

A problemática da mobilidade urbana em Anápolis (GO) entre 2011 e 2018

El problema de la movilidad urbana en Anápolis (Goiás, Brasil) entre 2011 y 2018

The problem of urban mobility in Anápolis (GO) between 2011 and 2018

Lucas Kallil de Paula Rodrigues
Universidade Federal de Goiás
lukallil@hotmail.com

Resumo

A mobilidade urbana apresenta-se, atualmente, como um desafio aos gestores das cidades brasileiras. O crescimento rápido e na maioria dos casos, desordenado, ocasiona problemas urbanos diversos e transtornos à população. Em função do problemático cenário dos aglomerados urbanos brasileiros, com reflexos na mobilidade, em 2012 foi sancionada a Lei Federal 12.587, que instituiu as diretrizes para a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMA), na tentativa de mitigar os problemas, estabelecer normas e procedimentos relativos à mobilidade urbana. A partir dessa linha de raciocínio o objetivo central deste artigo foi apresentar as políticas de mobilidade urbana implementadas em Anápolis – GO, entre os anos de 2011 e 2018, uma vez que terminaram por influenciar as obras implementadas e demandou grandes esforços políticos e financeiros, sob pretexto de melhorias destinadas à população. Os procedimentos metodológicos basearam-se em levantamentos bibliográfico, coleta, sistematização e análise de dados em órgãos governamentais, realização de trabalhos de campo e mapeamentos. A análise mostra que a implementação de políticas públicas destinadas à mobilidade urbana tem contrariado as diretrizes estabelecidas pela PNMA, visto que não foram aplicados conceitos que visassem a dinamização dos modais de deslocamento por meio do transporte coletivo, de bicicletas e locomoção pedonal, ao passo que foi privilegiado o transporte individual motorizado. Além disso, o uso e ocupação do solo em Anápolis foi gestado ao longo de décadas com viés corporativo e evidente benefício a agentes do mercado imobiliário, ampliando a problemática do acesso à infraestrutura, serviços, lazer e mobilidade urbana.

Palavras-chave: Mobilidade urbana; Anápolis (GO); gestão do espaço urbano.

Resumen

La movilidad urbana se presenta actualmente como un desafío para los gestores de las ciudades brasileñas. El rápido crecimiento y, en la mayoría de los casos, desordenado,

provoca diversos problemas urbanos y disturbios a la población. Por el escenario problemático de las aglomeraciones urbanas brasileñas, con reflejos sobre la movilidad, en 2012 se promulgó la Ley Federal 12.587, que estableció los lineamientos de la Política Nacional de Movilidad Urbana (PNMA), en un intento de mitigar los problemas, establecer normas y procedimientos sobre movilidad urbana. Basado en esto, el objetivo principal de este artículo fue presentar las políticas de movilidad urbana implementadas en Anápolis - GO, entre 2011 y 2018, ya que acabaron influyendo en las obras ejecutadas y exigieron grandes esfuerzos políticos y económicos, con el pretexto de mejoras dirigidas a la población. Los procedimientos metodológicos se basaron en levantamientos bibliográficos, obtención, sistematización y análisis de datos en agencias gubernamentales, trabajo de campo y mapeo. El análisis muestra que la implementación de políticas públicas orientadas a la movilidad urbana ha contravenido los lineamientos establecidos por el PNMU, ya que no se aplicaron conceptos orientados a dinamizar los modales de desplazamiento a través del transporte público, bicicletas y locomoción peatonal, privilegiando el transporte motorizado individual. Además, el uso y ocupación del suelo en Anápolis se desarrolló durante décadas con un sentido corporativo y evidente beneficio para los agentes del mercado inmobiliario, aumentando el problema de acceso a infraestructura, servicios, ocio y movilidad urbana.

Palabras clave: Movilidad urbana; Anápolis (Goiás, Brasil); gestión del espacio urbano.

Abstract

Urban mobility is currently presented as a challenge to managers of Brazilian cities. The rapid growth and, in most cases, disorderly, causes diverse urban problems and disturbances to the population. Due to the problematic scenario of Brazilian urban agglomerations, with reflexes on mobility, in 2012 Federal Law 12.587 was enacted, which established the guidelines for the National Policy on Urban Mobility (PNMA), in an attempt to mitigate the problems, establish rules and procedures concerning urban mobility. Based on this line of reasoning, the main objective of this article was to present the urban mobility policies implemented in Anápolis - GO, between 2011 and 2018, as they ended up influencing the implemented works and demanded great political and financial efforts, under pretext for improvements aimed at the population. The methodological procedures were based on bibliographic surveys, data collection, systematization and analysis in government agencies, fieldwork and mapping. The analysis shows that the implementation of public policies aimed at urban mobility has contradicted the guidelines established by the PNMU, since concepts aimed at dynamizing travel modes through public transport, bicycles and pedestrian locomotion were not applied, while that individual motorized transport was privileged. In addition, land use and occupation in Anápolis was developed over decades with a corporate bias and evident benefit to agents in the real estate market, expanding the problem of access to infrastructure, services, leisure and urban mobility.

Keywords: Urban mobility; Anápolis (Goiás, Brazil), urban space management

Introdução

Anápolis, município goiano com população atual estimada de 386.923 habitantes (IBGE, 2019), já apresenta uma sintomática crise em seu padrão de mobilidade urbana decorrente dos processos não regulamentados de produção do espaço e de políticas de uso e ocupação do solo. Esse cenário não contou, desde o princípio, com um planejamento

que visasse implementação de políticas de mobilidade urbana integradas às dinâmicas e processos espaciais em curso desde a formação do seu aglomerado urbano.

A falta de atuação da gestão municipal ao longo de décadas para racionalizar o uso do transporte individual motorizado fez com que o carro e as motocicletas se tornassem os principais meios de deslocamento da população, não priorizando o transporte público coletivo, além de tornar a cidade pouco diversificada no que se refere aos meios de deslocamento.

A partir da premissa de que os problemas ligados à mobilidade urbana consistirão, a curto e médio prazo, um sério problema de deslocamento urbano para a cidade de Anápolis, aqui se pretende discutir como as dinâmicas de produção do espaço urbano e uso e ocupação do solo interferem na acentuação ou diminuição desses problemas, além de apresentar o modo como as reformas e políticas públicas implementadas na área da mobilidade urbana no período entre 2011 e 2018 continuam a reproduzir modelos de cidades com sérios problemas de mobilidade urbana. Para tanto, adotou-se procedimentos metodológicos baseados em levantamento bibliográfico, levantamento de dados em órgãos oficiais (Prefeitura de Anápolis, Companhia Municipal de Trânsito e Transporte, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE e Instituto Mauro Borges de Estatísticas e Estudos Socioeconômicos - IMB), trabalhos de campo e mapeamento.

O artigo se estrutura em três partes. Em um primeiro momento é apresentada uma breve discussão sobre mobilidade urbana e políticas públicas. Logo após, é feita uma abordagem do espaço urbano de Anápolis e suas implicações na mobilidade urbana. Por fim, discute-se pontos relevantes para compreender a mobilidade dessa cidade na contemporaneidade e as intervenções urbanas realizadas.

Mobilidade Urbana e Políticas Públicas

A qualidade da mobilidade urbana é um importante termômetro que permite compreender o processo de urbanização e as dinâmicas socioespaciais de produção do espaço. Além disso, é preciso compreender a mobilidade como uma importante questão política, econômica e social. Nunes (2018) salienta que o debate sobre mobilidade assume impreterível papel de evidenciar as desigualdades socioespaciais e os diversos problemas de deslocamentos inerentes à maior parte das cidades brasileiras.

As políticas públicas são ações adotadas pelo Estado na tentativa de mitigar ou resolver os problemas encontrados na sociedade, incluídos nesse processo as complicações que surgem em função da oferta de serviços prestados pelo poder público. Para Souza (2006, p.25), “não existe uma única, nem melhor, definição sobre o que seja política pública”. Diversos autores formularam conceituações sobre o tema, alguns apontando o papel do Estado na implementação e concepção dessas políticas; já outros sugerem e enfatizam a função das políticas públicas na solução de problemas. (SOUZA, 2006).

Brancaleon et al (2015) sintetiza que as diretrizes elaboradas e estabelecidas por meio de políticas públicas que visem a solução de problemas possuem dois elementos fundamentais: intencionalidade – motivo pela qual as ações são estabelecidas, e o problema público – paralelo entre a situação real vivida e uma situação ideal possível.

O ciclo das políticas públicas é composto por diversas etapas, que podem ser observadas na figura 1.

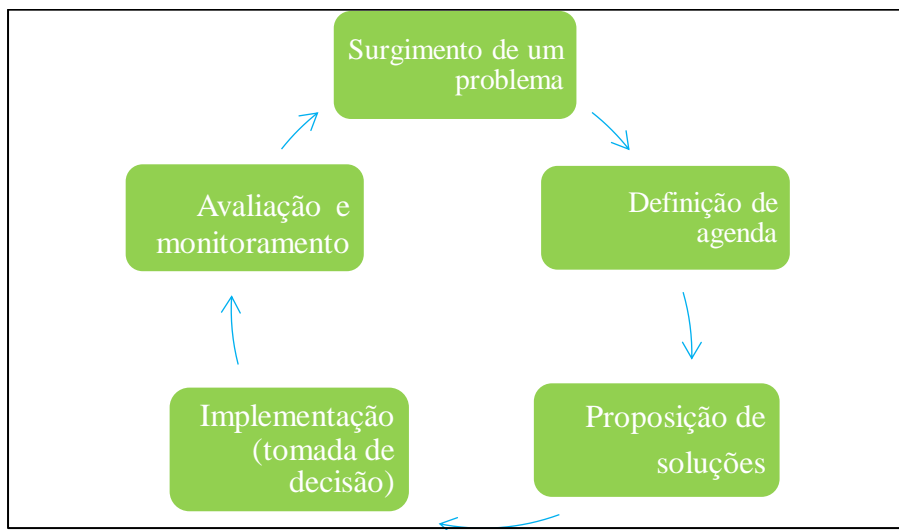


Figura 1: Ciclo das Políticas Públicas

Fonte: Organização própria com base em Raeder (2014), Souza (2006) e Brancalion et al (2016).

Deve-se levar em consideração o fato de que, enquanto processo, a elaboração das políticas demanda tempo e todo um planejamento a ser adotado e cumprido. Em todas as etapas do processo deve-se priorizar a inclusão da participação popular, desde o pontapé inicial das discussões até o estágio de monitoramento e avaliação do que foi proposto e adotado. (BRANCALEON et al., 2015; SOUZA, 2006; RAEDER, 2014).

Instituída em 2012, a Política Nacional de Mobilidade Urbana¹ (PNMU) é um instrumento legal que possibilita elaborar políticas públicas. As diretrizes instituídas por essa lei são reflexo da necessidade de transformação dos meios de circulação do país, a fim de proporcionar melhor acessibilidade e mobilidade de pessoas e cargas no território, além de contribuir para o acesso universal à cidade e visar integração entre os diferentes tipos de transporte existentes.

Segundo definição da Lei da Mobilidade Urbana (2012, p. 2), a mobilidade urbana é “a condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço

¹ Conhecida por Lei Mobilidade Urbana - diretrizes instituídas por meio da Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.

urbano”. Percebe-se que em termos de definição, a legislação ainda não insere a mobilidade num universo mais amplo que ultrapasse apenas a questão do deslocamento. Entretanto, observando-se o texto completo da lei e as diretrizes dispostas, verifica-se um esforço nessa direção. Logo, percebe-se que:

A mobilidade urbana é um atributo das cidades e se refere à facilidade de deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano [...] pensar a mobilidade urbana é, portanto, pensar sobre como se organizam os usos e a ocupação da cidade e a melhor forma de garantir o acesso das pessoas e bens ao que a cidade oferece (locais de emprego, escolas, hospitais, praças e áreas de lazer) não apenas pensar os meios de transporte e o trânsito. (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2005, p.4)

Nota-se que o tema “mobilidade urbana” admite percepção mais abrangente, não relacionada apenas a aspectos de deslocamentos e formas de transporte. O tema deve ser compreendido como um elemento indutor de transformações socioespaciais e de produção do território, que ao longo dos anos contribuiu para o desenvolvimento das cidades brasileiras, dando forma e vida aos desafios e desigualdades que hoje se reproduzem.

Essa diferente percepção tange um contexto de análise da cidade enquanto um direito, embora o conceito seja mais amplo. Rodrigues (2007, p. 2) aponta que nesse debate é necessário utilizar a cidade como direito no sentido de “evidenciar a importância do espaço”. A autora ainda salienta que é dentro do espaço que ocorre o dualismo da cidade real *versus* a cidade ideal, fundamental para se debater o direito à cidade.

A cidade integra diferentes interesses que expressam a complexidade dos processos de urbanização. São agentes imobiliários, movimentos sociais, comerciantes, atores políticos, dentre outros, que produzem a cidade real. A produção da cidade ideal está presente no discurso, mas apropriada no ferramental por diversos interesses privados de atores distintos que atuam em causa própria e não representam os anseios coletivos.

Do ponto de vista institucional, é importante mencionar a Constituição Federal de 1988, onde está incluído um capítulo sobre a Política Urbana, “que definiu a competência dos municípios (governo local) para aprovar o plano de desenvolvimento urbano e nele estabelecer os meios para realizar as funções sociais da cidade” (p. 187). É a partir dessa Constituição, portanto, que importantes atributos do planejamento urbano institucional são criados. Está incluso a busca pela promoção do bem-estar social, utilização de aparelhos e serviços urbanos, acesso à cultura, lazer e melhores condições de trabalho e qualidade de vida. (FREITAS, 2012; CAFRUNE, 2016; MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2015.)

No contexto desse debate, Vasconcellos (2001) aponta dois motivos para o surgimento de uma nova percepção sobre os deslocamentos e a mobilidade: a relação da possibilidade de deslocamento *versus* condições (outras viagens poderiam ocorrer em função de diferentes condições) e a politização do problema do transporte, relacionado diretamente à questão da utilização em massa do transporte individual motorizado. O

fomento ao deslocamento individual motorizado, por meio de carros e motocicletas vai na contramão do que prevê a legislação federal vigente.

Observa-se, com isso, um problema estrutural nas políticas públicas voltadas à mobilidade urbana no Brasil. Santos (2017) aponta que a escolha do modal rodoviário como indutor do crescimento econômico do país a partir da década de 1960, não foi repensado. Esse erro manteve-se nas gestões posteriores, que não dissociaram a construção de novas infraestruturas do modal rodoviário. Desse modo, criou-se um país dependente dos pneus e do asfalto. No momento que o governo federal, por meio de sua política econômica, estimula o consumo de veículos motorizados individuais a partir da redução de impostos sobre produtos industrializados (IPI)², é praticado um contrassenso à própria legislação instituída e a tentativa por meio das políticas públicas de promover um eficiente desenvolvimento social e urbano.

O uso e consumo do veículo individual motorizado é reflexo dos fomentos promovidos pela associação de articulações políticas e agentes corporativos, a exemplo de montadoras de veículos, indústrias petrolíferas, distribuidoras de peças, empresários e o próprio governo. Para além disso, há uma problemática social: houve a construção de um paradigma que pauta o automóvel como dispositivo de crescimento pessoal e prestígio social.

A partir do pressuposto que o modelo de circulação incentivado pelo poder público não sofrerá alterações a médio/longo prazo, muito em função de interesses pelos quais os gestores e atores políticos brasileiros compactuam, a mobilidade urbana, aqui entendida no seu mais amplo alcance, e não apenas como forma de deslocamento, trilhará um rumo perigoso, de alto custo e muito dificilmente remediável.

As cidades brasileiras de porte médio, ao reproduzirem o modelo adotado nas grandes metrópoles também sentem os efeitos dessas escolhas: crescimento desorganizado, segregação socioespacial, falta de acessibilidade, oferta insuficiente de recursos e serviços públicos, congestionamentos, alta acidentalidade, dentre outros. É por isso que se torna fundamental desestimular o uso do veículo individual motorizado e trabalhar a concepção de coletividade concomitante a políticas para incentivar meios alternativos de transporte. Diante desse quadro, percebe-se um conflito no que foi elaborado e está previsto nos marcos regulatórios e o que é realmente adotado como política pública governamental.

Planejar o futuro das cidades brasileiras pressupõe uma série de fatores e ações a serem adotadas, em que o principal se caracteriza na aplicação da legislação e das normativas acerca do que o tema delimita, além de procurar sempre articulação com outras políticas públicas a serem adotadas. Além disso, entender o processo de construção dessas políticas como desenvolvimento coletivo, que atenda os anseios dos diversos setores que formam a sociedade é fundamental. É, inclusive, o que presume o Plano Diretor

² Decreto nº 7.834, de 31 de outubro de 2012 – amplia o prazo de redução do IPI para automóveis

Participativo³ ao argumentar que, “para construir a possibilidade real de participação de quem está historicamente excluído dos processos decisórios, é necessária uma ação estruturada de mobilização social” (2004, p. 44).

Pensar a mobilidade urbana pressupõe, portanto, ponderar além de transportes e deslocamento de pessoas e cargas. Elaborar políticas públicas voltadas a esse tema, bem como o planejamento e desenvolvimento urbano como um todo, requer unidade em torno da produção de uma cidade que seja acessível e universal. Está previsto em lei a diminuição dos incentivos ao veículo individual motorizado e o investimento em transporte público de qualidade e em modais ativos, a exemplo de bicicletas. A PNMU faz parte de um conjunto que almeja “integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos” (BRASIL, 2012, p. 3).

O espaço urbano de Anápolis sob a perspectiva da mobilidade

Planejadas ou não, na medida que as cidades crescem configuram-se suas aglomerações urbanas, traçados das vias, diferentes áreas com diversas finalidades e os agentes que influenciam na configuração do espaço urbano. Correa (1989) aponta que o espaço urbano se constitui nas várias formas de uso da terra, a partir do qual as diversas áreas que compõem a cidade são definidas. O autor salienta ainda que esse espaço urbano é fragmentado e articulado entre si, uma vez que as partes que formam a cidade mantêm relações entre si, ainda que em escalas maiores ou menores.

Para além das relações que influem diretamente na formação do espaço urbano, Carlos (2007) chama atenção também para outra dimensão de análise: a morfologia. Para a autora, a análise da morfologia das cidades perpassa a observação da dimensão espacial e temporal dos locais, visto que o espaço urbano é produto da materialização das relações que ocorrem no espaço no decorrer do tempo.

No que se refere ao espaço urbano de Anápolis, percebe-se alguns adventos técnicos marcantes e de grande influência em sua formação. Pode-se citar a chegada da ferrovia na cidade, em 1935, as rodovias federais BR – 060, BR-153 e BR-414, além da implementação do Distrito Agroindustrial de Anápolis (DAIA), em 1973. A chegada da ferrovia para o estado de Goiás transformou a realidade econômica regional e a forma de integração com o território nacional.

O advento da ferrovia trouxe um novo sentido territorial e de integração de Anápolis e de Goiás com o Sudeste brasileiro, conforme destaca Castilho (2017). Se outrora era ponto de parada para tropeiros e pessoas que se direcionavam às antigas cidades do ouro, passa a receber diversos migrantes com a chegada dos trilhos, influenciando o comércio local.

³ MINISTÉRIO DAS CIDADES. Plano Diretor Participativo: Guia para elaboração pelos municípios e cidadãos. Brasília, 2004.

As terras férteis do Mato Grosso Goiano, aliadas a uma localização geográfica estratégica sedimentaram a atividade comercial envolvendo trocas dos produtos agrícolas produzidos na região (em especial o arroz) com os manufaturados vindos do Sudeste, como salienta Arrais (2016). Se a partir de 1930 a cidade já despontava como importante centralidade se comparada a outras do interior goiano, Cunha e Santos (2017) pontuam que com a chegada da ferrovia, as influências da Marcha para Oeste, e as posteriores construções da nova capital estadual e de Brasília, Anápolis se aflorou ainda mais enquanto ponto de apoio e importante entreposto logístico para a região.

Com o cenário favorável, houve importante crescimento populacional desde o período anterior à chegada da ferrovia até a década de 1950, quando o advento foi de suma importância para cidade (tabela 01).

Tabela 01: Crescimento Populacional - Anápolis

| Ano | População | Varição |
|------|-----------|---------|
| 1900 | 6.296 | - |
| 1920 | 16.037 | 154,7% |
| 1940 | 39.148 | 144,1% |
| 1950 | 50.338 | 28,6% |

Fonte: Elaboração própria com base em IBGE (1905; 1950) e Cunha (2014).

Com esse crescimento populacional, Anápolis passou também por uma expansão do seu espaço urbano. Percebe-se que entre as décadas de 1920 e 1950 a população mais que triplicou de tamanho, um aumento expressivo em curto espaço de tempo que se refletiu também em uma significativa expansão urbana.

A partir de meados da década de 1960 e começo de 1970, Anápolis passa por um outro período importante no seu desenvolvimento. Luz (2009, p. 188) assinala que “esse foi um período emblemático para a compreensão da dinâmica local e regional, pois, caracteriza-se pela introdução de novos elementos que impulsionaram a transformação e refuncionalização das estruturas internas”. Outro fator importante na reestruturação da dinâmica econômica de Anápolis foi o processo de transformação da produção agrícola e de desconcentração industrial no país, que contribuíram para a implantação de plantas industriais em Goiás, quando foi criado o Distrito Agroindustrial de Anápolis (DAIA), em 1973.

Alguns autores pontuam que o DAIA foi criado a fim de resgatar o “prestígio” e a funcionalidade perdidos em função das construções de duas capitais que se encontram próximas a Anápolis (Brasília e Goiânia). Entretanto, verifica-se que a posição enquanto centro regional não desapareceu. Suas funções foram apenas reestruturadas. É nesse sentido que Dias (2011) apresenta os objetos geográficos como fatores fundamentais que possibilitaram a continuidade da influência durante o processo de transição e reestruturação de Anápolis. São eles: o DAIA, os entroncamentos das rodovias BR-060, BR-153 e BR-414 e ferrovias Norte-Sul e Centro Atlântica, a Base aérea além de outros

que surgiram posteriormente em função de novas demandas, como a plataforma multimodal que integra modais ferroviários para escoamento de produção.

Anápolis começa a estender sua área de influência para municípios do Norte goiano, como Porangatu, Minaçu e Uruaçu além dos que se formaram por meio do desmembramento do próprio município. Suas funções foram capitalizadas de outra maneira, continuando a exercer importante papel no território goiano, como é defendido por Luz (2009).

Brito (2007) faz uma análise um pouco mais crítica acerca da situação. A autora argumenta que o surgimento dessas áreas (DAIA, Base Aérea de Anápolis e o Anel Viário da BR-153) são eventos que contribuíram para a expansão urbana desordenada da cidade. Essa expansão desordenada ou, em outras palavras, o espraiamento da cidade está ilustrado na figura 2.

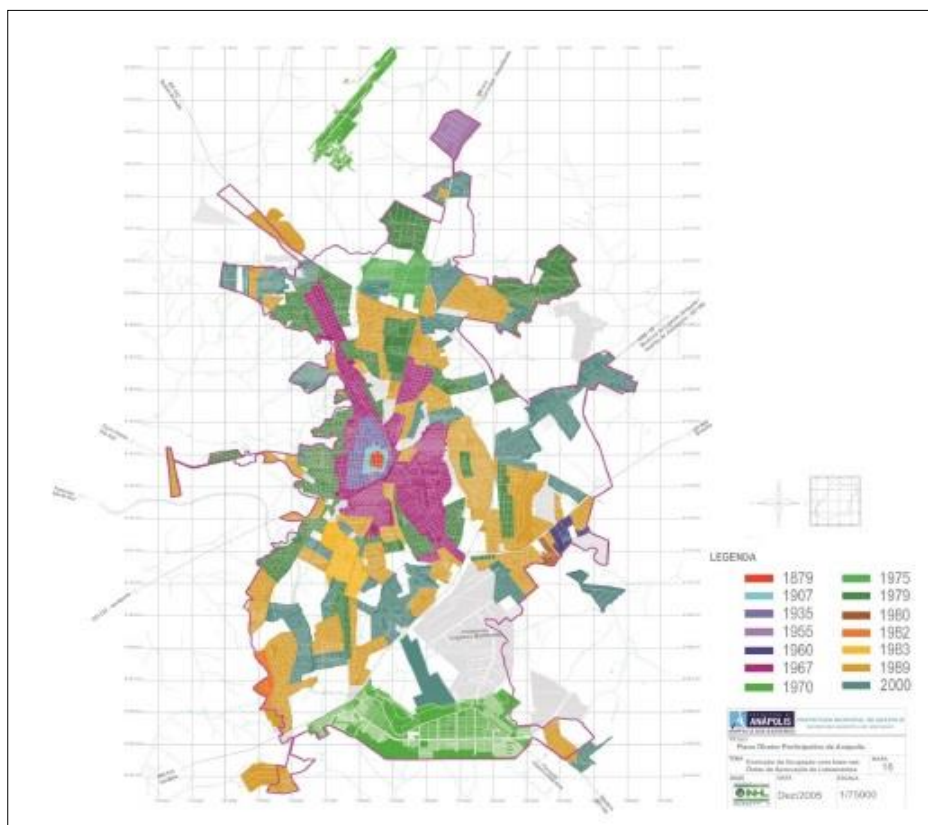


Figura 2: Planta urbana de Anápolis - evolução
Fonte: Prefeitura de Anápolis, 2006

O crescimento desordenado como o de Anápolis suscita o debate sobre o uso e ocupação do solo. É importante ressaltar que um tipo de planejamento se configura como uma forma de gestão utilizada pelos grupos políticos. Ou seja, a cidade aparentemente não planejada e desestruturada (ou planejada para grupos específicos) é também uma forma de planejamento que atende aos interesses dos que estão gerindo a cidade.

O desordenamento territorial está diretamente ligado à apropriação dos meios de regulamentação e ocupação do uso do solo por setores do mercado imobiliário aliados ao mercado financeiro. A cidade é legislada em função do seu caráter participativo popular, mas na prática parte dos agentes dos mercados citados se apropriam das ferramentas de gestão do município, de forma direta ou indireta, e começam a (re) produzir a cidade em função de seus interesses, conforme defendem autores como Miele (2008) e Carlos (2007 e 2016).

A apropriação das ferramentas de gestão para interesses privados que representam o mercado financeiro imobiliário, dentre outros atores se traduz como gestão corporativa do território. Os atores políticos se associam aos grandes atores do capital e passam a gestar o território não mais nos interesses coletivos, e sim em causa própria, onde na grande maioria dos casos, lucram financeiramente. Esse debate é bem explanado por Santos e Silveira (2001).

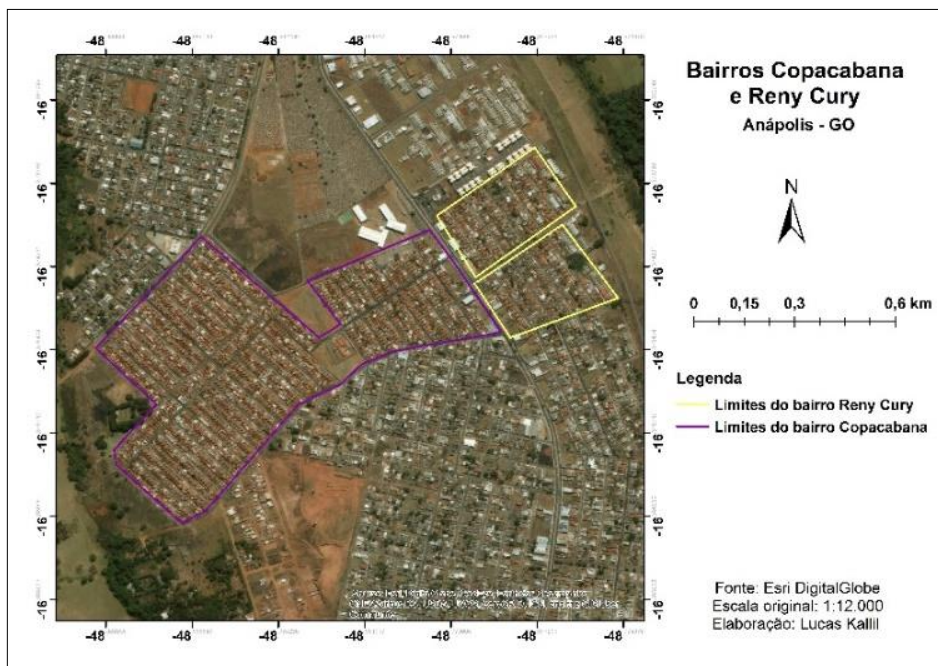


Figura 3: Bairros destinados para classes baixas

Fonte: Elaboração própria

A cidade de Anápolis há tempos está exposta a essa situação, como apresenta Britto (2007) ao apontar que após a aprovação do Plano Diretor Integrado (PDI)⁴ em 1969, o poder público foi incapaz de implantar e geri-lo em função da “ausência de um órgão específico” e da “complacência do governo municipal com a pressão de atores do mercado imobiliário” (BRITO, 2007, p.82).

Os reflexos do crescimento desordenado da cidade, advindo da apropriação por parte dos agentes imobiliários das ferramentas de controle e fiscalização do uso e ocupação do solo ocorre, entretanto, de duas maneiras: uma de caráter segregacional (conforme mostra a figura 3), criando grande loteamentos modelados igualmente, com grande concentração populacional; e outra maneira vinculada a reserva de áreas para camadas mais ricas (figura 4).

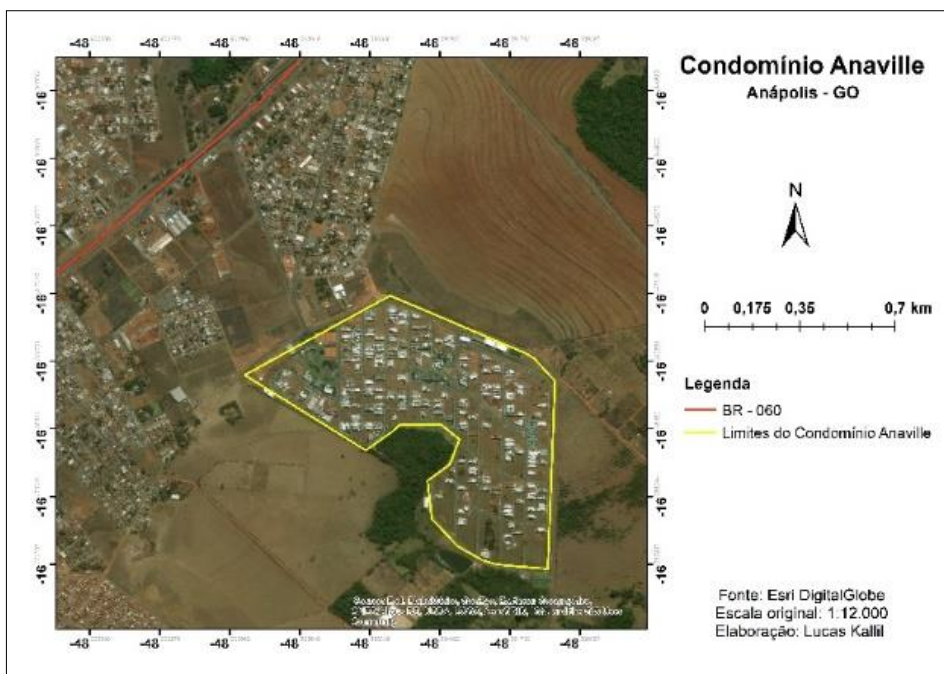


Figura 4: Condomínios fechados para classes altas

Fonte: Elaboração própria

Há, portanto, loteamentos específicos para população com maior renda, mais estruturados e bem localizados, como apresentado acima, na figura 4, e outras áreas para edificações menos estruturadas e em condições ruins de deslocamento, além de se localizarem em áreas com problemas pretéritos (como a falta de aparelhos urbanos, acesso à saúde, locais de lazer), como pode ser visualizado na figura 3.

⁴ Plano de gestão anterior aos instrumentos legais obrigatórios (Estatuto das cidades, Plano Diretor Participativo).

Nota-se que os mesmos equívocos cometidos no planejamento das regiões metropolitanas, são repetidos em cidades como Anápolis. Ao destinar um estoque de lotes para classes baixas em local sem uma estrutura e acesso adequado aos aparelhos urbanísticos, cria-se uma área periférica segregada. Nela, a prestação de serviços, comércio, além do deslocamento para estudo e trabalho ficam comprometidos, o que acarreta, além de diversos problemas, no não cumprimento dos requisitos mínimos de uso e ocupação do solo previstos no Plano Diretor Participativo de 2016.

Ademais, é necessário pontuar a ocorrência de reserva de lotes dentro dos aglomerados urbanos de Anápolis. São extensas áreas não ocupadas, cercadas de bairros já estabelecidos e que servem à especulação imobiliária. Percebe-se que essa forma urbana se estrutura, em grande medida, conforme articulações e grupos imobiliários. Novas centralidades, condomínios fechados e expansões verticais (a exemplo do bairro Jundiá) são produzidas sem nenhuma concatenação com o que especifica a legislação que trata acerca do crescimento urbano, uso e ocupação do solo, bem como todos os itens previstos no Plano Diretor Participativo, que é um dos atributos do Estatuto das Cidades, dentre outros marcos regulatórios muito bem estabelecidos, mas pouco utilizados pelos gestores das cidades brasileiras.

A seguir com esse padrão de (re)produção do espaço urbano, Anápolis reforça a seguinte insígnia: cria-se um espaço urbano que segrega, não oferece acesso aos aparelhos urbanos, serviços e deslocamento. A respeito da mobilidade urbana, os efeitos são, por esta razão, também desastrosos. O crescimento desordenado da cidade e a falta de atuação do poder público no sentido de efetivar políticas que incentivem o uso do transporte público coletivo, das bicicletas e o deslocamento a pé fazem de Anápolis uma cidade ineficiente na prestação de serviços públicos e na mobilidade urbana, que não deve ser entendida apenas enquanto o simples ato de se deslocar.

Pontos para a compreensão da mobilidade urbana em Anápolis – GO

Autores como Vasconcelos (2001), Kneib (2012) e os próprios órgãos federais como Ministério das Cidades (2015) salientam que o aumento crescente dos veículos automotores em circulação aponta para uma crise da mobilidade e conseqüentemente do planejamento urbano sem precedentes, visto que o aumento de motocicletas e veículos individuais motorizados causam uma série de problemas de deslocamento e agravam diversos problemas urbanos.

Para Borges (2015, p. 166), “a sociedade se torna ao mesmo tempo consumidora e excludente, e há uma busca e uma priorização do individualismo, da propriedade privada e da falta de conscientização social coletiva”. Dentre os responsáveis pelos problemas da mobilidade urbana, o autor destaca a cultura do automóvel e a ineficiência do transporte público. Um é consequência do outro: ao não ter um transporte público de qualidade, o usuário busca o veículo individual motorizado.

Segundo dados do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN, 2018), Anápolis contava em outubro de 2018 com 265.239 veículos, destes 133.653 automóveis e 53.156 motocicletas (Figura 5).

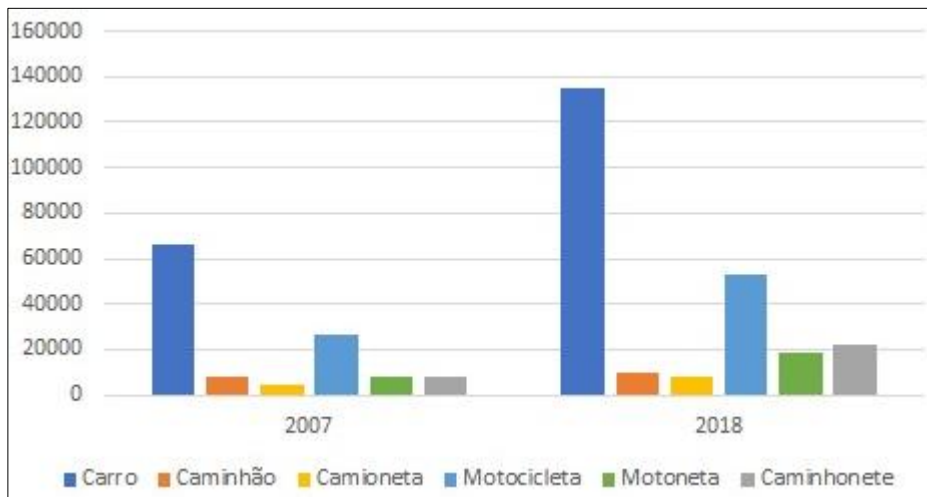


Figura 5: Frota veicular de Anápolis – 2007 e 2018

Fonte: DENATRAN, 2008 e 2018.

Conforme mostra a figura 5, a frota veicular de Anápolis mais que dobrou em pouco mais de 10 anos. O aumento das taxas de motorização e de locomoção individual em sociedades que possuem permanente problemas de acesso aos equipamentos urbanos para uma quantidade considerável de pessoas menos favorecidas, usualmente indica que existem problemas no sistema de transporte público coletivo. Tal fato contribui diretamente para a ampliação dos problemas ligados à mobilidade urbana, bem como acesso aos serviços e aparelhos urbanos presentes na cidade, acessibilidade e utilização da cidade por parte de todos os cidadãos.

Esse aumento expressivo da frota veicular em um curto espaço de tempo suscitou a necessidade de reformas urbanas no município, somadas à indispensabilidade de criação de um Plano de Mobilidade Municipal integrado ou não ao Plano Diretor Participativo.

O Plano Diretor Participativo do município foi revisado no ano de 2016⁵. No documento foi dedicado um capítulo específico à mobilidade urbana, onde especifica-se que qualquer política voltada a essa área deve seguir as diretrizes previstas na PNMU. Entretanto, Anápolis ainda não elaborou e não possui um PlanMob⁶. Encontra-se aberto desde o dia 08 de agosto de 2018, por meio da Licitação de Concorrência Pública 011/2018 (PREFEITURA DE ANÁPOLIS, 2018), edital para empresas que quiserem concorrer para

⁵ Lei complementar nº 349, de 07 de julho de 2016 – Dispõe sobre o Plano Diretor Participativo de Anápolis.

⁶ Plano Mobilidade Municipal.

prestação de consultoria e elaboração do Plano de Mobilidade do município. A gestão municipal pontuou ao longo dos últimos anos que a construção desse é de caráter prioritário.

Apesar de não ter um plano de gestão específico para a área da mobilidade urbana, uma série de obras começaram a ser executadas na cidade a partir 2011. Todas concretizaram-se com o pretexto de constituírem uma reestruturação dos corredores de circulação e do tráfego na cidade de Anápolis, vinculadas a um projeto de mobilidade maior e de longo prazo. A grande questão é que até o ano de 2018 a cidade não possuía um plano de mobilidade e as primeiras obras datam do ano de 2011. A primeira delas foi a construção de uma trincheira no encontro das avenidas Universitária, Senador José Lourenço Dias e Presidente Kennedy (figura 6a), por meio da licitação pública 007/2010 (PREFEITURA DE ANÁPOLIS, 2010) com custo total de R\$ 10 milhões.



Figura 6: a) Trincheira no encontro de avenidas; b) Viaduto Nelson Mandela
Fonte: Diário Anápolis (2011) e JR Vídeos (2017).

Logo após a conclusão da obra entregue no ano de 2011, a Prefeitura Municipal anunciou em 2013, por meio da licitação pública 007/2012 (PREFEITURA DE ANÁPOLIS, 2012) a construção de uma trincheira (entendida na cidade como viaduto) no cruzamento das avenidas Brasil e Faiaad Hanna, entregue em 2014 com custo total de R\$ 15 milhões de reais (figura 6b).

Já a terceira grande obra realizada diz respeito a construção de dois elevados na Avenida Brasil, que cortam as Avenidas Goiás e a Rua Barão do Rio Branco e outro a Rua Amâzílio Lino de Souza, conforme mostra a figura 7.



Figura 7: Elevado Avenida Brasil
Fonte: Rusta Cardoso, 2017.

A obra foi financiada pelo programa Pró Transportes - PAC 2 – Mobilidade Médias Cidades, por meio do qual Anápolis foi contemplada com R\$ 74 milhões. Além da construção dos elevados, o montante seria destinado também à construção de corredores exclusivos de ônibus.

Após a execução de grandes obras que demandam recursos elevados e grande mudança infraestrutural, verifica-se uma estagnação no que diz respeito às intervenções urbanas na cidade voltadas à mobilidade urbana. Até mesmo as obras dos corredores de ônibus previstas no convênio assinado com o governo federal foram escanteadas. A previsão de término dessas obras estava prevista para o primeiro semestre de 2016, mas encontravam-se inacabadas até novembro de 2018. Atualmente as obras foram concluídas e entregues pelo poder público.

Diante do exposto, verifica-se que essas intervenções não foram executadas com base em conceitos integrados de mobilidade urbana. O modelo de intervenção baseado na construção de elevados e trincheiras deixa evidente a priorização do meio de deslocamento individual motorizado em detrimento do transporte público coletivo, e consequentemente a hegemonia do modo de deslocamento motorizado.

A priorização de intervenções que favorecem a continuidade do uso de veículos automotivos individuais piora as condições de deslocamento e acesso aos serviços a grande parte da população. Segundo a Companhia Municipal de Trânsito e Transporte (CMTT, 2018), a cidade de Anápolis possui alguns principais corredores de deslocamento e que concentram os fluxos, como pode ser observado na figura 9.

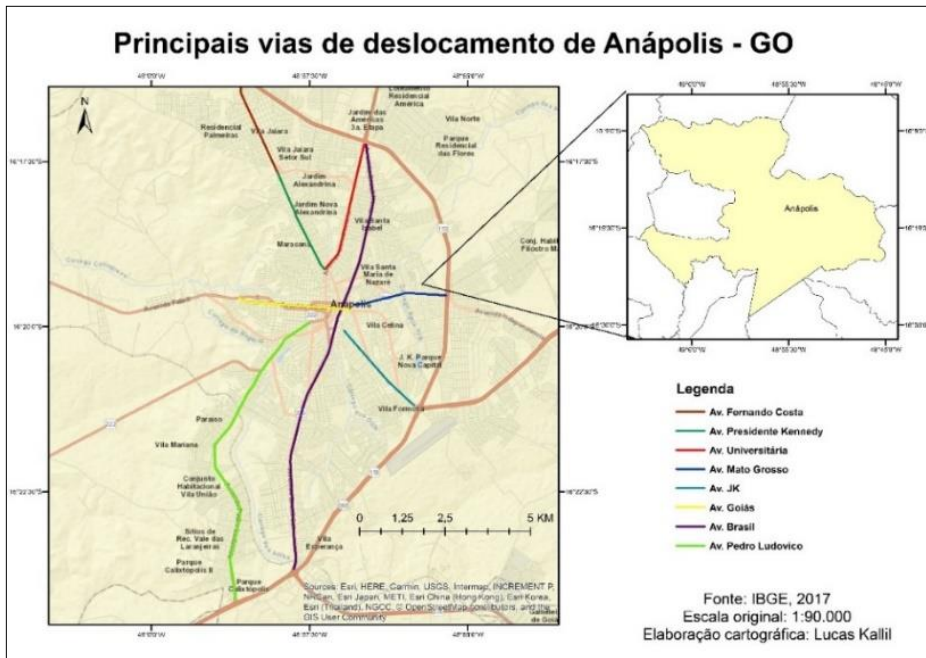


Figura 9: Principais vias de deslocamento em Anápolis
Fonte: Elaborado pelo autor

Ainda segundo dados da CMTT (2018)⁷, a frota do transporte público coletivo municipal é composta de 190 ônibus e o tempo médio gasto com a realização das viagens é de 40 minutos. Em horários de pico, usuários relatam que as viagens chegam a demorar o dobro do tempo. A escolha de não investir em ações que incentivem o uso do transporte público coletivo, bicicletas e locomoção pedonal gera evidente limitação no acesso a aparelhos urbanos. A diminuição na oferta de viagens nos finais de semana sentenciam uma triste constatação: o transporte público coletivo deve ser usado para se deslocar de casa para o trabalho. Se nos finais de semana, em tese, o trabalhador que reside em áreas urbanas periféricas (e que depende do transporte público), desejar se deslocar a um parque ou acessar diferentes partes da cidade, se encontra limitado, visto que em dias de feriado e finais de semana o número de viagens ofertadas é reduzido.

Outro fator importante para uma caracterização da mobilidade e as formas de deslocamento em Anápolis é a pouca importância dada aos modais não motorizados (bicicletas, deslocamento pedonal). A cidade possui apenas uma ciclovia localizada na Avenida Brasil Sul, a qual é utilizada basicamente como lazer e atividades esportivas, sem integração com transporte público.

⁷ Ofício nº 2089/2018 enviado a CMTT.

Sobre essa situação, Ramos (2008, p.12) argumenta que a importância da bicicleta para o funcionamento dos sistemas de transporte modernos passa por reconfigurações, que ainda são poucas, e a imagem que prevalece é a da bicicleta enquanto equipamento de lazer e esporte.

Inserido no debate da problemática dos modais ativos, o conceito de espaços compartilhados⁸ (*shared spaces*) é uma proposição que merece destaque. As abordagens realizadas por Shared Space Project (2005) e Hamilton-Baillie (2008) apresentam uma transição no modo de gestão do espaço público (das ruas), que passou a ser compartilhada em igualdade por todos – carros, pedestres, ciclistas, transporte coletivo. Para tanto, como apontam Silva et. al (2017) algumas cidades da Holanda passaram a retirar as placas de sinalização, marcações, semáforos e faixas de pedestres das ruas e desníveis. A intenção era que as pessoas passassem a compartilhar o espaço das ruas, respeitando-se necessidades e direitos de se deslocar de todos, independentemente do modo em que transitavam.

Além das limitações naturalmente já impostas pelo transporte público, o mesmo não pode ter sua conjuntura analisada e nem mesmo incentivada e utilizada isoladamente. Os meios de deslocamento formam um sistema e seu bom funcionamento perpassa pelo incentivo a outros meios de locomoção, seja a pé, por meio das bicicletas ou todos os demais modais que auxiliem na integração da sociedade e acessibilidade à população.

A implementação de infraestrutura que incentive os meios alternativos de deslocamento em Anápolis é bastante viável, visto que diferentemente de outras aglomerações urbanas brasileiras, parte significativa da cidade encontra-se em áreas de pouca declividade, como mostra a figura 10.

⁸ Conceito por Hamilton-Baillie e amplamente utilizado pelo engenheiro de tráfego holandês Hans Monderman.

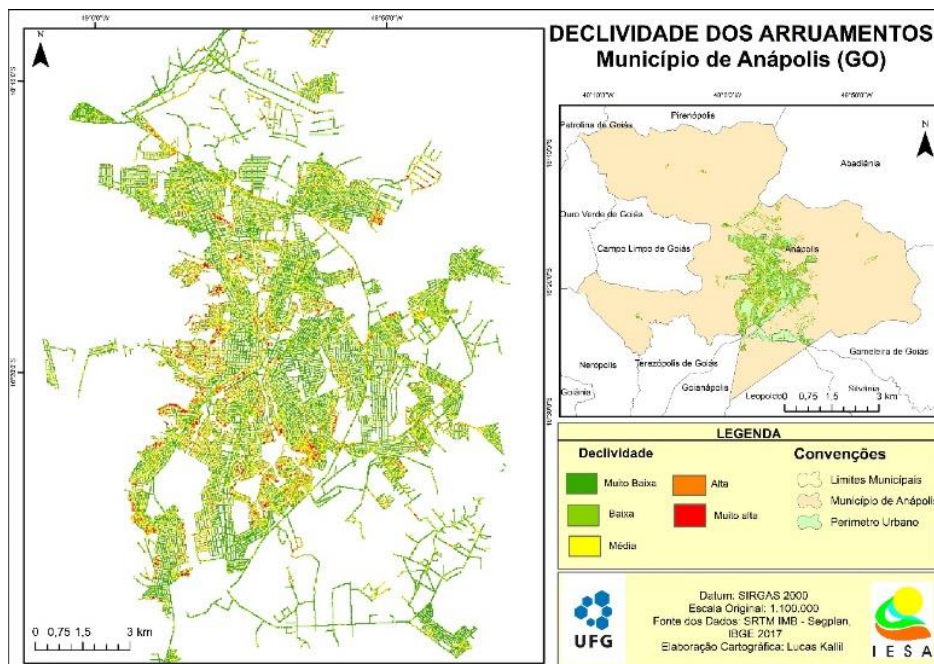


Figura 10: Declividade dos arruamentos de Anápolis
Fonte: Elaboração própria

A discussão sobre o público alvo deve considerar não apenas os moradores de áreas periféricas distantes, mas também idosos, deficientes visuais, pessoas com dificuldade de locomoção e até mesmo os que precisam necessariamente utilizar o carro ou motocicleta para se deslocar. Contudo, observa-se que os gestores de Anápolis continuam a realizar intervenções urbanas replicando modelos de metrópoles brasileiras que dia após dia mostram caminhar no sentido contrário de uma boa gestão dos espaços de mobilidade, ao segregar e despovoar cada vez mais os espaços públicos.

O problema é ainda maior pois as soluções técnicas e os conceitos corretos estão na mesa, ao alcance de aplicação, desenvolvidos e monitorados, como por exemplo a construção de ciclovias, ciclofaixas, espaços compartilhados, além da padronização de calçadas e implementação de modais sobre trilhos. É inclusive o que está previsto em projetos do poder público municipal, mas que não são implementados (figura 11).

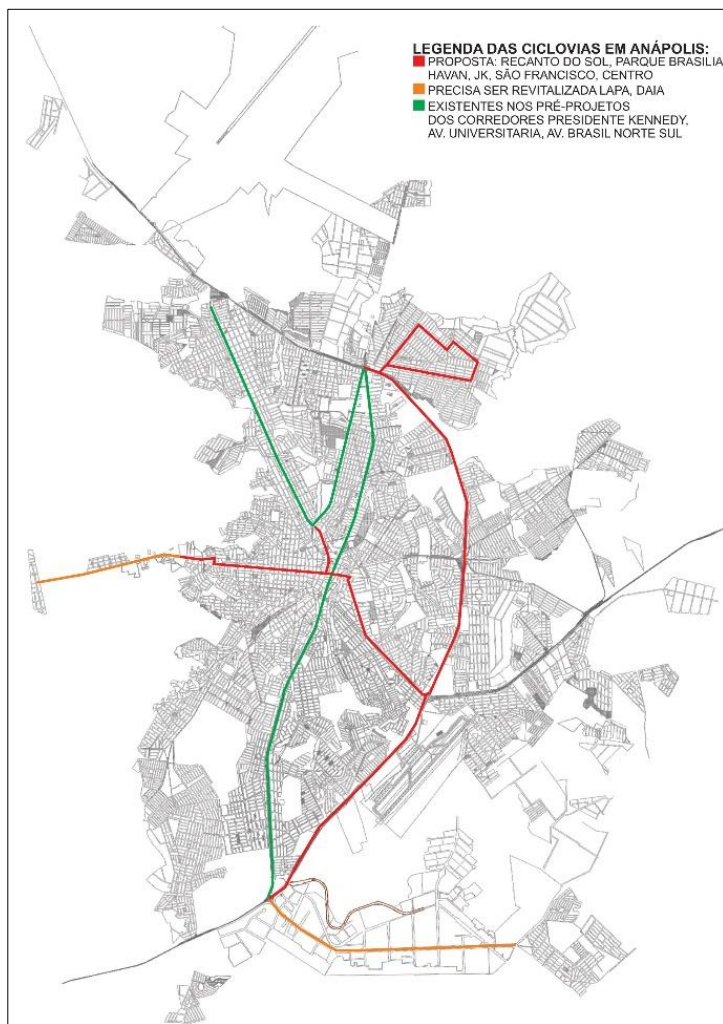


Figura 11: Projeto ciclovias Anápolis
Fonte: CMTT, 2018

Além do projeto de ciclovias previsto e não implementado, as pessoas que optam por se deslocar a pé em Anápolis não encontram sistema de calçamento adequado. Foi sancionado em outubro de 2008 o Estatuto do Pedestre de Anápolis⁹. Todos os incisos do 2º e 3º artigo da lei tratam sobre o direito dos pedestres e institui como direito dos mesmos, paisagem livre e calçadas desobstruídas, circulação livre, padronização de largura e inclinação, além das adequações as possíveis dificuldades de locomoção de parcela da

⁹ Lei nº 3319 de 29 de outubro de 2008 – Estatuto do Pedestre de Anápolis

população. As figuras 12 e 13 são exemplos de como o que está previsto em lei não é fiscalizado.



Figura 12: a) Calçada obstruída na Avenida Brasil Sul; b) Calçada obstruída na Avenida Presidente Kennedy
Fonte: Arquivo do autor

Em muitas cidades do mundo, inclusive de países com desenvolvimento econômico similar ao do Brasil, há implementação de estratégias¹⁰ para limitar a utilização do carro por meio de parquímetros e pedágios urbanos como forma de favorecer a coletividade e todos os outros meios de transporte, em especial os não motorizados e coletivos. Os exemplos apresentados por Santos (2018) e El País (2014) podem ser citados. Estratégias como essas são adotadas depois que a cidade oferece condições e/ou alternativas ao transporte individual. Em Anápolis, seguindo o que acontece em grande parte das cidades brasileiras, o caminho tem sido o inverso. A seguir por esse modelo, o caminho desemboca em problemas crônicos de deslocamento e acessibilidade aos serviços urbanos.

É por isso que a construção de políticas públicas (e aqui nos referimos a público no sentido amplo) voltadas à regulamentação do uso e ocupação do solo e que favoreçam deslocamentos em modais ativos, se constitui como premissa urgente. Integrar os modais ônibus/bicicleta, ônibus/a pé, além dos modais sobre trilho indiscutivelmente contribui para diversificar e agilizar a locomoção das pessoas. Além disso, políticas de incentivo ao transporte público coletivo por meio da diminuição do valor das tarifas praticadas e da utilização de outros modais com amparo em diversas frentes (sobretudo infraestrutural) também podem construir uma pauta de apropriação popular de modo que trabalhadores, a partir disso, passam a defendê-la e enxergá-la como necessária.

Considerações Finais

A mobilidade urbana adquiriu nas últimas décadas um papel fundamental no planejamento urbano das cidades brasileiras. Deixou de ser debatida apenas como simples

¹⁰ Ver exemplos em: https://brasil.elpais.com/brasil/2014/09/22/sociedad/1411380637_487359.html. E <https://www.xapuri.info/colombia/medellin-mobilidade-inclusiva/>

deslocamento e passou a ser tratada como tema central de políticas públicas enquanto componente fundamental no que diz respeito à construção do desenvolvimento de uma cidade mais justa, que coloque em prática a equidade no uso de infraestruturas de mobilidade, que seja integradora e que dê acesso aos serviços e aparelhos urbanos da cidade às pessoas como um todo.

O processo de produção do espaço urbano de Anápolis é crucial para se compreender as dinâmicas e a vigente situação da mobilidade nesse local, escolhido como foco da pesquisa. Os atores e agentes que representam as mais diversas classes e interesses contribuíram ao longo de décadas para o uso inadequado e desregulamentado do solo no município, ocupação de áreas indevidas e, conseqüentemente, para o aumento desordenado de sua área urbana.

A incapacidade do poder público de implementar e gerir políticas que beneficiem e respeitem os direitos dos cidadãos fez de Anápolis uma cidade reprodutora de modelos adotados em metrópoles brasileiras que levaram/levam ao colapso e fracasso no que diz respeito às políticas urbanas. Esse equívoco conceitual somado às políticas nacionais de fomento ao consumo e uso de veículos individuais, leva a população a sofrer os primeiros efeitos das escolhas de seus gestores, vivenciando dia após dia uma cidade excludente, desigual, e que não oferece acesso adequado a seus habitantes.

Nesse sentido, destaca-se a necessidade de compromisso com uma mobilidade urbana que proporcione a todos os habitantes de Anápolis, o acesso universal a tudo que a cidade pode oferecer. Isso perpassa pela adoção de medidas que privilegiem o convívio, a integração, ampliação e diversificação do transporte coletivo por meio do deslocamento pedonal, bicicletas, ônibus e modais sobre trilhos. Dessa maneira as pessoas serão recolocadas nas ruas, uma vez que terão melhores condições para ocupação dos espaços públicos, reforçando a coletividade e tornando-os mais acessíveis.

Essa situação só é possível por meio de uma gestão eficiente e integrada as formas de organizações populares organizadas, meio pelo qual a aplicação de políticas públicas voltadas à mobilidade urbana passa a ser moldadas por conceitos que integrem os diversos interesses, situações, especificidades e necessidades das pessoas considerando o público de forma ampliada. A mobilidade urbana também não pode ser um componente isolado no âmbito dos projetos de cidade que almejamos. Deve ser discutida e construída em conjunto com as políticas de uso e ocupação do espaço e em conjunto com as demandas de todos os sujeitos que vivem e dão vida à cidade.

Referências

ARRAIS, T. A. *A produção do território goiano: economia, urbanização, metropolização*. 2. ed. Goiânia: Editora UFG, 2016. 168p.

BRANCALEON, B. B. et al. *Políticas Públicas: conceitos básicos*. Disponível em: https://edisciplinas.usp.br/pluginfile.php/303682/mod_resource/content/1/MaterialDidatico_EAD%2017%2004%202015.pdf. Acesso em: 18 out. 2018.

BRASIL. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro 2012. *Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana*. Brasília, DF: Presidência da República, [2012]. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm. Acesso em: 20 out. 2018.

BORGES, E. A mobilidade urbana centrada no uso do automóvel: um estudo de caso na cidade de Maringá – PR. *Revista Percurso – NEMO*. Maringá, v. 8, n. 2, 2016. Disponível em: <http://periodicos.uem.br/ojs/index.php/Percurso/article/view/24798>. Acesso em: 18 out. 2018.

BRITO, R. M. F. A. *A evolução e produção da estrutura urbana em Anápolis – 1993 a 2004: estudo da interferência das gestões municipais*. 2007. 192 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Estudos Socioambientais, Universidade Federal de Goiás, Goiânia, 2007.

CASTILHO, D. *Modernização territorial e redes técnicas em Goiás*. 2ª Edição. Goiânia: Editora UFG, 2017.

CARDOSO, R. Imagem aérea de Anápolis. In: *A voz de Anápolis*. Disponível em: <http://www.avozdeanapolis.com.br/liberacao-de-elevado-marca-fim-da-1a-fase-de-projeto-de-mobilidade/>. Acesso em: 28 out. 2018.

CAFRUNE, M. E. Brasil: construção teórica, reivindicação e exercício de direitos. *Revista Interdisciplinar de Direitos Humanos*. Bauru, v. 4, n.1, jan./jun., 2016. Disponível em: <https://www3.faac.unesp.br/ridh/index.php/ridh/article/download/325/169>. Acesso em: 22 nov. 2019.

CARLOS, A. F. A., (org). *The Urban Crises*. 2. ed. São Paulo: FFLCH/USP, 2016. 226 p.

CARLOS, A. F. A. *O espaço urbano: novos escritos sobre a cidade*. São Paulo: FFLCH, 2007, 123p.

Como as capitais europeias delimitam o trânsito no centro. El Pais, Madri, 22 set. 2014. Disponível em: https://brasil.elpais.com/brasil/2014/09/22/sociedad/1411380637_487359.html. Acesso em: 16 abr. 2021.

CMTT. Ofício nº 2089/2018. *Anápolis*: Companhia Municipal de Trânsito e Transporte (CMTT), jun. 2018.

CORRÊA, R. L. *O espaço urbano*. 1. ed. São Paulo: Editora Ática, 1989, 94p.

CUNHA, W. C. F.; SANTOS, K. R. O DAIA, a economia e o espaço urbano de Anápolis (Go). *Revista de Economia da UEG*, Anápolis, v.13, n. 2, jul./dez, 2017. Disponível em: <http://www.revista.ueg.br/index.php/economia/article/view/6706>. Acesso em: 30 out. 2018.

CUNHA, W. C. F. Anápolis: desenvolvimento econômico e estruturação do intraurbano entre 1870 e 1950. *Revista Territorial*, Goiás, v.3, n.1, jan./jun. 2014. Disponível em: <http://www.revista.ueg.br/index.php/territorial/article/viewFile/2252/2229>. Acesso em: 02 nov. 2018.

DENATRAN. *Frota veicular por município e tipo*. Denatran, 2008. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-denatran/estatisticas-frota-de-veiculos-denatran>. Acesso em: 05 maio 2021.

DENATRAN. *Frota veicular por município e tipo*. Denatran, 2018. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/conteudo-denatran/estatisticas-frota-de-veiculos-denatran>. Acesso em: 05 maio 2021.

DIAS, S. S. *O papel de Anápolis – GO no contexto do eixo Goiânia-Anápolis-Brasília*. 2011. 108 f. Dissertação (Mestrado em Geografia), Universidade de Brasília, Brasília, 2011.

DIÁRIO DE ANÁPOLIS. *Primeiro viaduto urbano será entregue dia 29*. Disponível em: <https://diarioanapolis.wordpress.com/2011/12/24/primeiro-viaduto-urbano-de-anapolis-sera-entregue-dia-29/>. Acesso em: 15 nov. 2018.

FREITAS, D. B. *Eternos viajantes: planos de mobilidade como um processo de planejamento urbano*. 2012. 190 f. Tese (Doutorado Arquitetura e Urbanismo) Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2012.

HAMILTON-BAILLIE, Ben. Shared Space: Reconciling People, Places and Traffic. *Built Environment* (1978-), Reino Unido, v. 34, n. 2, 2008. Disponível em: www.jstor.org/stable/23289804. Acesso em: 11 maio 2021.

IBGE. *Estimativas da população residente no Brasil e Unidades da Federação com data de referência em 1º de julho de 2019*. Brasília: DOU - Diário Oficial da União. Publicado no D.O.U de 28 de agosto de 2019.

IBGE. *Synopse do recenseamento de 31 de dezembro de 1900*. Rio de Janeiro: Typ. da Estatística, 1905.

IBGE. *Censo demográfico: 1950*. Rio de Janeiro: IBGE, Departamento de População, 1950.

JUNIOR, P. ANÁPOLIS/GO *Viaduto Nelson Mandela*. 2015. (2m05s). Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=bkOamw-nf5E>. Acesso em: 17 de nov. de 2018.

KNEIB, E. C. Mobilidade urbana e qualidade de Vida: do panorama geral ao caso de Goiânia. *Revista UFG*. Goiânia, ano XIII, n. 12, jul/2012. Disponível em: http://www.proec.ufg.br/revista_ufg/julho2012/arquivos_pdf/09.pdf. Acesso em: 21 nov. 2018.

LUZ, J. S. *A (re)produção do espaço urbano de Anápolis/GO: A trajetória de uma cidade média entre duas metrópoles, 1970-2009*. 2009. 346 f. Tese (Doutorado em Geografia), Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2009.

MIELE, S. A. F. *O movimento da economia financeira na dinâmica imobiliária de São Paulo*. São Paulo: FFLCH, 2008, 96p.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. *Plano Diretor Participativo: Guia para elaboração pelos municípios e cidadãos*. Brasília, 2004, 160p.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. *Mobilidade urbana é desenvolvimento*. Brasília, 1. ed., 2005, 36 p.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. *Planmob Construindo a cidade sustentável: Caderno de referência para elaboração de plano de mobilidade urbana*. Brasília, 2. ed. Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana, 2015.

NUNES, L. C. A mobilidade pendular na Região Metropolitana de Goiânia em 2010. *Ateliê Geográfico*, Goiânia, v. 12, n. 1, abr/2018. Disponível em: <https://www.revistas.ufg.br/ateliê/article/view/54266>. Acesso em: 18 out. 2018.

PREFEITURA DE ANÁPOLIS. *Licitação de Concorrência Pública nº.007/2010*. Contratação de Empresa especializada em engenharia. Diário Oficial do Município, Anápolis, GO, n. 0015, 28 jun. 2010.

PREFEITURA DE ANÁPOLIS. *Licitação de Concorrência Pública nº.007/2012*. Contratação de Empresa especializada em engenharia. Diário Oficial do Município, Anápolis, GO, n. 439, 02 mar. 2012.

PREFEITURA DE ANÁPOLIS, *Lei complementar nº128, de 10 de outubro de 2006*. Dispõe sobre o Plano Diretor Participativo de Anápolis. Anápolis, GO: Prefeitura Municipal. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/go/a/anapolis/lei-complementar/2006/12/128/lei-complementar-n-128-2006-dispoe-sobre-o-plano-diretor-participativo-do-municipio-de-anapolis-estado-de-goias-revoga-as-leis-ordinarias-n-2077-1992-n-2-079-1992-e-as-leis-complementares-n-025-2002-n-058-2003-e-da-outras-providencias>. Acesso em: 19 nov. 2018.

PREFEITURA DE ANÁPOLIS, *Lei complementar nº 001, de 15 de fevereiro de 2016*. Dispõe sobre o Plano Diretor Participativo de Anápolis. Anápolis, GO: Prefeitura Municipal. Disponível em: <http://www.anapolis.go.gov.br/portal/arquivos/files/03-Lei%20do%20Plano%20Diretor%20PDF.pdf>. Acesso em: 17 out. 2018.

PREFEITURA DE ANÁPOLIS. *Na área da mobilidade urbana, Prefeitura dá início à maior obra da história da cidade, 2015*. Disponível em: <http://www.anapolis.go.gov.br/portal/multimedia/noticias/ver/na-airea-da-mobilidade-urbana-prefeitura-dai-inascio-an-maior-obra-da-histasup3ria-da-cidade>. Acesso em: 27 nov. 2018.

POLONIAL, J. M. *Ensaio sobre a história de Anápolis*. Anápolis: AEE, 2000.

RAEDER, S. Ciclo de políticas: uma abordagem integradora dos modelos para análise de políticas públicas. *Perspectivas em Políticas Públicas*, Belo Horizonte, v. 7, n. 13, jan/jun 2014. Disponível em: <http://revista.uemg.br/index.php/revistappp/article/view/856>. Acesso em: 18 out. 2018.

RESENDE, U. P.; MACHADO, L. H. B. A influência da forma urbana e das dinâmicas socioespaciais na mobilidade urbana em Goiânia. *CaderNAU-Cadernos do Núcleo de Análises Urbanas*, Rio Grande, v.9, n. 1, 2016. Disponível em: <https://periodicos.furg.br/cnau/article/view/6587/0>. Acesso em: 27 out. 2018.

RODRIGUE, J. P.; COMTOIS, C.; SLACK, B. *The Geography of Transport Systems*. Hofstra University: Department of Economics & Geography, 2013. Disponível em: <http://people.hofstra.edu/geotrans>. Acesso em: 14 out. 2018.

RODRIGUES, A. M. A cidade como direito. *Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. Barcelona, v. 11, n. 33, 2007. Disponível em: <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-24533.htm>. Acesso em: 27 nov. 2018.

SANTOS, M; SILVEIRA, M. L. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. Rio de Janeiro: Record, 2001. 473p.

SANTOS, A. J. P. *Medellín: Mobilidade Inclusiva*. Xapuri Socioambiental, 2018. Disponível em: <https://xapuri.info/home/medellin-mobilidade-inclusiva/>. Acesso em: 09 maio 2021.

SHARED SPACE PROJECT. *Room for Everyone: A new vision for public spaces*. Leeuwarden: Shared Space Project, 2005.

SILVA, C. M. P.; SILVA, C. B.; RODRIGUES, L. L. *Espaços compartilhados no Ceará: Estudo sobre os modelos do uso em Fortaleza e uma proposta para Aracati*. Centro Universitário 7 de setembro, Fortaleza. Disponível em: <https://periodicos.uni7.edu.br/index.php/iniciacao-cientifica/article/download/671/636/>. Acesso em: 26 nov. 2019.

SANTOS JUNIOR, O. A. Cidade, Cidadania e Planejamento Urbano: desafios na perspectiva da reforma urbana. In: FELDMAN, Sarah; FERNANDES, Ana. (Org.). *O Urbano e o Regional no Brasil Contemporâneo: mutações, tensões, desafios*. Salvador: EDUFBA, 2007. Disponível em: <http://labcs.ufsc.br/files/2011/12/02.-SANTOS-JUNIOR-O.-Cidade-cidadania-e-planejamento-urbano.pdf>. Acesso em: 18 out. 2018.

SOUZA, C. *Políticas Públicas: uma revisão da literatura*. Sociologias, Porto Alegre, ano 8, nº 16, jul/dez 2006. Disponível em: <http://www.scielo.br/pdf/soc/n16/a03n16>. Acesso em: 18 out. 2018.

VASCONCELLOS, E. A. *Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas*. 3. ed. São Paulo: Annablume, 2001.

Lucas Kallil de Paula Rodrigues

Mestrando em Geografia no Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal de Goiás e graduado em Geografia pela Universidade Federal de Goiás.

Av. Esperança, s/n - Samambaia, Cep: 74001-970, Goiânia – GO.

E-mail: lukallil@hotmail.com

Orcid: 0000-0002-5817-8915

Recebido para publicação em janeiro de 2022.

Aprovado para publicação em março de 2022.