

# A mobilidade em cidades históricas: discutindo o transporte coletivo na cidade de Goiás – Goiás – Brasil

*Camila da Silva Rodrigues*

Da Universidade Estadual de Goiás, Goiás – Brasil

kamilla\_0607@hotmail.com

*Leandro Oliveira de Lima*

Da Universidade Estadual de Goiás, Goiás – Brasil

leandro\_oliveira\_lima@hotmail.com

---

**Resumo:** O presente trabalho tem como objetivo discutir a mobilidade em cidades históricas tomando como ponto de partida o transporte coletivo da Cidade de Goiás e sua relação com a mobilidade da população vilaboense. A pesquisa faz uma correlação entre conceitos da mobilidade e aplica, a partir dos conceitos geográficos, à realidade socioespacial e à qualidade dos deslocamentos da população da Cidade de Goiás por meio do transporte coletivo. Com este estudo foi possível compreender quais as principais dificuldades do sistema de transporte coletivo da Cidade de Goiás, e também como anda a qualidade da mobilidade em cidades históricas, em especial no caso estudado, cuja cidade é Patrimônio Cultural da Humanidade. A pesquisa também contribui com os estudos geográficos para a Geografia Goiana e para os estudos da mobilidade em geral.

**Palavras-chave:** Transporte Coletivo, Mobilidade, Cidade de Goiás

---

## INTRODUÇÃO

Nas últimas décadas é crescente em nosso país o debate sobre a mobilidade e sua relação com o uso do transporte coletivo para os deslocamentos diários da população. Especialmente, nas grandes cidades brasileiras, onde uma grande parte da população reside em bairros cada vez mais afastados dos grandes centros urbanos, esse debate recorre com maior intensidade. Contudo, sabemos que as cidades, independente do seu porte, exercem um efeito de aglomeração das atividades econômicas diversificadas, que no cotidiano, interferem no ato de ir e vir das pessoas, ou seja, nos deslocamentos diários, entre casa, trabalho. Com isso, a natureza dos processos de reprodução econômica nas cidades implica em forma desigual da circulação que induz, por meio da diferença de poder econômico, a maioria das pessoas a morar cada vez mais longe seja nos grandes centros urbanos como também nas pequenas cidades. Ou seja, a

segregação não é, via de regra, algo restrito às grandes cidades sendo que a segregação implica e limita a mobilidade do cidadão.

O artigo, em sua primeira seção, faz uma correlação entre conceitos da mobilidade e aplica-os, a partir dos conceitos geográficos, aos espaços urbanos, entendendo que a Cidade de Goiás se insere e reproduz a dinâmica socioespacial do espaço urbano, impondo consequências à qualidade dos deslocamentos da população vilaboense por meio do transporte coletivo feito por ônibus. Na segunda parte do texto discutimos as características da expansão urbana e como estas criaram demandas à uma cidade, cujo sítio urbano é tombado, e, portanto, não passível de ser organizado a partir da lógica rodoviária de intervenção no espaço. Por fim, na última parte do artigo discutimos os problemas enfrentados pelos moradores vilaboenses no que tange suas demandas por transporte coletivo, apontando as principais dificuldades de implantação do sistema de transporte coletivo da Cidade de Goiás, e também como anda a qualidade da mobilidade em cidades históricas, em especial no caso estudado, cuja cidade é Patrimônio Cultural da Humanidade<sup>1</sup>.

## **O CONCEITO DE MOBILIDADE E SUA IMPORTÂNCIA PARA OS ESTUDOS URBANOS**

Os deslocamentos diários e a circulação de pessoas numa cidade tornam o fenômeno da mobilidade de importância central para a organização interna das cidades. A este nível de análise, o termo circulação intraurbana, designa o movimento de pessoas e mercadorias no cotidiano interno de uma cidade e suas dificuldades para se locomoverem, especialmente aquelas que não possuem seu próprio automóvel. A discussão sobre essa escala é reconhecida na Geografia, a partir da contribuição de Villaça (1999).

Por este caminho, o conceito de mobilidade em Geografia, compreende o ato de ir e vir das pessoas, ou seja, seus deslocamentos diários definem a sua mobilidade. Por isso mesmo a mobilidade é fundamental para qualquer atividade humana, e está relacionada à facilidade que as pessoas têm de se deslocar dentro da própria cidade,

---

<sup>1</sup> Este texto é resultado das pesquisas desenvolvidas no âmbito do curso de Licenciatura Plena em Geografia da Universidade Estadual de Goiás, Campus Cidade de Goiás, na forma de orientação em iniciação científica, culminando em trabalho de conclusão de curso. Na ocasião da pesquisa, aprofundamos a discussão acerca do tema aqui desenvolvido.

utilizando-se de veículos, serviços de transporte e vias que possibilitem esse deslocamento.

Sobre a mobilidade Alves (2000, p. 04) afirma que:

De maneira bem simplificada, mobilidade urbana pode ser compreendida como a facilidade de deslocamentos de pessoas e bens dentro de um espaço urbano, o conceito de mobilidade está relacionado com os deslocamentos diários (viagens) de pessoas no espaço urbano. Não apenas a sua efetiva ocorrência, mas também a facilidade e a possibilidade de ocorrência.

De uma forma ou de outra, as pessoas precisam se locomover diariamente, e este fato independe de elas possuírem ou não seu próprio automóvel. Segundo Hoyle (1998), a mobilidade faz parte das pré-condições do desenvolvimento político e cultural de um povo, pois as pessoas necessitam estar em constante movimento para realizar diferentes funções, como trabalho, lazer, educação, práticas religiosas, consumo de bens e serviços. Porém, existe um componente econômico da mobilidade que diferencia sua qualidade. Com isso, Vasconcellos (2001, p. 16) destaca que dentro de qualquer sociedade a mobilidade aumenta, quando a renda aumenta. Para este autor, esta característica pode ser considerada como um fenômeno universal, independente de condições geográficas.

Em outra direção, Kneib (2012, p. 72) destaca que:

São diversos os conceitos e definições relacionados ao termo mobilidade, principalmente no Brasil. Trata-se de um termo recente, de certa forma, que se relaciona à capacidade de deslocamento das pessoas e bens, nas cidades, cujas variáveis intervenientes, contudo, são tão complexas quanto as variáveis que constituem as próprias cidades.

Sabe-se que são vários os entendimentos sobre a mobilidade. Neste sentido, pode se afirmar que em cada cidade a mobilidade se caracteriza de forma diferente. A mobilidade esta devidamente ligada a articulação e formulações de políticas que visam a melhoria da circulação de pessoas e mercadorias. Tais aspectos estão ligados a circulação, acessibilidade, desenvolvimento urbano, uso e ocupação do solo, dentre outras. Todas essas questões (ausência de políticas públicas, ineficiência do transporte coletivo, etc.) de uma forma ou de outra afetam o direito de locomoção do indivíduo, ou seja, altera a qualidade da mobilidade. Diante dessa questão emerge a necessidade da adoção de políticas de transporte e trânsito que visem a melhoria da circulação do indivíduo seja ela feita por modais públicos ou privados.

No âmbito dos espaços urbanos, o transporte público feito por ônibus é sem sombra de dúvida muito importante para o funcionamento das cidades, pois facilita e

muito a vida dos cidadãos, seja para trabalhar, estudar ou exercer qualquer outro tipo de função. Sobre esse assunto, Langenbuch (1983), aponta que a maioria das políticas de transporte e trânsito visou historicamente o automóvel privado, e que o Brasil também deu prioridade para o modal individual privado. Com isso o transporte coletivo ficou em segundo plano, fato este que ao longo dos anos fez com que o transporte coletivo em muitas cidades brasileiras se tornasse um serviço ineficiente, ou seja, não é capaz de suprir as necessidades e a demanda da população em geral.

Nesta perspectiva, Peixoto (2000), acrescenta que essa forma de direcionamento governamental, gerou os desinvestimentos no setor de transporte público no Brasil:

O cidadão longe de exercer sua individualidade como ser político fica reduzido a consumidor. Mas isso não é o pior, o morador das favelas, das casas populares, o usuário do transporte coletivo que espera horas e horas por um transporte ineficiente e caro, enfim, um “exercito” de pobres que utilizam os serviços urbanos de forma precária, embora consumidores, são consumidores de segunda linha. E ainda há os não consumidores, aqueles que são excluídos e vivem à margem da sociedade porque não podem pagar para ter direito aos serviços urbanos básicos, que deveriam ser públicos, e portanto de acesso a todos. (PEIXOTO, 2000, p. 139).

Diante do exposto, a mobilidade do indivíduo, no espaço urbano varia de acordo com sua classe social. No Brasil os transportes públicos como ônibus, bonde, trem, foram ao longo do tempo ficando em segundo plano, com isso o transporte coletivo se tornou um serviço de baixa qualidade destinado à população de baixa renda. Segundo a Associação Nacional dos Transportes Públicos (ANTP, 1997, p. 149):

Atualmente, o intenso processo de urbanização e industrialização, aliado ao acelerado aumento populacional urbano, gerou um aumento progressivo da demanda por transporte urbano. No entanto, o sistema não prioriza o atendimento dessa demanda de forma satisfatória, levando as grandes cidades brasileiras a viverem uma grave crise de transportes. Essa crise afeta a qualidade de vida de toda a população, mas principalmente a usuária desses serviços, em razão do declínio de sua mobilidade e acessibilidade, dos congestionamentos, do aumento da poluição ambiental, além dos altos índices de acidentes de trânsito.

O conceito de mobilidade não está vinculado apenas ao direito de ir e vir do cidadão, pois a mobilidade também condiciona a qualidade de vida do indivíduo, ou seja, quanto menor sua mobilidade menor sua qualidade de vida. Por ora, além de toda a problemática apresentada, concordamos com Peixoto (2000) no sentido de que se mobilidade urbana é um direito do cidadão, ela deve ser proporcionada, no mínimo, por um sistema de transporte público decente, que permita às pessoas deslocar-se de forma digna pelo espaço urbano.

## **O TRANSPORTE COLETIVO URBANO EM CIDADES HISTÓRICAS E AS CARACTERÍSTICAS DAS VIAS DE CIRCULAÇÃO NA CIDADE DE GOIÁS**

A Cidade de Goiás está localizada a norte do estado. Segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), em 2010, a população do município estimava-se em 24.727 habitantes, sendo que a população urbana corresponde a 75,38% do total. A cidade é reconhecida mundialmente como Patrimônio Histórico da Humanidade reconhecido pelo Instituto do Patrimônio Histórico Artístico e Nacional (IPHAN) e declarado pela UNESCO, o que torna seu sítio histórico um elemento especial na discussão sobre a mobilidade e a circulação de pessoas e mercadorias.

O título de Patrimônio Histórico da Humanidade foi conferido ao município devido sua arquitetura, cultura e memória. As casas (casarões) antigas, grandes igrejas no centro da cidade, as ruas com o calçamento de pedra e as fachadas das casas são preservadas levando em consideração o modo de construção do século XVIII. Ou seja, é uma cidade com uma historia socioespacial diferente das outras, no que tange à preservação das suas características. Contudo, é preciso destacar que o conteúdo histórico do sítio urbano e o empenho em preservá-lo, implica em considerar as especificidades de um tempo de organização socioespacial diferente do reconhecido atualmente, a saber, as cidades organizadas a partir do padrão de circulação rodoviário.

A Cidade de Goiás, com suas fachadas tombadas, é um sitio urbano pequeno. Porém, este fato não faz com que esta cidade não necessite fundamentalmente do transporte coletivo. Contudo, os governantes da Cidade de Goiás sempre deram prioridade para o automóvel privado. Essas decisões fizeram com que os investimentos em transporte coletivo ficassem em segundo plano. Em contrapartida todas as consequências dessa orientação política recaíram sobre a população que se vê cada vez mais longe de exercer seus direitos de cidadão, pois este se sente cada vez mais “privado” de seu direito de ir e vir, de ter sua mobilidade assegurada.

O fato de a Cidade de Goiás ser histórica faz com que a circulação de alguns veículos no centro histórico seja restrito, ou seja, veículos de grande porte, como ônibus, não podem circular nessas áreas do perímetro do centro histórico da cidade. Isso faz com que a implantação do transporte coletivo no centro histórico, por meio de ônibus se torne inviável, pois as ruas são estreitas devido ao tipo de disposição das ruas.

Sobre esse assunto Tunes (2010, p. 05) nos diz que:

Em relação à mobilidade nas cidades que possuem centros históricos, em 1976 a UNESCO emitiu um documento que reconheceu o conflito entre os conjuntos históricos e o trânsito automobilístico e recomendou que os Estados Membros adotassem medidas que favorecesse o trânsito de pedestres, o uso do transporte público e estimulasse a localização e o acesso aos estacionamentos fora do perímetro histórico.

A orientação mencionada não ocorre na Cidade de Goiás, pois esta, não possui fácil acesso de auto-deslocamento (para toda área urbana da cidade e não somente ao perímetro urbano histórico) e muito menos regras estabelecidas de restrição a estacionamentos no perímetro do centro histórico. Sabe-se que toda cidade histórica atrai bastantes turistas. Em virtude disso, aumenta-se o número de veículos principalmente os privados. São várias as regulações que proíbem o tráfego de veículos principalmente os de grande porte nos centros históricos, mas na maioria das vezes isso não acontece como deveria.

Zarinato (2008) destaca que são vários os problemas relacionados a mobilidade e acessibilidade nos centros históricos, os principais são: a posição central no conjunto da cidade, as características especiais do traçado urbano que o diferenciam do resto da cidade por ser estreito e tortuoso, e a concentração de atividades. Com todos estes fatores é necessário que se repense a dinâmica das cidades históricas, pois além do acesso a mobilidade também é necessária a preservação destes centros. Nas palavras Zarinato (2008):

O controle da mobilidade nos centros históricos tem que ser tanto uma decisão política para a conservação dos atributos desses lugares, como uma aposta na qualidade de vida das atuais e futuras gerações. Assim as memórias e as muitas histórias circunscritas nas edificações poderão ser conservadas por muito mais tempo. (ZARINATO, 2008, p. 14).

Para que se dê continuidade a essa preservação das cidades históricas foi criado lançado em 28 de janeiro de 2007 o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) Cidades Históricas. o programa do Governo Federal foi aberto a todas as cidades que possuíssem o título de Patrimônio Histórico. O objetivo foi formular planos que possibilitassem a conservação destes centros juntamente com a sociedade, onde é promovido a reeducação patrimonial. A Cidade de Goiás recebeu parte destes investimentos do PAC. Foram investimentos federais distribuídos entre os anos de 2006 a 2009, da ordem de R\$ 8.526.602,00 milhões de reais. Com isso vários prédios foram reformados, porém a questão da mobilidade no centro histórico não foi alvo dos

investimentos, nem tão pouco se discutiu, neste contexto, a questão do transporte coletivo, limitando se assim a circulação do cidadão no espaço urbano.

## **OS PROBLEMAS DA MOBILIDADE NA CIDADE DE GOIÁS E O TRANSPORTE COLETIVO**

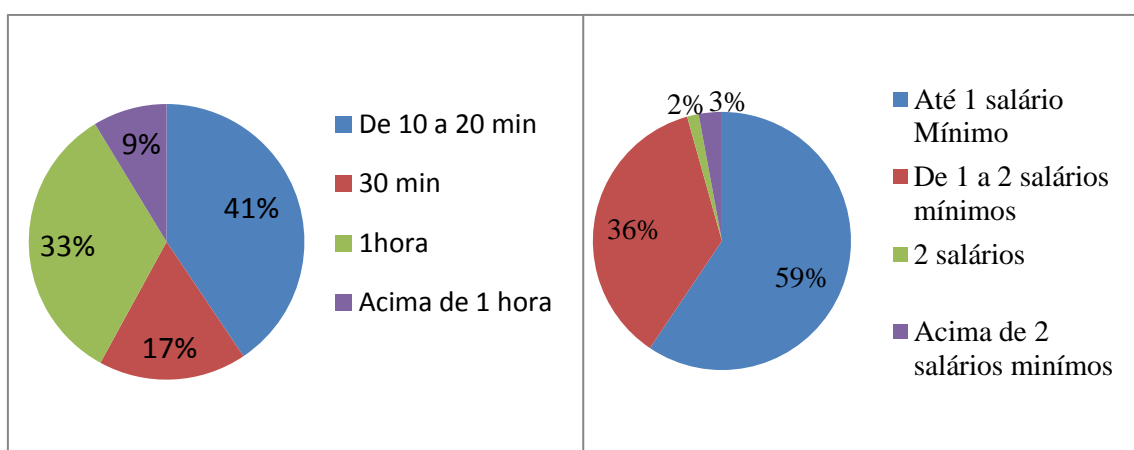
A cidade de Goiás, a partir do aumento do quantitativo de bairros e do perfil movimentado do relevo da formação Serra Dourada, ao espriar-se, instalou bairros mais afastados do centro histórico da cidade. São quatro os bairros mais afastados, criados a partir da construção de conjuntos habitacionais. Estes bairros estão localizados as margens da GO-070 e são eles: Goiás II (criado em 1997), Vila Papyrus (criado em 1999), Vila Iraci, Tempo Novo (criado em 2002), e também conta com o Distrito do Bacalhau (além de outro conjunto habitacional que está sendo construído ao lado do Residencial Tempo Novo).

Como se percebe, as decisões de localização dos conjuntos habitacionais instaladas na cidade de Goiás fizeram com que as pessoas que residem nestes bairros dependessem essencialmente de um meio de transporte para se deslocar até a centro, seja para trabalhar, estudar, usar os bancos, ir às compras, lazer ou para desempenhar qualquer outro tipo de atividade. Como se trata de pessoas com baixo poder aquisitivo (como indica os gráficos a seguir), tendo em vista sua própria inserção no cadastro de pessoas beneficiadas por programas governamentais, boa parte desta população não dispõem de recursos para deslocamento individualizado.

A maioria da população que reside nos bairros mais afastados do centro da cidade é de baixa renda, o que na maioria das vezes impossibilita a compra de um automóvel privado para seus deslocamentos diários. O percurso até o centro comercial é longo. O bairro Goiás II ate o centro histórico dista 7 quilômetros, o bairro Bacalhau e a Vila Papyrus até o centro histórico são 6.2 km, e o Tempo Novo até o centro histórico são 6.7 km, ou seja, são lugares bem distantes do centro histórico. Contudo, é preciso destacar que o centro comercial do município não coincide com o centro histórico, o que torna a circulação ainda mais problemática. Outra questão a ser destacada é que as agencias bancárias estão localizadas no centro histórico ao passo que o centro comercial dista 3 km dali. Com isso, além do espriamento da cidade, o desencaixe entre agencias bancarias e centro comercial implicou em acirramento da necessidade de circulação.

O objetivo do governo municipal, no que tange a mobilidade, foi a implantação do transporte coletivo na Cidade de Goiás visando facilitar circulação intraurbana. O transporte coletivo da Cidade de Goiás foi oferecido à população no ano de 1997. Naquela ocasião o serviço era prestado pela Empresa São Carlos Transporte e Turismo e objetivava atender a comunidade dos bairros afastados. De início foi oferecido um ônibus, pois a demanda naquela época era bem pequena. Em 2000, na administração do prefeito Boadyr Veloso, foram colocados dois ônibus coletivos que atenderiam as necessidades dos três bairros (Goiás II, Vila Papyrus e Tempo Novo). Era cobrada tarifa de R\$ 0,50 e também era oferecida uma carteira a ser paga mensalmente no valor de R\$ 25,00. Este serviço perdurou por oito anos, com alguns conflitos, mas como era pago, a população que utilizava este serviço poderia reivindicar, caso algo não estivesse a contento.

Em 2008, sob o governo do prefeito Marcio Caiado, a gestão do serviço de transporte coletivo sofreu algumas alterações. O transporte coletivo se tornou subsidiado. Desse modo a população não precisaria mais pagar para dispor deste serviço. Estas mudanças ocorreram pelo fato de que o prefeito daquela administração prometeu em campanha eleitoral que o transporte coletivo seria oferecido a população de forma gratuita. Desde então, como indicam os gráficos, começaram os transtornos, pois a maioria da comunidade usuária, que moram em bairros mais afastados e não dispõe de um transporte individual depende estritamente deste serviço (ver gráficos 01 e 02).



**Gráficos 01 e 02** – Tempo de deslocamento para trabalho e renda média, Cidade de Goiás, 2013

Como indica o gráfico 01, apesar dos deslocamentos intraurbanos da Cidade de Goiás serem pequenos, em termos de distâncias, são tão demorados dos experienciados

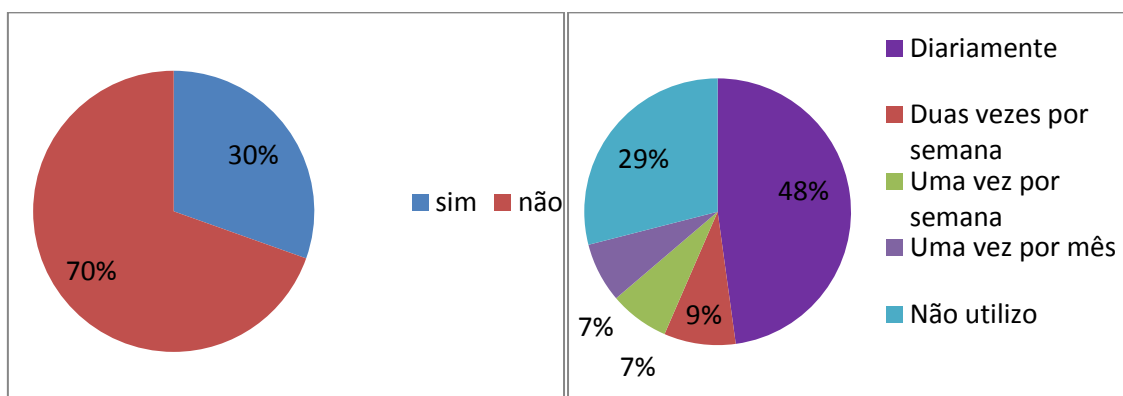


em cidades grandes, como Goiânia, por exemplo. Em campo identificamos que 50% dos usuários do transporte coletivo gastavam mais de 30 minutos para percorrer distâncias menores que 10 km. Esta demora, no sistema de retroalimentação das linhas afeta mais de 60% do contingente de pessoas que percebem até 1 salário mínimo (conforme gráfico 02).

Em virtude desse quadro instalado no sistema de transporte coletivo na Cidade de Goiás, as reclamações feitas na prefeitura municipal da Cidade de Goiás e também na Empresa São Carlos Transporte e Turismo, pouco adianta pois na maioria das vezes não há fiscalização. Essa realidade indica que o transporte coletivo de baixa qualidade também em pequenas cidades brasileiras comprova a necessidade de políticas governamentais voltadas para o transporte coletivo em cidades pequenas, especialmente àquelas incluídas na rota do turismo e do patrimônio cultural.

A ausência de uma política governamental de transporte coletivo eficiente reflete a indignação da população da cidade de Goiás. Uma grande parte daqueles que dependem desse sistema de transporte, encontra-se hoje indignada com a situação do transporte coletivo. Até mesmo os turistas que visitam a cidade dizem que estes problemas são comuns e que já estão até acostumados, pois vivem isso diariamente em suas cidades. Como demonstra o gráfico 01, a Cidade de Goiás, a depender das condições de manutenção do atual sistema de transporte coletivo, repete-se o padrão de dificuldade de deslocamento dos grandes centros urbanos, o que inviabiliza e força as pessoas a se deslocarem a pé, ou por meio de moto-taxi, que inevitavelmente drena a renda de pessoas com baixo poder aquisitivo.

Após nove anos da implantação do transporte coletivo na Cidade de Goiás o que se vê é que pouca coisa mudou. Ainda não se deu o aumento de linhas de ônibus e também não aumentou a frequência dos horários e muito menos a implantação de pontos de ônibus com cobertura e sinalização para o usuário. Também não há informação sobre horários e pontos que auxiliem turistas que visitam a cidade. Como fora mencionado, o poder deslocamento da população vilaboense em termos de transporte coletivo é baixo, o que faz com que estas pessoas dependam de moto-taxis ou bicicletas para exercer suas funções diárias, fato este que reforça a importância do transporte coletivo na Cidade de Goiás, pois este serviço tem papel fundamental no funcionamento da cidade e no deslocamento de pessoas e mercadorias.



**Gráficos 03 e 04** – Posse de automóvel e frequência de uso transporte coletivo da Cidade de Goiás, 2013.

O transporte coletivo urbano da Cidade de Goiás é um serviço essencial para a população usuária, pois a maioria destas pessoas (70%) depende essencialmente do transporte coletivo para se deslocarem (ver gráfico 03). Constatou-se que 48% dos entrevistados utilizam o transporte coletivo diariamente, 9% utilizam duas vezes por semana, 7% uma vez por semana, e 7% uma vez por mês. Com isso percebe-se que a maioria dos entrevistados, e também a maioria da população vilaboense utiliza o serviço do transporte coletivo, o que comprova a necessidade de melhorias neste sistema, já que grande parte da população depende deste serviço para se deslocar diariamente (ver gráfico 04).

Outra questão de bastante relevância se da pelo fato de que apenas 29% dos entrevistados não utilizam o transporte coletivo, certamente por possuírem veículo próprio, o que comprova mais uma vez que a maioria da população dependente deste serviço. Acrescente-se a isso que o frequência dos horários do transporte coletivo é baixa, com intervalos de até quatro horas.

Em entrevista ao Secretario de Transportes da Prefeitura Municipal da Cidade de Goiás, identificamos que a principal dificuldade da Prefeitura em relação ao transporte coletivo é conseguir “manter o transporte coletivo subsidiado para a população vilaboense”. Na entrevista também foi perguntado como era/ou é feito a contratação do serviço de transporte coletivo, onde foi relatado que são poucos os interessados a prestar este serviço, pois a Cidade de Goiás possui um relevo bastante acentuado, ou seja, são varias subidas e descidas, o que faz com que os ônibus (coletivo) tenham que andar sempre de primeira e segunda marcha, isso faz com que os gastos com a manutenção dos ônibus aumentem.

Também foi relatado que existe a intenção de que o serviço de transporte coletivo não seja mais prestado por empresa privada. Um dos desafios para a atual

gestão será o de manter o transporte coletivo sem tarifa, pois o objetivo é facilitar a vida desses usuários sem que estes tenham que mexer no bolso, e principalmente melhorar a qualidade deste serviço que é essencial na vida e no funcionamento da cidade.

De fato o transporte coletivo da Cidade de Goiás carece de muitas melhorias, pois a mobilidade é fator condicionante na qualidade de vida das pessoas, para que se haja uma melhoria no serviço de transporte coletivo da Cidade de Goiás e conseqüentemente, na qualidade de vida dos usuários deste sistema de transportes é necessário que a prefeitura se empenhe para proporcionar de fato estas mudanças, faz se necessário um novo planejamento do sistema de transporte coletivo, pois só assim os cidadãos vilaboenses vão ter de fato seu direito de ir e vir assegurados.

## **CONCLUSÕES**

O conceito de mobilidade, aplicado aos estudos urbanos em Geografia foi importante para demonstrar com o aspecto socioeconômico é recorrente, seja ao avaliar a qualidade de deslocamentos intraurbanos na Cidade de Goiás, quer nos espaços metropolitanos. A presença de um padrão de serviço de baixa qualidade, em ambientes turísticos relativiza a ideia de que as maiores dificuldades de deslocamento são problemas restritos às grandes cidades. Esta última questão, por outro lado, revela que o problema da mobilidade é da ordem das políticas públicas, e que estas deve visar a garantia deste direito, sendo ele pobre ou rico. Outro aspecto a ser ressaltado é que o modelo individual de deslocamento implantado no Brasil, a partir do veículo particular, interfere também na composição das demandas reais por deslocamento via transporte coletivo em cidades pequenas. Com efeito, nesses ambientes urbanos o serviço de transporte coletivo torna-se relativamente “inviável”, como atestou as palavras do secretário de transportes.

Na prática não é bem isso que acontece, pois tanto na Cidade de Goiás como em todo o nosso País está questão do transporte coletivo é bastante complexa. A maioria destes serviços prestados a população usuária são ineficientes e caros, ou seja, não supre as necessidades do cidadão que é dependente deste serviço, o que faz com que este tenha seu poder de autodeslocamento reduzido e compromete sua qualidade de vida. Sabe-se que em qualquer cidade seja ela de grande ou de pequeno porte como é o caso da Cidade de Goiás a circulação de pessoas e mercadorias precisa ocorrer. Essa circulação depende essencialmente de lugares de fácil acesso ou de meios de

transportes que possibilitem este fácil acesso. Na Cidade de Goiás a expressão “fácil acesso” esbarra de um lado, na conformação de seu sítio histórico tombado, e de outro, no “falso problema do relevo” apontado pelo poder público, pois a circulação de pessoas e mercadorias é diária e as pessoas também dependem de um meio de transporte que lhes permita acessar as localidades desejadas.

---

### **Mobility In Historic Cities: Discussing The Collective Transport In The City Of Goiás**

**Abstract:** This paper aims to discuss mobility in historic towns taking as its starting point the mass transport of the City of Goiás and its relation to the mobility of the population vilaboense. The research is a correlation between mobility and apply concepts from the geographic concepts, the socio-spatial reality and the quality of the displacements of the population of the City of Goiás through collective transport. This study made it possible to understand the main difficulties of the collective transport system of the City of Goiás, and also how is the quality of mobility in historic towns, especially in the case studied, whose city is Cultural Patrimony of Humanity. The research also contributes to geographical studies for Goiás Geography and studies of mobility in general.

**Keywords:** Collective transport, Mobility, City of Goiás

---

### **REFERÊNCIAS**

ALVES, Priscilla. Mobilidade e Acessibilidade Urbana Sustentáveis: A Gestão da Mobilidade no Brasil. In: **JUNIOR, Archimedes Azevedo Raia**. Programa de Pós-graduação em Engenharia Urbana. São Carlos: PPGU, 2000, 15p.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES PÚBLICOS- ANTP. **Transporte Humano: Cidades com qualidade de vida**. São Paulo: 1997, 269 p.

BRASIL. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censo**. 2010;

HOYLE, Brian. **Moderno transporte geográfico**. Nova York, 1998.

KNEIB, Erika Cristine, **Mobilidade Urbana e Qualidade de Vida: Do panorama geral ao caso de Goiânia, Brasil, Goiânia, 2012**, págs. 71 e e72.

LANGENBUCH, Juergen Richard. **O Transporte Coletivo Urbano e a Qualidade de Vida nas Cidades**. Rio Claro: Departamento de Geografia, Instituto de Geociências e Ciências Exatas, 1983. 14p.

PEIXOTO, Valéria Maria Ribeiro. **A construção do espaço urbano e o transporte coletivo**. Boletim Goiano de Geografia (1-2): 137-158. Jan/dez. 2000.

TUNES, Daniela de Almeida. **Avaliando o grau de mobilidade em centros históricos segundo a percepção do pedestre: o caso da área central de Pelotas/RS**. Rio de Janeiro, 2010, p. 1-14.

VASCONCELOS, E. A. O que é o **trânsito**. São Paulo: Brasiliense, 2001.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 1999.

ZARINATO, Silvia Helena. **A mobilidade nas cidades históricas e a proteção do Patrimônio**. Maringá, 2008, p. 2-16.

---

#### SOBRE OS AUTORES

CAMILA DA SILVA RODRIGUES. Graduada em Geografia pela Universidade Estadual de Goiás. Bolsista de Iniciação Científica.

LEANDRO OLIVEIRA DE LIMA. Doutorando em Geografia pela Universidade Federal de Goiás. Docente da Universidade Estadual de Goiás.

---

Recebido para avaliação em Janeiro de 2014

Aceito para publicação em Maio de 2014