



Gustavo Henrique Cepolini Ferreira
(Organizador)

Questões que Norteiam a Geografia



Atena
Editora
Ano 2019

Gustavo Henrique Cepolini Ferreira
(Organizador)

Questões que Norteiam a Geografia

Atena Editora
2019

2019 by Atena Editora
Copyright © Atena Editora
Copyright do Texto © 2019 Os Autores
Copyright da Edição © 2019 Atena Editora
Editora Executiva: Prof^a Dr^a Antonella Carvalho de Oliveira
Diagramação: Lorena Prestes
Edição de Arte: Lorena Prestes
Revisão: Os Autores

O conteúdo dos artigos e seus dados em sua forma, correção e confiabilidade são de responsabilidade exclusiva dos autores. Permitido o download da obra e o compartilhamento desde que sejam atribuídos créditos aos autores, mas sem a possibilidade de alterá-la de nenhuma forma ou utilizá-la para fins comerciais.

Conselho Editorial

Ciências Humanas e Sociais Aplicadas

Prof. Dr. Álvaro Augusto de Borba Barreto – Universidade Federal de Pelotas
Prof. Dr. Antonio Carlos Frasson – Universidade Tecnológica Federal do Paraná
Prof. Dr. Antonio Isidro-Filho – Universidade de Brasília
Prof. Dr. Constantino Ribeiro de Oliveira Junior – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Prof^a Dr^a Cristina Gaio – Universidade de Lisboa
Prof. Dr. Deyvison de Lima Oliveira – Universidade Federal de Rondônia
Prof. Dr. Gilmei Fleck – Universidade Estadual do Oeste do Paraná
Prof^a Dr^a Ivone Goulart Lopes – Istituto Internazionele delle Figlie de Maria Ausiliatrice
Prof. Dr. Julio Candido de Meirelles Junior – Universidade Federal Fluminense
Prof^a Dr^a Lina Maria Gonçalves – Universidade Federal do Tocantins
Prof^a Dr^a Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
Prof^a Dr^a Paola Andressa Scortegagna – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Prof. Dr. Urandi João Rodrigues Junior – Universidade Federal do Oeste do Pará
Prof^a Dr^a Vanessa Bordin Viera – Universidade Federal de Campina Grande
Prof. Dr. Willian Douglas Guilherme – Universidade Federal do Tocantins

Ciências Agrárias e Multidisciplinar

Prof. Dr. Alan Mario Zuffo – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Prof. Dr. Alexandre Igor Azevedo Pereira – Instituto Federal Goiano
Prof^a Dr^a Daiane Garabeli Trojan – Universidade Norte do Paraná
Prof. Dr. Darllan Collins da Cunha e Silva – Universidade Estadual Paulista
Prof. Dr. Fábio Steiner – Universidade Estadual de Mato Grosso do Sul
Prof^a Dr^a Girlene Santos de Souza – Universidade Federal do Recôncavo da Bahia
Prof. Dr. Jorge González Aguilera – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul
Prof. Dr. Ronilson Freitas de Souza – Universidade do Estado do Pará
Prof. Dr. Valdemar Antonio Paffaro Junior – Universidade Federal de Alfenas

Ciências Biológicas e da Saúde

Prof. Dr. Benedito Rodrigues da Silva Neto – Universidade Federal de Goiás
Prof.^a Dr.^a Elane Schwinden Prudêncio – Universidade Federal de Santa Catarina
Prof. Dr. Gianfábio Pimentel Franco – Universidade Federal de Santa Maria
Prof. Dr. José Max Barbosa de Oliveira Junior – Universidade Federal do Oeste do Pará

Profª Drª Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
Profª Drª Raissa Rachel Salustriano da Silva Matos – Universidade Federal do Maranhão
Profª Drª Vanessa Lima Gonçalves – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Profª Drª Vanessa Bordin Viera – Universidade Federal de Campina Grande

Ciências Exatas e da Terra e Engenharias

Prof. Dr. Adélio Alcino Sampaio Castro Machado – Universidade do Porto
Prof. Dr. Eloi Rufato Junior – Universidade Tecnológica Federal do Paraná
Prof. Dr. Fabrício Menezes Ramos – Instituto Federal do Pará
Profª Drª Natiéli Piovesan – Instituto Federal do Rio Grande do Norte
Prof. Dr. Takeshy Tachizawa – Faculdade de Campo Limpo Paulista

Conselho Técnico Científico

Prof. Msc. Abrãao Carvalho Nogueira – Universidade Federal do Espírito Santo
Prof. Dr. Adaylson Wagner Sousa de Vasconcelos – Ordem dos Advogados do Brasil/Seccional Paraíba
Prof. Msc. André Flávio Gonçalves Silva – Universidade Federal do Maranhão
Prof.ª Drª Andreza Lopes – Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento Acadêmico
Prof. Msc. Carlos Antônio dos Santos – Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro
Prof. Msc. Daniel da Silva Miranda – Universidade Federal do Pará
Prof. Msc. Eliel Constantino da Silva – Universidade Estadual Paulista
Prof.ª Msc. Jaqueline Oliveira Rezende – Universidade Federal de Uberlândia
Prof. Msc. Leonardo Tullio – Universidade Estadual de Ponta Grossa
Prof.ª Msc. Renata Luciane Polsaque Young Blood – UniSecal
Prof. Dr. Welleson Feitosa Gazel – Universidade Paulista

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP) (eDOC BRASIL, Belo Horizonte/MG)	
Q5	Questões que norteiam a geografia [recurso eletrônico] / Organizador Gustavo Henrique Cepolini Ferreira. – Ponta Grossa, PR: Atena Editora, 2019. Formato: PDF Requisitos de sistema: Adobe Acrobat Reader. Modo de acesso: World Wide Web. Inclui bibliografia ISBN 978-85-7247-653-9 DOI 10.22533/at.ed.539192709 1. Geografia – Pesquisa – Brasil. I. Ferreira, Gustavo Henrique Cepolini. CDD 918.1
Elaborado por Maurício Amormino Júnior – CRB6/2422	

Atena Editora
Ponta Grossa – Paraná - Brasil
www.atenaeditora.com.br
contato@atenaeditora.com.br

APRESENTAÇÃO

É com imensa satisfação que apresento a Coletânea intitulada – “Questões que Norteiam a Geografia”, cujo título apresenta inúmeras possibilidades, e, sobretudo, provocações ao construirmos e desconstruirmos uma Geografia para o século XXI. Trata-se de uma leitura teórica e empírica oriunda de diferentes pesquisadores que dialogam com a arte de “sulear-se”, ou seja, constroem suas análises respaldadas em diferentes matrizes epistêmicas, valorizando o conhecimento desenvolvido horizontalmente e socialmente em diferentes instituições de ensino, pesquisa e extensão do Brasil.

Nesse sentido, ressalta-se a importância da pesquisa científica e os desafios hodiernos para o fomento na área de Geografia em consonância com a formação inicial e continuada de professores da Educação Básica.

A Coletânea está organizada a partir de diferentes enfoques temáticos, ou seja, reconhecendo as diferentes subáreas da Geografia, a saber: Geografia Agrária, Geografia Econômica, Geografia Urbana, Geografia Física, Planejamento Ambiental, Geotecnologias e Ensino de Geografia.

O Capítulo 1 - “A participação do Brasil na divisão internacional do trabalho e a reprimarização da pauta exportadora no período pós-2000” da pesquisadora Denise Leonardo Custodio Machado de Oliveira vinculada à Universidade Federal de Uberlândia, apresenta uma fecunda análise sobre a participação do Brasil na divisão internacional do trabalho, com ênfase ao período pós-2000, no qual se verifica um crescimento nas exportações de produtos primários, tais como os de origem agropecuária e agroindustrial. Trata-se de um ensaio sobre os reflexos na divisão territorial do trabalho.

O Capítulo 2 - “Ocupação, produção e transformações camponesas no território da Canastra” do pesquisador Gustavo Henrique Cepolini Ferreira da Universidade Estadual de Montes Claros, apresenta um breve resgate histórico da formação do Parque Nacional da Serra da Canastra no sudoeste do estado de Minas Gerais a partir das implicações e disputas territoriais para os camponeses.

Já no Capítulo 3 – “Tendências atuais da agricultura familiar no município de Santa Maria-RS”, dos pesquisadores Janete Webler Cancelier e Daiane Loreto de Vargas da Universidade Federal de Santa Maria, tecem um panorama da agricultura familiar no município de Santa Maria enfatizando as atividades que possibilitam a reprodução e a permanência dessas famílias no campo, concebendo esse processo como heterogêneo e diversificado.

No Capítulo 4 de autoria da pesquisa Cleusi Teresinha Bobato Stadler da Universidade Estadual de Ponta Grossa intitula-se: “Agrobiodiversidade - “sementes crioulas” - saberes e práticas em comunidades tradicionais do Paraná”, é apresentado uma importante discussão envolvendo a produção do conhecimento científico na Geografia a partir da decolonialidade. Dessa maneira, a autora apresenta algumas

práticas e territorialidades dos Faxinalenses, Quilombolas e Caiçaras materializadas na agrobiodiversidade das sementes crioulas.

Já no Capítulo 5 – “Invisibilidade e resistência das comunidades quilombolas em Corumbá- MS: estudo de caso na sub-região Paraguai do Pantanal” do pesquisador João Batista Alves de Souza do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia de Mato Grosso do Sul, aborda-se uma leitura sobre a invisibilidade e resistência das Comunidades Quilombolas na Sub-Região Paraguai do Pantanal, enfatizando as relações de poder e produção territorial juntamente com relação sociedade e natureza nesses territórios.

Por fim, os capítulos 6 e 7 encerram os debates e envolve as análises oriundas da Geografia Agrária e Econômica, com os textos: “Agricultura irrigada e recursos hídricos: espacialização de pivô central no município de Paraúna, Goiás, Brasil”, de autoria dos pesquisadores Íria Oliveira Franco, Cleonice Batista Regis Soares e Frederico Augusto Guimarães Guilherme da Universidade Federal de Goiás; e “As determinações e impactos da cana-de-açúcar no interior paulista: um breve estudo das microrregiões de Araraquara e São Carlos”, dos pesquisadores Bruna Martins da Paixão e Renan Yamasaki Veiga Barros vinculados à Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, que tratam respectivamente do sistema de irrigação com pivô central e a produtividade de culturas agrícolas no município de Paraúna-Goiás, cujos impactos e conflitos pelo uso da água seguem vigentes; e análise das determinações territoriais estabelecidas nas microrregiões de Araraquara e São Carlos no âmbito do desenvolvimento da agricultura no interior paulista, sobretudo, através da produção da cana-de-açúcar na composição hegemônica da produção de monocultivos e homogeneização das paisagens.

No Capítulo 8 - “A reconfiguração territorial e as políticas públicas do estado: o caso da cidade de Ouanaminthe (Haiti)” do pesquisador Guerby Sainté da Universidade Estadual de Campinas, o mesmo elabora uma análise sobre a reconfiguração territorial e as políticas públicas do Estado no caso da cidade de Ouanaminthe – Haiti em diálogo com os dilemas da gestão e na organização sociopolítica do Estado.

No Capítulo 9 - “Reestruturações urbanas e seus reflexos em cidades intermediárias nordestinas: metamorfoses e permanências socioespaciais” de autoria dos pesquisadores João Paulo Gomes de Vasconcelos Aragão, Bruna Garcia dos Santos, Matheus Teófilo Gomes e Lucas José Elias Bezerra dos Santos do Instituto Federal de Pernambuco, Universidade Federal da Paraíba e Instituto Federal da Paraíba, nota-se uma contribuição sobre os processos de reestruturação urbana no âmbito das cidades intermediárias à luz dos estudos sobre reestruturação urbana no Brasil.

Enquanto o Capítulo 10 - “A mobilidade urbana em questão: um olhar geográfico sobre Uruaçu-GO-2014” dos pesquisadores Gabriel Freitas Andrade e John Carlos Alves Ribeiro do Instituto Federal de Goiás, encerram as leituras sobre o quadro urbano enfatizando a mobilidade urbana a partir dos eventos esportivos realizados no

país e sua relação teórico-empírica com o município de Uruaçu em Goiás.

No capítulo 11- “Apropriação dos recursos naturais e reflexo na paisagem: o caso da microbacia do córrego água quente em rio quente-GO” dos pesquisadores Joel Cândido dos Reis e Rildo Aparecido Costa da Universidade Federal de Goiás, nota-se uma importante interpretação sobre as águas termais e apropriação dos recursos naturais pelo capital financeiro, tendo o turismo como um agente desse processo.

Já no Capítulo 12, os autores José Batista Siqueira, Fabrício Passos Fortes e Sanmy Silveira Lima vinculados à Universidade Federal de Sergipe, GEOFortes e Universidade Federal de Pernambuco apresentam a seguinte contribuição: “Geotecnologia aplicada à identificação de aspectos geológicos e espeleológicos do município de Simão Dias, Sergipe/Brasil”, que discute os aspectos geológicos e espeleológicos da porção Sergipana do domínio Vaza Barris, localizada no município de Simão Dias obtidos através de técnicas de geotecnologias, revisão de literatura, processamento de imagens, e trabalhos de campo.

No capítulo 13 – “Análise preliminar de estudos relacionados à região do Jalapão – TO/PI/BA/MA”, dos pesquisadores Joeslan Rocha Lima e Claudiomar da Cruz Martins da Universidade Federal do Tocantins, apresentam uma fecunda reflexão sobre a preservação ambiental a partir do mosaico de unidades de conservação na região do Jalapão.

Nos dois últimos capítulos da Coletânea, o debate sobre o Ensino da Geografia é enfatizado em contribuições atualíssimas. O Capítulo 14 intitulado “Aproximações entre a Geografia Escolar e a Neurociência: o raciocínio geográfico na BNCC”, dos pesquisadores Juliano Pereira de Mello e Antônio Carlos Vitte da Universidade Estadual de Campinas faz um panorama da Base Nacional Comum Curricular relacionando-a ao ensino geográfico a partir dos conceitos de Pensamento Espacial, Raciocínio Geográfico e Conhecimento Geográfico. Nesse devir, os autores tecem alguns diálogos e contribuições sobre a Neurociência aplicada à educação, qualificando o trabalho pedagógico no processo de ensino-aprendizagem, sobretudo, na construção do Currículo para a Educação Básica.

Por fim, o Capítulo 15 - “Formação de professores: o incentivo à prática docente através da musicalização da Geografia” dos pesquisadores Mônica Hellen Ribeiro Cardoso e Daniel Mallmann Vallerius da Universidade Federal do Pará, os autores debatem as contribuições de música e suas práticas na formação do Professor de Geografia a partir das atividades do Laboratório de Práticas de Ensino de Geografia UFPA (LabPrat), campus de Altamira- Pará. Trata-se, portanto, de uma prática refletiva para construção de dispositivos didáticos para os futuros professores de Geografia recriarem nas suas aulas na Educação Básica.

Esperamos que as análises publicadas nessa Coletânea da Atena Editora propiciem uma leitura crítica e prazerosa, assim como despertem novos e frutíferos debates geográficos para desvendar os caminhos e descaminhos da realidade brasileira, latino-americano e mundial.

Gustavo Henrique Cepolini Ferreira
Montes Claros-MG
Agosto de 2019.

SUMÁRIO

CAPÍTULO 1	1
A PARTICIPAÇÃO DO BRASIL NA DIVISÃO INTERNACIONAL DO TRABALHO E A REPRIMARIZAÇÃO DA PAUTA EXPORTADORA NO PERÍODO PÓS-2000	
Denise Leonardo Custodio Machado de Oliveira	
DOI 10.22533/at.ed.5391927091	
CAPÍTULO 2	12
OCUPAÇÃO, PRODUÇÃO E TRANSFORMAÇÕES CAMPONESAS NO TERRITÓRIO DA CANASTRA	
Gustavo Henrique Cepolini Ferreira	
DOI 10.22533/at.ed.5391927092	
CAPÍTULO 3	29
TENDÊNCIAS ATUAIS DA AGRICULTURA FAMILIAR NO MUNICÍPIO DE SANTA MARIA-RS	
Janete Webler Cancelier	
Daiane Loreto de Vargas	
DOI 10.22533/at.ed.5391927093	
CAPÍTULO 4	44
AGROBIODIVERSIDADE - “SEMENTES CRIOULAS” - SABERES E PRÁTICAS EM COMUNIDADES TRADICIONAIS DO PARANÁ	
Cleusi Teresinha Bobato Stadler	
DOI 10.22533/at.ed.5391927094	
CAPÍTULO 5	55
INVISIBILIDADE E RESISTÊNCIA DAS COMUNIDADES QUILOMBOLAS EM CORUMBÁ- MS: ESTUDO DE CASO NA SUB-REGIÃO PARAGUAI DO PANTANAL	
João Batista Alves de Souza	
DOI 10.22533/at.ed.5391927095	
CAPÍTULO 6	69
AGRICULTURA IRRIGADA E RECURSOS HÍDRICOS: ESPACIALIZAÇÃO DE PIVÔ CENTRAL NO MUNICÍPIO DE PARAÚNA, GOIÁS, BRASIL	
Íria Oliveira Franco	
Cleonice Batista Regis Soares	
Frederico Augusto Guimarães Guilherme	
DOI 10.22533/at.ed.5391927096	
CAPÍTULO 7	83
AS DETERMINAÇÕES E IMPACTOS DA CANA-DE-AÇÚCAR NO INTERIOR PAULISTA: UM BREVE ESTUDO DAS MICRORREGIÕES DE ARARAQUARA E SÃO CARLOS	
Bruna Martins da Paixão	
Renan Yamasaki Veiga Barros	
DOI 10.22533/at.ed.5391927097	
CAPÍTULO 8	94
A RECONFIGURAÇÃO TERRITORIAL E AS POLÍTICAS PÚBLICAS DO ESTADO: O CASO DA CIDADE DE OUANAMINTHE (HAITI)	
Guerby Sainté	
DOI 10.22533/at.ed.5391927098	

CAPÍTULO 9	106
REESTRUTURAÇÕES URBANAS E SEUS REFLEXOS EM CIDADES INTERMEDIÁRIAS NORDESTINAS: METAMORFOSES E PERMANÊNCIAS SOCIOESPACIAIS	
João Paulo Gomes de Vasconcelos Aragão	
Bruna Garcia dos Santos	
Matheus Teófilo Gomes	
Lucas José Elias Bezerra dos Santos	
DOI 10.22533/at.ed.5391927099	
CAPÍTULO 10	126
A MOBILIDADE URBANA EM QUESTÃO: UM OLHAR GEOGRÁFICO SOBRE URUAÇU-GO-2014	
Gabriel Freitas Andrade	
John Carlos Alves Ribeiro	
DOI 10.22533/at.ed.53919270910	
CAPÍTULO 11	140
A PROPRIAÇÃO DOS RECURSOS NATURAIS E REFLEXO NA PAISAGEM: O CASO DA MICROBACIA DO CÓRREGO AGUA QUENTE EM RIO QUENTE-GO	
Joel Cândido dos Reis	
Rildo Aparecido Costa	
DOI 10.22533/at.ed.53919270911	
CAPÍTULO 12	151
GEOTECNOLOGIA APLICADA À IDENTIFICAÇÃO DE ASPECTOS GEOLÓGICOS E ESPELEOLÓGICOS DO MUNICÍPIO DE SIMÃO DIAS, SERGIPE/BRASIL	
José Batista Siqueira	
Fabrício Passos Fortes	
Sanmy Silveira Lima	
DOI 10.22533/at.ed.53919270912	
CAPÍTULO 13	163
ANÁLISE PRELIMINAR DE ESTUDOS RELACIONADOS À REGIÃO DO JALAPÃO – TO/PI/BA/MA	
Joeslan Rocha Lima	
Claudiomar da Cruz Martins	
DOI 10.22533/at.ed.53919270913	
CAPÍTULO 14	174
APROXIMAÇÕES ENTRE A GEOGRAFIA ESCOLAR E A NEUROCIÊNCIA: O RACIOCÍNIO GEOGRÁFICO NA BNCC	
Juliano Pereira de Mello	
Antônio Carlos Vitte	
DOI 10.22533/at.ed.53919270914	
CAPÍTULO 15	186
FORMAÇÃO DE PROFESSORES: O INCENTIVO À PRÁTICA DOCENTE ATRAVÉS DA MUSICALIZAÇÃO DA GEOGRAFIA	
Mônica Hellen Ribeiro Cardoso	
Daniel Mallmann Vallerius	
Francisco Fernandes Ladeira	
DOI 10.22533/at.ed.53919270915	
SOBRE O ORGANIZADOR	194
ÍNDICE REMISSIVO	195

A MOBILIDADE URBANA EM QUESTÃO: UM OLHAR GEOGRÁFICO SOBRE URUAÇU-GO-2014

Gabriel Freitas Andrade

Instituto Federal de Goiás-IFG/Campus
Uruaçu-GO/Curso Técnico Integrado em
Química – PIBIC-EM
e-mail: gabrielkeeper@hotmail.com

John Carlos Alves Ribeiro

Instituto Federal de Goiás-IFG/Campus Uruaçu-
GO /Departamento de Áreas
Acadêmicas, e-mail: jc.arifg@gmail.com

RESUMO: Desde o Pan-americano do Rio de Janeiro de 2007, passando pela Copa do Mundo de Futebol desse ano, até os Jogos Olímpicos do Rio de Janeiro em 2016, várias obras visando melhorar a mobilidade urbana já foram realizadas e muitas outras estão ainda em andamento ou a se realizar. Tudo isso visando apenas à resolução de problemas pontuais de algumas de nossas capitais que receberão um número maior de imigrantes durante tais eventos citados. Contudo, a mobilidade urbana é problema comum em várias de nossas cidades. Uruaçu-GO já entra nesse contexto. Numa perspectiva do processo de produção social e histórica do espaço urbano, resultante de um processo de urbanização que ocorre globalmente, serão estudados as particularidades desses problemas em Uruaçu-GO. Seguindo essas perspectivas pretende-se aqui entender: Quais

as principais características da mobilidade urbana em Uruaçu-GO? Quais os principais meios de transportes e locomoção dentro da cidade? Quais as principais externalidades negativas resultantes da mobilidade urbana em Uruaçu-GO? Quais os principais pontos críticos da mobilidade urbana desse município? Essas e outras questões que possam surgir ao longo do desenvolvimento dessa pesquisa deve contribuir para a ampliação da discussão da mobilidade urbana em cidades pequenas e médias de nosso país, podendo acrescentar elementos para a compreensão desse tema, como também ajudar a pensar alternativas para o enfrentamento dos problemas relacionados à essa questão. Para isso serão levantados dados junto às garagens e concessionárias e aos órgãos oficiais responsáveis pelo trânsito de Uruaçu-GO; serão realizados registros fotográficos sobre a dinâmica de mobilidade urbana desse município; e estudos teórico-metodológicos que embasem esse estudo.

PALAVRAS-CHAVE: mobilidade urbana, cidades locais, espaço urbano, externalidades negativas.

INTRODUÇÃO

Ao longo dos últimos anos, por conta dos grandes eventos que o Brasil sediou e

sediará, como o Pan-Americano de 2007, a Copa do Mundo de 2014 e, em breve, as Olimpíadas de 2016, a mobilidade urbana vem recebendo grande destaque nos meios de comunicação. Esse destaque se deve às inúmeras obras realizadas, em andamento e projetadas visando melhoras na mobilidade urbana das metrópoles que recebem tais eventos. A mídia acaba abordando a mobilidade urbana, quase sempre, como um problema apenas das grandes metrópoles, deixando de lado as pequenas e médias cidades.

Mas o que é cidade? Segundo Carlos (1999, p. 20), a cidade se revela através do conteúdo das relações sociais que lhe dão forma. Ou seja, a cidade é um reflexo das práticas humanas realizadas dentro de um determinado espaço, sejam elas políticas, econômicas ou sociais. As adjeções “pequena” e “média” referem-se à dimensão da cidade, dimensão essa que não resume apenas ao número de habitantes ou área urbana de uma determinada cidade, mas também ao nível de atividade comercial, industrial, econômica, política e social que a cidade possui. Uma cidade do interior goiano com 40 mil habitantes, por exemplo, não terá a mesma dinâmica de funcionamento de uma cidade de mesma dimensão espacial do interior paulista.

Pela visão da mídia, entende-se que a mobilidade urbana é um problema apenas das metrópoles durante períodos em que os grandes eventos são realizados, o que não é verdade. Ela pode ser problematizada em qualquer cidade, independentemente do seu tamanho, apesar de que, obviamente, os problemas serem maiores e mais numerosos conforme o tamanho da cidade aumenta. Além disso, não é um problema momentâneo, que se dá apenas em determinadas épocas, ele é diário e constante, afetando a todas as pessoas que se locomovam pela cidade. A mobilidade urbana se refere ao deslocamento das pessoas no espaço urbano, que pode ser feito a pé ou por meio de veículos de transporte motorizados ou não motorizados (IPEA, 2011).

O objeto de nossa pesquisa é o município de Uruaçu, localizado no norte do estado de Goiás, com uma população de pouco mais de 39 mil habitantes. Mesmo que em pequena escala, a cidade apresenta diversos problemas relacionados à mobilidade urbana, como o alto número de acidentes de trânsito, pouca sinalização das vias e malha viária em péssimas condições. Estes e outros problemas serão explorados nesta pesquisa, que tem por objetivo entender e caracterizar a lógica do funcionamento da mobilidade urbana em municípios de pequeno e médio porte, mais especificamente o município de Uruaçu, além de estimular mais estudos com esta temática.

Para alcançar estes objetivos, serão realizados levantamentos de dados junto aos órgãos responsáveis pela dinâmica do trânsito e mobilidade urbana em Uruaçu, como o DETRAN, o CIRETRAN, o Corpo de Bombeiros Militar e a Polícia Militar. Estes dados servirão de base para definir quais são os principais meios de transporte utilizados pela população uruaçuense, bem como o número de acidentes de trânsito e os veículos que mais se envolvem nestes acidentes. Levantar-se-á também informações sobre a compra e venda de veículos nas principais concessionárias da cidade, na intenção de se descobrir à que medida o número de automóveis cresce

no município de Uruaçu. Serão aplicados também questionários junto à população, para que tenhamos conhecimento acerca das necessidades e críticas dos habitantes uruaçuenses com relação ao trânsito.

OS ESTUDOS DA MOBILIDADE URBANA NA GEOGRAFIA

Na geografia, a mobilidade urbana é estudada com sendo a dinâmica dos deslocamentos realizados dentro do espaço urbano. Tais deslocamentos podem ser realizados a pé, por meios não motorizados, como bicicletas, skates, patins e outros, ou por veículos motorizados, que compreendem motocicletas, carros, caminhões, ônibus e etc. O simples trajeto de ida e volta do trabalho, escola ou faculdade é compreendido como parte da dinâmica de funcionamento daquela cidade.

Por ser resultado das ações humanas dentro do espaço urbano, a mobilidade urbana está em constante processo de modificação. Ou seja, uma cidade pode ter grandes mudanças no que diz respeito ao trânsito e sua estrutura física em um período de dez anos ou menos. É por isso que os estudos a respeito da mobilidade urbana são importantes, pois ela interfere em muitos aspectos do espaço urbano, já que o funcionamento da estrutura como um todo depende dos deslocamentos das pessoas dentro da cidade.

O URBANO E A CIDADE

A palavra “urbano” é classificada por muitos dicionários como um adjetivo, mas ela também pode ser encontrada em condição de substantivo, que analisaremos a seguir. Por exemplo, na expressão “transporte urbano”, a palavra “urbano” qualifica este transporte, enquanto na frase “o urbano é caótico”, a mesma palavra é um substantivo, e “caótico” é uma característica deste transporte. Ao longo desta pesquisa não trataremos o termo “urbano” como um adjetivo, mas sim como um substantivo. Mas, afinal, o que significa a palavra “urbano”? Existem diversas definições para este termo, o que acaba tornando a sua compreensão um tanto quanto difícil. Aqui adotaremos as visões de Lefebvre (1974) e Castells (2000), que relacionam diretamente o urbano com a sociedade capitalista industrial, já que este seria fruto das práticas desta sociedade. Ou seja, para eles, o urbano é uma consequência da execução das atividades industriais, é o resultado do processo de urbanização.

Ao contrário de “urbano”, a ideia de “cidade” é muito mais clara para todos. Porém, há um problema quanto ao conceito: como abranger em uma única definição os muitos tipos de cidade, com características únicas e distintas? Como classificar algo múltiplo e variável? Um conceito deve capturar tudo aquilo que é essencial ao objeto que está sendo analisado. Dessa forma, podemos dizer que, independentemente de seu tamanho ou qualquer outro tipo de classificação, o termo “cidade” é definido como sendo uma aglomeração humana durável, não sendo levados em conta, então,

habitações e comunidades temporárias. Aprofundando-se um pouco mais nesta discussão, podemos considerar cidade uma aglomeração que possua organização política e comércio, duas características essenciais para que uma aglomeração seja considerada cidade, além de contextualizações históricas e sociais, responsáveis pela individualidade de cada uma.

Atualmente, vivemos um processo de industrialização muito forte, provocando o crescimento repentino de muitos municípios pequenos, que graças à instalação de uma ou mais indústrias, acaba atraindo trabalhadores de outras regiões, além de potenciais comerciantes e investidores. Essa disparidade entre as dimensões e características das cidades acaba provocando uma dificuldade no estudo das mesmas, já que não podemos analisar uma cidade de 40 mil habitantes da mesma forma que analisamos uma com 1 milhão de moradores. Para facilitar esse estudo, costuma-se dividi-las em pequenas, médias e grandes. Ao longo desta pesquisa estaremos abordando as questões relacionadas às cidades pequenas e médias, deixando de lado, então, as de grande porte.

A MOBILIDADE URBANA EM CIDADES MÉDIAS E PEQUENAS

Ao classificarmos uma cidade em pequena, média ou grande estamos fazendo uma menção ao tamanho dela em número de habitantes. Uma cidade pequena seria totalmente o oposto de uma grande, e a média seria o meio termo entre essas duas. Para classifica-las podemos utilizar os dados oferecidos pelas instituições estatísticas, como o IBGE, por exemplo. As cidades pequenas são aquelas que possuem até 20 mil habitantes, as médias entre 20 mil e 500 mil habitantes e as grandes acima de 500 mil habitantes. Apesar de ser uma forma muito rasa de classificação, já que abrange apenas o número de habitantes e ignora muitos outros fatores, esta é a forma de divisão mais utilizada (GEIGER, 1961).

Muitas pessoas tem a ideia de que uma cidade de pequeno ou médio porte não possui problemas relacionados à mobilidade urbana, e outros acreditam que não haja mobilidade urbana nestas cidades. Estes são equívocos graves, já que a mobilidade urbana está associada à dinâmica dos deslocamentos realizados dentro do espaço urbano, independentemente das dimensões deste. Quanto aos problemas, estes sempre existirão, e, apesar de poderem ser encontrados em maior escala nas grandes metrópoles, eles também serão encontrados nas pequenas e médias cidades. É importante ressaltar também que o nível de desenvolvimento geoeconômico de uma determinada região não deve ser medido apenas pela quantidade de habitantes desta área. Uma cidade média ou pequena pode apresentar grande influência caso possua um alto grau de desenvolvimento geoeconômico.

A MOBILIDADE URBANA EM CIDADES MÉDIAS

Um ponto importante a ser levado em conta na análise das cidades médias é a variação na classificação destas quanto ao seu número de habitantes em função da localização. Uma cidade com 40 mil habitantes localizada no eixo Rio-São Paulo é considerada pequena, enquanto uma cidade com a mesma quantidade de moradores, mas situada em uma região com nível de industrialização menos intensificado, como Uruaçu, no norte goiano, é considerada média. Por estar em meio a cidades de menor porte, Uruaçu acaba tendo maior influência política e econômica, ao contrário de uma cidade localizada entre grandes metrópoles, que acaba não recebendo tanto destaque em função da concentração de poder e influência nestas metrópoles.

Teoricamente falando, o conceito de mobilidade urbana é o mesmo tanto para cidades grandes, médias e pequenas, mudando somente a forma como essa mobilidade é estudada e compreendida (LOPES, 2010). Uma das principais diferenças aos compararmos a mobilidade urbana em uma cidade média com uma grande é a ausência de transporte coletivo na maioria das cidades médias. Este fator acaba fazendo com que a população busque meios de locomoção alternativos para a realização de suas atividades dentro do espaço urbano. Um destes meios é a bicicleta, largamente utilizada em médias cidades, bem como nas pequenas. Ela permite com que o indivíduo se desloque de um ponto a outro com mais agilidade, além de trazer consigo benefícios para a saúde, sendo também um veículo de baixo custo e de fácil acesso.

O comércio também é menos intenso, já que não há uma demanda por bens de consumo como nas grandes cidades. Um número menor de habitantes implica em um número menor de estabelecimentos comerciais e um horário atendimento mais restrito ao período diurno. Grande parte dos comerciantes não abre as portas aos finais de semana, e outra parte abre apenas nas manhãs de sábado. Isso causa uma redução significativa do fluxo de pessoas durante a noite e aos finais de semana, já que além de não haverem pessoas indo às compras, também não existem os horários de pico no trânsito, pois não há pessoas indo e voltando de seus locais de estudo ou trabalho.

A MOBILIDADE URBANA EM CIDADES PEQUENAS

As cidades pequenas são aquelas que possuem menos que 20 mil habitantes, correspondendo a maior parte dos municípios brasileiros. Elas possuem como principal característica um menor nível de modernização se comparadas às cidades médias e grandes, além da visível tranquilidade em um município desta categoria, resultado da boa convivência entre seus habitantes, que, na maioria das vezes, conhecem quase todos os seus vizinhos e demais moradores da cidade. Esta sociabilidade entre os moradores cria um ambiente que resiste às alterações de tempo e espaço. Uma cidade pequena apresenta poucas mudanças no que tange aos aspectos físicos em

um período de dez anos. As principais vias podem apresentar uma ou outra mudança para se manter em sintonia com os demais sistemas viários do país, mas as ruas menos movimentadas e bairros residenciais apresentam poucas mudanças.

O fluxo de pessoas é muito pequeno e se dá, em sua grande parte, durante a luz do dia. É incomum encontrar uma avenida ou rua movimentada após o pôr-do-sol nestas cidades. Raramente há um sistema de transporte coletivo nessas localidades, e a presença de táxis é muito pequena, mas os moto-táxis podem ser encontradas com mais facilidade, mesmo que poucos atendam após o fim do dia. Neste tipo de cidade, quase nenhum estabelecimento comercial funciona aos finais de semana, até mesmo porque não há demanda para o tal. Assim como nas cidades médias, as bicicletas também são muito utilizadas para se locomover dentro da cidade. É possível ver bicicletas por todos os lados, seja em movimento ou paradas nas casas e comércios.

Um costume corriqueiro dos habitantes é sentar-se na calçada de casa ao fim do dia para conversar com os vizinhos e familiares, contrariando os hábitos dos moradores de cidades mais agitadas, que costumam ir direto para dentro de casa após o expediente e se comunicar com seu círculo de amizade por meio de celulares, computadores e etc. As caronas também são mais comuns, já que muitos se conhecem e não há o receio de estar entrando no carro de um desconhecido, tal como ocorre nos grandes centros.

A MOBILIDADE URBANA EM URUAÇU-GO

Uruaçu localiza-se no norte do estado de Goiás e possui uma população estimada de 39.172 habitantes (IBGE, 2014). A cidade fica situada no entroncamento entre a BR-153 e BR-080, estando a 280 quilômetros de Goiânia-GO e 270 quilômetros de Brasília-DF. O Lago de Serra da Mesa, o maior reservatório do Brasil em volume de água, é responsável por alimentar a Usina Hidrelétrica de Serra da Mesa, localizada em Minaçu-GO. Ele é um dos principais pontos turísticos da cidade, atraindo milhares de visitantes todos os anos. Apesar de trazerem consigo muitos benefícios para a economia local, como a rede hoteleira, restaurantes, lojas de roupa e outros, os turistas acabam contribuindo negativamente para o trânsito da cidade, principalmente no Carnaval e outras datas comemorativas nas quais os moradores das metrópoles se deslocam para o interior a fim de evitar o caos dos grandes centros. A vinda destes turistas aumenta o fluxo de veículos em Uruaçu, resultando em acidentes e até mesmo congestionamentos ao fim do dia, quando os turistas estão retornando do lago para suas residências ou hotéis, passando pela Avenida Tocantins.

Grande parte do desenvolvimento da cidade se deve à instalação das rodovias BR-153 e BR-080, ao final da década de 1950; à criação do Lago de Serra da Mesa, em 1998; e, recentemente, à construção da Ferrovia Norte-Sul, além da forte atividade agropecuária na região, como as plantações de soja, cana-de-açúcar e criação de bovinos. Estes fatores atraem um grande número de trabalhadores e pequenos

empresários para a região, que acabam se instalando na cidade, contribuindo para a dinâmica de funcionamento da cidade em vários aspectos, como a mobilidade urbana, o nosso objeto de estudo.

A mobilidade urbana uruaçuense apresenta as características típicas de uma cidade média ou pequena, já citadas anteriormente, como a ausência de transporte coletivo, a menor intensidade no fluxo de pessoas e veículos, o uso de meios de transporte como a bicicleta e a pouca flexibilidade do horário de funcionamento dos estabelecimentos comerciais. Mas isso não significa que cidades médias ou pequenas estejam isentas de problemas relacionados à mobilidade urbana. Mesmo que estes problemas sejam encontrados de forma menos intensa se comparados às grandes metrópoles, eles também merecem atenção, pois estas cidades não devem ser ignoradas por seus governantes, já que eles têm de cumprir com seu dever independentemente da proporção dos municípios que eles administram.

DIFICULDADES PARA O ESTUDO DA MOBILIDADE URBANA: O CASO DE URUAÇU-GO

Uma das maiores dificuldades encontradas ao se iniciar uma pesquisa científica é a delimitação do tema a ser estudado. A mobilidade urbana é um tema muito amplo, podendo ser analisada de diversas formas e em diferentes perspectivas. Aqui escolhemos apenas caracterizar a mobilidade urbana em Uruaçu-GO e destacar as suas principais externalidades negativas. Ou seja, esta pesquisa não como objetivo oferecer soluções para os problemas encontrados na cidade, mas sim levantar questionamentos sobre o tema e incentivar o surgimento de outros projetos com a mesma temática.

Além disso, a mobilidade urbana, na maioria das vezes, é estudada em municípios de larga escala, onde os problemas podem ser encontrados de forma muito mais clara no dia a dia de seus habitantes. Fazer uma análise sobre a mobilidade urbana em uma cidade média ou pequena é sempre um desafio, pois temos de repensar e readaptar toda a estrutura de funcionamento da pesquisa para que ela se encaixe de acordo com as proporções do município.

O desinteresse dos órgãos públicos responsáveis pela organização do trânsito também merece destaque. Ao ser procurado para contribuir com a pesquisa, o DETRAN impôs dificuldades para acessar aos dados necessários à pesquisa, neste caso, o número de multas aplicadas e frota circulante nos anos de 2013 e 2014. Por conta disso não foi possível incluir estatísticas a respeito das multas aplicadas no município de Uruaçu na pesquisa, mas os dados relacionados ao emplacamento foram obtidos junto às concessionárias e IBGE. Este desinteresse é negativo tanto para o próprio DETRAN quanto para a população, já que caso o DETRAN contribuísse com a pesquisa, ela ficaria mais rica em informações, podendo inclusive ajudar o próprio DETRAN no exercício de sua função.

PRINCIPAIS EXTERNALIDADES NEGATIVAS DA MOBILIDADE URBANA DE URUAAÇU-GO

Em 2014 haviam 23.764 veículos registrados no município de Uruaçu, sendo a maioria automóveis e motocicletas. Este é um número relativamente alto, já que, proporcionalmente, significaria cerca de um carro para cada dois habitantes. Isso porque são apenas os veículos registrados na cidade, pois se formos contabilizar também os veículos registrados em outras cidades, mas que circulam em Uruaçu, este número seria bem maior.

TIPO DE VEÍCULO	QUANTIDADE
AUTOMÓVEIS	9.317
CAMINHÕES	619
CAMINHÕES-TRATOR	226
CAMINHONETES	1.940
CAMINHONETAS	274
MICRO-ÔNIBUS	36
MOTOCICLETAS	6.382
MOTONETAS	2.977
ÔNIBUS	91
TRATORES	8
UTILITÁRIOS	91
OUTROS	1.803
TOTAL DE VEÍCULOS	23.764

Tabela 1 - Veículos registrados no município de Uruaçu - 2014

Fonte: DENATRAN (2014).

A grande quantidade de veículos circulando em Uruaçu pode ser uma das justificativas para o alto índice de acidentes na cidade. Boa parte da população considera que o número de acidentes é alto, sendo que a maioria já se envolveu ou ao menos presenciou um acidente nas ruas e avenidas de Uruaçu. Estas considerações são comprovadas por meio de dados da Polícia Militar, que, em 2014, registrou um total de 354 acidentes, número 7,9% maior que no ano de 2013, onde foram registrados 328 acidentes. Há também aqueles acidentes em que a Polícia Militar não é chamada e, conseqüentemente, a ocorrência não é registrada, já que os envolvidos optam por resolver a situação por conta própria.

O Corpo de Bombeiros Militar atendeu a 285 chamadas em 2014, uma queda de 28% em relação a 2013, ano em que 347 ocorrências foram atendidas. Com base nesses números é possível construir uma média de cinco vítimas atendidas por semana em 2014, a maioria em virtude de colisões envolvendo carros e motos. Somente os motociclistas se feriram em 143 acidentes em 2014, o que nos faz pensar que conduzir

uma motocicleta por Uruaçu é uma atividade muito arriscada. Já os ciclistas se envolveram em 34 acidentes no ano de 2014, contra 44 em 2013, número que ganha destaque em virtude da grande popularidade da bicicleta no município uruaçuense.

VÍTIMAS	2013	2014
SEM VÍTIMA	193	227
COM VÍTIMA NÃO FATAL	132	121
COM VÍTIMA FATAL	3	6
TOTAL	328	354

Tabela 2 – Número de ocorrências de trânsito atendidas pela Polícia Militar em Uruaçu-GO - 2014

Fonte: 14º Batalhão de Polícia Militar de Goiás

TIPO DE VEÍCULO	2013	2014
AUTOMÓVEL	191	161
MOTOCICLETA	194	143
VEÍCULO DE GRANDE PORTE	37	25
BICICLETA	44	34
ATROPELAMENTO	15	17
OUTROS	7	14
TOTAL¹	347	285

Tabela 3 – Número de ocorrências de trânsito atendidas pelo Corpo de Bombeiros Militar em Uruaçu-GO - 2014

Fonte: 1º Pelotão de Bombeiros Militar de Uruaçu

A infraestrutura do trânsito uruaçuense é criticada não somente pelos moradores da cidade, mas também por muitos dos turistas que passam pelas cidades todos os anos. A péssima malha viária, falta de sinalização, ruas mal planejadas e ausência de planejamento são os principais problemas citados pelos entrevistados. A implantação de transporte coletivo é cobrada por muitos habitantes da cidade, mesmo que realizando apenas uma ou duas rotas distintas, atendendo aos principais pontos da cidade, como a Avenida Tocantins, Avenida Transbrasiliana, Avenida Coronel Gaspar e as universidades, com um intervalo médio de uma hora entre as partidas, funcionando a entre às seis horas da manhã e dez horas da noite.

Qualquer pessoa que circular por Uruaçu, seja de carro, moto, bicicleta ou até mesmo a pé, notará que existem buracos espalhados em quase todas as ruas e avenidas da cidade. Estes buracos dificultam e atrasam os deslocamentos, já que

¹ O “Total” não representa a soma de todos os valores representados nesta tabela, mas sim a soma de todos os acidentes registrados, já que existem acidentes envolvendo tanto automóveis quanto motocicletas, motocicletas e bicicletas e etc.

os condutores têm que reduzir a velocidade para não danificarem seus veículos, correndo o risco também de se acidentarem ao desviar de um buraco. Alguns buracos ultrapassam os 50 centímetros de diâmetro, alcançado em média 15 centímetros de profundidade. Este é o ponto mais criticado e cobrado pelos habitantes, já que é evidente, atrapalhando em muito o dia-a-dia da população. Caso as principais ruas e avenidas da cidade fossem recapadas e sinalizadas corretamente, o trânsito já apresentaria grande melhora.



Figura 1: Alguns dos muitos buracos encontrados em Uruaçu-GO

Fonte: Gabriel F. Andrade

Outro ponto problemático é a sinalização das vias, que contam com placas velhas e danificadas, além de pintura horizontal desgastada. A falta de sinalização ou sinalização incorreta é responsável por muitos acidentes de trânsito. Um cruzamento mal sinalizado e uma faixa de pedestre apagada são alguns exemplos de situações de risco para os condutores e pedestres. São problemas que poderiam ser resolvidos com cerca de dois meses de trabalho por parte dos órgãos responsáveis, requisitando um investimento não muito alto. Oferecer uma infraestrutura adequada é o ponto inicial para se alcançar um trânsito com boa fluidez e poucos acidentes em Uruaçu.



Figura 2 : O único semáforo de Uruaçu-GO

Fonte: Gabriel F. Andrade

Além de todos esses problemas relacionados à infraestrutura, há também o fator humano: a imprudência. Boa parte dos condutores simplesmente ignora a sinalização, seguindo direto em cruzamentos, desrespeitando as faixas de pedestre, cruzando rotatórias de forma imprudente e estacionando em locais proibidos. Este tipo de comportamento causa um enorme transtorno na cidade, sendo um dos maiores causadores de acidentes no município. Não há outra alternativa para solucionar este problema que não seja a conscientização da população.

Segundo uma pesquisa de campo realizada na cidade em maio de 2015, 95% dos entrevistados já presenciaram algum acidente na cidade. Desses, 40% já se envolveram em pelo menos um acidente. A maioria dos que se envolveram em um acidente estavam conduzindo uma motocicleta, o que demonstra que as motocicletas são o meio de transporte mais perigoso no município de Uruaçu. Ainda de acordo com esta pesquisa, os pontos mais críticos da cidade seriam os cruzamentos das avenidas Tocantins e Transbrasiliana, Tocantins e Coronel Gaspar, Tocantins e Santana e Transbrasiliana e Rua Goiás. As rotatórias também são bastante criticadas, pois, segundo os entrevistados, os motoristas não sabem utilizá-las da forma correta, causando inúmeros acidentes.



Figura 3: Cruzamento das Avenidas Tocantins e Transbrasiliana

Fonte: Gabriel F. Andrade

RESPOSTA	EM NÚMEROS	PORCENTAGEM
PÉSSIMA	3	14%
RUIM	12	57%
REGULAR	5	24%
BOA	1	5%
ÓTIMA	0	0%
TOTAL	21	100%

Tabela 4: Enquete: De que forma você classificaria a mobilidade urbana em Uruaçu-GO? - 2015

Fonte: Pesquisa de campo realizada no Centro de Uruaçu no dia 19/05/2015

É possível notar na tabela uma grande insatisfação dos entrevistados com relação ao trânsito uruaçuense. A maioria considera a mobilidade urbana como ruim em Uruaçu, e apenas um entrevistado classificou como sendo boa a mobilidade urbana em Uruaçu. Além de servirem de base sobre a opinião da população, estes dados também enfatizam o que foi constatado ao longo da pesquisa: as deficiências existentes no trânsito de Uruaçu.

A PERCEPÇÃO DA MOBILIDADE URBANA: VISÕES, SUJEITOS E IMAGENS

Apesar de algumas pessoas encontrarem dificuldades para definir o termo “mobilidade urbana”, elas se situam no assunto após uma rápida explicação. Essa é

uma situação comum em Uruaçu, pois parte da população não compreendia muito bem o significado de “mobilidade urbana”, mas se demonstraram bastante interessadas quando entenderam que um dos principais objetos de estudo da mobilidade urbana era o trânsito. Muitas pessoas contribuíram para a pesquisa com sugestões, exemplos, histórias, críticas construtivas e informações sobre o trânsito da cidade em tempos passados.

A população uruaçuense, em sua grande maioria, está descontente com o trânsito local, mas nem por isso se desinteressaram pelo assunto. Quando o tema era abordado, as pessoas expressavam o seu desejo em ver a mobilidade urbana melhorar em Uruaçu, gerando longas conversas sobre o tema, nas quais eram destacados os principais pontos negativos do trânsito na cidade, relatos de acontecimentos nas ruas e avenidas uruaçuenses, críticas aos órgãos gestores e inclusive sugestões bem elaboradas para melhorar o trânsito em Uruaçu.



Figura 5: Avenida Tocantins próxima ao fim do dia

Fonte: Gabriel F. Andrade

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Os estudos da mobilidade urbana nos colocam diante de uma série de questões relacionadas a como os cidadãos vivem à cidade. As mais variadas formas de locomoção na cidade, facilitadas ou não por veículos, boas vias, boa sinalização podem tornar melhor e mais prático o cotidiano de cada sujeito que vive a complexidade do modo de vida urbano. Como destacamos nos tópicos anteriores, quanto maiores as cidades maior a possibilidade de problemas de mobilidade, o que, por sua vez, não exclui a ocorrência de problemas de mobilidade também em pequenas e médias cidades, como os que pudemos observar e analisar na cidade em estudo.

Como constatado nesse estudo a cidade de Uruaçu-GO já possui problemas de mobilidade urbana destacáveis, notadamente pelo grau de intercorrências e de interferência no cotidiano de uma parcela significativa de sua população. Percentuais importantes já se envolveram ou já presenciaram acidentes em decorrência da má

sinalização da cidade de Uruaçu-GO, problema que foi apontado como uma das principais externalidades negativas da mobilidade urbana uruaçuense. As reclamações quanto a péssima qualidade do pavimento da cidade também são recorrentes, o que na pesquisa escancara certo descaso do poder público quanto a mobilidade urbana de Uruaçu.

Longe de querermos aqui esgotar o tema, ou mesmo de alcançar todos os problemas existentes quanto a mobilidade urbana em Uruaçu-GO, esperamos ter contribuído para a melhor compreensão dessa temática. Por meio de uma abordagem amparada pelos conceitos e categorias da geografia esperamos ter contribuído pelo menos para lançar luz sobre a questão da mobilidade urbana uruaçuense, cidade que vem crescendo e com perspectiva de receber um incremento populacional cada vez maior, o que poderá, num futuro próximo, agravar ainda mais os já sensíveis problemas de mobilidade do urbano de Uruaçu.

REFERÊNCIAS

CARLOS, Ana Fani A. **A Cidade**. São Paulo: Contexto, 1999.

CASTELLS, Manuel. **A questão urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000.

GEIGER, P. P.; DAVIDOVICH, F. Aspectos do fato urbano no Brasil. **Revista Brasileira de Geografia**. Ano XXIII, Vol. I, n. 02, Abr.-Jun., 1961.

KNEIB, Erika Cristine. Mobilidade urbana e qualidade de vida: do panorama geral ao caso de Goiânia. **Revista UFG**, Ano XIII, nº 12, Jul.-2012.

LEFÉBVRE, Henry. **A produção do espaço**. Paris: Anthropos, 1974.

LOPES, D. M. F.; HENRIQUE, W. (Orgs.) **Cidades médias e pequenas: teorias, conceitos e estudos de caso**. Salvador: SEI, 2010.

PEREIRA, L. A. G.; MORAIS, S. D. Q. de.; FERREIRA, W. R. A geografia dos transportes na organização do espaço urbano: mobilidade e acidentes de trânsito. **Caminhos de Geografia Uberlândia** v. 13, n. 42 jun/2012 p. 240–257.

SOBRE O ORGANIZADOR:

Graduado em Geografia (Bacharelado e Licenciatura) pela PUC-Campinas, Mestre e Doutor em Geografia Humana pela Universidade de São Paulo. Atualmente é Professor do Departamento de Geociências e do Programa de Pós-Graduação em Geografia - PPGeo na Universidade Estadual de Montes Claros (UNIMONTES), onde coordena o Núcleo de Estudos e Pesquisas Regionais e Agrários (NEPRA-UNIMONTES) e o Subprojeto de Geografia - “Cinema, comunicação e regionalização” no âmbito do PIBID/CAPES. Exerce também a função de Coordenador Didático do Curso de Bacharelado em Geografia - UNIMONTES. Tem experiência na área de Geografia Humana, atuando principalmente nos seguintes temas: Geografia Agrária, Regularização Fundiária, Amazônia, Ensino de Geografia, Educação do Campo e Conflitos Socioambientais e Territoriais. Participação como avaliador no Programa Nacional do Livro e do Material Didático - PNLD de Geografia e no Sistema Nacional de Avaliação da Educação Superior (SINAES), vinculado ao Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira (INEP). É autor e organizador das seguintes obras: No chão e na Educação: o MST e suas reformas (2011), Neoliberalismo, Agronegócio e a Luta Camponesa no Brasil (2011), Cenas & cenários geográficos e históricos no processo de ensino e aprendizagem (2013), Agroecologia, Alimentação e Saúde (2014), Gestão Ambiental (2015), Práticas de Ensino: Teoria e Prática em Ambientes Formais e Informais (2016), Geografia Agrária no Brasil: disputas, conflitos e alternativas territoriais (2016), Geografia Agrária em debate: das lutas históricas às práticas agroecológicas (2017), Atlas de Conflitos na Amazônia (2017), Serra da Canastra território em disputa: uma análise sobre a regularização fundiária do Parque e a expropriação camponesa (2018), Conflitos e Convergências da Geografia - Volumes 1 e 2 (2019), Geografia Agrária (2019), entre outras publicações. E-mail: gustavo.cepholini@unimontes.br

Gustavo Henrique Cepolini Ferreira

ÍNDICE REMISSIVO

A

Agricultura familiar 29, 30, 31, 32, 33, 34, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 56, 65, 66, 67, 144

Agrobiodiversidade 44, 46, 49, 50, 51, 52, 53

Águas termais 140, 141, 145, 146, 149

Análise espacial 69

Araraquara 83, 84, 85, 86, 87, 89, 90, 91

B

Brasil 1, 2, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 13, 20, 21, 27, 28, 30, 31, 32, 41, 42, 43, 50, 53, 54, 57, 58, 59, 67, 69, 70, 71, 72, 73, 75, 76, 80, 81, 82, 84, 92, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 119, 123, 124, 126, 131, 139, 140, 147, 150, 151, 161, 163, 164, 165, 166, 171, 172, 174, 175, 176, 178, 180, 181, 182, 183, 184, 193, 194

C

Campepinato 12, 15, 58

Cana-de-açúcar 75, 83, 84, 86, 87, 89, 90, 91, 92, 131

Capital financeiro 2, 4, 8, 11, 120, 140, 141, 147

Cerrado 14, 75, 80, 81, 140, 146, 163, 164, 166, 168, 169, 170, 171, 172

Cidades intermediárias 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 115, 117, 119, 120, 121, 122, 123

Cidades locais 126

Commodities 1, 2, 7, 8, 9, 10, 11, 73

Comunidades 27, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 65, 66, 67, 129, 170, 171, 173

Comunidades tradicionais 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 170, 173

Currículo 174, 175, 178

D

Desenvolvimento 2, 4, 9, 10, 11, 14, 15, 29, 30, 32, 33, 37, 39, 41, 42, 43, 45, 59, 61, 67, 70, 71, 73, 74, 79, 83, 84, 85, 95, 98, 100, 101, 102, 103, 104, 107, 110, 111, 112, 119, 122, 124, 126, 129, 131, 141, 144, 151, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 163, 165, 171, 174, 175, 176, 179, 180, 181, 182, 183, 187, 188, 191

Divisão territorial do trabalho 1, 2, 8, 10, 11, 109, 110

E

Ecologia 163, 172

Ensino de geografia 174, 175, 176, 178, 183, 186, 187, 192, 193, 194

Espaço 29, 30, 33, 34, 35, 37, 38, 39, 40, 41, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 53, 57, 58, 66, 74, 85, 89, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 109, 111, 112, 113, 114, 119, 121, 122, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 139, 141, 147, 150, 158, 159, 164, 172, 179, 180, 187, 188, 189, 193

Espaço rural 29, 30, 34, 35, 37, 38, 40, 41, 44, 45, 49, 53

Espaço urbano 39, 98, 99, 100, 103, 111, 114, 124, 126, 127, 128, 129, 130, 139

Exportações 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10

Externalidades negativas 126, 132, 133, 139

F

Formação de professores 186, 187

G

Geografia escolar 174, 186, 187, 188, 192

Geoprocessamento 59, 83, 151, 154, 155, 159, 161, 172

H

Homogeneização 83, 84, 85, 86, 90, 92, 93

I

Irrigação 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 78, 79, 80, 81

L

Lineamentos 151, 154, 155, 156, 157, 159

M

Meio natural 140

Mobilidade urbana 117, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 137, 138, 139

Modelado cárstico 151, 153, 154, 156, 158

Música 186, 187, 189, 190, 191, 192, 193

N

Neurociência 174, 175, 176, 177, 178, 180, 183, 184, 185

P

Pivô central 69, 71, 74, 75, 76, 78, 79, 80

Pluriatividade 29, 38, 40, 41

Práticas culturais 44, 47

Preservação 53, 69, 144, 163, 166, 170, 171

Q

Quilombolas 14, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 53, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 66

R

Raciocínio geográfico 174, 175, 176, 178, 180, 181, 182, 183

Recursos naturais 9, 31, 37, 49, 61, 67, 69, 72, 79, 80, 110, 141, 150, 164, 170, 171, 181

Reestruturações urbanas 106, 107, 108, 109, 111, 117, 119, 121

Remanescentes 39, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 62, 63, 67

Reprimarização 1, 2, 7, 8, 9, 10, 11, 83, 86, 89

Resistências 27, 55

S

São Carlos 83, 84, 85, 87, 88, 89, 91, 92

Serra da Canastra 12, 13, 14, 21, 22, 25, 27, 28, 194

T

Território 9, 12, 13, 14, 15, 22, 25, 28, 38, 41, 42, 44, 45, 46, 50, 51, 52, 56, 57, 58, 60, 61, 66, 71, 85, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 100, 101, 102, 104, 105, 121, 122, 124, 140, 164, 166, 171, 189, 194

U

Unidade de conservação 12

Uso da água 16, 69, 72, 73, 78, 79, 80

Agência Brasileira do ISBN
ISBN 978-85-7247-653-9

