

[Cidades \(/editorias/cidade\)](#)

## Áreas destinadas a veículos ocupam quase 20% de Goiânia

Automóveis têm à disposição 94,7 milhões de metros quadrados. Apenas garagens e estacionamentos somam um território do tamanho da cidade de Porangatu

10/02/2018 20:15

Marcello Dantas



Vandrê  
Abreu

vandre.abreu@opopular.com.br



Estacionamento no Centro de Goiânia: vagas para carros e garagens ocupam 11% da cidade

Em Goiânia, há uma cidade quase do tamanho de Porangatu, localizada no Norte de Goiás e que possui 4,8 milhões de metros quadrado de área, apenas para guardar veículos automotores. São 4,7 milhões de metros quadrados na área construída da capital apenas de estacionamentos públicos e privados e de boxes de garagens nos prédios residenciais e comerciais. É um total de 11,87% dessa área construída. Se somarmos a isso a área das ruas de toda a macrozona urbana, a conta chega a 19,58% deste território.

Ainda assim, há veículos suficientes na cidade para ocupar espaço além do que é construído apenas para eles e por isso vemos carros e motos estacionados pelas ruas, calçadas, praças e lotes vazios. Motoristas reclamam da dificuldade em encontrar uma vaga de estacionamento, mesmo que a Prefeitura de Goiânia ainda não tenha serviço de guincho para coibir paradas irregulares e a fiscalização seja falha. Em dados do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) do final do ano passado, a frota emplacada na capital é de 1.138.967 veículos.

Apenas para se ter uma ideia, se toda essa quantidade fosse de carros populares e eles estivessem dispostos na área construída de Goiânia, ocupariam 19,29% da capital. Ou seja, na comparação do que é construído apenas para veículos, de 11,87% da área, ainda restaria 7,42% do território para guardar carros. Por isso, há lotes valorizados na cidade cuja destinação é a de estacionamentos privados em setores como Centro, Bueno e Marista. Ao mesmo tempo, o mercado imobiliário acredita que a falta de uma garagem em um condomínio residencial chega a desvalorizar um imóvel em até 25%.

A arquiteta e urbanista Fernanda Mendonça, conselheira do Conselho de Arquitetura e Urbanismo de Goiás (CAU-GO), afirma que o quanto a cidade é construída para os veículos é importante para se perceber a valorização do carro na cidade. No entanto, ela acredita que para saber se a quantidade é grande ou pequena é necessária uma comparação com outras cidades, especialmente aquelas que possuem políticas públicas que valorizem formas alternativas de transporte, como as bicicletas, transporte coletivo e a locomoção a pé.

### Políticas

Ao mesmo tempo, Fernanda lembra que pela legislação municipal é obrigatória a construção de espaços para os carros. Mesmo os comércios de rua devem deixar um recuo maior no lote para fazer vagas de estacionamento e os edifícios devem disponibilizar as vagas a depender de seu tamanho. “Há cidades na Europa, como Madrid e Helsinque, em que é permitido o aumento do gabarito dos empreendimentos a partir da ausência das vagas de garagens.” Na prática, é como se trocasse o espaço dos carros para mais moradias e adensamento, favorecendo a cidade compacta.

Só que apenas impedir a construção das vagas de garagens, não vai representar uma melhor mobilidade urbana. “Há prédios mais antigos no Centro que não possuem vagas de garagens. E o que as pessoas fazem? Param os carros nas ruas ou em estacionamentos privados, não deixam de ter carro por isso”, conta. “É preciso ter políticas que valorizem a mobilidade a pé, transporte coletivo e outros modais, para tirar o carro das ruas”, avalia Fernanda ao dizer que, do modo que está, não haveria uma troca do conforto do veículo particular pelo transporte público, por exemplo.

Em contrapartida, a urbanista lembra que existe um custo público para o uso das vias nos estacionamentos. “Se a hora em estacionamentos privadas custa entre 4 e 5 reais, quanto seria isso para quem estaciona nas ruas?”, indaga. Para se ter uma ideia, se metade da frota emplacada na capital estacionasse nas vias públicas por 8 horas diárias e dela fosse cobrada ao menos o preço das áreas azul de Goiânia, em 2,50 a hora, a Prefeitura arrecadaria cerca de R\$ 11,38 milhões por dia.

### **Espaço influencia aumento da frota**

O perito em trânsito Antenor Pinheiro afirma que a questão dos veículos é mais complicada por se tratar de mobilidade social, pois os automotores expressam “um bem individual em permanente conflito com a opção coletiva de se deslocar”. “A infraestrutura das cidades não comporta essa lógica. Por isso, há muito tempo, as grandes cidades dos países desenvolvidos têm feito um movimento em contrário: cada vez mais dificultam a vida do carro ao mesmo tempo que priorizam os modos ativos e coletivos em suas políticas de transportes.”

Segundo a professora Erika Kneib, observa-se que o aumento de vagas no espaço público e nas edificações é crescente com o passar dos anos. “Edifícios antigos, em sua maioria, possuíam poucas vagas, ou mesmo não possuíam vagas. À medida que se observa um crescimento da frota e uso do automóvel, esse padrão vai se refletir nas edificações e em seus custos. A oferta de vagas contribui muito para alterar o padrão de deslocamentos na cidade, pois incentiva a aquisição e uso do veículo. Uma relação perigosa para a cidade.”

### **Planejamento busca tirar carros das ruas**

Em relação à área construída de Goiânia destinada apenas a guardar os carros, a Secretaria Municipal de Planejamento e Habitação (Seplanh) avalia que o valor de 11,87% não indica, por si só, que a cidade seja voltada aos veículos. A ideia que se tem no planejamento municipal é que para se definir se um número é bom ou ruim para o urbano é se os carros estão ou não na rua. Esse número seria pesquisado no Plano Municipal de Mobilidade Urbana para ser incluído no Plano Diretor, mas o mesmo foi cancelado por falta de verbas no início da gestão Iris Rezende (MDB).

Os técnicos da Seplanh concordam que a quantidade de garagens nos edifícios da capital é resultado de um conjunto de ações e que o fim delas representaria apenas que os veículos não teriam onde ficar parados, tendo de ir para as vias públicas. Para a Prefeitura, o importante é que se estabeleçam políticas que possam tirar os carros das ruas, com a valorização de modais compartilhados, de uma maneira que seria positivo para a cidade ter vários edifícios garagens, aumentando a área construída dos veículos, desde que estes fossem usados como espaço para acesso ao transporte público, por exemplo.

Assim, os motoristas se locomoveriam de veículos particulares até certa parte da cidade e terminariam o percurso até o Centro ou áreas mais adensadas com outro modal. Com isso essas regiões mais densas, que possuem maiores problemas de mobilidade, teriam menos carros circulando. Para a Seplanh, o importante na questão da trafegabilidade é o trânsito em si, equilibrar o espaço das vias, colocando mais ônibus, bicicletas e dos pedestres, já que atualmente as ruas são tomadas pelos veículos particulares.

Atualmente, para os 6 mil quilômetros (km) de ruas há apenas 94 km de rotas cicláveis, mesmo que alguns trechos só funcionem aos domingos e feriados, e cerca de 50 km de corredores exclusivos e preferenciais, lembrando que estes últimos permitem o compartilhamento com veículos particulares com restrições. Por isso, a atualização do Plano Diretor deve propor a ampliação dos corredores de transporte coletivo e ainda a valorização das rotas caminháveis.

O novo Plano também deverá trazer como propostas para melhoria da mobilidade urbana, na intenção de retirar os carros das ruas, a construção de oito corredores de ônibus e a criação de outras Zonas 40,

diminuindo o limite de velocidade dos veículos, como no Alto do Setor Bueno e no Jardim Goiás. Outra medida deve ser impor instrumentos para a cobrança de estacionamento nas vias públicas e também a formatação de um serviço de guincho por concessão, com foco na retirada dos veículos estacionados irregularmente.

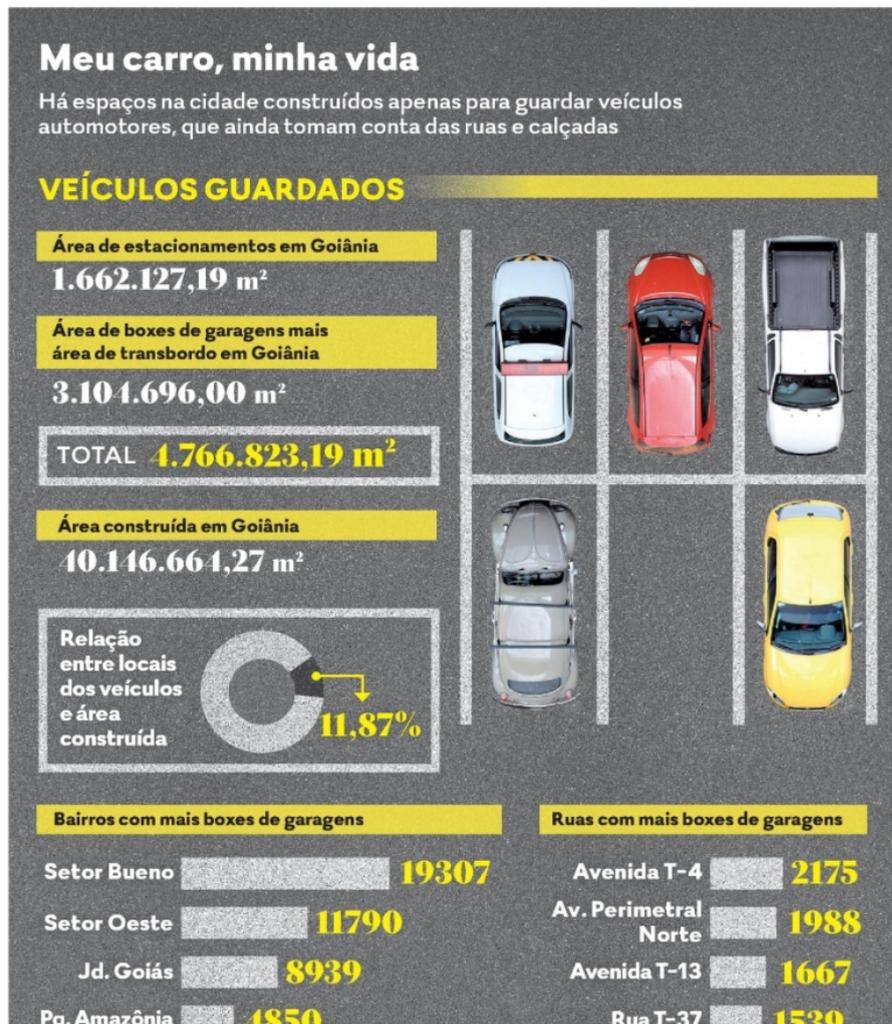
### Exigência de vagas aumenta custos

A arquiteta e urbanista Erika Kneib, professora da Universidade Federal de Goiás (UFG), avalia que “a exigência de prover vagas de estacionamento sempre aumenta os custos urbanos: seja da infraestrutura pública, seja da privada, com relação a edificações residenciais e comerciais”. Esses custos acabam sendo incorporados às obras e encarecem a habitação, embora se tenha um interesse do mercado em compor a moradia com o espaço dos carros. Mas a especialista lembra que o importante é buscar um equilíbrio na cidade, para além de melhorias na mobilidade.

Erika cita estudo do Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP, da sigla em inglês para Institute for Transportation and Development Policy) em que o custo de construção do estacionamento na Universidade da Califórnia em Los Angeles (EUA) é de 22,5 mil dólares por vaga. “Segundo este estudo do ITDP, no Rio de Janeiro, nos edifícios de uso residencial, cerca de 30% da área construída é destinada a garagens. Esse percentual aumenta para quase 50% para usos comerciais e de serviço”, explica.

Na prática, as políticas de ocupação do uso do solo que exigem vagas de estacionamento acabam na contramão das medidas de mobilidade. “Ou seja, é necessário avaliar qual o impacto da oferta de vagas das edificações na mobilidade, e se for o caso, propor alterações.” No entanto, a urbanista alerta que a alteração na política de exigência de vagas só apresenta resultado se “vier em complemento a uma política de estacionamentos, a qual não permite mais vaga gratuita no espaço público”.

Erika reforça a necessidade de se ter uma política eficiente de estacionamentos. “Final, estacionamento deve ser de atribuição do proprietário do veículo e não do poder público (sociedade). Infelizmente, ainda há a cobrança da sociedade por vagas gratuitas, com a falsa esperança que prover vagas de estacionamento ajuda a solucionar algo, pelo contrário, só agrava o problema de mobilidade.” A solução passaria, então, por um consenso entre as medidas a favor da mobilidade urbana e do uso e ocupação do solo nas cidades.





Navegue pelo assunto

- Cidades (/busca?tags=Cidades&assuntos=Cidades) Trânsito (/busca?tags=Tr%C3%A2nsito&assuntos=Tr%C3%A2nsito)
- Carros (/busca?tags=Carros&assuntos=Carros) Veículos (/busca?tags=Ve%C3%ADculos&assuntos=Ve%C3%ADculos)
- Goiânia (/busca?tags=Goi%C3%A2nia&assuntos=Goi%C3%A2nia) Estacionamento (/busca?tags=Estacionamento+&assuntos=Estacionamento+)
- Vagas de Estacionamento (/busca?tags=Vagas+de+Estacionamento&assuntos=Vagas+de+Estacionamento)

RECOMENDAMOS



(https://www.opopular.com.br/editorias/magazine/beija-flor-%c3%a9-a-campe%C3%a3-do-carnaval-do-rio-de-janeiro-1.1460426)

Magazine (https://www.opopular.com.br/editorias/magazine)

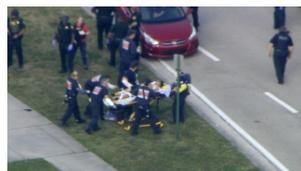
**Beija-Flor é a campeã do carnaval do Rio de Janeiro**  
 (https://www.opopular.com.br/editorias/magazine/beija-flor-%c3%a9-a-campe%C3%a3-do-carnaval-do-rio-de-janeiro-1.1460426)



(https://www.opopular.com.br/editorias/cidade/homem-que-filmou-decapita%C3%A7%C3%A3o-durante-rebeli%C3%A3o-no-semiaberto-%c3%A9-morto-em-goi%C3%A2nia-1.1459744)

Cidades (https://www.opopular.com.br/editorias/cidade)

**Homem que filmou decapitação durante rebelião no Semiaberto é morto em Goiânia**  
 (https://www.opopular.com.br/editorias/cidade/homem-que-filmou-decapita%C3%A7%C3%A3o-durante-rebeli%C3%A3o-no-semiaberto-%c3%A9-morto-em-goi%C3%A2nia-1.1459744)



(https://www.opopular.com.br/editorias/mundo/tiroteo-em-escola-deixa-17-mortos-na-fl%C3%B3rida-1.1460636)

Mundo (https://www.opopular.com.br/editorias/mundo)

**Tiroteo em escola deixa 17 mortos na Flórida**  
 (https://www.opopular.com.br/editorias/mundo/tiroteo-em-escola-deixa-17-mortos-na-fl%C3%B3rida-1.1460636)

PUBLICIDADE