



Paisagens da Mobilidade na Cidade de Anápolis: o caso da Avenida Brasil

Tiago José Duarte Rézio ¹
Milena d'Áyala Valva ²

RESUMO

As discussões levantadas nesse artigo tomam partido da escala regional e, sobretudo da escala local, para analisar como os impactos causados por intervenções urbanísticas e de infraestrutura ocorridas na Av. Brasil em Anápolis, Goiás, interferem na dinâmica da circulação da cidade e principalmente na mobilidade do pedestre e sua relação com a paisagem. Progressivamente a saturação da capacidade viária da Avenida está gerando eventos que reduzem a eficiência não só da própria via, mas da cidade em seu conjunto, dada a importância dessa arterial no contexto urbano. Entende-se que compreender as dinâmicas que envolvem a Av. Brasil, o pedestre e a paisagem no qual ele se insere, será fundamental para uma reflexão acerca da produção do espaço urbano em Anápolis. Desta forma, justificamos os estudos sobre o direcionamento dos investimentos em mobilidade e em uma infraestrutura urbana socialmente justa.

Palavras-Chave: Intraurbano; Paisagem; Mobilidade; Pedestre; Anápolis; Avenida Brasil.

¹ Arquiteto e urbanista (UEG). Mestre em Ciências Sociais e Humanidades (TECCER-UEG). Docente nas disciplinas Estudo da Paisagem e Gestão e Planejamento Urbano na Faculdade Metropolitana de Anápolis. tiago.rezio@faculdadefama.edu.br

² Arquiteta e Urbanista. Docente da linha de pesquisa Dinâmicas Territoriais no Cerrado, do Programa de Pós Graduação em Territórios e Expressões Culturais no Cerrado (TECCER) pela Universidade Estadual de Goiás (UEG). midayala@gmail.com

A paisagem urbana é extremamente sensível às transformações de todas as origens que convergem no planejamento urbano, sejam elas econômicas, sociais, políticas ou ambientais. Atualmente, a percepção e vivências da paisagem a partir da escala humana, é um norteador fundamental no processo de intervenção do espaço urbano, nas diferentes escalas do planejamento. Nas últimas décadas, o debate urbanístico tem reforçado que essa dimensão, que por muito tempo ficou esquecida na prática de modificação e produção das cidades, é fundamental para o futuro do planeta, levando em consideração o aumento vertiginoso do tráfego de automóveis.

Jan Gehl (2013) alerta que durante muito tempo, principalmente no período correspondente ao modernismo, o urbanismo negligenciou a importância do espaço público como local de encontro das pessoas, privilegiando o lugar do carro no projeto e desconsiderando a escala do pedestre na produção das cidades.

Convivemos com uma paisagem urbana marcada pela presença da infraestrutura destinada aos deslocamentos feitos com os automóveis e carente de espaços destinados às pessoas. Bernardo Secchi (2006) lembra que a infraestrutura caracterizada pelos grandes canais da mobilidade associados a estacionamentos, transformam de modo evidente as relações espaciais e estéticas da cidade “construindo barreiras intransponíveis, obstacularizando ou impedindo relações visuais e percursos consolidados por uma longa tradição, construindo novos lugares obscuros que são apropriados por práticas à margem da legalidade” (Secchi 2006 p. 113). Confrontamos cada vez mais com as estruturas da mobilidade, com dimensões e escalas habitualmente imponentes, que passam a fazer parte da paisagem urbana contemporânea.

Para compreender essa complexidade, é necessário vivenciarmos os espaços da cidade como parte de uma metodologia de análise, considerando que a cidade é o resultado de uma evolução histórica baseada nas interações entre as pessoas. A paisagem urbana possui uma relação dialética, ela só existe a partir da relação espaço/homem e, como lembra Milton Santos “o seu traço mais comum é ser a combinação de objetos naturais e objetos fabricados, isto é, objetos sociais, e ser o resultado da acumulação da atividade de muitas gerações” (Santos 2012 p. 53). A paisagem se transforma para se adaptar às novas necessidades da sociedade e, só a partir da percepção das reais necessidades do pedestre, é que poderemos pensar na melhoria da qualidade de vida urbana.

À pesquisa acadêmica cabe tanto propor metodologias que contribuam para a produção do espaço urbano quanto analisar e criticar os modelos adotados por planejadores públicos que estão a serviço da cidade, e que em tese deveriam trabalhar em prol de seu desenvolvimento justo a todos os habitantes. Ao se fazer uma pesquisa de campo com o objetivo de entender a produção do espaço

urbano contemporâneo a partir da paisagem, é inevitável questionar se o poder público te considerado a dimensão humana nos projetos urbanos.

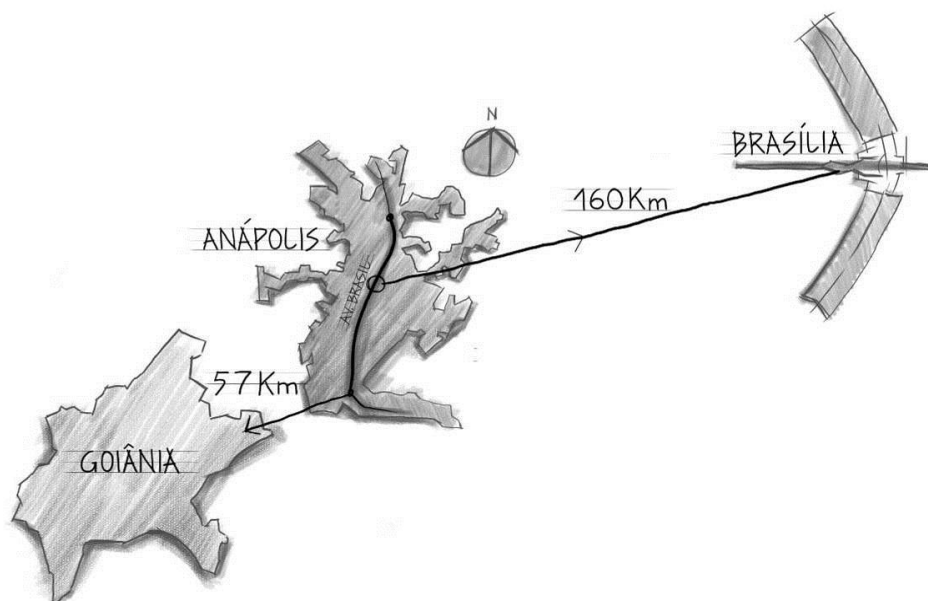
Considerando que a paisagem é definida em função do ponto de vista de onde ela é observada, e adotando a dimensão humana como categoria fundamental de análise, o trabalho pretende apresentar uma abordagem sobre o estudo da paisagem urbana a partir da ótica do pedestre, na tentativa de possibilitar a compreensão de como se dão os conflitos e incoerências entre as diferentes escalas de produção do espaço urbano atualmente. O objeto de estudo aqui apresentado - a Avenida Brasil na cidade de Anápolis - é usado como suporte para discutir as transformações que estão comumente ocorrendo nas cidades contemporâneas, em particular nas cidades médias, que na busca por alcançar um desenvolvimento e reconhecimento das funções que exercem, e se aproximarem da imagem das grandes cidades, estão gerando paisagens hostis ao ser humano.

Com o objetivo de questionar as decisões que Anápolis vem tomando nos últimos anos com relação à produção do espaço urbano, foram adotadas como metodologia, o levantamento *in loco*, ou seja, caminhar e vivenciar a paisagem e seus conflitos, e o apoio teórico de uma revisão bibliográfica interdisciplinar que respalda o processo empírico inerente ao ato de caminhar e observar a paisagem.

ESCALAS E PROCESSOS ECONÔMICOS NA PRODUÇÃO DA PAISAGEM URBANA DE ANÁPOLIS

A cidade de Anápolis, ao considerar sua localização geográfica, e sua escala regional, é um importante ponto nodal no eixo Goiânia-Anápolis-Brasília (Figura 01).

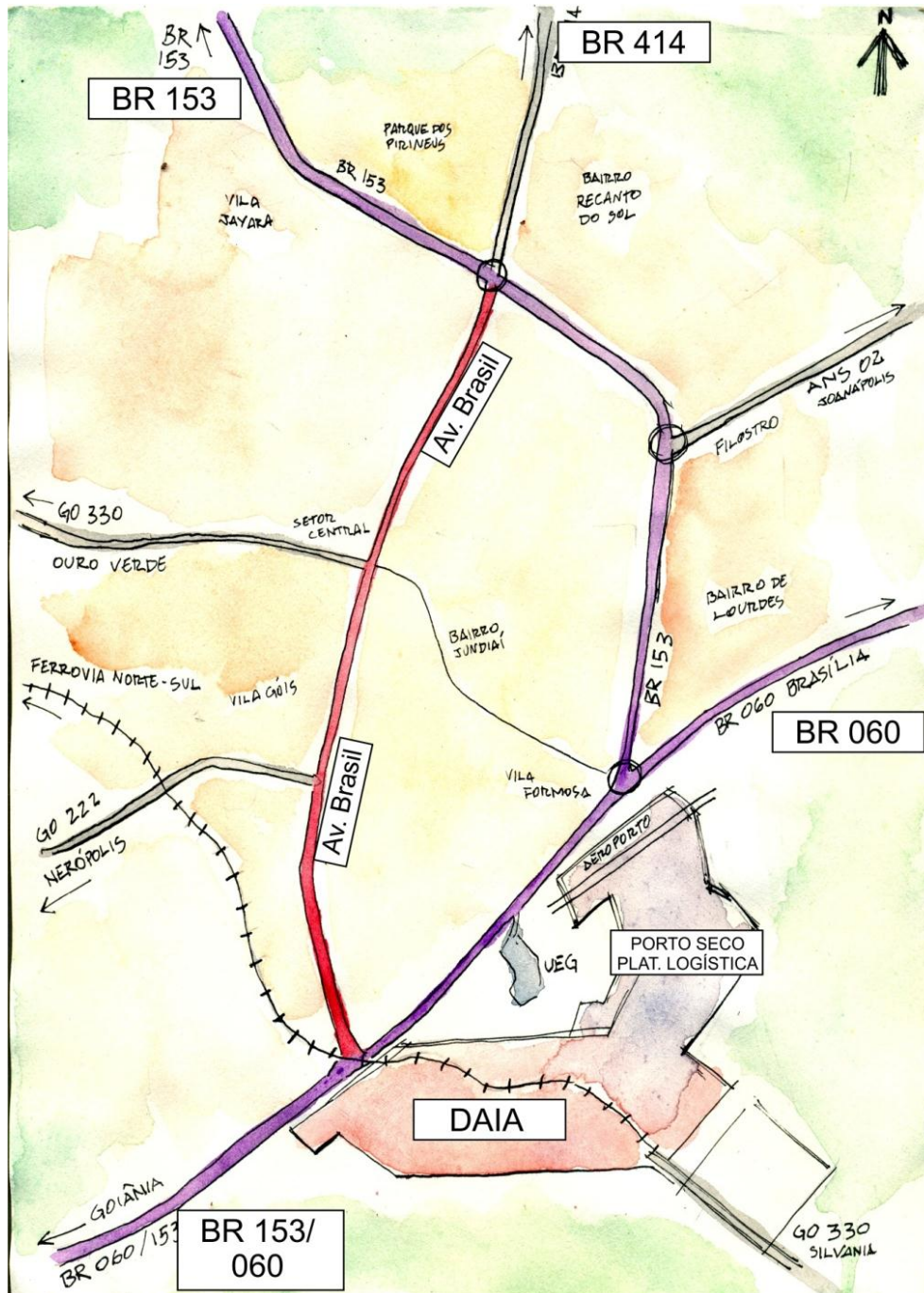
Figura 01. Anápolis como ponto nodal no eixo Goiânia/Brasília.



Fonte: Croqui do autor (2015) baseado em dados do Plano Diretor de Anápolis (2006).

Na escala local, seu principal eixo estruturador, a Avenida Brasil, tem em suas extremidades a conexão com três grandes rodovias federais. Em sua extremidade norte com as rodovias BR 153 e BR 414, e na extremidade sul com a BR 060 e novamente com BR 153 (Figura 02).

Figura 02. Contexto da Avenida Brasil na escala regional.



Fonte: Croqui do autor com base em levantamentos e informações do Plano Diretor de Anápolis (2006).

A imagem apresenta a Avenida Brasil como eixo estruturante formador do espaço, entre os polos de crescimento, formando uma rede de aparatos técnicos capazes de configurar e reconfigurar o espaço urbano.

Ainda na extremidade sul, conduz ao Distrito Agroindustrial de Anápolis, à Plataforma Logística Multimodal e ao Porto Seco/Estação Aduaneira (EADI). Na escala local a Avenida Brasil faz conexões diretas e indiretas com as principais centralidades da cidade, sendo um importante eixo estruturador nos aspectos econômico, cultural, social e político, consolidando a circulação de pessoas e mercadorias. O que reforça o potencial dessa arterial em agregar empreendimentos de grande porte nos setores comerciais e de serviço, além de instituições e equipamentos públicos e privados.

Na produção do espaço urbano a relação da paisagem se dá a partir de duas escalas: a espacial e a conceitual. De acordo com Roberto Lobato Corrêa (2013 p. 41), essas escalas são definidas respectivamente como: a) “área de abrangência de um processo ou fenômeno (local, regional, nacional, global)”;

b) “as relações entre um objeto de pesquisa, os questionamentos e teorias pertinentes e sua representação cartográfica”. Ainda sobre a escala espacial Corrêa (2013 p. 42) observa que “a escala espacial constitui traço fundamental da ação humana, relacionada a práticas que se realizam em âmbitos espaciais mais limitados ou mais amplos, mas não distanciados entre si”.

A escala espacial, além de ser elemento fundamental para o geógrafo, constitui parte integrante das práticas espaciais dos agentes sociais da produção do espaço. A consciência de sua importância parece ser maior, à medida que se amplia a escala dimensional do agente espacial. (Correa 2013 p. 42).

Sposito (2013) afirma que “nada pode ser explicado apenas numa escala”, e complementa, ao dizer que “em vez de explicar o local pelo local ou circunscrito às escalas de pequena abrangência espacial, o que haveria de novo seria a constatação de que é preciso olhar o regional, o nacional ou global para se entender o local” (Sposito 2013 p. 130). Desse modo, foram apresentadas inicialmente, as dinâmicas da Avenida Brasil na escala regional e sua importância para o deslocamento do capital como informação e como mercadoria.

A partir dessa perspectiva, a escala do indivíduo em movimento não coincide, necessariamente, com a escala da cidade, tampouco se pode compreender, simplesmente, a cidade como a somatória das escolhas escalares dos indivíduos, porque a essência delas está no conflito e não na aliança entre ações ou confluindo para a ideia de unidade. (Sposito 2013 p. 139)

Anápolis se coloca em posição de destaque no cenário econômico, tanto do próprio Centro Oeste quanto em nível nacional. Isso se deve, sobretudo, ao Distrito Agroindustrial de Anápolis (DAIA), que atualmente é um dos grandes polos geradores de riquezas do estado de Goiás.

Nesse contexto, Anápolis se torna um objeto lucrativo, o que faz com que empresários e políticos se aliem para buscar investidores que queiram implantar suas indústrias em Anápolis. Paralelo à alavancada econômica do DAIA a partir da década de 1990, com os laboratórios farmacêuticos, surge

o Porto Seco e o projeto da Plataforma Logística Multimodal, que colocam Anápolis em uma posição estratégica como estação aduaneira.

Segundo Luz,

os incentivos fiscais, aliados a própria descentralização da produção nacional, promoveram a diversificação da estrutura do DAIA, os ramos da construção e farmacêutico passaram a ocupar um espaço cada vez maior no distrito e, a partir da década de 1990, se consolidou um pólo farmacêutico especializado na produção de medicamentos genéricos de projeção nacional. (Luz 2009 p. 250)

A dinâmica da Avenida Brasil articula entre as escalas regional e local e sua importância na circulação econômica de Anápolis. Corrêa (2013 p. 42) explica que “o conceito de escala espacial emerge da consciência da dimensão variável, no espaço, da ação humana, e é útil para compor a inteligibilidade dessa ação”. Hoje, a estrutura da Estação Aduaneira Interior (EADI), em conjunto com o Porto Seco e a Plataforma Logística Multimodal, coloca Anápolis à frente de outros centros de logística de armazenamento e distribuição de mercadorias para o mercado nacional e internacional. Pois como afirma Santos “hoje, uma cidade pode não manter intercâmbio importante com sua vizinha imediata e, no entanto, manter relações intensas com outras muito distantes, mesmo fora de seu país” (Santos 2014 p. 55).

De acordo com levantamento feito por Castro (2004), as tarifas relacionadas à logística de distribuição feita em Anápolis possui um custo aproximadamente 30% menor do que as taxas cobradas em outros portos brasileiros. Além das vantagens com relação aos prazos de liberação de documentos — 24 horas em Anápolis, enquanto em outras estações ferroviárias e aeroviárias o prazo é de até oito dias —, e incentivos de Imposto sobre Circulação de Mercadoria e Serviços (ICMS). A infraestrutura do complexo aduaneiro possui ampla área de armazém para contêineres, silos para estocagem de grãos com capacidade de 60.000t, três ramais ferroviários, escritórios para departamentos de órgãos federais, locais para atendimento e estadia de caminhoneiros — entre outros equipamentos que garantem uma prestação de serviço técnica de racionalização do processo logístico. Harvey (2005) comenta que Marx elucidou esta questão ao dizer que a racionalização dos transportes possibilita comprimir o espaço, reduz o tempo gasto na circulação das matérias primas e mercadorias, o que possibilita uma aceleração na expansão do capital.

David Harvey, ainda com base nas teorias de Marx nos explica que:

O custo do transporte “é importante à medida que a expansão do mercado e a trocabilidade do produto se conectam a isso” (Marx 1973: 534). Os preços, tanto das matérias primas como dos bens acabados, são sensíveis aos custos do transporte, e a capacidade de coletar as matérias primas em lugares distantes e de enviar os produtos acabados a mercados distantes é, evidentemente, afetada por esses custos. Os custos de circulação “podem ser reduzidos pelo transporte aperfeiçoado, mais barato e mais rápido” (Marx 1967 vol.2: 142). Do ponto de vista

da produção enquanto totalidade, “a redução dos custos da circulação real (no espaço) faz parte do desenvolvimento das forças de produção pelo capital” (Marx 1973 p. 533-534, Harvey 2005 p. 47, grifos do autor)

Assim, são compreensíveis as transformações na estrutura viária da Avenida Brasil, pois entra em questão a importância da velocidade da circulação da mão de obra, que produz e que também consome. Este panorama de dinamização da circulação na escala regional explica as intervenções e obras de viadutos programadas para a Avenida Brasil a partir de 2015. A técnica aplicada garante a eficiência racionalizada entre os fixos e os fluxos. Santos (2014 p. 86) explica que “os fixos são os próprios instrumentos de trabalho e as forças produtivas em geral, incluindo a massa dos homens” e “os fluxos são o movimento, a circulação e assim eles nos dão também a explicação dos fenômenos da distribuição e do consumo”. Villaça (2001 p. 20), sobre o espaço regional, complementa, afirmando que “a estruturação do espaço regional é dominada pelo deslocamento das informações, da energia, do capital constante e das mercadorias em geral — eventualmente até da mercadoria força de trabalho”. Posto isso, devemos compreender a Avenida Brasil como principal vetor da circulação em Anápolis, com capacidade de conduzir além da mão de obra usada na indústria, comércio e serviços, diversos produtos industrializados e agrícolas.

A capacidade viária da Avenida Brasil a transformou em um suporte de serviços especializados conectados a toda uma cadeia produtiva, sobretudo no setor terciário, que agrega as atividades de comércio e serviço. Entre as atividades ligadas ao setor terciário que mais se desenvolveram em Anápolis, Luz (2001), destaca o segmento atacadista: “a especialização e modernização do setor comercial provocada pela ampliação da oferta de produtos industrializados, exige a inovação do sistema de armazenagem e distribuição, funções que são exercidas pelo setor comercial atacadista” (Luz 2001 p. 71). Nesse panorama, a Avenida Brasil se destaca de outras vias de Anápolis em razão da sua capacidade de permissões de Uso do Solo e um alto nível de aceitação nos índices de incomodidade, segundo dados da Diretoria do Plano Diretor da Prefeitura Municipal de Anápolis (2015).

Conforme definição do Plano Diretor (2006) a Avenida Brasil é uma via arterial de 1ª Categoria, definida assim por sua estrutura longitudinal capaz de conectar as extremidades norte e sul da cidade. Suas características possibilitam agregar funções que são consideradas de grande impacto ao uso e ocupação do solo, além, também, do interesse imobiliário.

AUTOMÓVEIS EM DETRIMENTO DOS PEDESTRES: AS PRIORIDADES NO PLANEJAMENTO DA MOBILIDADE EM ANÁPOLIS

A saturação da capacidade viária da Avenida Brasil está gerando eventos que reduzem a eficiência não só da própria via, mas da cidade em seu conjunto, dada a importância dessa arterial no

contexto urbano. O principal eixo de circulação da cidade é visto pelos planejadores apenas como um corredor de veículos, principalmente o automóvel particular, gerando decisões e estratégias que se esgotam em um curto prazo.

A crise na mobilidade urbana, e as discussões sobre o direcionamento do planejamento urbano para os automóveis na cidade contemporânea não são recentes. Em seu texto *O Transporte Urbano*, publicado na década de 1960, John W. Dyckman (1977) discorreu sobre a problemática da expansão urbana aliada ao uso do automóvel em cidades norte americanas. Nele, o autor analisou que:

[...] se vamos ter cidades compactas com locais centrais de trabalho, densidades relativamente altas para as zonas residenciais, construção do comércio e facilidades públicas assim como emprego, os atuais efeitos dispersivos do automóvel terão que ser restringidos (Dyckman 1977 p. 149).

Nesta época, a tendência americana de incentivar a criação de áreas distantes para habitação de baixa densidade, inviabilizava cada vez mais os investimentos em transporte coletivo. Dyckman (1977) apontava que após a II Guerra o uso do transporte público nas cidades americanas decresceu 64% até 1965. Com isso, houve um aumento desproporcional no uso do automóvel particular e no investimento em infraestrutura viária para comportar o grande contingente de veículos.

Gehl (2013) cita o exemplo americano na década de 1960 e a progressiva decadência dos espaços públicos para os pedestres e a ideologia do planejamento para os automóveis, além de afirmar Jane Jacobs como a primeira voz a levantar discussões significativas sobre como as cidades estavam sendo planejadas e construídas ao publicar seu livro *Morte e Vida das Grandes Cidades* em 1961.

Essa contextualização foi levantada para evidenciar o atraso no planejamento urbano brasileiro, que em pleno século XXI, ainda reproduz modelos de urbanização que eram contestados e criticados na década de 1960 nos Estados Unidos. Atualmente toda a cadeia produtiva em torno carro direciona as prioridades no planejamento urbano brasileiro, determinando a produção da paisagem baseada na infraestrutura para o automóvel particular.

Os agentes que atuam diretamente no planejamento, projeto e regulamentação do território, devem reconhecer o ambiente construído antes de executarem obras desconexas com as várias dinâmicas de circulação consolidadas e que coexistem no mesmo espaço (Siembieda 2015).

Progressivamente os problemas no tecido urbano vão se acumulando à medida que o carro torna-se o principal condicionante no desenho das cidades contemporâneas. Conforme observa Harvey (1980 p. 48) “as cidades cresceram muito rapidamente nos últimos vinte anos ou mais, e esse crescimento resultou em algumas mudanças significativas na sua forma espacial.” O que vemos é o carro direcionando o planejamento da cidade, enquanto que as estratégias de planejamento voltadas ao

espaço do pedestre tornam-se cada dia mais ineficazes à medida que as intervenções de infraestrutura se acumulam. Esta afirmação se reforça quando observamos o Estatuto do Pedestre, lei de número 3.319 aprovada e instituída em 29 de outubro de 2008 em Anápolis, que entre diversos pontos podemos citar um dos mais incoerentes com a realidade atual encontrada na Avenida Brasil.

Art. 2º. Todos os pedestres tem o direito à paisagem livre da intrusão visual, ao meio-ambiente saudável e ao desenvolvimento sustentável da cidade, ao direito de ir e vir, de circular livremente, a pé, com carrinhos de bebê ou em cadeiras de rodas, nas travessias de vias, passeios, calçadas e praças públicas, sem obstáculos e constrangimentos de qualquer natureza, sendo-lhes assegurada mobilidade, acessibilidade, conforto e segurança. (Prefeitura Municipal de Anápolis, 2008).

Caminhando pela Avenida Brasil fica evidente que a produção do espaço urbano é feita para atender interesses de quem possui carros, tanto que os espaços que são legalmente reservados aos pedestres são reduzidos para priorizar o automóvel particular (Figuras 03 e 04). De um modo geral a condição do pedestre no Brasil é negligenciada por gestões insensíveis à condição de fragilidade do corpo humano diante do carro, no caso de Anápolis, cabe à Companhia Municipal de Trânsito e Transportes (CMTT) a interpretação final do Código de Trânsito Brasileiro e demais leis municipais como, por exemplo, o Estatuto do Pedestre (Lei 3.319/2008).

Figura 03. Delimitação e redução do espaço do pedestre em comércio na Avenida Brasil.



Fonte: Foto do arquivo pessoal do autor.

Na imagem é possível perceber o uso de barreiras para delimitar o espaço do pedestre e priorizar o carro.

Gehl (2013 p. 6) afirma que,

Nos países emergentes, a situação da dimensão humana é bem mais séria e complexa. A maioria da população é forçada a usar intensamente o espaço da cidade, para muitas atividades cotidianas. Tradicionalmente, o espaço urbano funcionou em um nível bem aceitável para esses usos, mas quando o tráfego de automóveis, por exemplo, cresce vertiginosamente, a competição pelo espaço se intensifica. A cada ano, as condições para a vida urbana e para os pedestres tornam-se menos dignas.

Figura 04. Apropriação do passeio público para usos contrários à circulação de pessoas.



Fonte: Foto do arquivo pessoal do autor.

Apropriação indevida do passeio público para exposição dos carros. Além da construção de rampas impedindo o livre acesso e a circulação sobre as calçadas.

Ao criar uma lei denominada Estatuto do Pedestre, os políticos assumem, ou deveriam assumir, um compromisso com aquilo que propõe a lei. Entretanto, o que observamos de fato ao compararmos a lei e a realidade, é que as leis são recheadas de palavras que cumprem mais a função de *slogans* do que propriamente de uma intenção de aplicabilidade.

O Plano Diretor Participativo de 2006, ainda sem atualização, não faz nenhuma menção à criação de um Estatuto do Pedestre (EP). Na verdade, o EP vem para aumentar a quantidade de leis que reforçam um determinado discurso. Nesse caso, o da mobilidade e da acessibilidade. Ora, “no país, onde a lei é ignorada, chama-se por mais leis! Mais leis são pedidas, em vez de se denunciar o descaso para com as leis que já existem” (Villaça 2012 p. 218). Em uma primeira análise, poderíamos supor que o EP seria uma maneira de resolver os casos omissos do PDP, entretanto, o estatuto aponta uma série de generalidades e definições que mais soam como um discurso acerca da mobilidade e acessibilidade.

Além da conivência da prefeitura e da nossa classe dominante [...] para com a desobediência à lei, há que se considerar também as leis inúteis. São leis que não tratam de nada que precise ser

cumprido. Leis de generalidades. Leis que se limitam a objetivos ou diretrizes. São leis que surgem para fingir que se está cuidando de algum problema. São leis que muito contribuem para desmoralizar a lei. (Villaça 2012 p. 220)

Conforme é descrito no Artigo 1º do Estatuto do Pedestre “Esta Lei estabelece os direitos e deveres dos pedestres no Município de Anápolis” (PMA 2008). Porém, o que se manteve após esta lei foi o direcionamento do planejamento urbano para os automóveis, enquanto que as estratégias voltadas ao espaço do pedestre se tornaram cada vez mais ineficazes, à medida que as intervenções de infraestrutura se acumularam.

Aplicar e fiscalizar uma lei que garante direitos ao pedestre é chocar com interesses maiores, ou seja, interesses do capital de uma classe dominante dos agentes que atuam na criação de leis que serão ou não aplicadas. As leis são transformadas em objeto virtual e distante de atender o interesse coletivo. Como aponta Villaça:

Esse descaso é patrocinado pela classe dominante, pois - por mais paradoxal que pareça - é por e para ela que as leis são feitas. É ela quem domina a produção de leis. É ela quem domina a fiscalização, o cumprimento e o descumprimento das leis; a tal ponto, que ela patrocina a lei, mas, ao mesmo tempo, patrocina as formas de “contorná-la” sempre que lhe convém. (Villaça 2012 p. 223-224)

Paralelamente, o descaso às leis geram obras de infraestrutura e soluções de engenharia de tráfego que são executadas ignorando um projeto urbanístico que considere as complexidades regionais e intraurbanas que a Avenida Brasil possui. O que nos leva a crer que o planejamento urbano municipal é feito às cegas sem nenhuma conexão entre os órgãos responsáveis, além de estar muito distante de uma reflexão que considere os mais diversos aspectos da sociedade que deve ser atendida. Isso pode ser comprovado tanto percebendo a paisagem de norte a sul da avenida, que está em constante mutação, quanto analisando os projetos executados. O mais recente, o viaduto Nelson Mandela (2014) que possui um caráter imediatista e elitista, foi feito para atender interesses específicos, isto é, os interesses capitalistas. A obra está presente para constatação, ela não prioriza o transporte público, muito menos o Estatuto do Pedestre. O Viaduto Nelson Mandela é uma obra idealizada para o carro e para as pessoas que tem condições financeiras de comprá-lo e mantê-lo.

Como afirma Villaça (2012 p. 252) “só invocando nosso brutal *desnível de poder político*, podemos entender o fato de nossos governantes conferirem tanta prioridade às obras para o automóvel, tanta prioridade aos interesses da minoria”.

De acordo com Vasconcellos:

é impossível atender a todos os interesses e como o planejamento da circulação não é uma atividade neutra, o ambiente de circulação é fisicamente marcado pelas políticas anteriores, revelando os interesses dominantes que as moldaram. A configuração de muitas cidades contemporâneas nos países em desenvolvimento prioriza o motorista. Isto foi feito por meio

da adaptação das cidades aos automóveis em detrimento de outros atores como pedestres e passageiros de transporte público (Vasconcellos 2012 p. 43-44).

Hoje, os modelos pré-idealizados destacam-se de forma negativa, e os reflexos de um mau planejamento urbano afetarão diretamente no desenvolvimento econômico futuro de uma cidade. Esta reflexão sustenta-se em uma análise feita por Harvey (1980 p. 48) onde pontua que “do ponto de vista político, contudo, deveria estar claro que esses ajustamentos na forma espacial da cidade provavelmente contribuem para produzir uma variedade de formas de redistribuição de renda.”

Atualmente estão em andamento, a revisão do Plano Diretor, o Plano de Mobilidade e as obras dos novos viadutos na Avenida Brasil. A revisão do Plano Diretor Participativo vem com a proposta de atualizar o PDP de 2006, colocando-o em consonância com as transformações que ocorreram em Anápolis nos últimos 10 anos. O Plano de Mobilidade está conectado às obras dos corredores de ônibus, e aos viadutos que serão construídos na Avenida Brasil. A promessa do projeto é agilizar o transporte público em Anápolis, criando uma conexão entre corredores de ônibus exclusivos, preferenciais e ciclovias. Segundo as propagandas anunciadas, a obra contará com um orçamento de mais de R\$ 74 milhões e será “a maior obra da história de Anápolis”.

DUAS CIDADES NO MESMO ESPAÇO: A CIDADE REAL E A CIDADE DO DISCURSO

O *marketing* urbano tem a função de convencer os eleitores de que a cidade é socialmente justa a todos os seus habitantes, desse modo, obras que deveriam ser priorizadas não são consideradas importantes por não serem visíveis e não se destacarem na paisagem real. Assim, o discurso constrói uma cidade, e a prática, outra.

Sakata (2011) explica que, geralmente, as obras paisagísticas e de infraestrutura se destacam no espaço urbano e são capazes de alavancar políticos em curto prazo, o que é justificável, tendo em vista que muitos não cumprem seus mandatos até o final para se lançarem em disputas maiores. E complementa afirmando que,

a remodelação do espaço público de alta visibilidade tem o papel de construir, junto à sociedade, a imagem de um poder público presente, eficiente e moderno. É como se pudesse representar, por meio de suas estruturas físicas, tudo que o Estado, em tese, busca fazer pelo cidadão. [...] Espaços tratados paisagisticamente são também oportunidades para determinada gestão deixar suas marcas. Eleger uma novidade em termos formais, diferente do que até então foi feito, de desenhos de piso a palmeiras, de cristos-redentores a obeliscos, de muretas coloridas a ciclovias, tem sido explorado pelas gestões administrativas para gravar a sua imagem no espaço da cidade. Poucas são as administrações que fogem a esta tentação. (Sakata 2011 p. 37)

A mais recente obra que se destaca nas propagandas de Anápolis (Figura 05) é o viaduto que elevará a Avenida Brasil sobre a Avenida Goiás e a Rua Barão do Rio Branco. Ora, “a imagem do

poder público é construída juntamente com a imagem da cidade. A representação da cidade no plano do imaginário é complexa e ela também é construída pela forma como a cidade é apresentada e vista pelo forasteiro” (Sakata 2011 p. 38).

Figura 05. Propaganda do novo viaduto em um ponto de ônibus da Avenida Brasil.



Fonte: Foto do arquivo pessoal do autor (2015).

Abaixo é possível analisar algumas características da propaganda da obra:

1. O texto descritivo destaca os corredores de transporte coletivo ao afirmar que:

Os corredores de transporte coletivo vêm para acompanhar o desenvolvimento da cidade, priorizando a circulação dos ônibus e seus usuários, incluindo ciclovias e moderna sinalização.

O futuro da mobilidade acontece por aqui. Afinal, você merece viver em uma cidade em que o transporte público é tratado com respeito e seriedade. Qualidade de vida em primeiro lugar. (Prefeitura Municipal de Anápolis, 2015)

2. Curiosamente, a maquete virtual que ilustra a propaganda não apresenta nenhum ônibus, e tampouco, a ciclovia, negando todo o discurso presente no texto, que prioriza a circulação dos ônibus e de pessoas. Uma maquete tem a função de apresentar uma simulação do real, tentando se aproximar ao máximo do que será a obra quando executada. Evidentemente, não acreditamos que a propaganda foi veiculada sem a aprovação dos maiores interessados, incluindo o próprio prefeito. Deste modo, é impossível não questionarmos a verdadeira intenção da obra. Como pode ser visto em detalhe nas imagens abaixo. (Figuras 06 e 07):

Figura 06. Detalhe da propaganda do novo viaduto na Avenida Brasil.



Fonte: imagem do autor (2015). Arquivo pessoal. Editado pelo autor.

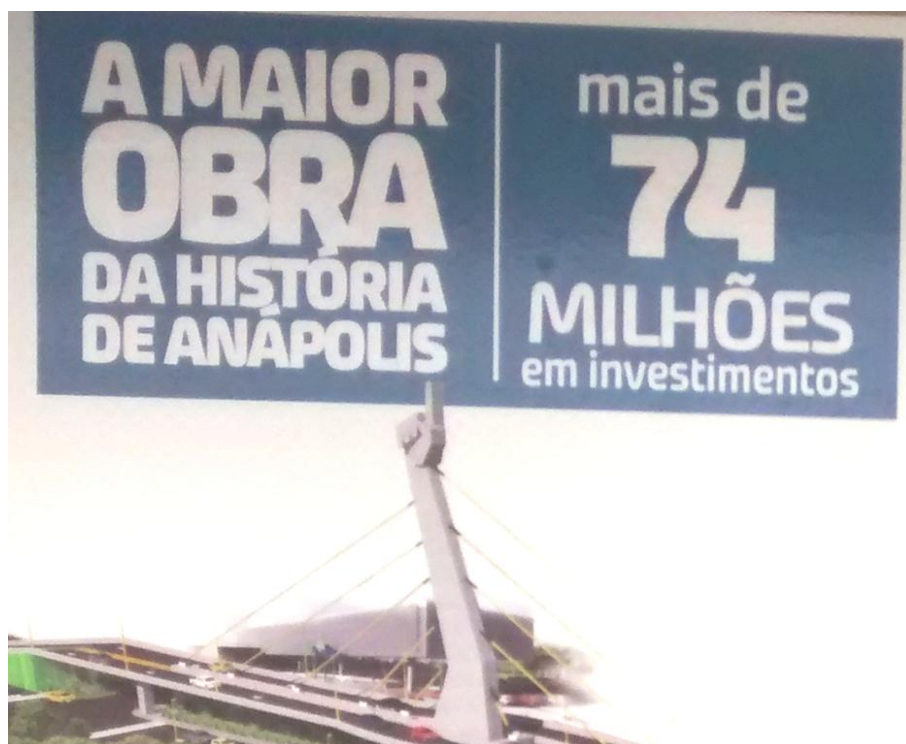
Figura 07. Detalhe da propaganda do novo viaduto na Avenida Brasil.



Fonte: Imagem do autor (2015). Arquivo pessoal. Editado pelo autor.

3. O maior destaque da propaganda é o obelisco que aponta justamente para o texto, que merece atenção em todo o contexto (Figura 08):

Figura 08. Detalhe da propaganda do novo viaduto na Avenida Brasil.



Fonte: Foto do autor (2015). Arquivo pessoal.

Assim, seria de suma importância que Anápolis repensasse os rumos do planejamento urbano de um modo geral e, sobretudo, da mobilidade urbana. Nesse aspecto Souza afirma que:

Ao planejarem intervenções no espaço, os planejadores profissionais frequentemente agem como se não tomassem conhecimento do fato de que não estão planejando somente a organização espacial (como se esta se resumisse a uma relação entre coisas) mas também, e sobretudo, relações e práticas sociais, o que exigiria que levassem em conta muito mais profundamente os homens e mulheres concretos, suas expectativas, seus valores, seus temores. E, claro, suas palavras. (Souza 2013 p. 149)

O Estado é “e permanece sendo uma instância crucial do planejamento (e da gestão) das cidades” (Souza 2013 p. 150). O que precisa ser questionado é como o próprio Estado se torna permissível diante da força dos agentes capitalistas em detrimento de um planejamento urbano consciente com relação às complexidades que atingem a maioria da população, que caminha pelas calçadas, usa o transporte coletivo e que, principalmente, contribui com impostos para que as obras urbanas sejam realizadas. Nesse aspecto, o discurso é um instrumento adotado pelos políticos para omitir e distorcer verdades conforme os direcionamentos da lucratividade sobre um projeto determinado de cidade. “Ocorre que o léxico do planejamento e da gestão urbanos promovidos pelo Estado não se aplica a um “objeto” incapaz de manifestar qualquer discordância com as designações propostas [...]” (Souza 2013 p. 151).

Como exemplo as placas colocadas nos cruzamentos onde será implantado o novo viaduto estaiado de Anápolis (Fig. 09) reforçam o discurso ali presente adotando o prefixo (Re), largamente usado no vocabulário político do *marketing* urbano. (Re)Qualificar, (Re)Vitalizar, (Re)Estruturar, entre outros. No caso do novo projeto de infraestrutura viária para a Avenida Brasil, foi adotado o discurso da (Re)estruturação, como observamos na seguinte construção: “Reestruturação do corredor de transporte coletivo de Anápolis”. Entretanto, não há registros documentais ou qualquer indício físico de que algum dia, de fato, houve um corredor de transporte coletivo na Avenida Brasil ou em qualquer outra via em Anápolis. Portanto, não é possível reestruturar o que nunca foi estruturado. Como nos lembra Marcelo Lopes de Souza, “a pouca ou pouquíssima profundidade crítica desse tipo de esforço, salta aos olhos” (Souza 2013 p. 153). Essa carência de reflexão crítica acerca dos futuros viadutos na Avenida Brasil, e também dos anteriores, já executados, reforça o domínio do discurso sobre a produção do espaço urbano e dilui o papel da pesquisa, do pensamento e crítica sobre a cidade de Anápolis.

Figura 09. Placa colocada em local estratégico da Avenida Brasil.



Fonte: Fonte: Foto do autor (2015). Arquivo pessoal.

Cauquelin (2012 p. 111) observa que “a fragmentação do objeto leva a duvidar de sua realidade, e aí surge a necessidade de reunir seus pedaços em uma unidade”. Esta afirmação nos ilustra bem a fragmentação que se evidencia ao compararmos o Plano Diretor de Anápolis, o Estatuto do Pedestre e a paisagem existente e percebida.

De forma mais ampla, o poder público compreenderia melhor a problemática de como as intervenções feitas e planejadas para a Avenida Brasil vem deteriorando sua dinâmica como eixo estruturador do espaço intraurbano e reduzindo a possibilidade da existência de uma mobilidade e acessibilidade socialmente justas e economicamente viável.

O entendimento da paisagem resultante da produção do espaço é o meio mais claro dentro do planejamento de se perceber como a atuação dos agentes atuantes vem transformando Anápolis ao longo do tempo. As ideologias do poder do automóvel justificam as intervenções como viadutos e trincheiras, porém, essas ideologias não condizem com a urgente necessidade de se considerar a escala humana como o principal condicionante do projeto urbano.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Hoje, ao vivenciarmos o espaço intraurbano na Avenida Brasil, percebemos um distanciamento entre projeto e realidade. O descaso com o pedestre gerou projetos que interferem de maneira drástica nos deslocamentos humanos, o que conseqüentemente, afeta o deslocamento da mão de obra, principal elemento gerador de capital, seja como produção ou consumo.

Paralelamente, obras de infraestrutura e soluções de engenharia de tráfego são executadas sem um projeto urbanístico que considere as complexidades de circulação regionais, locais e intraurbanas que a Avenida Brasil possui. O que nos leva a crer que o planejamento urbano municipal está muito distante de uma reflexão comprometida com a produção de uma cidade justa e socialmente equilibrada.

O discurso é político. Porém, é conduzido e financiado pelo capital, o que levará Anápolis para um colapso de circulação, que progressivamente culminará numa crise da produção e do consumo, fazendo com que no futuro, a administração municipal pense em novos remendos imediatistas para corrigir os erros do passado, com o agravamento de problemas ambientais e sociais muito mais intensos que os de hoje.

REFERÊNCIAS

Anápolis (Município) 2006. *Plano Diretor de Anápolis*. Anápolis, GO.

Castro JDB 2004. Diagnóstico socio-econômico e ambiental do Município de Anápolis e seu avanço industrial. In JDB Castro et al. *Ensaio sobre economia regional goiana*. Universidade Estadual de Goiás, Anápolis, p. 161-188.

Cauquelin A 2007. *A Invenção da Paisagem*. Martins Fontes, São Paulo.

Corrêa RL 2013. Sobre Agentes Sociais, Escalas e Produção do Espaço: Um texto para discussão. In AFA Carlos, ML Souza, MEB Sposito (orgs.). *A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios*. Contexto, São Paulo.

- Corrêa RL, Rosendhal Z 1998. *Paisagem, Tempo E Cultura*. Eduerj, Rio de Janeiro.
- Duarte CF 2006. *Forma e Movimento*. Viana E Mosley Editores, Rio de Janeiro.
- Dyckman JW 1977. O Transporte urbano. In D Kingsley e outros. *Cidades: A urbanização da humanidade*. 3.ed. Zahar Editores, Rio de Janeiro, p. 145-168.
- Gehl J 2013. *Cidades para pessoas*. 2.ed. Perspectiva, São Paulo.
- Harvey D 1980. *A Justiça Social e a Cidade*. Hucitec, São Paulo.
- Harvey D 2005. *A produção capitalista do espaço*. 2ed. Annablume, São Paulo.
- Luz JS 2009. *A (Re) Produção do espaço de Anápolis/GO: A trajetória de uma cidade média entre duas metrópoles, 1970-2009*. Tese de Doutorado, Curso de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 349 pp.
- Luz JS 2001. *A especialização da atividade comercial atacadista: O setor atacadista-transportador moderno de Anápolis*. Dissertação de Mestrado, Curso de Geografia Urbana e Regional, Universidade de Brasília, Brasília, 113 pp.
- Panerai P 2006. *Análise Urbana*. Universidade de Brasília, Brasília.
- Sakata FG 2011. *Paisagismo Urbano: Requalificação e Criação de Imagens*. Editora da Universidade de São Paulo, São Paulo.
- Santos M 2014. *Metamorfoses do espaço habitado*. 6.ed. Editora da Universidade de São Paulo, São Paulo.
- Santos M 2012. *Pensando o Espaço do Homem*. 5.ed. Edusp, São Paulo.
- Secchi B 2006. *Primeira Lição de Urbanismo*. Perspectiva, São Paulo.
- Siembieda W 2015. Um Olhar Estrangeiro sobre o Desenho Urbano Contemporâneo Brasileiro. In V Del Rio, W Siembieda. *Desenho Urbano Contemporâneo no Brasil*. LTC, Rio de Janeiro, p. 255-261.
- Souza ML 2013. A cidade, a palavra e o poder: Práticas, imaginários e discursos heterônomos e autônomos na produção do espaço urbano. In AFA Carlos, ML Souza, MEB Sposito (orgs.). *A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios*. Contexto, São Paulo, p. 147-168.
- Sposito MEB 2013. A produção do espaço urbano: Escalas, diferenças e desigualdades socioespaciais. In AFA Carlos, ML Souza, MEB Sposito (orgs.). *A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios*. Contexto, São Paulo, p. 123-145.
- Vasconcellos EA 2012. *Mobilidade Urbana e Cidadania*. Editora Senac, Rio de Janeiro.
- Villaça F 2001. *Espaço Intra-Urbano No Brasil*. Studio Nobel/Fapesp, São Paulo.
- Villaça F 2012. *Reflexões Sobre As Cidades Brasileiras*. Studio Nobel/Fapesp, São Paulo.

Landscapes of Mobility in City of Anápolis: the case of Brazil Avenue

ABSTRACT

The issues discussed in this work, focuses in the regional scale, especially in local scale, analyzing how the impacts of urban interventions and infrastructure occurred on Av. Brazil in Anápolis, Goiás, interfere in the city's outstanding dynamics and especially in mobility Pedestrian and its relationship with the landscape. Progressively the saturation Avenue road capacity is generating events that reduce the effectiveness not only of their own way, but the city as a whole, given the importance of this blood in the urban context. It is understood that understand the dynamics involving Av. Brazil, the pedestrian and the landscape in which it is located, will be key to a reflection on the production of urban space in Anápolis. Thus justifying studies on the channeling of investments in mobility and in a socially just urban infrastructure.

Keywords: Intraurban; Landscape; Mobility; Pedestrian; Anápolis; Brazil Avenue.

Submissão: 01/03/2016

Aceite: 08/07/2016