



## **Fórum de Mobilidade Urbana: relatos de uma experiência na Região Metropolitana de Goiânia**

**Erika Cristine Kneib**

*Arquiteta e urbanista, doutora em Transportes,  
professora da Universidade Federal de Goiás e  
colaboradora técnica do Fórum de Mobilidade.  
E-mail: erikacristine@gmail.com*

A maioria das capitais e grandes cidades brasileiras enfrenta um processo de crescimento, cujos planejamento e implantação da infraestrutura necessária para satisfazer as demandas da vida urbana não conseguiram acompanhar. Dentre as políticas públicas relacionadas à saúde, educação, trabalho, lazer, meio ambiente, habitação e mobilidade urbana, esta última tem se mostrado um desafio crescente a cada dia, seja pelo aumento do uso do veículo motorizado individual, seja pelo grande número de políticas públicas que impactam a mobilidade e são por ela impactadas, inclusive as demais citadas, seja pela cultura de priorização e valorização dos modos motorizados individuais que, historicamente, afetou o planejamento e o provimento de infraestrutura nas cidades.

Nos últimos anos, a população da Região Metropolitana de Goiânia também tem observado um declínio na sua qualidade de vida causado, sobretudo, pela dificuldade na realização dos deslocamentos para a execução de suas atividades. Observa-se, a cada dia, o aumento do número de veículos motorizados particulares que leva ao aumento dos congestionamentos, da poluição, de acidentes, tornando-se um círculo vicioso que contribui para a degradação do transporte coletivo e dos deslocamentos não motorizados, apontando para uma realidade urbana cada vez mais insustentável.

Apesar de cidades que crescem em desacordo com a infraestrutura adequada e a perda da qualidade devida consequente deste processo, quando se fala em políticas urbanas e participação popular, o Brasil vem se tornando uma referência internacional. A gestão democrática da cidade, explícita no Estatuto das Cidades (Brasil, 2001) e inserida nos planos diretores, tem sido responsável por várias conquistas nesse âmbito. Em Goiânia, por exemplo, seu Plano Diretor é

explícito, ao descrever que constituem estratégias de gestão urbana “promover o processo de gestão urbana compartilhada por meio da articulação, integração, participação popular e parceria entre o poder público, a iniciativa privada e a sociedade civil do Município de Goiânia”, além de “assegurar a participação popular na formulação, acompanhamento e fiscalização do Plano Diretor e das diretrizes de política urbana” (Prefeitura de Goiânia, 2007).

Neste contexto que engloba o aumento dos desafios inerentes à mobilidade das pessoas nas cidades e da potencialidade e necessidade de participação da sociedade no acompanhamento e discussão das políticas relacionadas, o presente artigo traz o relato da experiência de um Fórum de Mobilidade, formado por instituições públicas e privadas, que visa contribuir para uma mudança de paradigma relacionado à mobilidade urbana na Região Metropolitana de Goiânia - RMG. Esta experiência aqui apresentada pode auxiliar outros municípios e regiões a desenvolverem seus espaços de discussão, ressaltando-se a necessidade de que sejam sempre consideradas as especificidades de cada município, região e sociedade envolvida no processo.

## **ASPECTOS TEÓRICOS**

### **Mobilidade urbana: discussões e consensos**

A perda crescente da mobilidade das pessoas nas cidades, em conjunto com todas as externalidades negativas associadas, é uma situação que se repete em nível mundial e que necessita urgentemente iniciar um processo de reversão. Maiormente a partir do ano 2000, surgem, no Brasil, discussões acerca do termo mobilidade urbana que ainda constitui um desafio para os estudiosos e especialistas da área. Trata-se de um termo acompanhado de suas definições, importância, complexidade e abordagens correlatas bastante investigado pelos trabalhos desta revista.

Assim sendo, para contextualizar o termo no âmbito da Região Metropolitana de Goiânia, destaca-se que, segundo o Plano Diretor de Goiânia (Prefeitura de Goiânia, 2007), mobilidade urbana é um atributo associado à cidade, correspondente à facilidade de deslocamento de pessoas e bens na área urbana, utilizando para isto veículos, vias, serviços de transporte e toda a infraestrutura urbana associada. O plano define ainda mobilidade urbana sustentável, como a capacidade de atendimento das necessidades de deslocamento das pessoas e de bens, de forma socialmente responsável, sem por em risco a qualidade de vida e a possibilidade das gerações futuras virem a satisfazer as suas próprias necessidades, incorporando-se aos preceitos da sustentabilidade econômica, social e ambiental.

Em suma, existe uma série de variáveis que impactam e são impactadas pela mobilidade urbana, seja de forma direta ou indireta, como os sistemas de transporte, o uso e ocupação do solo, variáveis ambientais, econômicas, ligadas à saúde, sociais, dentre outras. Outro aspecto de destaque é que a mobilidade urbana muitas vezes reflete o dinamismo e alterações que ocorrem na cidade, constituindo um elemento dinâmico, assim como o próprio espaço urbano.

Mesmo com a existência de diversos conceitos acerca do termo e independente da definição que se adote, entende-se que são consensuais, inclusive no âmbito da RMG:

- a necessidade de uma mudança de paradigma relacionado à mobilidade;
- o impacto decisivo da mobilidade na qualidade de vida urbana;
- a importância do sistema de transportes para a mobilidade da população;
- a relação intrínseca entre mobilidade, sistema de transportes, circulação, uso e ocupação do solo;
- os prejuízos provocados pelo excesso de utilização do veículo motorizado particular;
- a necessidade de se priorizar os modos coletivos e não motorizados de transporte, assim como de se expor para a sociedade quem são os maiores beneficiados com esta priorização.

### **Região Metropolitana de Goiânia: aspectos gerais e mobilidade urbana**

Goiânia, capital do Estado de Goiás, possui uma população de 1.302.001 habitantes, inserida em uma área territorial de 732 km<sup>2</sup>, gerando uma densidade habitacional de 1.776 hab/km<sup>2</sup> (IBGE, 2012).

Criada pela Lei Complementar nº 27, de 30 de dezembro de 1999, a Região Metropolitana de Goiânia - RMG engloba onze municípios, incluindo Goiânia. Nesta região metropolitana, a população atinge 2.100.000 habitantes. Tais valores refletem-se diretamente no crescimento do número de deslocamentos na região, demandando um sistema de transportes eficiente, capaz de proporcionar às pessoas a realização dos deslocamentos e com qualidade.

Na Região Metropolitana de Goiânia, problemas como desarticulação entre órgãos, desarticulação entre políticas e ações de desenvolvimento urbano, capacitação de técnicos aquém das necessidades, escassez de recursos, dentre outros, têm constituído um grande desafio para gestores, estudiosos e para a sociedade em geral, em busca da melhoria da mobilidade.

Avaliando-se o âmbito da gestão dos elementos que podem afetar a mobilidade na Região Metropolitana de Goiânia, este é bastante complexo, pois envolve diversos órgãos e entidades cujas ações impactam o espaço urbano e, por consequência, o sistema de transportes e a mobilidade das pessoas. Dentre este conjunto de instituições, podem ser citadas as prefeituras municipais componentes da Região Metropolitana de Goiânia que, muitas vezes, não conseguem estruturar e integrar as ações relacionadas a seus próprios órgãos; o governo estadual de Goiás, cujas políticas podem ser refletidas em diretrizes mais abrangentes a serem seguidas pelo conjunto de municípios, visando o desenvolvimento da região; o poder legislativo dos municípios, principalmente o da capital, a partir da aprovação de leis e regulamentos que impactarão os deslocamentos. Assim, para a melhoria da mobilidade, mister torna-se um processo de gestão integrado, efetivo e contínuo, o que constitui um desafio para qualquer cidade.

Além desses gestores, outros agentes públicos e privados atuam no espaço urbano e constituem-se *stakeholders* quando se aborda a questão da mobilidade. Destacam-se entidades profissionais e de pesquisa, entidades sindicais e empresariais, dentre outros, que representam uma parcela da sociedade com conhecimento e influência, capazes de contribuir para a mudança de paradigma relacionado à mobilidade, a partir da formação de opinião, participação e auxílio na fiscalização das políticas; e os operadores dos serviços públicos que devem buscar o atendimento aos anseios da sociedade.

Destarte, um dos primeiros grandes desafios relacionados à mobilidade na Região Metropolitana de Goiânia é buscar a integração entre todos esses *stakeholders*, ou agentes da mobilidade, cujas ações devem convergir na busca pela melhoria da qualidade da vida urbana.

No cenário da mobilidade na RMG, alguns aspectos podem ser observados:

- aumento crescente do número de veículos individuais e do índice de motorização. Dentre automóveis e motos, a capital possui frotas de 614.060 e 237.493, respectivamente (Denatran, 2012). Considerando todos os tipos de veículos motorizados, a cidade registra uma taxa de 1,34 habitante/veículo;
- a cultura da população, que privilegia os modos motorizados individuais, refletindo-se na cultura e prioridade dos gestores públicos;
- um sistema de transporte coletivo que, apesar de possuir tecnologia de ponta de informação e gestão do sistema, não consegue atender aos anseios da população, por falta de infraestrutura (física) adequada que inclui pontos e embarque e desembarque, terminais e corredores preferenciais;

- ausência de infraestrutura relacionada ao transporte não motorizado, ou precariedade da infraestrutura existente, o que desestimula, muitas vezes, que pequenas e médias viagens sejam realizadas a pé ou de bicicleta;
- ausência de priorização da integração entre os modos de transporte não motorizados (a pé e bicicleta) com o sistema de transporte coletivo.

No contexto da gestão da mobilidade em Goiânia e na RMG, outros aspectos podem ser ressaltados:

- uso e ocupação do solo desarticulado com o planejamento e disponibilidade da infraestrutura;
- processos de planejamento fragmentados e desconectados;
- ausência de implementação efetiva de leis que regulam o espaço urbano;
- ausência de implementação efetiva das leis e regulamentos que versam sobre os elementos relacionados ao transporte e mobilidade;
- falta de integração entre os órgãos que participam do planejamento e implementação de medidas afetas ao espaço urbano;
- ausência de capacitação consistente com as funções de técnicos e gestores dos municípios que compõem a Grande Goiânia, observada em muitos casos.

## **O FÓRUM DE MOBILIDADE URBANA DA RMG**

### **Objetivos e composição**

Em meio aos desafios e à necessidade urgente de melhoria da mobilidade na RMG, em 2010 foi lançado o Fórum de Mobilidade Urbana da Região Metropolitana de Goiânia - RMG. Este fórum foi concebido como uma estratégia interinstitucional de articulação, sensibilização e integração da sociedade, comprometido com a busca por uma mudança de paradigma relacionado à mobilidade urbana.

O fórum adota como objetivo geral promover a integração entre as entidades que possuem legitimidade e qualificação na busca por um processo efetivo de melhoria da mobilidade na RMG, contribuindo para uma mudança de paradigma, a sustentabilidade e a qualidade de vida nesta região.

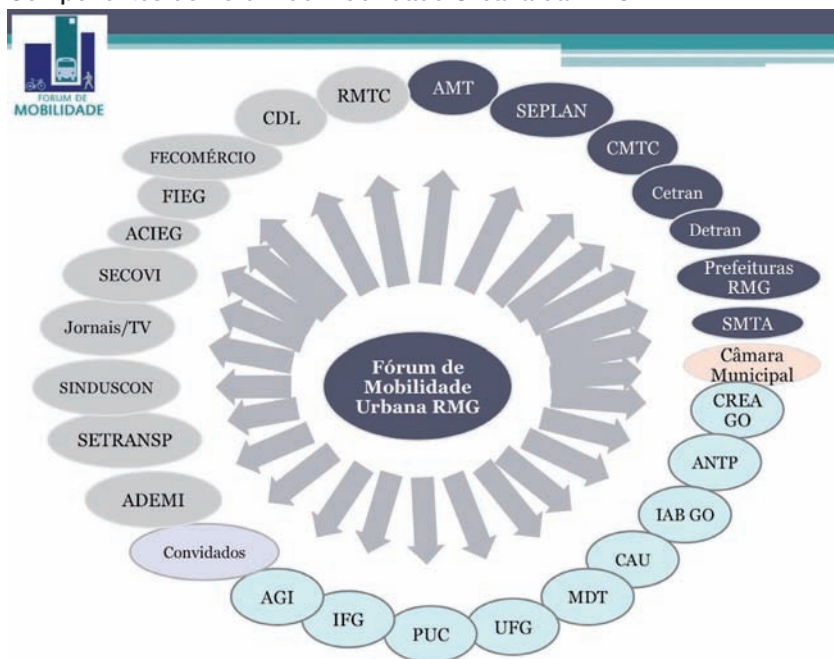
Como objetivos específicos, podem ser destacados os seguintes:

- articular, sensibilizar e integrar agentes públicos e privados na busca pela melhoria da mobilidade da população da Região Metropolitana de Goiânia, em bases sustentáveis;
- construir um espaço permanente e democrático de reflexão, discussão e apreensão de conceitos, elementos e componentes que conformam o espaço urbano, o sistema de transportes, a mobilidade e seu reflexo na qualidade de vida da população;

- buscar o comprometimento dos agentes públicos e privados com o cumprimento dos dispositivos legais e regulamentos relacionados à mobilidade urbana;
- contribuir na elaboração de políticas, assim como elaborar planos, programas e projetos que possam impactar a mobilidade da população;
- acompanhar a implantação das políticas, planos, programas e projetos que possam refletir-se em alterações nos padrões de mobilidade da população.

A partir de um levantamento dos *stakeholders* relacionados à questão da mobilidade urbana no âmbito da RMG, instituições públicas e privadas foram convidadas a integrar o fórum. Ao longo dos seus dois anos de funcionamento, outras instituições interessaram-se pela temática ou foram por esta envolvidas e também passaram a integrar o fórum, além de convidados e pesquisadores com notória contribuição na área e instituições que se consolidaram na região, como a ANTP Regional Centro-Oeste e a representação local do Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público - MDT. A figura 1 apresenta os componentes do fórum que hoje já somam mais de 30 instituições.

Figura 1  
Componentes do Fórum de Mobilidade Urbana da RMG



## **Desenvolvimento e atividades**

Como método de desenvolvimento e funcionamento, cabe destacar que o fórum possui um presidente e uma secretaria executiva. Normalmente, são realizadas reuniões mensais, podendo haver reuniões extraordinárias, conforme demanda. As discussões, propostas e soluções para cada tema são enriquecidas com a participação dos técnicos e especialistas das diversas áreas, seja a partir da formação acadêmica, da experiência profissional ou experiência em gestão, ratificando a necessidade de se tratar a mobilidade urbana como uma questão multidisciplinar.

Dentre os objetivos do fórum, já apresentados, cabe ressaltar ainda seu papel – subjetivo e fundamental – muito importante para contribuir com a melhoria da mobilidade na RMG: influenciar decisões.

É notório que a cidade enfrenta um jogo de interesses, culturas e desafios diários. Cabe ao fórum discutir, tecnicamente, soluções para a melhoria da qualidade de vida nas cidades que, muitas vezes, na questão da mobilidade, não coincide com a visão do senso comum ou com a visão popular de pessoas que possuem uma cultura rodoviária que valoriza apenas o deslocamento por automóvel. Cultura esta que acaba por influenciar gestões públicas ineficientes e tem se mostrado insustentável para a cidade e para as pessoas nas cidades.

No fórum, procura-se trabalhar essa premissa de melhoria da mobilidade a partir da ruptura dos paradigmas atuais. O fórum não tem por objetivo criticar projetos, trabalhos, propostas ou gestões públicas. Seu objetivo é identificar os problemas, apresentar propostas de solução e influenciar para que estas sejam compreendidas, apreendidas e, por fim, implementadas.

Destarte, os conceitos iniciais são discutidos, consolidados e disseminados entre seus componentes, de forma a influenciar os tomadores de decisão.

Para o entendimento do papel do fórum assim como das atividades e conquistas ao longo de seus dois anos de existência, a seguir é apresentado um resumo das principais atividades executadas pelo fórum, em ordem cronológica.

O evento de lançamento do fórum em setembro de 2010 (figura 2) marcou uma posição da sociedade goianiense na semana do dia 22 de setembro, conhecido mundialmente como “Dia sem carro”. Este evento contou com a participação de componentes do fórum, convidados e autoridades dos poderes executivo, legislativo e judiciário. Na oportunidade, foi proferida uma palestra sobre a importância dos Bus Rapid Transit - BRT para as cidades, no contexto da melhoria da mobilidade urbana a partir da priorização do transporte coletivo.

Figura 2A  
Evento de lançamento do Fórum



Figura 2B  
Sistemas BRT



Nas reuniões que se seguiram, foram abordados assuntos referentes a: i) mobilidade urbana: desafios no Brasil e no mundo, conceitos e definições, de modo a nivelar o entendimento e os conceitos sobre mobilidade urbana e os desafios inerentes à temática; ii) mobilidade urbana e o Plano Diretor de Goiânia, na qual foram discutidos os aspectos relacionados aos conceitos de mobilidade presentes no Plano Diretor de Goiânia, assim como aspectos do transporte, uso do solo e trânsito e outros que impactam a mobilidade das pessoas e bens na capital; iii) prioridades para a melhoria da mobilidade na RMG, na qual foram destacados os principais problemas e possíveis soluções para mudança da situação atual, com ênfase, num primeiro momento, na necessidade de se priorizar e valorizar o transporte coletivo.

A partir das discussões sobre as prioridades para a melhoria da mobilidade, a reunião que se seguiu considerou especificamente o sistema de transporte coletivo da RMG (figura 3). A reunião teve como foco os desafios da mobilidade urbana na Região Metropolitana de Goiânia e o impacto que tem nesse contexto o transporte coletivo. Foram abordadas ques-



tões sobre o desafio do transporte coletivo por ônibus na RMG, que hoje conta com uma estrutura institucional, de gestão e tecnológica de referência, destacando-se, porém, que a ausência de prioridade para os veículos, como corredores preferenciais e exclusivos, compromete a qualidade do serviço. Abordou-se ainda a necessidade de se considerar outros sistemas de transporte coletivo e outras tecnologias – como o BRT e o VLT, contemplando a discussão sobre aspectos técnicos, possibilidades e custos – que poderiam vir a integrar-se e constituir uma rede de transportes efetiva para a RMG. Esta reunião contou com a presença dos representantes do fórum, de convidados, autoridades e gestores municipais e estaduais, uma vez que o sistema de transportes necessita de uma abordagem metropolitana, responsabilidade conjunta desses poderes.

**Figura 3A**

Reunião do Fórum para discutir o transporte coletivo na RMG



**Figura 3B**

Situação do transporte coletivo: falta de prioridade



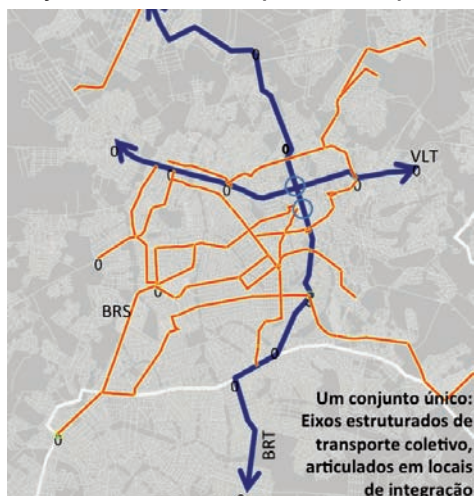
Outro tema de extrema relevância apresentado no fórum foi o plano de articulação para os projetos estruturantes de transporte coletivo na RMG. Este plano procurou consolidar a integração entre três projetos basilares para a melhoria do transporte coletivo na RMG – os corredores

res preferenciais para os ônibus, tratados como *Bus Rapid System - BRS*; o BRT para o eixo norte-sul; e o VLT para o eixo leste-oeste ou Eixo Anhanguera – para estruturar um diálogo e integração entre os projetos e seus gestores, de modo a se consolidar um conjunto de projetos para a cidade e para a região que extrapole partidos e governos (figura 4). Destaca-se que esta reunião também contou com a presença dos representantes do fórum, de convidados, autoridades e gestores municipais e estaduais, ratificando a abordagem metropolitana para o sistema de transportes consolidada no plano de articulação.

**Figura 4A**  
Reunião do Fórum para discutir o Plano de Articulação



**Figura 4B**  
Projetos estruturantes para o transporte coletivo



Em reuniões seguintes, foram abordados temas relacionados a calçadas na RMG, acessibilidade e mobilidade do pedestre, destacando-se que existem diversas leis que versam sobre o tema, porém, a maioria não é cumprida; e a necessidade de uma política de estacionamentos para os municípios da RMG.

No aniversário de um ano do fórum, foi desenvolvido um evento que se integrou à Semana da Mobilidade (semana do 22 de setembro, na qual aconteceram diversos outros eventos, apoiados pelo fórum), abordando a importância dos BRS para a melhoria da mobilidade na RMG. Esta reunião foi muito importante, no sentido de contribuir para conscientizar gestores e a própria sociedade da necessidade de se destinar um espaço preferencial nas vias para o transporte coletivo, de modo a melhorar a fluidez, a confiabilidade e a qualidade do serviço. Na oportunidade, representantes da Universidade Federal de Goiás – que também faz parte do fórum – entregaram aos gestores da Prefeitura de Goiânia um projeto de vias cicláveis e infraestrutura cicloviária para Goiânia, ratificando a importância e necessidade de se fomentar este modo na capital.

Outros eventos se seguiram, como um ciclo de debates sobre o Projeto de Lei da Mobilidade Urbana, organizado pelo MDT, com apoio e participação do fórum; e o apoio e participação em um seminário realizado pela Universidade Federal de Goiás - UFG sobre o tema mobilidade urbana, encerrando-se as atividades no ano de 2011.

Em 2012, para iniciar o ano com o destaque que o tema merece, foi elaborado um documento técnico contendo o produto das discussões do fórum e das soluções e prioridades que deveriam ser adotadas e apoiadas pelos atuais e futuros gestores na região, intitulado *7 diretrizes para melhoria da mobilidade urbana na RMG*, resumidamente apresentadas a seguir:

1. Melhorar o transporte coletivo, a partir da implantação dos demais corredores preferenciais para os ônibus (BRS ou Bus Rapid System), o que permitirá maior velocidade operacional, diminuição dos atrasos e melhora da qualidade do serviço, acompanhados da melhoria das calçadas que margeiam os corredores, dos pontos de embarque e desembarque e dos terminais. Cabe destacar que a concepção de BRS utilizada em Goiânia o denomina de sistema, uma vez que, para que o corredor seja eficiente, mister fazem-se todos os elementos necessários ao seu funcionamento, de forma integrada, como o espaço preferencial na via, sinalização, fiscalização eletrônica, requalificação dos passeios e pontos de parada, dentre outros aspectos.
2. Priorizar o pedestre, a partir da implantação de calçadas adequadas ou correção das existentes, tornando-as acessíveis, adotando-se uma largura suficiente para a circulação, um pavimento que não derrape e não trepide e retirando-se os obstáculos.
3. Garantir infraestrutura para os ciclistas, para que a bicicleta se torne uma oportunidade de deslocamento com qualidade e segurança, incluindo-se vias cicláveis, paraciclos e bicicletários.

4. Regular os estacionamentos a partir de uma política de estacionamentos para as cidades que favoreça a fluidez nas vias e que organize e potencialize as vagas em áreas de maior demanda.
5. Melhorar o trânsito, a partir do planejamento, sinalização adequada e fiscalização eficiente, com foco na segurança.
6. Implantar projetos estruturantes para o transporte coletivo – o BRT e o VLT – que, em conjunto com os corredores preferenciais para ônibus, trarão uma significativa melhora para a mobilidade urbana.
7. Planejar a mobilidade urbana, atendendo aos preceitos da Lei Federal nº 12.587/2012, a Lei da Mobilidade.

Na reunião do fórum que se seguiu (figura 5), o citado documento sobre as sete diretrizes foi apresentado, discutido e divulgado, juntamente com uma discussão sobre a aprovação da Lei Federal nº 12.587/2012, ou Lei da Mobilidade (Brasil, 2012).


Figura 5A

Reunião do Fórum sobre as sete diretrizes e Lei da Mobilidade



Figura 5B

Resumo das diretrizes para melhoria da mobilidade urbana na RMG



**DIRETRIZES PARA A MELHORIA DA MOBILIDADE URBANA EM GOIÂNIA E NA REGIÃO METROPOLITANA**

**07 reivindicações do Fórum de Mobilidade para serem adotadas pelos atuais e futuros gestores públicos e legisladores**

1. Melhorar o Transporte Coletivo a partir da implantação de BRS
2. Priorizar o pedestre
3. Garantir infraestrutura para os ciclistas
4. Regular os estacionamentos
5. Melhorar o trânsito
6. Implantar projetos estruturantes para o transporte coletivo: o BRT e o VLT
7. Planejar a mobilidade urbana

Nas reuniões que se seguiram, o fórum auxiliou no processo de revisão do Plano Diretor de Goiânia, no capítulo sobre mobilidade urbana, elaborando propostas técnicas e fazendo sua apresentação e discussão com seus membros, com gestores municipais, técnicos e com o poder legislativo da capital; apresentou experiências internacionais exitosas para a melhoria da mobilidade e discutiu projetos e propostas com a Agência Municipal de Transporte, Trânsito e Mobilidade para Goiânia; buscou integrar e coordenar ações entre os órgãos públicos e privados para a realização da Semana da Mobilidade de 2012 (semana do dia 22 de setembro), que foi um destaque em termos de realização de ações conjuntas entre entidades públicas e privadas para discussão da temática.

No mês de julho de 2012, cabe citar uma grande vitória do município de Goiânia para a melhoria da mobilidade urbana: a implantação de um corredor preferencial para ônibus, nos moldes dos BRS (Bus Rapid System), infraestrutura que consiste na primeira diretriz apresentada pelo fórum dentre as sete listadas. Dados mostram que este corredor-piloto, denominado Corredor Universitário, em uma extensão de 2 km, proporcionou um ganho de 23% de fluidez para o transporte coletivo (RMTC Goiânia, 2012b), além de uma significativa melhoria da acessibilidade dos pedestres, a partir da requalificação das calçadas ao longo do corredor. Um novo projeto está em fase de discussão e elaboração, denominado Corredor T7. Para um trecho de 10,4 km estima-se um ganho de fluidez médio para os ônibus de 41,5% no pico da manhã e de 85% no pico da tarde, um ganho de fluidez médio para o automóvel de 15% no pico da manhã e de 17% no pico da tarde, além da melhoria da ambiência urbana e da acessibilidade ao longo do corredor.

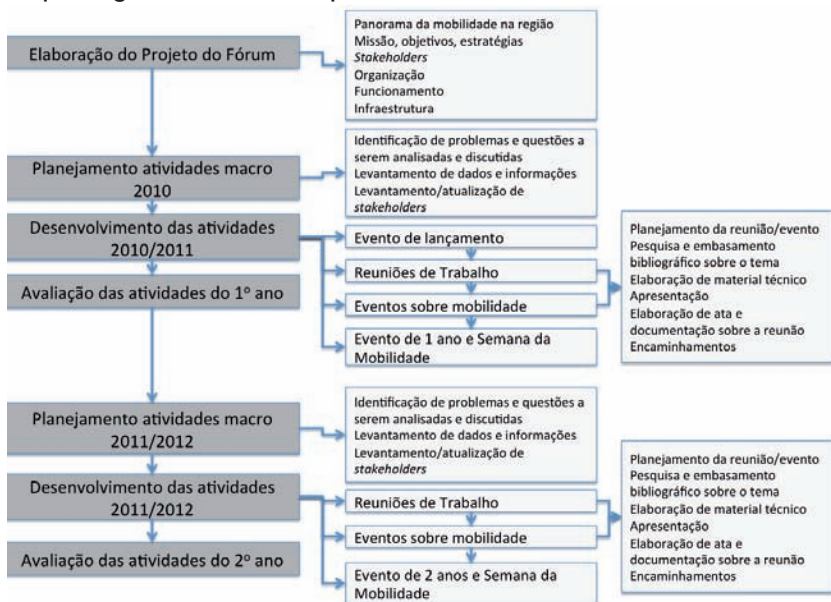
Por fim, como contribuição do fórum até o presente momento, cabe destacar uma reunião realizada com os candidatos a prefeito de Goiânia. Esta reunião teve o objetivo de apresentar tecnicamente aos candidatos a importância e a necessidade de se tratar o tema e as soluções para a melhoria da mobilidade, deixando-se claro o desafio e a necessidade imperiosa de se romper o paradigma atual e melhorar a mobilidade da população a partir da priorização da *cidade para pessoas* e da *cidade coletiva*, conseguida a partir da efetiva priorização dos modos coletivos e não motorizados, em detrimento dos modos individuais de transporte. Como base para discussão, foram apresentadas as *7 diretrizes para melhoria da mobilidade urbana na RMG*, e entregue a cada um o documento que descreve tais diretrizes, cobrando-se dos candidatos um compromisso, em cartório, com o tema e com as mencionadas diretrizes.

De forma a ilustrar as etapas desde a criação às atividades atuais, foi elaborado um esquema gráfico apresentado na figura 6. Neste esque-

ma, cabe enfatizar que a primeira etapa considerou um projeto para o fórum. Depois, projetos cíclicos de planejamento, desenvolvimento e avaliação das atividades se seguiram, contemplando as reuniões de trabalho, os eventos associados à temática e o evento de aniversário do fórum que procura potencializar e integrar as atividades da Semana da Mobilidade. O aspecto técnico das reuniões é ressaltado, uma vez que há um planejamento prévio das mesmas, considerando-se informações técnicas, referências bibliográficas sobre o tema, panorama atual, cenários etc., de modo a nivelar conceitos, informações e qualificar as discussões. Quando há necessidade de se buscar informações específicas, palestrantes externos ao Fórum são convidados a compartilhar suas experiências, sobre os assuntos demandados.

Figura 6

Esquema gráfico contendo etapas de desenvolvimento e atividades do Fórum



## CONSIDERAÇÕES, CONQUISTAS E CONTRIBUIÇÕES RELACIONADAS À EXPERIÊNCIA

Conforme destacado no início, muitos são os desafios inerentes à mobilidade das pessoas nas cidades, sendo apresentadas, neste artigo, a potencialidade e a necessidade de participação da sociedade no acompanhamento e discussão das políticas relacionadas, trazendo a experiência de um Fórum de Mobilidade.

O fórum, com a característica peculiar de não ser coordenado ou gerenciado pelo poder público e, sim, refletir e somar os esforços de instituições privadas e públicas, foi um grande desafio para ser estruturado e desenvolvido. Soma-se este outro desafio, o de discutir e influenciar na temática mobilidade urbana, temática esta ainda de certa forma recente e pouco consensual no âmbito seja das gestões públicas, seja do próprio senso comum da população.

A partir de uma avaliação feita por seus membros e apresentada nas reuniões, podem ser destacadas as seguintes conquistas e contribuições do fórum, no período de dois anos de atividades:

- Contribuiu efetivamente para articulação e integração dos agentes públicos na busca pela melhoria da mobilidade da população da Região Metropolitana de Goiânia em bases sustentáveis. Esta contribuição pode ser observada, por exemplo, nas reuniões periódicas que conseguiram mobilizar representantes das prefeituras e do governo estadual para discutirem sobre o tema e sobre os projetos para a RMG, assim como na consolidação do plano de articulação dos projetos de transporte coletivo que contempla projetos municipais e estaduais, transformando-os em projetos da região metropolitana e não mais projetos fragmentados.
- Consolidou-se como um espaço permanente e democrático de reflexão e discussão. Muitos foram os temas apresentados e discutidos nas reuniões, sempre norteando-se pelos aspectos técnicos e pelas melhores soluções para as cidades. A relevância do fórum e as vitórias alcançadas pautam-se principalmente pelo engajamento dos seus membros e partícipes que, mesmo de forma voluntária, dedicam-se a somar esforços para a melhoria da mobilidade.
- Contribuiu para a construção e consolidação de conceitos, paradigmas e soluções para a mobilidade na RMG. A partir das discussões relacionadas, foram consolidados conceitos, diretrizes e projetos para a melhoria da mobilidade na RMG, primeiramente entre os membros do fórum, difundindo-se, posteriormente, para outras esferas da sociedade, culminando em muitos projetos, propostas e mesmo ações já efetivadas.
- Buscou contribuir na elaboração de políticas afetas à mobilidade. Dentre as ações do fórum que contribuíram para a elaboração de políticas, merece destaque a discussão e as propostas desenvolvidas para a atualização do Plano Diretor de Goiânia que procurou, inclusive, incorporar os instrumentos previstos na Lei da Mobilidade.

Por fim, cabe destacar que as necessidades e desafios afetos à melhoria da mobilidade na RMG ainda são muitos. Mas, no que se refere à apreensão dos conceitos sobre mobilidade, integração, discussão e disseminação das melhores práticas e soluções para um problema tão

complexo, pode-se ressaltar que a RMG já deu seus primeiros passos. Passos demasiadamente importantes, mas passos iniciais de uma longa caminhada que apenas começou. E que não pode parar.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BRASIL. *Estatuto da Cidade. Lei nº 10.254 de 10 de julho de 2001*. Regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências, 2001.
- BRASIL. *Lei nº 12.587 de 3 de janeiro de 2012*. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e dá outras providências, 2012.
- DENATRAN. *Frota de veículos, por município, para julho de 2012*. Departamento Nacional de Trânsito. Disponível em [www.denatran.gov.br](http://www.denatran.gov.br). Acesso em agosto de 2012.
- IBGE. *Cidades @: Goiânia*. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Disponível em [www.ibge.gov.br](http://www.ibge.gov.br). Acesso em julho de 2012.
- MINISTÉRIO DAS CIDADES. *Cadernos MCidades*, vol. 6: Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável. Ministério das Cidades. Brasília, 2004.
- MINISTÉRIO DAS CIDADES. PlanMob: Construindo a cidade sustentável. *Caderno de referência para elaboração de Plano de Mobilidade Urbana*. Ministério das Cidades. Brasília, 2007.
- PREFEITURA DE GOIÂNIA. *Lei Complementar nº 171 de 29 de maio de 2007*. Dispõe sobre o Plano Diretor e o processo de planejamento urbano do Município de Goiânia e dá outras providências, 2007.
- RMTC GOIÂNIA. *Dados sobre a operação no Corredor Universitário*. Rede Metropolitana de Transportes Coletivos. Goiânia, 2012.