



UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA – UnB
UNIVERSIDADE ABERTA DO BRASIL - UAB
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA– GEA

FRANCISCA ITANILDA RIBEIRO MACIEL

**MOBILIDADE PENDULAR DA POPULAÇÃO DE ÁGUAS LINDAS DE
GOIÁS AO DISTRITO FEDERAL**

Brasília – Distrito Federal

Julho – 2015

FRANCISCA ITANILDA RIBEIRO MACIEL

**MOBILIDADE PENDULAR DA POPULAÇÃO DE ÁGUAS LINDAS DE
GOIÁS AO DISTRITO FEDERAL**

Trabalho de monografia apresentado ao Curso de Licenciatura em Geografia da UnB como requisito parcial para obtenção do título de Licenciatura em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Fernando Luiz Araújo
Sobrinho

Brasília – Distrito Federal

Julho – 2015

FRANCISCA ITANILDA RIBEIRO MACIEL

**MOBILIDADE PENDULAR DA POPULAÇÃO DE ÁGUAS LINDAS DE
GOIÁS AO DISTRITO FEDERAL**

Trabalho de monografia apresentado ao Curso de Licenciatura em Geografia da UnB como requisito parcial para obtenção do título de Licenciatura em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Fernando Luiz Araújo
Sobrinho

Banca Examinadora

Prof. Dr. Fernando Luiz Araújo Sobrinho

Orientador/UnB

Prof^a. Dr^a. Marília Luíza Peluso

Docente/UnB

RESULTADO: _____

Brasília – Distrito Federal, 08 de Julho de 2015.

Dedico a conquista da graduação de Licenciatura em Geografia à minha família, em especial a minha filha.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a todos que estiveram comigo durante todo o percurso do curso de Geografia e que de alguma forma contribuíram para o meu sucesso acadêmico.

Em especial a minha filha, que me trouxe um novo sentido para vida, ao meu esposo que sempre acreditou na minha capacidade e no meu sucesso, aos meus pais que me deram a vida e me ensinaram valores que levarei por toda a minha vida.

A todos os meus mestres acadêmicos, que me propuseram ensinamentos valiosos que me ajudaram a crescer. Em especial ao professor Marcus Fábio, que esteve presente durante todo o percurso dessa graduação e tornou-se além de professor um grande amigo.

Ao professor Fernando Sobrinho que surgiu na minha vida em um momento muito importante e me ajudou a passar pelo medo e a insegurança e esteve ao meu lado nessa reta final, sempre me fortalecendo e acreditando em mim, para que conseguisse chegar ao fim deste curso.

Enfim, a todos que fazem parte da minha vida, porque ninguém consegue chegar a lugar algum sozinho, cada pessoa que cruzou meu caminho contribuiu de alguma forma para o meu sucesso e me ajudou a subir mais esse degrau.

RESUMO

Este trabalho discute as condições de mobilidade dos moradores de Águas Lindas de Goiás, que tem como destino o Distrito Federal, através do transporte coletivo. A cidade de Águas Lindas de Goiás apresenta uma forte dependência econômica com a região do Distrito Federal. É uma cidade nova, que ainda se encontra em processo de fortalecimento econômico e de especialização de suas atividades, o que faz as pessoas recorrerem ao Distrito Federal em busca de atendimento de suas necessidades de compras, serviços, trabalho, lazer e estudo. Nos últimos 10 anos intensificaram-se os fluxos migratórios do DF, em face do extremo encarecimento do custo de moradia no Distrito Federal e, mais recentemente, da enorme difusão de unidades habitacionais na região no âmbito do programa federal Minha Casa, Minha Vida. Com esse avanço veloz da expansão territorial no Entorno de Brasília, nos deparamos com diferentes impactos, como o da mobilidade desse contingente populacional que se desagrega do Distrito Federal, mas que ainda possuem dependências diárias, seja em função de trabalho, saúde e/ou educação. O sistema de transporte público do Entorno do DF, não acompanhou esse ritmo de crescimento populacional e hoje, apresenta déficits como, frota antiga e um número insuficiente para atender aos usuários. A discussão deste estudo será em torno do setor de transporte público do município de Águas Lindas de Goiás.

PALAVRAS CHAVE: Mobilidade, Transporte, Transporte Público, Transporte rodoviário, Migração Pendular.

ABSTRACT

This paper discusses the conditions for mobility of residents of Aguas Lindas de Goiás, which targets the Federal District, by public transport. The town of Aguas Lindas de Goiás has a strong economic dependence on the region of the Federal District. It is a new city, which is still in the process of economic empowerment and specialization of its activities, which makes people resort to the Federal District in search of fulfilling their shopping needs, services, work, leisure and study. Over the past 10 years intensified migration of DF, given the extreme enhancement of housing cost in the Federal District and, more recently, the huge spread of housing units in the region under the federal program My House, My Life. With this rapid advancement of territorial expansion in the surrounding areas of Brasilia, we face different impacts, such as the mobility of this population group that disaggregates the Federal District, but still have daily dependencies, work function, health and / or education . The public transport system of the DF and surrounding areas has not kept up this pace of population growth and today, show deficits as old fleet and not enough to service users. The discursion this study will be around the public transport sector in the city of Aguas Lindas de Goiás.

KEYWORDS: Mobility, Transportation, Public Transport, Road transport, Migration Commuting.

SUMÁRIO

LISTA DE ILUSTRAÇÕES	8
LISTA DE TABELAS	9
INTRODUÇÃO	11
CAPÍTULO 1: PROJETO DE PESQUISA	14
1.1 DELIMITAÇÃO DO TEMA: MOBILIDADE PENDULAR	14
1.2 APRESENTAÇÃO DO PROBLEMA	16
1.3 CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO	23
1.4 PROBLEMATIZAÇÃO	26
1.5 OBJETIVOS.....	27
1.5.1 OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	27
1.6 METODOLOGIA	27
CAPÍTULO 2: REFERENCIAL TEÓRICO	28
2.1 URBANIZAÇÃO E MOBILIDADE URBANA	28
2.2 MOBILIDADE URBANA E ACESSIBILIDADE.....	29
2.3 SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO E DE TRÂNSITO NAS REGIÕES METROPOLITANAS E ÁREAS CONTURBADAS.....	33
CAPÍTULO 3: CARACTERIZAÇÃO DO OBJETO DE ESTUDO	33
3.1 O TRANSPORTE METROPOLITANO NA AMB	33
3.2 SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE AGUAS LINDAS.....	35
CONSIDERAÇÕES FINAIS	44
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS E ELETRÔNICAS.....	45
ANEXO	47

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1: Configuração territorial da RIDE/DF e Entorno.	18
Figura 2: Município de Águas Lindas de Goiás	24
Figura 3: Evolução Populacional	25
Figura 4: Produto Interno Bruto	26
Figura 5: Rede de linhas semiurbanas que atende a região do DF e municípios	34
Figura 6: Quota 1 Destino a Brasília	Figura 7: Quota 2 Destino a Taguatinga
.....
.....	36
Figura 8: Ônibus da Taguatur.....	37
Figura 9: Ônibus da Sagres.....	37
Figura 10: Ônibus da UTB-União Transporte Brasília	38
Figura 11: Ponto inicial de partida no Terminal do Jardim Brasília.....	39
Figura 12: Passageiros no ponto de espera do Jardim Brasília, 4:30 da manhã.	40
Figura 13: Fila para embarque no ponto inicial de partida no Terminal do Jardim Brasília.	40
Figura 14: Passageiros aguardando saída dos ônibus no Terminal Jardim Brasília.	41
Figura 15: Abrigo de uma parada improvisada pelos moradores, no Terminal Jardim Brasília.	41
Figura 16: Terminal da feirinha, na Cidade do Entorno, as 6:00 da manhã.	42
Figura 17: Passageiros embarcando no ônibus Terminal da Feirinha.	42
Figura 18: Ponto de ônibus na avenida principal do Jardim Brasília.	43

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Evolução da População Total da RIDE do DF e Entorno – 1960 a 2014. .16	
Tabela 2: Dados demográfico da Área Metropolitana de Brasília20	
Tabela 3: Transporte Semiurbano (até 75 km de distância), em alguns Municípios. 20	
Tabela 4: Fluxos mantidos entre o Distrito Federal e Águas Lindas de Goiás, segundo os Municípios da AMB – 2013.....23	
Tabela 5: Pessoas de 10 anos ou mais de idade, que possuem algum tipo de ocupação, quanto ao local de trabalho.....26	
Tabela 6: Pessoas ocupadas na semana de referência, que trabalhavam fora do domicílio e retornavam para seu domicílio diariamente, por tempo habitual de deslocamento para o trabalho.....27	
Tabela 7: Quotas de Exploração Definidas para a Região do DF e Entorno35	
Tabela 8: Volume de passageiros36	

INTRODUÇÃO

O padrão de deslocamento da população brasileira vem já algumas décadas passando por transformações, o país esta cada vez assumindo características de cidade, deixando o urbano se sobressair ao rural. Como se observa nos grandes centros urbanos, em decorrência dos processos de industrialização, um contingente significativo de pessoas movimenta esses espaços urbanos, acelerando cada vez mais a economia local e mundial.

Mas, o modelo de desenvolvimento urbano brasileiro que estamos vivenciando não atende todas nossas necessidades. Os locais de trabalho e lazer se concentram nas zonas mais centrais enquanto a maior parte da população reside em áreas distantes, inviabilizando ou até mesmo excluindo o usufruto dessas benéficas.

A super valorização dessas áreas mais desenvolvidas, acaba empurrando uma significativa parcela da população para áreas mais pobres e com pouca ou nenhuma infraestrutura e cada vez mais distantes, atravessando fronteiras nunca antes exploradas.

Essa dispersão territorial das cidades impulsiona os deslocamentos da população, que necessita diariamente recorrer aos grandes centros em busca de serviços para atender suas necessidades.

Esse fenômeno de deslocamentos diário torna esta população altamente dependente dos sistemas de transportes. Os ônibus urbanos são os responsáveis pela maior parte dessas viagens, mas muitas vezes não estão adaptados ou as condições de infraestrutura oferecida não possibilita a oferta do serviço de qualidade.

As relações dentro das cidades são complexas e estão intrinsecamente relacionados às dinâmicas sócias e econômicas existentes, e assim os deslocamentos das pessoas dentro da cidade esta diretamente relacionado à localização dos estabelecimentos de trabalho, estudo, lazer e de residências. A

fragilidade econômica encontrada em cidades de pequeno porte impulsiona os processos migratórios.

O Distrito Federal e o Município de Águas Lindas de Goiás apresentam uma relação muito forte nos setores econômico e social, sendo mais uma relação de dependência entre o segundo com o primeiro. Dentre os fatores que favorecem essa dependência esta a localização geográfica com Distrito Federal e a fragilidade econômica do município de Águas Lindas.

Diariamente as fronteiras do Distrito Federal são atravessadas por milhares de pessoas em busca de atendimento de suas necessidades e serviços essenciais. Mas para alcançar esses serviços os caminhos nem sempre são fáceis e acessíveis.

Muitos, não têm escolha e são obrigados a viverem em áreas periféricas cada vez mais distantes e a abandonarem a vida cotidiana de sua cidade local, para atender as necessidades fundamentais de trabalho, saúde e educação.

Esta pesquisa busca fazer uma análise, sobre a relação de dependência do Município de Águas Lindas de Goiás com o Distrito Federal, com base na dinâmica dos deslocamentos diários da população que utiliza o transporte público.

No primeiro capítulo, o foco é o projeto de pesquisa, onde estão apresentados os pontos norteadores da pesquisa, assim como a contextualização do problema a ser discutido, as características do Município de Águas Lindas e o contexto do mesmo dentro da dinâmica da Área Metropolitana de Brasília.

O conceito de mobilidade pendular foi utilizado por ser um importante referencial para identificar a dinâmica e a distribuição espacial da população e a sua segregação. Para tanto, o transporte público como meio para se chegar no resultados desta dinâmica e identificar o comportamento e as relações entres cidades médias e cidades grandes.

Como referencial teórico o leitor terá acesso a um levantamento teórico a cerca de mobilidade urbana e acessibilidade. São apresentado discursões sobre as novas linhas de pensamento de gestão da mobilidade urbana, onde se prioriza a aplicação de políticas públicas, voltadas para amenizar os efeitos da mobilidade

pendular e a importância de se investir em uma economia regional independente, buscando atender melhores condições de vida na cidade.

O transporte é um importante instrumento de direcionamento do desenvolvimento urbano das cidades. A mobilidade urbana bem planejada, com sistemas integrados e sustentáveis, garante o acesso dos cidadãos às cidades e proporciona qualidade de vida e desenvolvimento econômico. (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2013, pág. 05)

CAPÍTULO 1: PROJETO DE PESQUISA

1.1 DELIMITAÇÃO DO TEMA: MOBILIDADE PENDULAR

O espaço está em constantes modificações e remodelações e um dos indicadores que podem constituir em um importante referencial de análise dos processos sociais e demográficos que se desenham dentro dos contextos metropolitanos são os deslocamentos populacionais domicílios - trabalho/estudo ou mobilidade pendular, cujo conceito pode ser compreendido como a mobilidade e deslocamentos que indivíduo efetua para executar as atividades de sua vida cotidiana.

O movimento pendular caracteriza-se por deslocamentos da cidade em que reside, para cidades mais desenvolvidas que podem ofertar uma gama maior de oportunidades principalmente de estudo, trabalho e saúde.

Estes movimentos se concentram nas aglomerações urbanas cujas centralidades, segundo Moura et al (2005) tornam-se nítidas e permitem identificar processos seletivos de uso e apropriação do espaço, com segmentação dos locais de moradia e de trabalho. Essas informações aliadas às condições socioeconômicas da população que se desloca torna-se indicativo importante na identificação de processos de segregação socioespacial.

Caiano (2005), no estudo da estruturação intra-urbana na região do Distrito Federal e entorno, apresenta a região do Distrito Federal como um exemplo de centro urbano que apresenta as alterações na distribuição e mobilidade espacial da população, e que não foram capazes de promover a apropriação igualitária das vantagens locacionais do espaço urbano, propiciando às desigualdades no processo de distribuição socioespacial da população e sua segregação e distribuição da população.

As características sociodemográficas deste contingente populacional, tais como estrutura etária, composição familiar, acesso à renda e a educação, entre outras, tiveram papel preponderante no processo de segregação e na configuração

socioespacial resultante da ocupação e de desenvolvimento urbano na região que se constitui em fator decisivo para o avanço da expansão e ocupação urbana e para a conformação do entorno regional.

A expressão “movimento pendular” é habitualmente utilizada para designar os movimentos quotidianos das populações entre o local de residência e o local de trabalho ou estudo.

Para Adan, D’Arcier e Raux (1994, apud Branco, Firkowski e Moura, 2005, p. 122) a mobilidade pendular pode ser entendida num sentido amplo como “[...] conjunto de deslocamentos que o indivíduo efetua para executar os atos de sua vida cotidiana (trabalho, compras, lazer)”.

A abordagem sobre os movimentos pendulares não é nova, tanto na geografia como na demografia, mas vem adquirindo maior importância dado o crescimento significativo que se observa nesses fluxos.

Característicos dos aglomerados urbanos, sobretudo os de carácter metropolitano, eles ocorrem entre distâncias cada vez maiores e expõem o avanço do processo de ocupação do espaço das aglomerações urbanas, crescentemente menos definidas e precisas e mais estendidas sobre vastas superfícies, criando novas relações entre pessoas e lugares.

Os indicadores de deslocamentos domicílio-trabalho/estudo constituem, assim, importante referencial para a análise dos processos de metropolização e de expansão urbana, uma vez que é possível observar a relação estabelecida entre a região metropolitana e outras regiões de entorno.

Essa dinâmica, que primeiramente se coloca como populacional em termos de fluxos é um reflexo da dinâmica econômica, produtiva e do mercado de trabalho entre os diferentes espaços urbanos, da estruturação sócio-cultural, assim como das concepções desse “urbano” por parte de indivíduos, famílias, trabalhadores e até empresas.

1.2 APRESENTAÇÃO DO PROBLEMA

Brasília e Goiânia tiveram seu início histórico semelhantes, as duas foram planejadas e desenvolvidas com objetivo de ser sede de poder e apresentaram projetos de modernização das elites regionais e nacionais, e onde a precisão do zoneamento colocaria cada coisa em seu devido lugar, não havendo espaço para a desordem.

Mas rapidamente o crescimento demográfico das duas cidades ultrapassou as expectativas dos seus idealizadores. Goiânia foi planejada para 50.000 habitantes e ultrapassou esse número com apenas três décadas de existência, chegando ao ano de 2007 a 1.244.645 habitantes. Com Brasília não foi muito diferente interrompeu a marca dos 500.000 habitantes em 1970, chegando em 2007 com 2.455.903 habitantes (IBGE, 2007).

Em muitos casos, a explosão demográfica não planejada impulsiona os processos de segregação dos espaços e se dá início a expansão das áreas de periferias, com a expulsão dos pobres para áreas mais distantes e com pior infraestrutura e equipamentos de consumo coletivo.

O estímulo ao processo de fragmentação territorial influenciou a composição do poder regional, com o surgimento de vários municípios no Estado de Goiás e no Entorno do Distrito Federal, onde foram criados, entre 1999 e 2000, 7 municípios, dentre eles três com população acima de 50.000 habitantes. O caso de Águas Lindas de Goiás foi o mais emblemático, chegando ao ano 2010 com população de 159.378 habitantes (IBGE, 2010).

Tabela 1: Evolução da População Total da RIDE do DF e Entorno – 1960 a 2014.

Município	Censo Demográfico						Estimativa
	1960	1970	1980	1991	2000	2010	2014
RIDE	312.402	761.961	1.520.026	2.161.709	2.958.196	3.724.181	4.124.972
Distrito Federal	140.164	537.469	1.176.908	1.601.094	2.051.146	2.570.160	2.852.972
RIDE excerto DF	172.238	224.469	343.118	560.615	907.050	1.154.021	1.272.600
Abadiânia	8.436	7.772	9.030	9.402	11.452	15.757	17.701
Água Fria de Goiás	-	-	-	3.976	4.469	5.090	5.451
Águas Lindas de Goiás	-	-	-	-	105.746	159.378	182.526
Alexânia	8.113	9.390	12.116	16.472	20.047	23.814	25.805

Cabaceiras	3.148	4.056	4.993	6.464	6.758	7.354	7.773
Cidade Ocidental	-	-	-	-	40.377	55.915	62.903
Cocalzinho de Goiás	-	-	-	-	14.626	17.407	18.871
Corumbá de Goiás	13.909	18.439	20.212	19.663	9.679	10.361	10.896
Cristalina	9.172	11.600	15.977	24.937	34.116	46.580	52.235
Formosa	22.196	28.874	43.297	62.982	78.651	100.085	110.388
Luziânia	27.884	32.807	92.817	207.674	141.082	174.531	191.139
Mimoso de Goiás	-	-	-	3.750	2.801	2.685	2.723
Novo Gama	-	-	-	-	74.380	95.018	104.899
Padre Bernardo	?	8.381	15.855	16.500	21.514	27.671	30.599
Pirenópolis	26.735	32.065	29.329	25.056	21.245	23.066	24.279
Planaltina	6.339	8.972	16.178	40.201	73.718	81.649	86.751
Santo Antônio do Descoberto	-	-	-	35.509	51.897	63.248	69.000
Valparaíso de Goiás	-	-	-	-	94.856	132.982	150.005
Vila Boa	-	-	-	-	3.287	4.735	5.371
Buritis	-	9.810	15.429	18.417	20.396	22.737	24.169
Cabeceira Grande	-	-	-	-	5.920	6.453	6.818
Unaí	46.306	52.303	67.885	69.612	70.033	77.565	82.298

Fonte: produção CODEPLAN, dados do Censos Demográficos do IBGE (1960 a 2010) e Estimativa do IBGE para 2014.

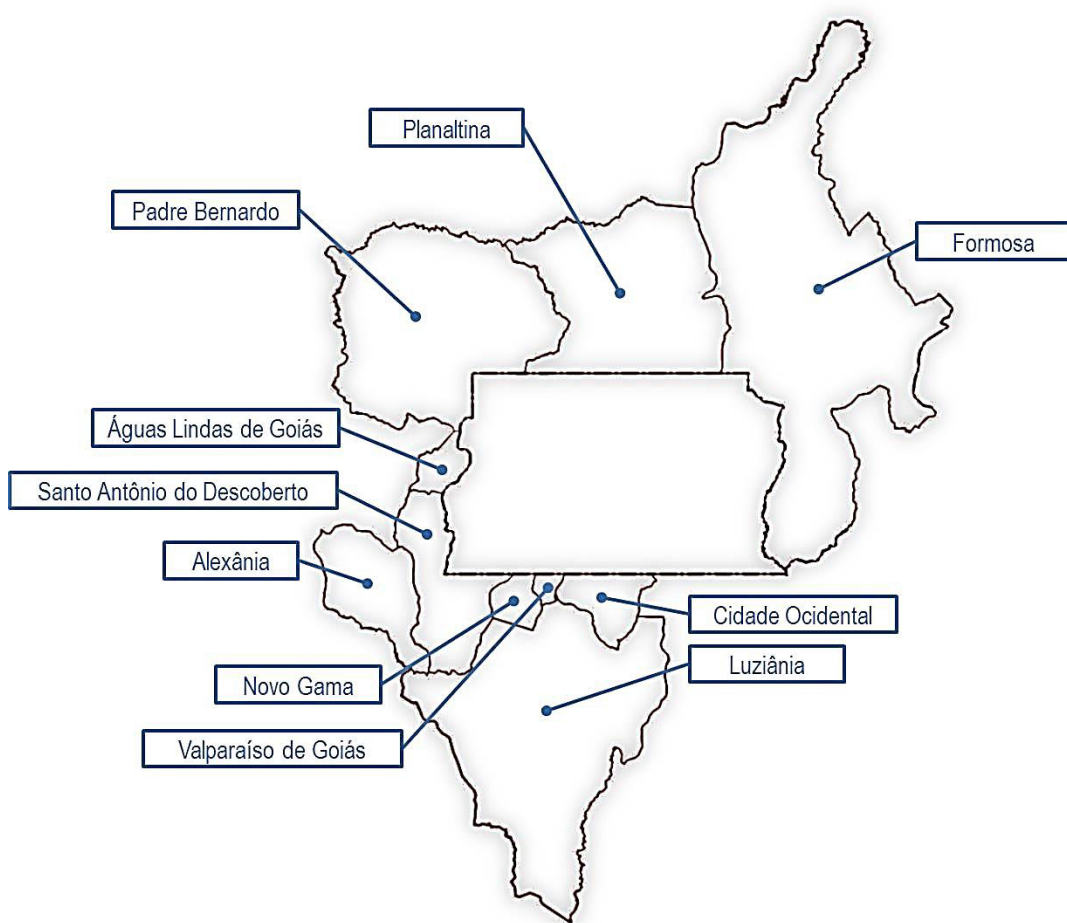
Para absorver e minimizar os impactos regionais causados pela expansão urbana do Centro-Oeste do país, principalmente sobre a função administrativa de Brasília e os impactos na região do entorno foi criado no ano de 1998, o projeto da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno – RIDE, que compõe atualmente 22 municípios, dos quais fazem parte o Distrito Federal, 19 municípios do Estado de Goiás, que corresponde à Mesorregião do Leste Goiano, conhecido como entorno de Brasília e mais 2 do Estado de Minas, Buritis e Unaí.

de migração pendular. Com a expansão territorial e reestruturação dos espaços urbanos, os níveis de mobilidade das pessoas por diversos motivos trabalho, estudo, compras, lazer, negócios se elevaram cada vez mais.

Dentre esses 22 municípios integrantes da RIDE, 10 municípios goianos e o Distrito Federal compõem dinâmica da Área Metropolitana do Distrito Federal (AMB), são eles: Distrito Federal, Águas Lindas de Goiás, Alexânia, Cidade Ocidental, Formosa, Luziânia, Novo Gama, Padre Bernardo, Planaltina, Santo Antônio do Descoberto, Valparaíso de Goiás.

A Área Metropolitana de Brasília (AMB) trata-se de uma região que exerce e sofre influência direta da capital federal em diversos aspectos, afetando suas políticas públicas de saúde, educação, transporte, trabalho, assistência social, entre outras.

Figura 2: Mapa da Área Metropolitana de Brasília (AMB)



Fonte: CODEPLAN, 2012.

Tabela 2: Dados demográficos da Área Metropolitana de Brasília

Área Metropolitana de Brasília	Área (Km ²)	População (hab.)	Densidade demográfica (hab./Km ²)
Distrito Federal	5.787,784	2.562.963	444,07
Águas Lindas de Goiás	188,384	159.378	846,03
Alexânia	847,893	23.814	28,09
Cidade Ocidental	389,920	55.915	143,40
Formosa	5.811,782	100.085	17,22
Luziânia	3.961,188	174.531	44,06
Novo Gama	194,148	95.018	489,41
Padre Bernardo	3.138,860	27.671	8,82
Planaltina	2.538,196	81.649	32,17
Santo Antônio do Descoberto	944,046	63.248	67,00
Valparaíso de Goiás	60,525	132.982	2197,14
Total	23.862,656	3.477.254	392,50

Fonte: CODEPLAN, 2012.

Em seu estudo de Delimitação do Espaço Metropolitano de Brasília (Área Metropolitana de Brasília) a CODEPLAN utilizou os fluxos de transporte semiurbano como um dos critérios iniciais, para identificar os municípios integrantes da RIDE do DF e Entorno que possuem relações de natureza metropolitana com o Distrito Federal.

E constatou-se, através desse estudo, que os deslocamentos semiurbanos revelam forte influência na polarização exercida por Brasília sobre alguns dos municípios da RIDE do DF e Entorno.

Tabela 3: Transporte Semiurbano (até 75 km de distância), em alguns Municípios.

Nº	Município	Fluxo de Passageiros
1	Águas Lindas de Goiás	23.016.497
2	Novo Gama	11.061.953
3	Santo Antônio do Descoberto	6.817.179
4	Planaltina	8.743.716

5	Cidade Ocidental	5.957.101
6	Valparaíso de Goiás	13.052.624
7	Cocalzinho de Goiás	1.133.928
8	Luziânia	10.777.663
9	Formosa	441.913
10	Cristalina	28.381
	Total	81.030.955

Fonte: Elaborado por CODEPLAN, dados da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, 2013.

As paisagens dos municípios do entorno de Brasília denunciam a desordem promovida em torno de um discurso ordenador, que a despeito das promessas realizadas não conseguiu acabar com os conflitos e com as contradições territoriais produzidas pela sociedade, conflitos esses que se manifesta em virtude da impossibilidade de acesso ao solo urbano de Brasília e na possibilidade de acesso ao solo urbano do entorno da capital federal.

Os fluxos migratórios do DF se intensificaram nos últimos 10 ou 15 anos, em face do extremo encarecimento do custo de moradia no Distrito Federal e, mais recentemente, da enorme difusão de unidades habitacionais na região no âmbito do programa federal Minha Casa, Minha Vida.

Enquanto no interior do território da cidade planejada impera a restrição à fixação de residências, em seu entorno foi decretada a “liberdade” na ocupação do solo. “Liberdade” regulada por uma lei de mercado em que os loteamentos são produzidos através da ação especulativa de agentes imobiliários. Essa “liberdade” possibilitou os processos seletivos de uso e apropriação do espaço, com segmentação dos locais de moradia e de trabalho.

A composição de situações de desigualdades reproduzidas a partir da multiplicação de polos geradores de desarranjos, geram problemas em Brasília e avançaram sobre os municípios do entorno, criando desarranjos desarticuladores de uma ordem existente e posteriormente, os desarranjos criados no entorno retornam a Brasília de maneira potencializada. Na atualidade, Brasília e o entorno se “invadem”.

Esta realidade comprova uma importante assertiva do paradigma sócio espacial: não se pode pensar o espaço fora da sociedade, nem esta sem o

espaço. Ainda devemos levar em conta que uma “cidade” não é refém de outra, ambas se imiscuem, gerando uma maior complexidade nos seus territórios, que não estão sujeitos a uma decantação capaz de separar suas histórias como se estas fossem independentes: Brasília e seu entorno; o entorno e sua Brasília são produtos de uma mesma lógica contraditória. (MELLO, 2009, pág. 203)

Desse modo pode se afirmar que o principal papel desempenhado pelo Distrito Federal tem sido o de atrair e absorver essa população excluída, que se desloca para o centro de Brasília, em busca de empregos e serviços, ampliando assim a segregação social entre o núcleo da Região Metropolitana e o seu entorno.

Segundo estudos apresentados pelo SEGPLAN – GO (2012), na região do Entorno de Brasília estão os municípios goianos com as mais elevadas taxas de pendularidade. Ao todo, a população residente em Goiás que exerce as suas atividades em Brasília corresponde a um terço do movimento pendular no Estado, englobando 36,6% das pessoas em tais condições, o que equivale a quase 200 mil indivíduos se deslocando cotidianamente rumo à capital federal. E o município de Águas Lindas apresenta-se com a estimativa de mais de 27% da sua população realizando deslocamentos cotidianos para trabalhar e/ou estudar.

Pesquisa de Metropolitana por Amostra de Domicílios (PMAD) do ano de 2013, desenvolvida pela CODEPLAN, mostra como o município de Águas Lindas de Goiás se comporta nessa dinâmica de metropolização de Brasília.

O município apresenta um total de 50.893 pessoas e em percentual 61,32%, de sua população trabalhando fora do município de residência, assumindo assim o segundo lugar, quando comparativo de porcentagem de população, mas destacando-se entre os demais municípios em números absolutos.

Nesta pesquisa ainda, foram identificados os principais destinos de locais de trabalhos. Destino Brasília, destacou-se como principal ponto de concentração de mão de obra, com 19.822, seguido de Taguatinga com 11.640 e demais regiões DF somam 19.090.

Tabela 4: Fluxos mantidos entre o Distrito Federal e Águas Lindas de Goiás, segundo os Municípios da AMB – 2013.

Fluxos mantidos entre o Distrito Federal e Águas Lindas de Goiás	Total	No Município	Brasília	Taguatinga	Outras regiões do DF	Outras regiões
População urbana ocupada por local onde trabalha	82.890	31.120	19.822	11.640	19.431	877
População urbana por localidade do hospital público/unidade de pronto Atendimento UPA local	194.076	80.017	5.357	18.945	89.708	49
População urbana de estudantes por local onde estuda	63.068	56.250	925	3.701	2.144	49
Domicílios urbanos por local de compras/utilização de serviços - eletrodomésticos	54.497	49.091	390	2.581	2.435	-
Domicílios urbanos por local de compras/utilização de serviços de cultura/lazer	42.371	31.802	4.140	4.383	1.655	390
População urbana por local de utilização dos serviços bancários	89.076	63.117	9.546	8.328	8.036	49

Fonte: Elaboração própria, dados da CODEPLAN - Pesquisa Metropolitana por Amostra de Domicílios urbanos - PMAD - GOIÁS – 2013.

1.3 CARACTERIZAÇÃO DA ÁREA DE ESTUDO

Para o desenvolvimento dessa pesquisa foi escolhido o município de Águas Lindas de Goiás que está localizada no Estado de Goiás, mas existe em função do Distrito Federal. Este município faz parte da região do entorno de Brasília e é uma região muito dependente economicamente do Distrito Federal.

Figura 2: Município de Águas Lindas de Goiás



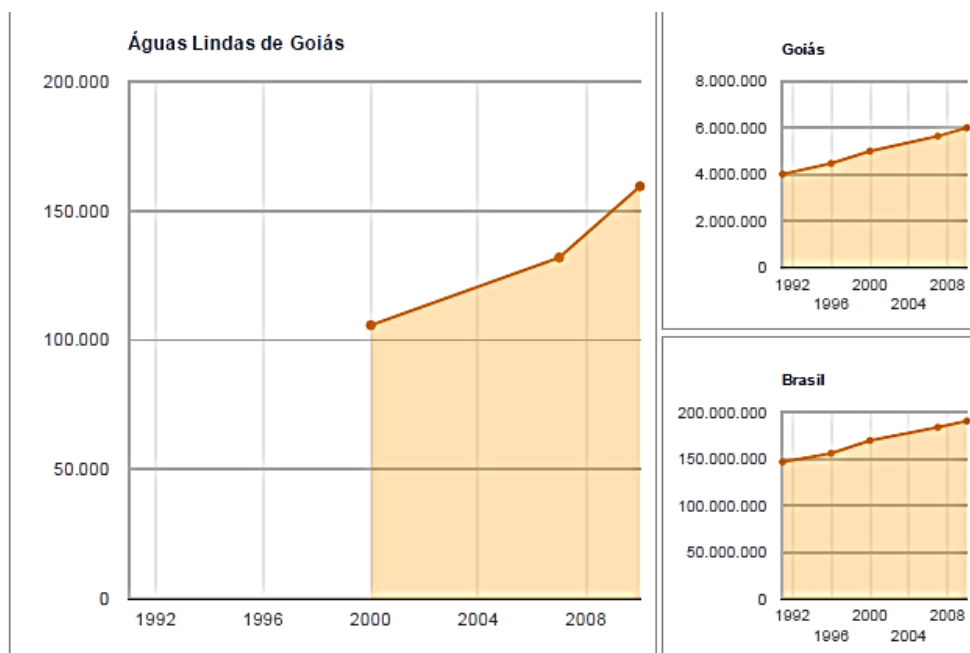
Fonte: Google, 2015.

O município está localizado as margens da rodovia BR-070, corredor de saída de Distrito Federal, o que foi um dos motivos para seu crescimento territorial. Sua área é de aproximadamente 188 km² e esta localizada a 198 km da capital Goiânia.

A cidade foi se desenvolvendo a partir a absorção do fluxo das famílias expulsas pela especulação imobiliária de Brasília e outras cidades próximas, e foram se aglutinando às suas margens, gerando posteriormente a explosão demográfica atual.

Águas Lindas de Goiás é um município novo, teve sua criação em 1995, e foi originado a partir do desmembramento do município de Santo Antônio do Descoberto. Seu índice demográfico esta em constante evolução, conforme figura abaixo, nos últimos anos o município vem evoluindo em números significativos, superando índices estadual e nacional. A contagem populacional do Censo de 2010 contabilizou aproximadamente 160.000 habitantes e o IBGE estima, que para 2014, sua população avance cerca de 20.000 habitantes, mantendo uma média de 20.000 a 30.000 de crescimento populacional.

Figura 3: Evolução Populacional



Ano	Águas Lindas de Goiás	Goiás	Brasil
1991	-	4.018.903	146.825.475
1996	-	4.478.143	156.032.944
2000	105.746	5.003.228	169.799.170
2007	131.884	5.647.035	183.987.291
2010	159.378	6.003.788	190.755.799

Fonte: IBGE: Censo Demográfico 1991, Contagem Populacional 1996, Censo Demográfico 2000, Contagem.

O município faz parte da RIDE (Região Integrada de Desenvolvimento do Entorno) e da Área metropolitana de Brasília AMB. É uma região dependente em muitos aspectos do Distrito Federal e que exerce variadas pressões sobre ele. Águas Lindas de Goiás é mais um desses municípios, sem uma atividade econômica principal e tem como principal função fornecer mão-de-obra e serviços para Brasília. O Setor de serviços representa 82% do produto interno bruto, seguido respectivamente dos setores da indústria e com pouca representação o setor agropecuário.

Figura 4: Produto Interno Bruto



Fontes: Ministério da Fazenda, Secretaria do Tesouro Nacional, Registros Administrativos 2009.

1.4 PROBLEMATIZAÇÃO

A representação significativa do setor de serviço no PIB do município, retrata sua principal característica e reafirma o papel do município na relação com Brasília, como fornecedor de mão de obra.

Tabela 5: Pessoas de 10 anos ou mais de idade, que possuem algum tipo de ocupação, quanto ao local de trabalho.

Exerce trabalho principal em outro município	40.603	pessoas
Exerce trabalho principal no município de residência	29.442	pessoas
Exerce trabalho principal - Mais de um município ou país	335	Pessoas

Fonte: Elaboração própria, dados CENSO 2010.

Na pesquisa do Censo 2010, do número de pessoas que se declararam ocupadas na semana de referência, 58,17% exerciam o trabalho principal fora do seu Município de residência, contra 41,83% que trabalha dentro do Município de residência. Observa-se na Tabela 6, que 70% da população que possui algum tipo de ocupação enfrenta um tempo de deslocamento superior a 30 minutos.

Tabela 6: Pessoas ocupadas na semana de referência, que trabalhavam fora do domicílio e retornavam para seu domicílio diariamente, por tempo habitual de deslocamento para o trabalho.

Até 5 minutos	2.770	Pessoas
De 6 minutos até meia hora	15.054	Pessoas
Mais de meia hora até uma hora	18.645	Pessoas
Mais de uma hora até duas horas	20.825	Pessoas
Mais de duas horas	1.370	Pessoas

Fonte: Elaboração própria, dados CENSO 2010.

A expansão territorial do Entorno de Brasília vem sofrendo nos últimos anos um crescimento significativo e com isso surgindo diferentes impactos para essa sociedade, como o caso da mobilidade desse contingente populacional que se desagrega do Distrito Federal, mas que ainda possuem dependências diárias, seja em função de trabalho, saúde e/ou educação.

O sistema de transporte público do Entorno do DF, apresenta déficits quanto a qualidade e acessibilidade dos serviços de transporte, com frota antiga e um número insuficiente para atender aos usuários.

1.5 OBJETIVOS

Avaliar o comportamento de mobilidade urbana entre Brasília e Águas Lindas de Goiás, através do transporte público.

1.5.1 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Analisar a dinâmica do transporte público de Águas Lindas Goiás, assim como a sua ligação e relação com a Região Metropolitana de Brasília.
- Compreender quais as principais causas e detectar os principais déficits existentes no transporte público da região.

1.6 METODOLOGIA

Buscando alcançar os objetivos da pesquisa serão utilizados para compor o referencial de conhecimento, artigos, trabalhos acadêmicos e publicações, assim como dados dos censos do IBGE, SEPLAN GO, CODEPLAN e dos órgãos

responsáveis pela malha rodoviária do transporte público, como dados da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) e Ministério dos Transportes.

Além dos referenciais de conhecimento, será utilizada pesquisa de campo de origem e destino, como recurso metodológico. Esses dados coletados serviram de base para apontar os contextos dos deslocamentos da população estudada, buscando verificar, além do local de origem e de destino, os serviços de transporte público utilizado, os tempos de viagem e outros indicadores úteis à compreensão da mobilidade da cidade, do ponto de vista do transporte público.

CAPÍTULO 2: REFERENCIAL TEÓRICO

2.1 URBANIZAÇÃO E MOBILIDADE URBANA

Com o início da industrialização as cidades passaram por um processo de crescimento acelerado, rapidamente esses pequenos espaços geográficos, foram tomando formas e estrutura urbanas. No início do século XX, os investimentos de infraestrutura modernos, de padrões europeus era empregado nas grandes cidades. E rapidamente o país conhecia os transportes motorizados sobre pneus, que modificou de forma decisiva e irreversível, a vida e os costumes nas cidades.

Os transportes motorizados reformularam os conceitos de espaço e de distância e gerou um novo padrão de mobilidade urbana e regional, que mais tarde tomou proporções globais. A flexibilidade dos automóveis e ônibus permitiu ultrapassar fronteiras e estabelecer novas relações comerciais e de negócios entre as cidades, e propiciou uma nova lógica para circulação de bens e pessoas que resultou em uma redistribuição espacial das atividades econômicas e das moradias.

Com o aumento dos atrativos que a cidade oferecia frente ao campo, aumentou-se o número de pessoas que abandonava o campo em busca de uma nova vida na cidade. Esse aumento no ritmo de crescimento populacional nas cidades, gerou impactos na infraestrutura urbana, dando início a uma segregação social, a população de baixa renda passou a se distanciar dos centros urbano e a se

fixar em loteamentos periféricos, desprovidos de infraestrutura, inclusive de transporte.

As grandes cidades foram tomando formas estruturais cada vez mais complexas e polarizando a vida econômica e social ao seu redor. E os sistemas de transportes foi um dos principais elos de conexão entre as grandes cidades e os seus municípios vizinhos, formando assim redes de cidades que se expressam pela troca de fluxos de pessoas, bens e serviços.

Através das relações de pessoas e atividades produtivas cada vez mais complexas e dependentes, formou as extensas áreas metropolitanas, que são constituída por um núcleo, representado pelo polo de dinâmica econômica, onde são realizadas as atividades produtivas e as extremidades representada pela rede de cidades satélite dependentes desse centro, fornecendo os serviços.

A intensa urbanização gerou situações de acentuada interdependência entre cidades, onde os limites municipais se tornaram uma mera formalidade, incompatíveis com as relações econômicas, sociais e culturais que acontecem na vida real. Em alguns casos, o grau de conurbação é tão intenso que a delimitação de territórios é apenas político-administrativa com continuidade do tecido urbano e das características sócio-econômicas. (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007, pág. 60)

2.2 MOBILIDADE URBANA E ACESSIBILIDADE

Essa nova configuração de espaços e a barreira invisível dos limites administrativos, gera uma interferência na gestão da mobilidade urbana, tendo em vista, que os serviços de trânsito e os transportes públicos são de responsabilidade das administrações municipais.

Nessa linha de pensamento, vem a pergunta de como se deve pensar uma infraestrutura de mobilidade de transporte de forma eficiente, capaz de atender os deslocamentos cotidianos intermunicipais. Para isso é necessário que haja uma visão flexível e exige a configuração de novos arranjos institucionais na gestão dos serviços públicos, entre eles a mobilidade urbana. (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007)

Nas áreas metropolitanas os conflitos referentes aos problemas e as necessidades de uma política de mobilidade urbana se manifestam de forma distintas:

para as cidades-pólo, os principais problemas são a saturação e o congestionamento dos sistemas de transporte (sistema viário e de transporte público), as deseconomias urbanas, e as externalidades negativas decorrentes do excesso de oferta; para as cidades periféricas, destacam-se a precariedade ou ausência da infra-estrutura, a falta de oferta de transporte público, o elevado custo e o tempo excessivo gasto nos deslocamentos. (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007, pág. 60)

As políticas de transporte urbano constituem em um instrumento muito importante para o gerenciamento do crescimento urbano e a melhor distribuição da riqueza (VASCONCELLOS, 2001, pág. 12), para tanto os estudos dos deslocamentos humanos no espaço urbano em países em desenvolvimento e as suas políticas de transporte e trânsito, reque uma visão mais ampla e analítica dessas relações, o que não é possível quando se utiliza apenas os parâmetros atuais, que prioriza os aspectos técnicos e econômicos que visam apenas os resultados quantitativo e qualitativo dos transportes.

VASCONCELLOS (2001) traz uma nova visão de perspectiva metodológica para esses estudos, com a inclusão de análise dos aspectos sociais e político aos parâmetros tradicionais. As metodologias disponíveis têm sido utilizadas para reproduzir as desigualdades, para orientar um crescimento urbano ineficiente em termos ambientais e excludente em termos sociais (VASCONCELLOS, 2001, pág. 12). Os problemas e as políticas de transporte e trânsito em países em desenvolvimento só são reveladas a partir de análises metodológicas mais sociológicas.

O enfoque sociológico acrescenta às análises quantitativas dos enfoques técnicos e sociais uma avaliação das relações sociais e das estruturas de poder que estão condicionando os resultados verificados nas condições de transporte e trânsito. (VASCONCELLOS, 2001, pág. 16)

Com avanço da industrialização e conseqüentemente o aumento do número de trabalhadores necessários para a produção, a responsabilidade em manter os encargos e os custos de manutenção da força de trabalho, como habitação e transporte, foi gradativamente passada ao Estado.

Nessa situação, os usuários ficam a mercê das condições de transporte que lhe são oferecidas e não necessariamente receberá a assistência desejada ou idealizada, pois as necessidades de transportes estão inteiramente ligadas às condições sociais e econômicas específicas de cada local, que vai além dos desejos pessoais.

As políticas de transporte e trânsito constituem instrumentos muito importante para a definição das condições de vida na cidade. Entender essas políticas e suas consequências é essencial para avaliar como decisões passadas influenciaram as condições atuais, como a infraestrutura de transportes e o ambiente de circulação foram construídos e como as pessoas podem usá-los. (VASCONCELLOS, 2001, pág. Contracapa)

Para alguns, atender políticas de mobilidade é simplesmente oferecer um maior número de meios de transportes. Esse pensamento de mobilidade, defendido pela visão tradicional, não objetiva uma política de transporte eficaz, pois ela não é capaz de definir a realidade vivida pelas pessoas.

Esse conceito de mobilidade pode ser ampliado se empregado, a outro conceito mais amplo, o da acessibilidade. A acessibilidade não é apenas a “facilidade de cruzar o espaço”, mas a facilidade de chegar aos destinos (Portugalli, 1980:247 apud VASCONCELLOS, 2001, pág. 41).

O crescimento da população urbana tem como consequência um aumento da necessidade por mobilidade e para satisfazer esta demanda não será possível somente crescer em infraestrutura, haverá necessidade de se implantar estratégias que reduzam a demanda de viagens, principalmente por transporte individual e implantar sistemas de transporte coletivo mais adequados e associados ao contexto sócio-econômico da região. Isto significa uma “oferta inteligente de transporte”, ou seja, atrair demanda para um sistema coletivo que atenda as necessidades da população. (CAMPOS, 2006, pág. 06)

Pensar a mobilidade vai além de se propor estratégias de infraestrutura e políticas de trânsito. O conceito de mobilidade urbana está inserido no planejamento urbano com o desafio de inclusão social, é necessário ser pensado como ferramenta de inclusão de parcela consideráveis da população que vive e interagem nas cidades, proporcionando acesso e democratizando o espaço urbano.

No Brasil, a Lei 12.587/12, considera a mobilidade urbana enquanto instrumento da política de desenvolvimento urbano e estabelece os princípios, as diretrizes e os objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Trata de

questões da política urbana estabelecida pelo Estatuto da Cidade e delibera aos municípios o papel de planejar e executar a política de mobilidade urbana e organizar e prestar os serviços de transporte público coletivo.

O Ministério das Cidades, por meio da Secretária de Transporte e Mobilidade (SeMOB), segue essa linha de gestão urbanística subordinada aos princípios da sustentabilidade ambiental e inclusão social. E relaciona o termo de mobilidade urbana com qualidade de vida, inclusão social e acesso às oportunidades da cidade.

O Sistema de Mobilidade Urbana é um conjunto de sub-sistemas de infraestrutura, dos meios de transporte e seus serviços, organizados segundo comandos de gestão e dispositivos regulatórios, cujo objetivo é proporcionar o acesso equânime das pessoas aos bens e oportunidades que a cidade oferece. (MINISTERIO DAS CIDADES, 2007, pág.26)

O transporte é um importante instrumento de direcionamento do desenvolvimento urbano das cidades. A mobilidade urbana bem planejada, com sistemas integrados e sustentáveis, garante o acesso dos cidadãos às cidades e proporciona qualidade de vida e desenvolvimento econômico. (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2013, pág. 05)

Como já visto, em VASCONCELLOS, o conceito de mobilidade pode ser ampliado se empregado junto ao termo de acessibilidade. Em termos gerais, acessibilidade significa “garantir a possibilidade do acesso, da aproximação, da utilização e do manuseio de qualquer objeto”, ou simplesmente pode ser definido como, “condição do indivíduo se movimentar, locomover e atingir um destino desejado, “dentro de suas capacidades individuais”, isto é, realizar qualquer movimentação ou deslocamento por seus próprios meios, com total autonomia e em condições seguras, mesmo que para isso precise se utilizar de objetos e aparelhos específicos”. (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007).

A ideia de acessibilidade esta ligada, ao acesso democrático à cidade, a universalização do acesso ao transporte público e a acessibilidade universal, que serão discutidas dentro de uma política de mobilidade urbana que respeita as necessidades dos indivíduos, que interagem no espaço urbano.

2.3 SERVIÇOS DE TRANSPORTE PÚBLICO E DE TRÂNSITO NAS REGIÕES METROPOLITANAS E ÁREAS CONTURBADAS

O transporte coletivo urbano é um serviço público de categoria essencial garantido pela Constituição federal e o Estado é o provedor direto desse serviço. O serviço de transporte coletivo é parte fundamental da estrutura de funcionamento das cidades e essencial para a vida da população. A oferta desse serviço pode se dar por vias rodoviárias, metroviárias ou ferroviárias.

A gestão dos serviços de transporte público e de trânsito nas regiões metropolitanas, não é centralizada politicamente, é necessário ultrapassar os limites politico-administrativo municipal, tendo em vista que nas áreas metropolizadas os deslocamento ultrapassam os limites territoriais. E assim ser possível atender a demanda de usuários de forma satisfatória, priorizando o seu direito a acessibilidade.

CAPÍTULO 3: CARACTERIZAÇÃO DO OBJETO DE ESTUDO

3.1 O TRANSPORTE METROPOLITANO NA AMB

A mobilidade da população é algo que está cada vez mais voltado para as questões do poder público, que tem o dever de bem provê-lo para atender o cidadão que se locomove e movimenta para atender as atividades produtivas.

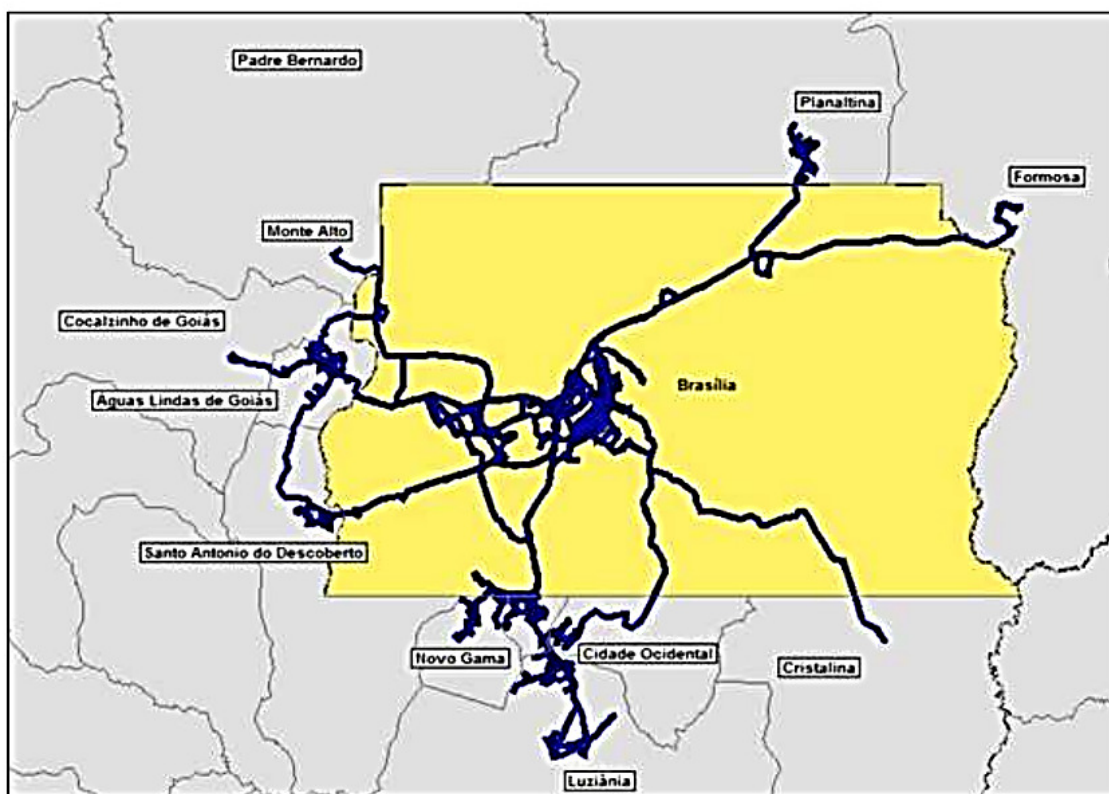
O principal meio de transporte da população do Entorno ao Distrito Federal é o transporte público coletivo por ônibus e por se tratar de serviços de atendimento interestaduais, a regulação e fiscalização são de responsabilidade, exclusiva da União, representada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT. Esse sistema de transporte é caracterizado por Transporte Rodoviário Interestadual Semiurbano de Passageiro com extensão igual ou inferior a 75 km e com características de transporte rodoviário urbano, com intuito de conectar cidades próximas com forte dependência econômica e serve predominantemente a estudantes e trabalhadores.

As concessões dos serviços de transporte rodoviário interestadual semiurbano de passageiros são autorizadas a partir de um processo licitatório que ocorre após

um levantamento dos serviços necessitados e os seus requisitos para a prestação dos serviços tais como o itinerário e número mínimo de viagens de cada linha, chamado de Plano de Outorgas que conta com a avaliação do Ministério dos Transportes e a participação da sociedade, através de Audiência Pública.

Os serviços de transporte Rodoviário Interestadual de Passageiros – transporte semiurbano que atende a região do Distrito Federal e os municípios do seu Entorno, segundo dados da ANTT 2011, transportam, aproximadamente, 89 milhões de passageiros por ano e abrangem 11 (onze) municípios do estado de Goiás distribuídos no entorno imediato do Distrito Federal: Águas Lindas de Goiás, Cidade Ocidental, Cocalzinho, Cristalina, Formosa, Luziânia, Novo Gama, Padre Bernardo, Planaltina de Goiás, Santo Antônio do Descoberto e Valparaíso de Goiás.

Figura 5: Rede de linhas semiurbanas que atende a região do DF e municípios



Fonte: ANTT, 1º Plano de Outorgas/2011 dos Serviços de Transporte Rodoviário Interestadual Semiurbano de Passageiros que atendem o Distrito Federal – DF e os municípios de seu Entorno.

3.2 SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO DE AGUAS LINDAS

Na elaboração do Plano de Outorga dos Serviços de Transporte Rodoviário Interestadual Semiurbano de Passageiros que atendem o Distrito Federal – DF foi realizado uma divisão das regiões DF e Entorno em Quotas de Exploração, para uma melhor oferta dos serviços na dinâmica urbana existente na região. O município de Aguas Lindas de Goiás é a Região Administrativa mais significativa, em termos de demanda, de cada região de origem/destino apresenta uma divisão de 4 cotas, destacando-se como principais destinos são Brasília, Taguatinga, Ceilândia e Brazlândia. Onde Brasília e Taguatinga se apresentam como regiões de grande absorção de público usuário.

Tabela 7: Quotas de Exploração Definidas para a Região do DF e Entorno

Quota	Região de Origem (GO)	Região de Destino (DF)	Volume anual de passageiros	Extensão média de referência (km)
1	Águas Lindas de Goiás	Brasília	9.533.017	61,50
2	Águas Lindas de Goiás	Taguatinga	8.895.813	43,96
3	Águas Lindas de Goiás	Ceilândia	2.854.332	33,51
4	Águas Lindas de Goiás	Brazlândia	373.885	24,10

Fonte: ANTT, <http://propass.antt.gov.br/index.php/content/view/105976.html>, data de acesso Abril/2015.

As regiões da Quota 1 e 2, representam 85% do volume total de passageiros que utilizam os serviços de transporte semiurbano de passageiros entre Águas Lindas GO e Brasília DF, na região de destino Brasília, o sistema de transporte consegue atender com o itinerário das 39 linhas existentes, outras 9 Regiões Administrativa, conforme **Figura 5**, enquanto no destino Taguatinga, são oferecidas 24 linhas operando para atender 4 Regiões Administrativa.

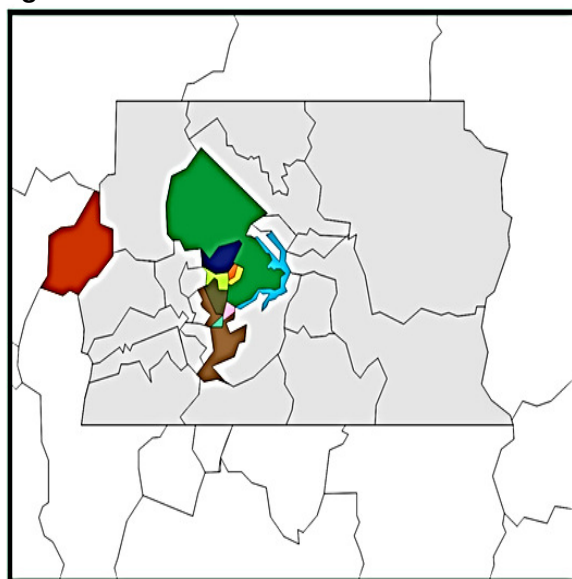
As linhas de atendimento das Quotas 3 e 4, atende com seu itinerário o destino único e final. Os números de destino à Ceilândia surpreendem, pois apresenta um volume considerável de passageiros, transporta uma média diária de 1.982,18 com apenas 4 linhas de oferta e atendendo diretamente a uma única região de destino, superando o volume das demais regiões se considerado o número de Ra's atendidas.

Tabela 8: Volume de passageiros

Origem: Águas Lindas GO Destino: DF	Volume Anual	Média Mensal	Média Diária	Nº De Linhas da Quota	Média diária de passageiros por linha	Ra's Atendida
Brasília	9.533.017	794.418	26.481	39	678,99	9
Taguatinga	8.895.813	741.318	24.711	24	1.029,61	4
Ceilândia	2.854.332	237.861	7.929	4	1.982,18	1
Brazlândia	373.885	31.157	1.039	1	1.038,57	1

Fonte: Elaboração própria, dados ANTT (abril de 2015).

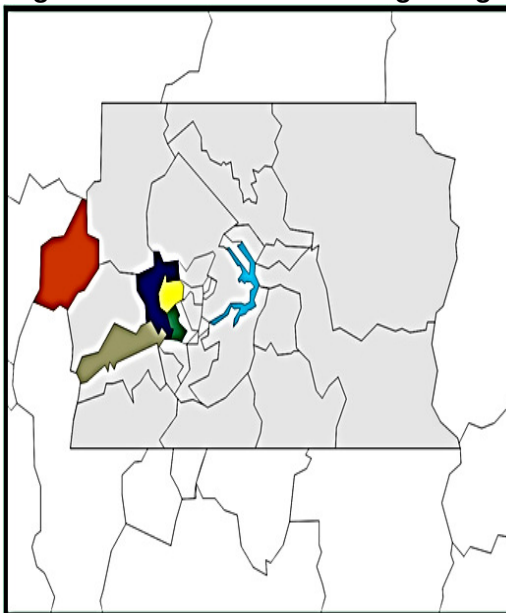
Figura 6: Quota 1 Destino a Brasília



Cidades, Regiões e Ra's

- Águas Lindas de Goiás/GO
- Brasília/DF
- Cruzeiro/DF
- SIA/DF
- Sudoeste/Octogonal/DF
- Parkway/DF
- Guarã/DF
- Núcleo Bandeirante/DF
- SCIA/DF
- Candangolândia/DF

Figura 7: Quota 2 Destino a Taguatinga



Cidades, Regiões e Ra's

- Águas Lindas de Goiás/GO
- Taguatinga/DF
- Samambaia/DF
- Águas Claras/DF
- Vicente Pires/DF

Fonte: ANTT (Em abril de 2015)

<http://propass.antt.gov.br/index.php/content/view/106375/AguasLindasdeGoiasGOBrasiliaDF.html> e <http://propass.antt.gov.br/index.php/content/view/106499/AguasLindasdeGoiasGOTaguatingaDF.html>.

Na ANTT, constam registradas 68 linhas de ônibus semiurbanos que interligam Águas Lindas ao Distrito Federal, distribuídas entre três empresas: Tagatur Transportes e Turismo LTDA, UTB - União Transporte Brasília LTDA e Sagres Viação Águas Lindas.

Figura 8: Ônibus da Taguatur



Fonte: Tiago Gonçalves, 2015 Ônibus Brasil. <http://onibusbrasil.com/foto/3288433/empresa>, acesso em Abril/2015.

Figura 9: Ônibus da Sagres



Fonte: Adeilton Fabricio de Melo Fraga, 2015 Ônibus Brasil. <http://onibusbrasil.com/foto/3238699/empresa>, acesso em Abril/2015.

Figura 10: Ônibus da UTB-União Transporte Brasília



Fonte: Site da empresa UTB-União Transporte Brasília, 2013 – 2015 <http://www.utb.com.br/frota>, acesso em Abril/2015.

Os preços das passagens são regulamentados pela ANTT, que calcula o valor final pelo quilometro rodado, os valores praticados no município, são: de Águas Lindas-GO para Ceilândia Centro-DF R\$ 3,10; de Águas Lindas-GO para Taguatinga Centro-DF R\$ 3,70 e de Águas Lindas-GO para Brasília-DF R\$ 5,45.

O espaço urbano deste município esta delimitado por três eixos principais, que são: o perímetro urbano da BR – 070, a Av. Jardim Brasília e a Av. Rio Grande do Sul. São áreas vizinhas, mas ilhadas pela dinâmica da população local. Não há dentro da cidade uma dinâmica de ligação, observa-se que a população ainda não interage dentro da cidade, e que existe em função do Distrito Federal.

A ligação entre os bairros da cidade é feita por micro-ônibus e os valores das passagens imobiliza a população.

Os ônibus que fazem ligação com o Distrito Federal circulam entre esses três eixos. Foi escolhido para a realização da pesquisa de origem e destino, como ponto de partida o eixo Av. Jardim Brasília, que representa um significativo número de passageiro rumo ao Distrito Federal diariamente.

O município não possui terminais e garagem públicas de ônibus, então cada empresa tem a sua garagem privada, onde ficam armazenados os ônibus durante a

noite. No período diurno, os ônibus vão se aglomerando em espaços públicos improvisados, conhecidos pela população como terminais.

O ponto inicial de partida mais conhecido pela população local é “*Terminal da Feirinha*”, que fica localizado no estacionamento público da Feira Local no bairro Cidade do Entorno, que funciona durante todo o dia a partir das 6:00hs da manhã.

Antes das 06hs da manhã, horário de grande fluxo de passageiro, o ponto de partida fica localizado em um descampado de terra, logo na entrada do Bairro Jardim Brasília, início da Av. Jardim Brasília, localizado mais próximo às margens da BR-070 e é conhecido pela população, como “*Terminal do Jardim Brasília*”.

A partir das 04h20min horas da manhã, já começam a serem liberados os primeiro ônibus rumo ao Distrito Federal e saem completamente lotados, além de ser insuficiente a quantidade de ônibus para a grande quantidade de usuários, a maioria é de péssima qualidade, conforto não existe e a passagem extremamente cara.

Figura 11: Ponto inicial de partida no Terminal do Jardim Brasília.



Fonte: Francisca I R Maciel, 2015.

Figura 12: Passageiros no ponto de espera do Jardim Brasília, 4:30 da manhã.



Fonte: Francisca I R Maciel, 2015.

Figura 13: Fila para embarque no ponto inicial de partida no Terminal do Jardim Brasília.



Fonte: Francisca I R Maciel, 2015.

Figura 14: Passageiros aguardando saída dos ônibus no Terminal Jardim Brasília.



Fonte: Francisca I R Maciel, 2015.

Figura 15: Abrigo de uma parada improvisada pelos moradores, no Terminal Jardim Brasília.



Fonte: Francisca I R Maciel, 2015.

Figura 16: Terminal da feirinha, na Cidade do Entrono, as 6:00 da manhã.



Fonte: Francisca I R Maciel, 2015.

Figura 17: Passageiros embarcando no ônibus Terminal da Feirinha.



Fonte: Francisca I R Maciel, 2015.

Figura 18: Ponto de ônibus na avenida principal do Jardim Brasília.



Fonte: Francisca I R Maciel, 2015.

Na identificação de destino da população, foi aplicado questionários, onde foram selecionados 71 usuários do transporte público, que tinham como destino cruzar a fronteira do Distrito Federal. Buscou-se identificar, as principais áreas de destino, os motivos da viagem e o tempo gasto neste deslocamento.

O motivo de viagem revelou que 92% dos usuários buscaram o Distrito Federal para exercer algum tipo de atividade remunerada, contra apenas 4% que vão em busca de estudo. Desses usuários que vão a trabalho 62% são do sexo feminino e 38% do sexo masculino.

Quanto a região de destino temos Brasília como principal destino com 61%, seguida de Taguatinga assumindo o segundo posto com 32% e Ceilândia 7%. Dentre as áreas mais procuradas, nas viagens à Brasília, estão: Asa Sul, Asa Norte e SIA.

A população que se desloca diariamente enfrenta inúmeros engarrafamentos durante o trajeto do seu destino, o que torna a viagem cansativa e desgastante, pois

são necessário sair cada vez mais cedo, para chegar ao trabalho no horário. Segundo os entrevistados 58% afirmam gastar mais de 2hs no trânsito, mesmo saindo as 4hs da manhã.

Uma das alternativas que poderia ser o uso do metrô, não é aceito porque a passagem já tem um valor muito oneroso para o patrão, e torna-se inviável o trabalhador arcar com mais esse gasto.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A fragilidade econômica encontrada nas cidades de menor porte fortalecem as causas e motivos que geram o processo de mobilidade pendular ocorrido no espaço.

O presente trabalho buscou mostrar a dinâmica dos movimentos pendulares da população de Aguas Lindas de Goiás, que se deslocam diariamente para a região do Distrito Federal em busca de suprir suas necessidades.

Espera-se com estas informações, que as autoridades responsáveis possam interferir de forma a trazer melhorias na política de transporte público, a fim de oferecer uma qualidade de vida mais digna a população. E despertar, no âmbito econômico e social, novos caminhos e investimentos para o Município de Águas Lindas de Goiás com o intuito, que o mesmo possa reestruturar sua dinâmica econômica e assim consiga caminhar para a independência econômica do Distrito Federal.

Pois, pensar em mobilidade, não significa apenas, em aumento de frotas e sim estudar todas as alternativas que temos a nossa volta para que haja uma melhor otimização dos espaços.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS E ELETRÔNICAS

Agência Nacional de Transporte Terrestres ANTT. **Projeto da Rede Nacional de Transporte Rodoviário Interestadual e Internacional de Passageiros - ProPass Brasil**, 2008. Disponível em: <http://propass.antt.gov.br/>.

BRANCO, Maria Luiza Castello. et al. **Movimento pendular: abordagem teórica e reflexões sobre o uso do indicador**. Anais do XI Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional – ANPUR, Salvador, 23 a 27 de maio de 2005. ANPUR: Salvador.

BRASIL, Ministério das Cidades (2007). **PlanMob - Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana**. Disponível em: <http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/Biblioteca/LivroPlanoMobilidade.pdf>. Acessado em 01/04/2015.

BRASIL, Ministério das Cidades (2013). **Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Disponível em: http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/cartilha_lei_12587.pdf. Acessado em 01/04/2015.

CAIADO, Maria Célia Silva. **Deslocamentos intra-urbanos e estruturação socioespacial na metrópole brasiliense**. São Paulo em Perspectiva, v. 19, n. 4, p. 64-77, 2005.

CAIADO, Maria Célia Silva. **Estruturação intra-urbana na região do Distrito Federal e entorno: a mobilidade e a segregação socioespacial da população**. Revista Brasileira de Estudos de População, v. 22, n. 1, p. 55-88, 2013.

CAMPOS, Vânia Barcellos Gouvêa. **Uma visão da mobilidade urbana sustentável**. Revista dos Transportes Públicos, v. 2, p. 99-106, 2006.

CATALÃO, Igor. **Entre a institucionalização e a vida cotidiana: elementos para repensar o espaço metropolitano de Brasília**. Cadernos Metrópole. ISSN (impresso) 1517-2422;(eletrônico) 2236-9996, v. 11, n. 22, 2009.

Censo demográfico 2000. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, 2000.

Censo Demográfico 2010 – Resultados gerais da amostra. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE. Rio de Janeiro, 2010.

DUARTE, Fábio; SÁNCHEZ, Karina; LIBARDI, Rafaela. **Introdução à mobilidade urbana.** Curitiba-PR: Editora Juruá, 108pgs, 2007.

JARDIM, Antonio de Ponte. **Movimentos pendulares, Reflexões sobre a mobilidade pendular. Reflexões sobre os Deslocamentos Populacionais no Brasil.** Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE Rio de Janeiro ano 2011.

MELLO, Marcelo de. **Brasília e seu entorno, o entorno e sua Brasília.** Boletim Goiano de Geografia, v. 29, p. 127-202, 2009.

PONTES, Taís Furtado. **Avaliação da mobilidade urbana na área metropolitana de Brasília.** 2010. Tese de Doutorado. Universidade de Brasília.

Segplan-GO/IMB, Outubro 2012. **Cenários Socioeconômicos de Goiás Nº 08/12, Movimento pendular da população em Goiás.**

SILVA, Rógerio Rodrigues da; CRUZ, José Elenilson. **MODELO GESTOR DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO: Uma proposta de implantação para os municípios do Entorno do Distrito Federal.** In: Anais da Conferência Internacional de Estratégia em Gestão, Educação e Sistemas de Informação (CIEGESI). 2013. p. 590-606.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas.** Annablume, 2001.

ANEXO

1. Horário (turno) da entrevista:

MANHÃ TARDE NOITE

2. Utilizou algum outro transporte público para chegar ao Terminal ? _____

3. Qual o Bairro de residência ? _____

4. Motivo da viagem:

TRABALHO ESTUDO LAZER SAÚDE OUTRO

5. Destino de viagem/ Cidade destino (pela rota do Ônibus):

BRASÍLIA TAGUATINGA BRAZLÂNDIA CEILÂNDIA

6. Destino de viagem/ Cidade destino final:

7. TEMPO MÉDIO GASTO:

20min 30min 1h 2h 3h ou mais

8. Utiliza outro tipo de transporte na cidade destino ? Qual ?:

MICRO ÔNIBUS ÔNIBUS METRO

OUTRO _____