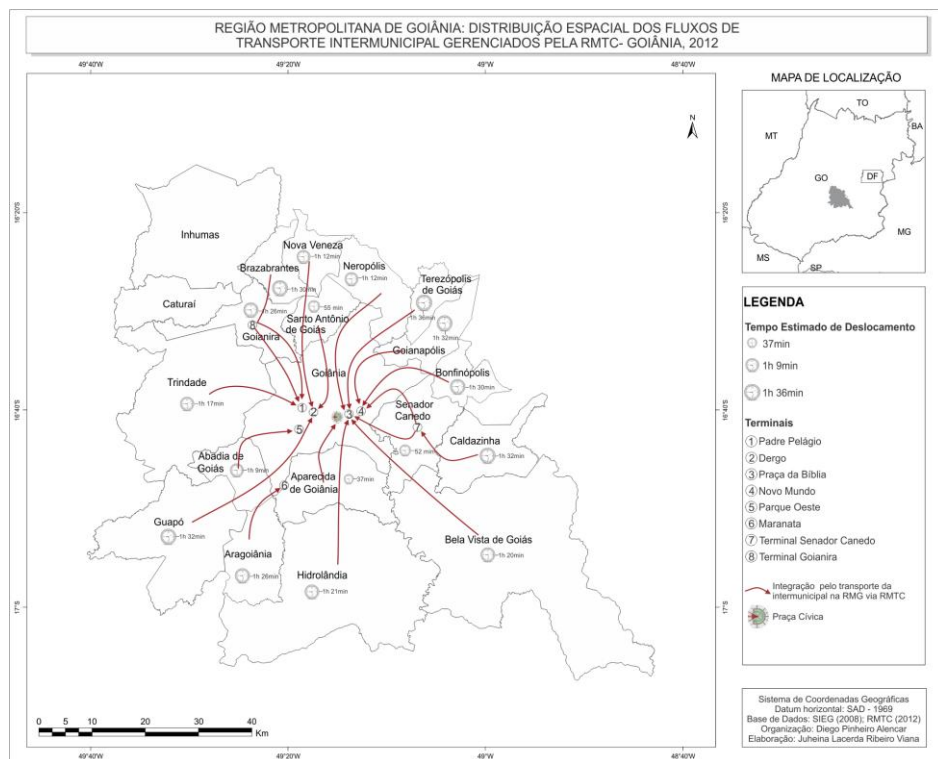


Figura 3. Distribuição Espacial dos Fluxos de transporte intermunicipal mediado pela RMTC – Goiânia entre os municípios da RMG.

A figura 3 não apresenta as possibilidades de integração entre os municípios de Caturai e Inhumas, em decorrência de estes não estarem integrados ao serviço gerenciado pela RMTC – Goiânia, muito embora isso contrarie a principal competência da instituição: “A empresa pública de que trata este artigo receberá todos os direitos, prerrogativas e obrigações relacionados com a gestão do transporte coletivo metropolitano de passageiros” (GOIÁS, 2001). Ao que parece, do ponto de vista da entidade, os dois municípios citados não estão inclusos na dinâmica metropolitana, permitindo que a iniciativa privada desenvolva tal serviço e “isentando” o Estado de tal obrigação.

A existência de distintos padrões de deslocamentos, destacando-se negativamente os casos dos municípios de Terezópolis de Goiás, Goianópolis e Caldazinha, que totalizam percursos de uma hora e trinta e seis minutos para o primeiro e uma hora e trinta e dois minutos para os demais. A integração com o município de Caldazinha ainda chama a atenção pelo fato de não ser direta com

Goiânia, uma vez que é necessário o desembarque no terminal de Senador Canedo para o acesso ao núcleo metropolitano (RMTC, 2012). É importante ter clareza de que esses tempos são estimados, ou seja, estão sujeitos a imprevistos⁴. Tal dificuldade no acesso aos equipamentos de consumo coletivo por parte da população caracteriza o que alguns autores chamam de imobilidade urbana⁵. Por outro lado, o município de Aparecida de Goiânia apresentou o menor tempo de deslocamento até o centro de Goiânia, decorrido, sobretudo, da diversificada oferta de rotas entre os municípios, tanto para terminais de integração quanto para setores e bairros de Goiânia.

O fato de tomar como ponto de referência para as estimativas de deslocamento o centro de Goiânia evita algumas informações que não transmitem a realidade intrametropolitana, como, por exemplo, o caso do município de Aragoiânia, em que a estimativa de tempo de deslocamento para o município de Goiânia foi de apenas 26 minutos. Entretanto, esse tempo refere-se à conexão com o Conjunto Habitacional Madre Germana (1º setor de acesso), somando-se a esse tempo mais 53 minutos, para, enfim, acessar à Praça Cívica, o que reflete o real tempo de acesso à maior parte dos equipamentos de consumo coletivo.

Além do impacto cotidiano aos indivíduos, a análise da estruturação do transporte coletivo na RMG torna explícito o poder de polarização que o centro de Goiânia exerce em todo o espaço metropolitano, tendo em vista a demanda de linhas voltadas para tal localidade. A figura 4 apresenta, proporcionalmente, as três linhas com mais número de passageiros embarcados nos terminais selecionados.

A demanda por linhas em todos os terminais selecionados foi maior com destino ao centro de Goiânia. Salienta-se que esses terminais localizam-se em setores com poucos equipamentos de consumo coletivo, exceção para o caso do terminal da Vila Brasília. Outro ponto importante a ser destacado é a baixa integração entre os terminais localizados em Aparecida de Goiânia, como no caso do terminal Veiga Jardim, que não possui nenhuma linha voltada ao município entre as três mais utilizadas, e, respectivamente, o Terminal Vila Brasília, cuja terceira linha de maior demanda é voltada para o município de Aparecida de Goiânia. Outro caso interessante é o do Terminal Maranata, no qual 75,23% dos embarques são para acesso à linha Maranata/Rodoviária

⁴ Em reportagem intitulada “Ônibus cada vez mais caro, lento, cheio e demorado”, o jornal *O Popular* apresentou alguns problemas relacionados ao transporte coletivo na RMG, dentre eles, destacam-se, precarização da frota de veículos e descumprimento das planilhas de horários.

⁵ Ribeiro (2007) analisa a imobilidade urbana por meio da segmentação territorial da metrópole, em que se coloca em questão a relação centro x periferia, colocando a tentativa de infiltração dos trabalhadores mais precarizados nas áreas centrais.

(RMTC, 2012). Esses fatos elucidam onde são desenvolvidas as atividades cotidianas da população.

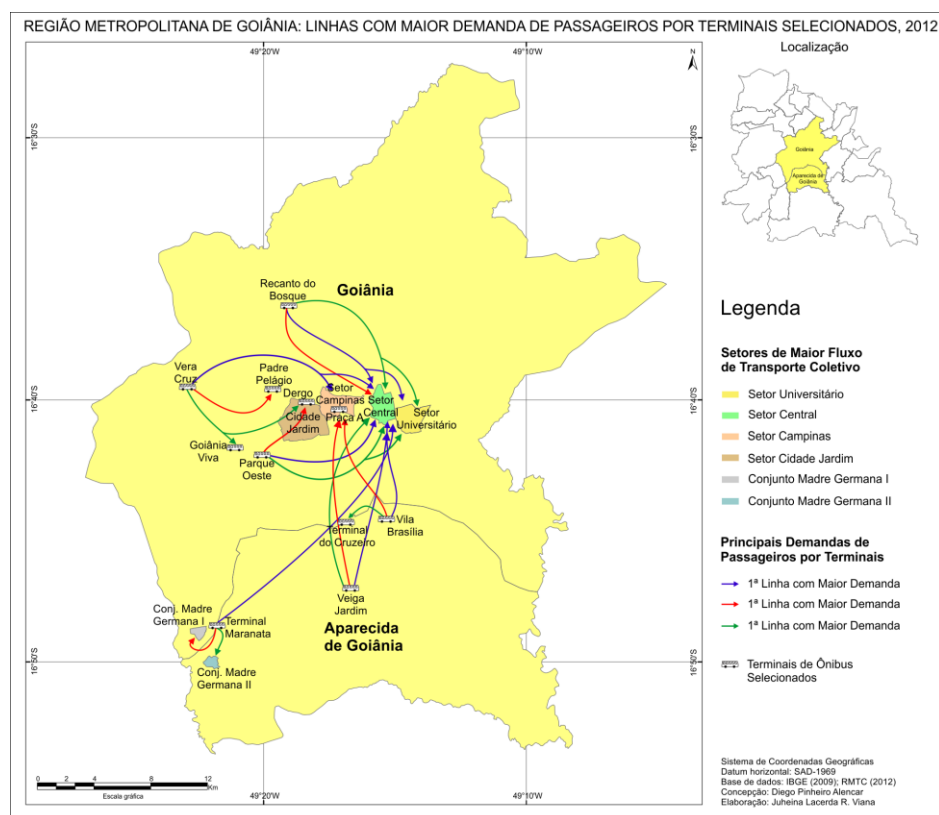


Figura 4. Região metropolitana de Goiânia: linhas com maior demanda de passageiros, terminais selecionados, novembro de 2012

Fonte: RMTC, 2012.

Tal dinâmica apresenta a forma como a mobilidade do entorno se organiza em direção ao centro, fato que vem a caracterizar o caráter “democrático”, nem sempre pela presença dos equipamentos de serviço e consumo coletivo, mas também pela maior oferta de transporte coletivo em relação às outras localidades do município.

Considerações finais

A análise da relação centralidade e mobilidade em um ambiente metropolitano não pode ser concebida apenas sob a ótica do espaço

intraurbano, uma vez que prevalece o discurso do compartilhamento de equipamentos e serviços (público e privado). Entretanto, a análise sob uma perspectiva de que todos os municípios mantêm relações semelhantes com o núcleo metropolitano é um equívoco. Destaca-se, assim, a importância de problematizar os recortes institucionalizados, pois, sem esse exercício, seria comum conceber municípios como Brazabrantes, Caldazinha e Caturai como tão metropolitanos quanto Aparecida de Goiânia, Senador Canedo e Trindade, sendo as relações socioeconômicas entre estes de caráter distintas.

A disposição espacial dos equipamentos, serviços e recursos nos municípios da RMG evidencia que os municípios desenvolvem funções distintas na dinâmica de integração metropolitana. No caso de parte dos municípios com infraestrutura e serviços insuficientes ou defasados, percebe-se a necessidade da locomoção da população para consumo em outros municípios, sobretudo no núcleo metropolitano, fato que ocorre em função de dois aspectos: primeiramente, por centralizar as estruturas e recursos; em segundo lugar, pelas oportunidades de mobilidade, direcionadas, em sua maioria, para o núcleo metropolitano.

Fica evidente que o transporte coletivo exerce função fundamental na dinâmica socioeconômica da RMG, uma vez que proporciona à parcela populacional desprovida de meios de transporte privado o acesso aos equipamentos e serviços centralizados, tanto para consumo quanto para trabalho. Tal fato desfaz a impressão de que determinados municípios têm funcionalidade de dependência, pois explicita que os mesmos servem para amortecer as demandas por habitação do núcleo metropolitano. A análise do fluxo de indivíduos por meio do transporte coletivo contribui para a agenda de pesquisa geográfica voltada para ambientes metropolitanos pelos seguintes fatos:

1. A disputa dos diferentes agentes sociais pelas funções socioespaciais;
2. Tal abordagem pode ser desenvolvida em diferentes níveis de análise, a exemplo do papel do Estado, das funções das instituições públicas e dos impactos causados aos usuários de tal serviço;
3. Em função de tornar explícita a maneira como a forma espacial condiciona os processos sociais.

Enfim, foi possível compreender que a mobilidade metropolitana vai além da locomoção da população entre as estruturas materializadas na região, uma vez que, para o desenvolvimento de tal dinâmica, devem-se levar em consideração as especificidades individuais, pois, em um ambiente que materializa as dinâmicas capitalistas, a possibilidade de se locomover no

espaço apresenta diferentes formas de aquisição, tornando-se, assim, um importante capital social.

Referências

ALENCAR, Diego Pinheiro. Mobilidade Metropolitana: o papel do transporte coletivo no processo de integração metropolitana, o caso da Região Metropolitana de Goiânia entre 2010 e 2013. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE GEOGRAFIA URBANA. 2013, Rio de Janeiro: UERJ.

ALVES, Glória da Anunciação. A metropolização do espaço. In: ALMEIDA, Maria Geralda de; TEIXEIRA, Karla Annielly; ALENCAR, Tadeu Arrais (Org.). **Metrópoles: teoria e pesquisa sobre a dinâmica metropolitana**. Goiânia: Cãnone Editorial, 2012.

ARRAIS, Tadeu Alencar et al. Economia Metropolitana pela ótica das receitas municipais: o caso da Região Metropolitana de Goiânia. In: ALMEIDA, Maria Geralda de; TEIXEIRA, Karla Annielly; ALENCAR, Tadeu Arrais (Org.). **Metrópoles: teoria e pesquisa sobre a dinâmica metropolitana**. Goiânia: Cãnone Editorial, 2012. p. 129-146.

AUGÉ, Marc. **Por uma antropologia da mobilidade**. Maceió: Edufal, 2009

BALBIM, Renato. **Práticas espaciais e informatização do espaço da circulação: mobilidade cotidiana em São Paulo**. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Departamento de Geografia FFLCH – Universidade de São Paulo, São Paulo, 2003.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A condição espacial**. São Paulo: Contexto, 2011.

CASTELLS, Manuel. **A Questão Urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

GARSON, Sol. **Regiões Metropolitanas: por que não cooperam?** Belo Horizonte: Letra Capital, 2009.

GOIÁS. **Lei n. 34 de 3 de outubro de 2001**. Disponível em: www.gabinetecivil.goias.gov.br/. Acesso em 26 de outubro de 2013.

_____. **Lei complementar n. 78, de 25 de março de 2010**. Disponível em: www.gabinetecivil.goias.gov.br. Acesso em 26 de outubro de 2013.

GOUVÊA, Ronaldo Guimarães. **A questão metropolitana no Brasil**. Rio de Janeiro, Editora FGV, 2005

- HARVEY, David. **A justiça social e a cidade**. São Paulo: Hucitec, 1980.
- _____. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: AnnaBlume, 2005.
- LEFEBRVE, Henri. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2009.
- LÉVY, Jacques. Os novos espaços da mobilidade. **GEOgraphia**, Rio de Janeiro – Universidade Federal Fluminense, v. 3, n. 6, 2001.
- MACHADO, Gustavo Gomes. **Gestão metropolitana e autonomia municipal: Dilemas das transações federativas**. Belo Horizonte: Editora PUC MINAS, 2009.
- RMTC - REDE METROPOLITANA DE TRANSPORTE COLETIVO. **Sistema Ponto a Ponto**. Goiânia, 2012. Disponível em:
<http://pontoaponto.consortiormtc.com.br>. Acesso em 26 de outubro de 2013.
- SANTOS, Milton. **Por uma economia política da cidade**. São Paulo: Edusp, 2009a.
- _____. **Metrópole corporativa fragmentada**. São Paulo: Edusp, 2009b.
- SERPA, Angelo. Lugar e centralidade em um contexto metropolitano In:
CARLOS, A. F. A.; SOUZA, M. L.; SPOSITO, M. E. B. **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Contexto, 2011. p. 41-51.
- VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel; Fapesp, 2007.
- _____. **Reflexões sobre as cidades brasileiras**. São Paulo: Studio Nobel, 2012.

Diego Pinheiro Alencar
Mestre em Geografia pela Universidade Federal de Goiás. Professor Assistente da Universidade Estadual de Goiás – Câmpus de Porangatu
E-mail: diegopinheiroalencar@yahoo.com.br

Recebido para publicação em janeiro de 2014
Aprovado para publicação em julho de 2014