



**CENTRO UNIVERSITÁRIO DE BRASÍLIA - CEUB**

**PROGRAMA DE INICIAÇÃO CIENTÍFICA**

**VITÓRIA RÉGIA SILVA RÊGO**

**JULIA NERY**

**DIREITO À CIDADE: CAMINHOS POSSÍVEIS PARA MELHORIA DA MOBILIDADE  
URBANA EM BRASÍLIA E SUA REGIÃO METROPOLITANA.**

**BRASÍLIA**

**2023**



**VITÓRIA RÉGIA SILVA RÊGO**

**JULIA NERY**

**DIREITO À CIDADE: CAMINHOS POSSÍVEIS PARA MELHORIA DA MOBILIDADE  
URBANA EM BRASÍLIA E SUA REGIÃO METROPOLITANA.**

Relatório final de pesquisa de Iniciação Científica apresentado à Assessoria de Pós-Graduação e Pesquisa.

Orientação: Sávio Tadeu Guimarães

**BRASÍLIA**

**2023**

## **AGRADECIMENTOS**

Dedicamos esta pesquisa a todos que ajudaram diretamente ou indiretamente para a sua elaboração e conclusão durante os anos de 2022 e 2023.

*“Aí está, pois, o retrato vivo da primeira grande cidade brasileira da era científico-técnica, prova concreta de como, no espaço humano, encontram-se enfeixadas vontades diversas hierarquizadas segundo os tempos e diferentes em escala, índole e alcance. É uma cidade do futuro, avançando na era pós-industrial pelo arrojo do Plano Piloto. Como um todo, porém, revela, de modo claro, a realidade contraditória da Nação.”*

(Milton Santos)

## RESUMO

Compreender a dinâmica da mobilidade urbana em Brasília enseja análise aprofundada dos processos históricos, políticos e econômicos que influenciaram a consolidação da cidade-símbolo do urbanismo moderno. Nesse sentido, a investigação busca evidenciar como as decisões projetuais acerca do desenho urbano calcado na setorização e na supremacia do carro encabeçaram os processos de profunda segregação socioespacial promovida pela centralização da infraestrutura social e baixa densidade populacional no Plano Piloto, o espraiamento urbano e a dissociação espacial entre emprego-moradia neste território e em suas adjacências no Distrito Federal.

Sob este contexto, a partir do arcabouço teórico levantado, pretendemos propor uma reflexão sobre como a mobilidade urbana é capaz de tangenciar outras áreas da vida urbana, podendo promover ou intensificar os desafios urbanos. Adotamos então, métodos de pesquisa de caráter teórico e empírico, de maneira que os procedimentos de pesquisa e manipulação de dados pudessem perpassar as modalidades qualitativa e quantitativa. Desta forma buscamos na própria experiência urbana, por meio de caminhadas e discussões analisar sob diversas dimensões o contexto contemporâneo da cidade modernista, dando atenção às diversas corpografias urbanas, ou seja, a forma como as pessoas se apropriam da cidade e como a cidade é também inscrita nos diferentes corpos, cada qual com sua percepção e camadas sobrepostas de privilégios ou opressões em seus percursos cotidianos pelo Distrito Federal.

**Palavras-chave:** Brasília; Direito à cidade; Mobilidade urbana.

## SUMÁRIO

|  |    |
|--|----|
| 1. INTRODUÇÃO                                      | 7  |
| 2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA                           | 10 |
| CONCEPÇÃO DE BRASÍLIA, UM GESTO CIVILIZATÓRIO?1010 |    |
| PRECEDENTES DA CAPITAL FEDERAL RODOVIARISTA1015    |    |
| AGENDA URBANA CONTEMPORÂNEA E                      |    |
| AS CONTRADIÇÕES DO URBANISMO MODERNISTA1019        |    |
| MOBILIDADE ATIVA E TRANSPORTE PÚBLICO SUSTENTÁVEL: |    |
| INSTRUMENTOS DE INCLUSÃO E EMANCIPAÇÃO1025         |    |
| 3. MÉTODO  | 26 |
| 4. RESULTADOS E DISCUSSÃO                          | 28 |
| 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS (OU CONCLUSÕES)            | 42 |
| REFERÊNCIAS  | 44 |

## 1. INTRODUÇÃO

O presente artigo propõe uma investigação teórica e empírica sobre a mobilidade urbana na metrópole de Brasília, considerando sua relação intrínseca com a promoção ou restrição do direito à cidade no contexto contemporâneo. Brasília, inicialmente planejada para abrigar 500 mil habitantes, agora emerge como a terceira maior metrópole do Brasil (IBGE, 2022), contando com cerca de 3 milhões de moradores, sendo menos de 10% deles situados no Plano Piloto (PDAD, 2018). Nesse sentido, a Brasília abordada neste artigo ultrapassa os limites da cidade idealizada – que assume atualmente caráter de bairro – e assume sentido de Brasília-metrópole, conforme estabelecido pelo Estatuto da MetrÓpole (LEI nº 13.089/2015). A Área Metropolitana de Brasília (AMB), composta por 12 municípios adjacentes, forma uma entidade definida pela interdependência com o Distrito Federal, evidenciada por fluxos, relações metropolitanas e pelos deslocamentos pendulares.

Lefebvre (1974), em suas reflexões sobre o urbano, oferece uma perspectiva enriquecedora ao explorar os aspectos interligados da historicidade e espacialidade na compreensão do espaço urbano. Ele ressalta que conhecer a história de um lugar é essencial para compreender seu presente, e que o espaço urbano é uma construção social ativa moldada por processos históricos e sociais. Além disso, Lefebvre expande o entendimento da cidade, indo além de sua dimensão física e destacando os elementos simbólicos, culturais e políticos que influenciam a vida cotidiana. Ele introduz o conceito de produção do espaço, enfatizando a influência dos fatores sociais, políticos e econômicos, bem como as relações de poder e lutas sociais. O cotidiano, por sua vez, é fundamental para compreender como as pessoas vivenciam o espaço urbano, onde as relações sociais e práticas espaciais convergem.

Na dinâmica urbana contemporânea de Brasília, as contradições entre a utopia racional subjacente à sua fundação e a realidade afloram de maneira marcante. A dicotomia entre os princípios modernistas democráticos e a atual manifestação excludente da realidade na capital federal põe em evidência as falhas no Plano que inicialmente buscava abranger a totalidade da população residente. Conforme observado por Gomide (2003), a falta de acesso adequado aos serviços de transporte público e as condições precárias de mobilidade em áreas urbanas para populações de baixa renda acentuam a desigualdade de oportunidades e a segregação geográfica. Esses fatores contribuem para a exclusão social de pessoas que vivem distantes dos

centros urbanos, impactando significativamente atividades essenciais da vida, como emprego, educação e lazer. Essa perspectiva é reforçada por Barbosa (2016), que sugere que a qualidade limitada do transporte público, aliada à distância física entre espaços centrais e periferias, resultam no fenômeno do *tempo imposto* às vidas individuais e coletivas. Isso se refere ao tempo perdido em deslocamentos, privando os indivíduos de momentos de descanso, lazer, estudo e prazer, essenciais para a realização humana. Vale destacar também seu papel cada vez mais significativo no orçamento familiar, comprometido em torno de 20% com serviços de transporte (IBGE, 2011).

Nesse contexto, cabe salientar a análise de Sobreira (2022) sobre os modelos de urbanização baseados na lógica do consumo e da segregação social: “os mais pobres participam desses projetos como infraestrutura invisível e necessária no limite da conveniência: constroem e fazem a máquina funcionar, mas não têm o direito de habitar ou de usufruir dos bens comuns, que em geral são privados.” O limite, claramente percebido pela linguagem morfológica homogeneizadora e pelo contraste da estratificação social, impõe uma série de desafios para a realização do direito à cidade que, ancorado em princípios constitucionais, abrangem o acesso universal, participação democrática, uso equitativo do espaço urbano, habitação adequada, mobilidade sustentável, justiça ambiental, cultura e identidade.

A relação entre mobilidade urbana e o direito à cidade é um tema intrincado que tem sido explorado por diversos teóricos urbanos. Barbosa (2016), por exemplo, enfoca o significado da mobilidade na construção democrática da cidade. Ele destaca como o movimento de pessoas é influenciado pela concentração da população nas cidades, as demandas do mercado de trabalho e a distribuição desigual de serviços públicos. E ressalta que a dependência crescente dos deslocamentos urbanos reforça a importância do transporte público coletivo como meio de combate à pobreza e à desigualdade. Nesse sentido, a mobilidade não é apenas uma questão física de deslocamento, mas também uma dimensão subjetiva que molda as relações sociais na cidade.

Santos (2000), por sua vez, oferece uma perspectiva de possibilidades quando se trata da relação entre mobilidade e direito à cidade. Ele ressalta a importância da participação da coletividade e do fortalecimento dos mecanismos democráticos na construção de um futuro urbano alternativo. O autor compreende as cidades como espaços de revelação, onde a densidade, a diversidade e a coletividade se combinam para criar um ambiente propício para o

debate, a cultura, a economia territorializada e a solidariedade. Para ele, a cidade é um lugar privilegiado para a transformação social, onde a urbanização e a urbanidade estão interligadas, possibilitando a construção de um ambiente mais inclusivo e igualitário.

Harvey (2004) considera o direito de produzir espaço como uma dimensão fundamental da mobilidade urbana. Ele aborda o ato de transitar como uma ação política crucial para romper barreiras territoriais, transformando o espaço em uma estrutura flexível e relativa da vida social. Cardoso e Matos (2007) contribuem com uma abordagem que realça a acessibilidade urbana como uma prática socioespacial. Eles destacam a interação entre uso do solo e transporte como determinantes da acessibilidade urbana, os quais influenciam na qualidade de vida e no acesso da população a serviços e bens urbanos. Acessibilidade, portanto, não é apenas um indicador, mas também um elemento fundamental para o funcionamento das cidades e para a melhoria da qualidade de vida dos habitantes.

Diante dessas perspectivas, a mobilidade urbana transcende a mera questão técnica de infraestrutura, tornando-se um elemento essencial para efetivação do direito à cidade. Ela opera como uma ferramenta crucial na construção de cidades mais justas e acessíveis, permitindo que os cidadãos desfrutem plenamente de seus direitos e oportunidades.

Assim, a análise da mobilidade em Brasília emerge como um foco de pesquisa, exigindo uma exploração das raízes históricas, sociais, políticas e econômicas subjacentes à concepção da capital rodoviarista. A pesquisa conduzida neste artigo transcende a análise teórica, adentrando a experiência urbana a fim de compreender os conflitos e potencialidades em direção ao efetivo exercício do direito à cidade, situando a mobilidade como um veículo para emancipação, inclusão e diversidade e, fomentando, desse modo, uma análise abrangente e uma contribuição mais efetiva ao contexto da metrópole brasiliense.

## **OBJETIVOS**

### **Objetivos Gerais**

Analisar a relação entre mobilidade urbana e o direito à cidade na metrópole de Brasília, considerando sua evolução histórica, aspectos sociais, políticos e econômicos, a fim de compreender como a mobilidade influencia a efetivação ou restrição ao direito à cidade.

## Objetivos Específicos

1. Examinar as raízes históricas da concepção da metrópole de Brasília, incluindo o contexto de sua fundação e a implementação do modelo rodoviarista, a fim de entender como esses elementos influenciaram a estrutura urbana atual e os desafios de mobilidade;
2. Analisar as dinâmicas socioespaciais da metrópole de Brasília, identificando os padrões de segregação e exclusão social que surgem em relação à mobilidade urbana, especialmente em áreas periféricas e carentes de acesso adequado.
3. Investigar a percepção dos cidadãos sobre a relação entre mobilidade urbana e o direito à cidade, por meio de pesquisas de opinião e análise de discursos públicos, visando compreender como esses temas estão interligados na consciência coletiva.

## 2. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

### . CONCEPÇÃO DE BRASÍLIA, UM GESTO CIVILIZATÓRIO?

Brasília "nasceu do gesto primário de quem assinala um lugar ou dele toma posse: dois eixos cruzando-se em ângulo reto, ou seja, o próprio sinal da cruz", pronunciou Lúcio Costa em sua Memória Descritiva do Plano Piloto (1957). O gesto simbólico de "assinalar um lugar", como quem demarca a tomada de terras gentias, ou áridas como no Cerrado, instaura na construção de Brasília uma nova fase no processo "civilizatório" no país (DIÁRIO DE BRASÍLIA – 1956-1957, 1960).

[...] A cidade nova e a síntese ou a integração das artes, eis - senhores - o belo tema que vos congrega aqui, e que, melhor que em outro qualquer lugar, aqui encontra ambiência adequada ao seu debate. Partindo de outra ordem de considerações; almejando, em sua luta contra o subdesenvolvimento, propiciar ao Brasil a base industrial, o crescimento harmônico, as vias de comunicação, o progresso técnico, tudo, enfim, que permitisse criar e acumular riqueza e viesse assegurar autonomia econômica [...] não só para cumprir um compromisso com o povo brasileiro, mas, principalmente, por ser uma imposição da economia, um imperativo da sobrevivência nacional. [...] Foram precisos, séculos, de esforço contínuo e vigoroso, para criar uma civilização brasileira, e para que esta civilização tomasse posse de si mesma, tornando-se apta a dirigir o seu próprio processo de crescimento e de renovação. Brasília é fruto amadurecido deste longo esforço. Em cada pormenor do seu planejamento, seja na órbita política, seja na feição urbanística ou na forma arquitetônica, se imprimem, vivas, as características de singularidade que nosso povo alcançou, como

civilização. (KUBITSCHKEK, 1959)

Organizado pela representação brasileira da AICA (Associação Internacional de Críticos de Arte), com a temática “A cidade Nova - Síntese das Artes”, formulada pelo crítico Mário Pedrosa, o Congresso Internacional de Críticos de Arte ocorre em Brasília, às vésperas da inauguração. O discurso presidencial proferido por Juscelino Kubitschek endossa a noção de “síntese das artes” na proposta de Brasília — ideia recorrente nas formulações da arquitetura moderna debatidos no Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna — de forma a enfatizar o potencial da arquitetura e da planificação como definidores da forma da cidade e as qualidades redentoras do desenho para resolver os problemas de caráter político, econômico e urbano.

Cidade-símbolo do modernismo, Brasília é concebida sob a égide da Carta de Atenas (CIAM, 1933), sendo o primeiro bem contemporâneo a receber a distinção de Patrimônio Cultural da Humanidade. Sua relevância artística, histórica e cultural foi reconhecida pela Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO) ao ser inscrita na lista do Patrimônio Mundial Cultural e Natural em 7 de dezembro de 1987, com uma trajetória incipiente de apenas trinta anos de existência. Em 1990, o governo brasileiro inscreve a Capital no Livro do Tombo Histórico, que é tombada como Patrimônio Histórico Nacional, por meio do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN), regulamentando seu uso e preservando suas características originais do Plano Piloto, com o objetivo de manter resguardar a qualidade de vida do território.

De fato, como afirmam Luiz de Pinedo Quinto Jr e Luiza Naomi Iwakami (2010) “Brasília apresenta-se hoje como uma cidade praticamente sem contradições se observarmos apenas o Plano Piloto. [...] Porém, a segregação ocorre na exata medida em que se pôde preservar este aspecto límpido do plano original conjuntamente com a formação e expansão das cidades-satélites, estas, sim, uma certa reprodução do que ocorre em todas as cidades, relegadas até hoje a um certo abandono no que tange ao fornecimento de equipamentos coletivos urbanos e demais ‘benefícios’ do ‘centro’.

As inexoráveis mudanças resultantes da expansão do modo de produção capitalista reproduzidas ao longo do século 20, levaram à predominância da cultura urbano-industrial em detrimento das outras culturas. Segundo Milton Santos “para a maior parte da humanidade a

globalização está se impondo como uma fábrica de perversidades.” (2000, p. 19). De acordo com sua perspectiva, a globalização exerce um impacto transformador sobre diversas partes do território, ao impor uma lógica na qual a economia global assume o papel de fundadora de um pensamento universal. A rápida urbanização e transformação de espaços em metrópoles, impulsionadas pela expansão do capitalismo, têm gerado novas necessidades e alterado a configuração das cidades. Esse processo, influenciado por políticas neoliberais, intensificou a concentração de poder econômico e político em certos territórios, resultando na criação de novos lugares e paisagens. A incorporação e valorização de espaços por meio da constante invenção de necessidades humanas têm sido fundamentais para sustentar a expansão do capitalismo sobre a vida urbana e a cultura. Conforme descrito por Harvey (2007), as políticas neoliberais, caracterizadas por menor intervenção governamental, a desregulamentação, a privatização e o enfraquecimento do estado de bem-estar social, têm contribuído para a desigualdade de renda, concentração de riqueza e aumento da pobreza em nações em desenvolvimento.

Dotada de simbolismos e interesses de toda ordem — política, econômica, social, artística — Brasília nos inspira a um olhar observador sobre suas peculiaridades. Bem como na maioria das cidades, em Brasília, “imagens construídas artificialmente tendem a confrontar-se dialeticamente com imagens do real, representado pelo cotidiano de seus habitantes” (CONY, 2003, p. 156). O imaginário de uma cidade promissora, igualitária e funcional, trunfo do discurso progressista que insere Brasília no projeto de desenvolvimento e industrialização do Plano de Metas do presidente Juscelino Kubitschek se demonstra contraditório desde sua concepção.

A Carta de Atenas expressa que “os dados de um problema de urbanismo são fornecidos pelo conjunto de atividades que se desenvolvem não somente na cidade, mas em toda a região da qual ela é o centro” e estipula que “a razão de ser da cidade deve ser procurada e expressada em cifras que permitirão prever, para o futuro as etapas de um desenvolvimento plausível”. No entanto, a cidade dita canônica, não foi capaz de prever o espaço para classe trabalhadora que a ergueu, configurando, desde sua construção, um território de disputas, pensado por poucas cabeças e construído por muitas mãos. Mãos de trabalhadores imbuídos de uma esperança promovida pelas narrativas hegemônicas e discursos heroicos do mito fundador da Capital. Desta forma, a dominação da empreitada moderna colonizou não apenas corpos e territórios, mas também imaginários.

Juscelino Kubitschek, em sua obra “Por que construí Brasília”, relata que durante a construção da capital já havia milhares de moradores de favelas que não haviam sido contemplados no rígido zoneamento do Plano e, diante do apelo de um dos pioneiros — aos quais ele se refere como “forasteiros” — sobre a permissão para o povo construir suas moradias, ele anuncia: “Está bem, pessoal. Que cada um faça sua casa, mas nada de invadir o Plano Piloto” (KUBITSCHKEK, 2000, p. 218), dando início ao processo de segregação socioespacial. Inicialmente, não havia projetos para cidades-satélites no Distrito Federal. O plano idealizado por Lúcio Costa e o planejamento da NOVACAP não previam espaços para os operários da construção, apesar da cidade já contar com uma população de aproximadamente cem mil pioneiros na época de sua inauguração.

Portanto, “na configuração de uma alternativa de vida urbana democrática e participativa, encontrou seu limite nas condições da sociedade capitalista, injusta e desigual. O próprio sucesso do desenvolvimento urbano da cidade gradativamente desarticulou a lógica da utopia original e operou a segregação das camadas populares, reorientando o espaço urbano com a estratificação das classes sociais na península e nas cidades-satélites” (SOUSA Jr. José Geraldo, 2010, p.10). Contudo, a partir da reivindicação por moradia organizada pelos operários da organização, antes mesmo da inauguração em 1960, surgiram as primeiras cidades-satélites, como Taguatinga (1958), Sobradinho (1960) e o Núcleo Bandeirante (1961), escancaram a realidade segmentada e desigual da capital, onde o ‘espaço dado’ confronta o ‘espaço conquistado’, o que afirma SOUSA, Nair H. Bicalho et. al, 1956, p. 58, sobre a concentração do paternalismo e o controle no centro político — que abriga a concentração da infraestrutura social e desenvolvimento econômico — e a segregação das demais regiões da metrópole, carente de acesso ao direito à cidade.

Como produto da atividade humana, a cidade é constantemente reconfigurada e influenciada pelas relações cotidianas, pois “constitui o espaço da concentração, da população, dos instrumentos de produção, do capital, dos prazeres e das necessidades” (MARX, ENGELS, 1932). O espaço socialmente produzido reflete, então, as relações de poder e lutas sociais, segundo (LEFEBVRE, 1974). Portanto, a reflexão e o debate sobre a evolução social de Brasília evidencia a necessidade de reexaminar conceitos acerca da globalização e seu uso político na configuração espacial da cidade, bem como a emergência do reconhecimento da importância dos lugares como reflexo das realidades sociais.

## . PRECEDENTES DA CAPITAL FEDERAL RODOVIARISTA

A dinâmica de urbanização no final do século XIX e no início do século XX é marcada pelo intenso processo de crescimento acelerado das cidades, causado pelas transformações impulsionadas pelo fortalecimento da industrialização e pela mecanização no campo. O rápido crescimento demográfico, por sua vez, causou profundas mudanças no comportamento humano, na sua distribuição e nas dinâmicas de relação entre casa e trabalho. O inchaço das cidades, sem planejamento adequado e com falta de regulação, trouxe consigo uma série de problemas urbanos, econômicos, sociais e de saúde pública, tais como a superpopulação, o agravamento das desigualdades sociais e condições de pobreza e marginalidade, o tráfego caótico, a insalubridade, a falta de saneamento básico e a proliferação de doenças.

Diante deste contexto, grupos internacionais de arquitetos passam a reunir-se numa série de congressos para discutir sobre como o paradigma da arquitetura moderna poderia responder aos problemas causados pelo rápido crescimento das cidades. Em 1933, no IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM) realizado em Atenas, na Grécia, foi finalizada a elaboração da Carta de Atenas, após a análise de 33 cidades diversas, estabelecendo princípios e diretrizes bastante universais para o planejamento urbano e a criação de cidades mais funcionais e salubres.

A Carta de Atenas formula o problema arquitetônico da época e apresenta uma ideia arquitetônica e urbanística moderna como resposta e solução. A cidade passa a ser definida como uma unidade funcional e a solução, uma operação feita sobre o plano de cidade com objetivo de atribuir a cada função e a cada indivíduo seu justo lugar. A rua, lugar do encontro e da construção da comunidade, vital na cultura urbana, passa a ser encarada como um vazio para a mobilidade, um conector entre as demais atividades cotidianas consideradas na carta: habitar, trabalhar e recrear. A unidade do traçado passa a ser a quadra em vez da rua e a velocidade do carro passa a ditar o cotidiano, contraditoriamente à premissa de que o dimensionamento de todas as coisas no dispositivo urbano deve seguir a escala humana, inclusive a escala do tempo.

Sob influências do modelo de urbanização norte-americano e das políticas higienistas que findam o século XIX e inicia o século XX, as avenidas são alargadas, funcionando apenas como articulação centro-extensão e a rua passa a ser alheia à vida urbana. As cidades racionais

e estandardizadas, com um planejamento urbano que favorece uma abordagem homogênea e uniforme, passa a proibir o alinhamento das habitações ao longo das vias de comunicação. A circulação é radicalmente hierarquizada, classificada conforme sua natureza e construída em função dos veículos e de suas necessidades. A vida cotidiana é relegada a uma posição secundária e limitada apenas às suas restritas áreas funcionais, transformando a rua em espaços hostis aos pedestres.

Brasília, a capital funcionalista e rodoviarista, surge, então, como resposta ao contexto histórico em que se insere e sua construção é dotada de interesses políticos e econômicos desde sua primeira ideia de concepção que remonta ao Brasil Colônia, em 1823, quando José Bonifácio de Andrade e Silva, conhecido como o Patriarca da Independência, propôs a criação de uma nova capital no interior do Brasil, afastada dos portos para salvaguardar a segurança do país, sugerindo o nome Brasília para a cidade em potencial.

A aura mística de Brasília teve início com o sonho de Dom Bosco, o Santo Italiano, que vislumbrou uma vasta depressão entre os paralelos 15º e 20º, com um grande lago, onde uma voz profetizou a emergência de uma terra prometida, jorrando leite e mel, abundante em riquezas inimagináveis. Esse sonho tornou-se um componente marcante do imaginário que cercava a futura capital brasileira.

Em 1892, a Comissão Exploradora do Planalto Central do Brasil, liderada pelo astrônomo Luiz Cruls, foi nomeada para realizar estudos detalhados sobre a topografia, clima, geologia, flora, fauna e recursos da região do Planalto Central. Conhecida como Quadrilátero Cruls, as descobertas dessa expedição foram apresentadas ao Governo Republicano em 1894. No entanto, somente em 1955, o Distrito Federal foi delimitado em uma área de 50 mil quilômetros quadrados, marcando o início do projeto para a construção da nova capital.

Contudo, o marco definitivo para o início efetivo da construção de Brasília ocorreu em abril de 1956, quando o presidente Juscelino Kubitschek de Oliveira deu início à empreitada. Foi criada a Companhia Urbanizadora da Nova Capital (NOVACAP) e lançado o edital do Concurso Público para o Plano Piloto, cujo vencedor, Lucio Costa lança mão de um projeto estritamente racionalista e em função do carro, dando início à jornada da construção da icônica capital do Brasil, repleta de simbolismo e significado histórico.

A abordagem rodoviarista adotada na cidade tem suas raízes nas políticas estatais

implementadas na década de 1950, quando a construção da capital assumiu um papel crucial no avanço da ocupação e desenvolvimento do interior do Brasil. No entanto, a política rodoviarista, enquanto estratégia governamental no Brasil, teve origem durante a gestão do ex-presidente Washington Luís. Em 1920, quando ainda ocupava o cargo de governador de São Paulo, ele exprimiu a seguinte afirmação: "Governar é povoar; entretanto, não é possível povoar sem a abertura de estradas, de todas as espécies. Portanto, governar é construir estradas!". Assumindo posteriormente a presidência, em 1928, ele inaugurou a Rodovia Rio-Petrópolis, a primeira rodovia asfaltada do Brasil, assim como a Rodovia Rio-São Paulo. O ex-presidente também estabeleceu a Polícia Rodoviária Federal e criou um mecanismo para promover o rodoviarismo no país: o Fundo Especial para Construção e Conservação de Estradas de Rodagens Federais.

Entretanto, foi durante o mandato presidencial de Juscelino Kubitschek, no final da década de 1950, que o rodoviarismo foi implementado de forma incisiva, culminando na transferência da capital para Brasília. Logo após a inauguração da nova capital, foram construídas importantes rodovias, como a Belém-Brasília, Brasília-Rio Branco e Cuiabá-Porto Velho, com o intuito de estabelecer relações comerciais e facilitar o povoamento de áreas mais distantes do Centro-Oeste e da região Norte. Além disso, Juscelino Kubitschek acreditava que a expansão da malha rodoviária poderia atrair empresas automobilísticas internacionais para o país. Embora o rodoviarismo tenha, de fato, trazido avanços econômicos, integração territorial e facilitação do transporte de mercadorias e pessoas, a predominância do modal rodoviário em detrimento dos demais e os investimentos insuficientes na infraestrutura portuária e ferroviária, contribuiu para o declínio dos outros meios de transporte, como as ferrovias e as hidrovias.

Segundo PAULA, D. A. (2010), o processo de enfraquecimento dos meios de transporte alternativos foi resultado das ações do Estado brasileiro, que eliminou traçados ferroviários, reduziu drasticamente o efetivo de pessoal empregado, enfraqueceu lideranças sindicais ferroviárias e diminuiu o número de trabalhadores nesse setor por meio de privatizações, aposentadorias e eliminação de postos. Essa transição foi impulsionada pelo crescimento do poder dos agentes das montadoras de automóveis, fabricantes de autopeças, empreiteiras e investimentos internacionais nesses setores. Essas mudanças revelam como os interesses econômicos sobrepõem-se às preocupações sociais, ecológicas e culturais. A autora também

ênfatiza, segundo a concepção de Gramsci, que "toda política econômica é projeto político classista", o que ressalta a influência das classes dominantes nas escolhas políticas relacionadas ao desenvolvimento rodoviário. Desta forma, acreditamos que se faz necessário incorporar a dimensão política ao debate sobre a mobilidade urbana, especialmente no atual período de compressão espaço-tempo, que faz do domínio e do manejo de escalas de mobilidade um trunfo de poder para empresas, governos e cidadãos (HARVEY, 1994).

## **. A PROMOÇÃO DA DESIGUALDADE EM FUNÇÃO DO ZONEAMENTO URBANO**

Na América Latina, o processo de urbanização acelerada ganha força maior por volta das décadas de 1960 e 1970, resultando na maior migração ocorrida neste território, segundo Castells (1977), levando à formação de grandes contingentes populacionais de pequenos proprietários e trabalhadores rurais, que, substituídos pelas máquinas, passaram a ocupar, geralmente, mediante à invasão de terras, as periferias dos centros urbanos.

Esse fenômeno, que no subcontinente foi denominado de "urbanização da pobreza", constitui possivelmente o processo social mais transformador das estruturas sociais latino-americanas. Foi precisamente nesse período, predominantemente agrário e com formas de produção pré-capitalistas no campo, que demograficamente os maiores e mais avançados países latino-americanos passaram de rurais a urbanos. (CASTELLS, 1974 apud Fernando Negret Fernandez e Guilherme Resende Oliveira).

Germani (1973) introduz, ao se referir aos países da América Latina, que "o termo marginalidade começou a ser usado principalmente com referência a características ecológicas urbanas, ou seja, aos setores de população segregados em áreas não incorporadas ao sistema de serviços urbanos, em moradias improvisadas e sobre terrenos ocupados ilegalmente". O autor amplia o conceito, destacando que a marginalidade também abrange as condições de trabalho e o padrão de vida dessa população, abrangendo a marginalidade em relação ao sistema socioeconômico de produção e ao consumo de bens e serviços. Além disso, o estado de marginalidade engloba outros aspectos essenciais, como participação política, sindical e comunitária, bem como a ausência e exclusão desses indivíduos nas decisões das comunidades locais, nas condições de emprego e nas relações com instituições de diversos níveis governamentais.

Jorge Luiz Barbosa discute sobre a diferenciação nas forças de metamorfose da produção

do espaço, enfatizando sobre a concentração de atos de comando, gestão e financiamento de estruturas corporativas, de instituições governamentais, de organizações sociais e de empresas privadas em espacialidade específicas da metrópole, o que, segundo o autor, revelam significados estratégicos para a reprodução urbana do mercado.

O processo de metropolização acompanha e realiza o movimento constitutivo da metrópole como momento diferenciado do processo de acumulação e em função de suas exigências, o que explicita o desenvolvimento do tecido urbano, que, a partir do centro, desenvolve-se até a periferia com conteúdos diferenciados em seu processo de extensão” (BARBOSA apud CARLOS, 2013, p. 38).

Analisar a cidade, elucidar seus significados e explorar suas direções futuras são desafios contínuos. O debate em torno da cidade nos direciona às tensões, conflitos e contradições políticas provenientes da dinâmica urbana. Isso nos leva a considerar o espaço urbano como um campo de interseção entre realidades, ideais e virtualidades, onde atores diversos disputam seu uso e apropriação. Na capital do funcionalismo moderno, o modelo rodoviarista e o zoneamento de atividades moldaram uma vida urbana fragmentada, marcada pela distância e ausência de vida. A desconexão espacial entre emprego e densidade populacional resulta em perdas temporais no transporte e acentua várias disparidades sociais. Tais disparidades se sobrepõem, constituindo sistemas interligados de discriminação, opressão e dominação, ampliando as desigualdades interseccionais.

## **. DA MORFOLOGIA DA DESIGUALDADE A UMA AGENDA URBANA SUSTENTÁVEL**

O dimensionamento de todas as coisas no dispositivo urbano só pode ser regido pela escala humana. A medida natural do homem deve servir de base a todas as escalas que estarão relacionadas à vida e as diversas funções do ser. Escala das medidas, que se aplicarão às superfícies ou às distâncias; escala das distâncias, que serão consideradas em sua relação com o ritmo natural do homem, escala dos horários, que devem ser determinados considerando-se o trajeto cotidiano do sol. (CARTA DE ATENAS, 1933)

Ela deve ser concebida não como simples organismo capaz de preencher satisfatoriamente e sem esforço as funções vitais próprias de uma cidade moderna qualquer, não apenas como urbs, mas como civitas, possuidora dos atributos inerentes a uma capital. E, para tanto, a condição primeira é achar-se o urbanista imbuído de uma certa dignidade e nobreza de intenção, porquanto dessa atitude fundamental decorrem a ordenação e o senso de conveniência e medida capazes de conferir ao conjunto projetado o desejável caráter monumental. Monumental não no sentido de ostentação, mas no sentido da expressão palpável, por assim dizer, consciente, daquilo que vale e significa. Cidade planejada para o trabalho ordenado e eficiente, mas ao mesmo tempo cidade viva e agradável, própria ao devaneio e à especulação

intelectual, capaz de tornar-se, com o tempo, além de centro de governo e administração, num foco de cultura dos mais lúcidos e sensíveis do país. (COSTA, 1957)

Para Teixeira (2017), apesar da declaração de Lúcio Costa de que o urbanismo ‘leva um pouco da cidade para o campo e traz um pouco do campo para dentro da cidade’, a cidade de Brasília manifesta um desequilíbrio nessa proposição:

[...] cidade cuja maior virtude é ter trazido demasiado campo para a cidade. É permeabilidade total; a aceitação de uma ordem natural sem conflitos, a perfeita simbiose de estranhos que se repelem. É o oposto da impermeabilidade evasiva de qualquer outra cidade. (...) É a cidade como um mar de espaço, um deserto vegetal que ignora o avanço da arquitetura, permanecendo superior e indiferente, inabalável e descrente de todas as empreitadas que intencionam ocupar o território de forma convencional. (...) Comparações com a cidade jardim aqui seriam equivocadas: não se trata de um acordo entre os cheios e os vazios pensados por um urbanista. Aqui quem domina o espaço é o jardim e não a cidade, mas este jardim não tem nada de racionalidade de um projeto. É simplesmente um espaço de sobra que foi ocupado de qualquer maneira, assim como o vácuo é preenchido veementemente pelos cheios que lhe são vizinhos (que aqui são os onipresentes capins e árvores de troncos retorcidos. (TEIXEIRA, 2017, p.15)

De acordo com FILHO (2006), em decorrência da Semana de Arte Moderna de 1922 e dos acontecimentos da Segunda Guerra Mundial, as décadas entre 1940 a 1960 foi um período de intensa industrialização no território brasileiro, como também “um vertiginoso avanço técnico e econômico, acompanhado de profunda transformações sociais”. Fatos que culminaram no movimento moderno de arquitetura e urbanismo. E que, para o autor, “o caso de Brasília surge como uma experiência voltada para o futuro, que representa o esforço mais sério que já se fez, para enfrentar em larga escala esses problemas no País.”

O concurso do Plano de Brasília (...) os projetos apresentados atendiam aos padrões mais atualizados, segundo os critérios defendidos pela Carta de Atenas e de acordo com as experiências mais recentes. Pela primeira vez, resolviam-se, de modo amplo, simultaneamente, problemas arquitetônicos e urbanísticos, aumentando-se as possibilidades de sucesso em amplos setores. Em todos os projetos os edifícios exploravam as tendências e verticalização, e eram, ao mesmo tempo, implantados em uma paisagem ordenada, com garantia de luz, ar e sol. Em cada um deles os sistemas variados eram racionalizados e dispostos de modo a não prejudicar o pedestre e seguir altos índices de velocidade e utilização dos transportes mecânicos. (FILHO, 2006, p. 98)

Entretanto, para o entendimento do trabalho proposto – o qual é crítico ao urbanismo moderno, essa afirmação de que a estrutura urbana foi pensada de modo a não prejudicar o pedestre, está, em partes, errônea. Teoria discutida por Montener e Muxí (2014), em que, na *cidade global* (termo destinados às tendências de definição das cidades a partir do último quarto do século XX) é destacado as “crises de um modelo urbano marcado pela funcionalização

de todo o território, pela difusão e dispersão das áreas urbanas (...).” Como também, os autores definem as premissas da Carta de Atenas como “o ideal da cidade sem acaso, do individualismo, da segregação e do consumo, e continuava concretizando a fragmentação da cidade global”. Ou seja, a racionalização do espaço urbano, a qual foi dividida de acordo com sua funcionalidade, é prejudicial para a espontaneidade da vida urbana. Além disso, a crítica negativa dos autores ao urbanismo tardo-racionalista se concentra, em primeiro momento, às rodovias, pois elas substituíram “as ruas como estrutural vertebral da metrópole, as rodovias foram configuradas contra o espaço público tradicional da rua, tornando-se a negação de sua essência.” Essa configuração espacial determina o modo de vida humano em um isolamento causado pela bolha imaginária do uso do automóvel, “fazendo com que tudo seja rapidamente acessível, medindo o tempo e o espaço em função dos deslocamentos em veículo privado. O mundo real é percebido através da janela horizontal e em movimento do para-brisa (...).” Ademais, os autores deixam o apontamento para a necessidade de pensar novas formas do modelo urbano atual:

Em uma época em que o projeto urbano precisa de alternativas plurais, com diversos atrativos, mecanismos de sustentabilidade e estratégias de enriquecimento do território ambiental, o urbanismo da cidade global não é senão uma continuação do urbanismo racionalista, que tenta construir tudo de maneira mais rápida e rentável, mas que, ao mesmo tempo, põe cada vez mais em perigo o futuro das cidades e do território; é um urbanismo que continua sendo pensado por homens e somente para homens, um homem que circula com pressa dentro de seus SUVs com ar condicionado, fazendo com que persista o padrão machista proposto pelo Modulor de Le Corbusier: um homem modelo, musculoso e de 1,82 metro de altura. Em suma, um urbanismo sem multiplicidade de protagonistas, ancorado em concepções duas e antagônicas e baseado em um modelo familiar em declínio. (MONTENER E MUXÍ, 2014, p. 126)

Tal descrição pode ser relacionada com o cotidiano da maioria dos habitantes do Plano Piloto, em que utilizam, na maioria das vezes, o transporte individual como meio de locomoção. E que, em sua definição, já é uma problemática para o meio ambiente e para as relações interpessoais. Entretanto, quando voltamos os olhos para outras regiões do Distrito Federal, percebe-se que existem muitas outras adversidades para os habitantes das Regiões Administrativas (anteriormente chamadas cidades-satélites), como a desigualdade social e econômica, as quais refletem diretamente na ausência do direito à cidade dessas pessoas e na locomoção pela cidade desses indivíduos.

(...) Menos de 8% dos brasileiros vivem nas asas do avião. A maioria dos habitantes do Quadrado mora em outras cidades - em satélites ou em cidades-satélites ou em RAs, qualquer que seja o nome. (...) Seria uma só cidade, como

são as outras cidades, mas Brasília é de outro jeito. Não é só o Plano Piloto nem as outras 33 RAs são bairros do Distrito Federal. Somos urbanos exilados de modelos usuais de urbanidade. E somos brutalmente desiguais: no Lago Sul, a renda domiciliar é de R\$31 mil. No Sol Nascente/Pôr do Sol, R\$2 mil. (FREITAS, ano, p.9)

## **. MOBILIDADE ATIVA E TRANSPORTE PÚBLICO SUSTENTÁVEL: INCLUSÃO E EMANCIPAÇÃO**

A partir do fim do século XX e início do século XXI, com a crítica da pós-modernidade, confere-se à cidade uma mudança epistemológica acerca do foco no planejamento de tráfego, dando importância aos modais não motorizados como instrumentos de inclusão e propiciadores da vida urbana. As necessidades atuais reivindicam pela diversidade social, mescla de atividades e tipos de circulação, acessibilidade pedestre, participação democrática e respeito à expressão da cultura local, afirmando que “as cidades têm a capacidade de fornecer algo para todos, apenas porque, e somente quando, são criadas por todos” (JACOBS, 2022). Portanto, a reflexão sobre a mobilidade em Brasília confere reinterpretar seus atributos para além dos aspectos morfológicos, é “recuperar, de uma invenção milenar [a rua], suas características fundamentais: o espaço por excelência da troca, da reunião, dos conflitos e da superação, em busca permanente do novo” (HOLANDA, 2010)

“Assim, entre utopia e realidade, a transformação da sociedade vai se fazendo nesse reinventar dos indivíduos, produzindo formas alternativas de sociabilidade pela ocupação dos espaços públicos e nutrindo, com ideias novas, a população culturalmente (ULHÔA, 2017). Contudo, a cultura urbana contemporânea é marcada por um fenômeno complexo e contraditório, conhecido como a espetacularização das cidades, um conceito que emerge da ótica da sociedade do espetáculo de Guy Debord (1967). Esse enfoque problematiza a transformação das cidades em cenários consumíveis, moldados para atrair a atenção e consumo, como salientado por autores como David Harvey (1989), Kevin Lynch (1960) e Rem Koolhaas (1979 e 1995). No entanto, tal espetáculo contraditoriamente promovido pela velocidade acelerada, é também um agente gerador de imobilismos. A busca por uma cidade moderna aprazível, como idealizada por Lucio Costa, torna-se assim uma reflexão sobre os dilemas entre a espetacularização das cidades e a produção de imobilismos, onde a mobilidade veloz, por vezes, paralisa o real dinamismo urbano.

A respeito dessa dialética, Paola Berenstein Jacques (2005), influenciada pelo

Situacionismo de Debord e pela concepção de corporeidade de corpos lentos de Milton Santos (1996), aborda em suas errâncias urbanas a resistência à espetacularização por meio da corpografia. Esse termo denota uma cartografia inscrita no corpo, a memória da cidade vivida que transcende a mera imagem, subvertendo a homogeneização espetacularizada. Essa perspectiva, aliada à noção de lentidão como um tipo de movimento qualificado, oferece uma crítica à aceleração contemporânea, em consonância com a visão de Milton Santos sobre os "homens lentos". Santos postula que tais indivíduos, ao escaparem das normas de controle, inscrevem novos significados e sentidos na cidade, criando territórios urbanos alternativos, divergentes da cidade-espetáculo.

Essa discussão encontra ressonância também na obra "Cidade-Corpo" de Cássio E. Viana Hissa e Maria Luísa Magalhães Nogueira (2013), que vincula o paradigma da aceleração à depressão na contemporaneidade. Sob a égide do capitalismo, a aceleração induz a uma vivência de tempo maciço, banalizando a experiência e comprometendo a densidade do vivido. Nesse contexto, a reflexão psicanalítica de Kehl (2009) é acionada para indagar como a aceleração afeta a psique, lançando luz sobre a relação entre velocidade exacerbada e sintomas depressivos.

Portanto, a confluência dos conceitos de espetacularização, corpografias urbanas, corpos lentos e a psicanálise oferece uma matriz interpretativa abrangente e complexa para compreender as intrincadas relações entre velocidade, espaço urbano e experiência humana. O embate entre a busca por uma cidade-espetáculo e as insurgências que emergem da vivência corpográfica e da lentidão desafia a homogeneização espetacular e convoca a reimaginação de uma cidade mais genuína e diversa, onde as insurgências ascendem como agentes da transformação das paisagens urbanas.

Em Brasília, a rua perdeu sua essência como instituição social e tornou-se um espaço vazio dedicado à mobilidade automotiva. A cidade, concebida para os carros, transformou-se em um mero campo de passagem em vez de um espaço de utilização efetiva. Paradoxalmente, o automóvel parece perpetuar a criação de distâncias. Como afirmou Sennett (1998, p. 28), "não usamos o carro para explorar a cidade [...]. A tecnologia moderna de locomoção substitui a experiência de estar na rua pela busca de eliminar as restrições geográficas". Os ricos sentidos do espaço urbano são reduzidos pela experiência da mobilidade exclusiva do carro particular, que limita a fluidez e invoca a ilusão da velocidade para suspender o verdadeiro movimento.

Não é coincidência que, como argumentado por Milton Santos, aqueles que vivem uma vida mais lenta são relegados às margens da aceleração. O automóvel, principalmente, promove experiências dominadas pelo âmbito privado. Esse privado não se limita ao domínio do capital, que é claramente evidente na cidade, mas também impregna o substrato hegemônico da experiência subjetiva, caracterizada pelo isolamento do outro, pela aversão ao risco da alteridade e pela renúncia à política como espaço de dissensão. Essas atitudes culminam na busca incessante pelo prazer imediato e pela segurança em uma sociedade dominada pelo consumo compulsivo, restringindo a liberdade de movimento do outro e cristalizando a dinâmica social.

A construção de uma agenda urbana sustentável na era contemporânea enfrenta desafios complexos, agravados em Brasília devido à sua configuração funcional e espacial. A desconexão entre moradias e empregos, aliada à dispersão populacional, é a causa primordial da segregação social na cidade, cuja dinâmica é moldada pelos padrões de deslocamento. O desafio central em Brasília reside na circulação. Isso transcende a mera questão de mobilidade urbana, representando uma visão estratégica sobre a viabilidade de transitar e fluir pelos territórios urbanos a fim de desfrutar plenamente da cidade. O planejamento do transporte em escala regional tem um impacto direto tanto na área tombada quanto no tecido urbano do Plano Piloto. Como ressaltado pela Carta de Washington, é necessário planejar os meios de transporte para conciliar os deslocamentos na área tombada e suas conexões com áreas urbanas adjacentes, sem comprometer a integridade da forma urbana do centro histórico. A implementação de um sistema de transporte verdadeiramente eficaz requer a integração de diferentes modalidades e a criação de percursos bem projetados para pedestres, em vez de simplesmente ampliar vias viárias que resultam em demanda induzida e restrição do acesso a outras formas de transporte.

A transformação da mobilidade em Brasília é crucial para criar uma cidade mais acessível e inclusiva. Exemplos internacionais, como a transformação da mobilidade em Nova York, destacam a eficácia de sistemas de transporte de massa eficientes e seguros em melhorar a experiência da cidade. O desenho urbano e as políticas de transporte têm o potencial de influenciar aspectos mais amplos do acesso à cidade e à habitação. No entanto, as necessidades contemporâneas de planejamento urbano devem desafiar as limitações impostas pelo espaço existente. A diversidade no espaço urbano é essencial para abordar as crescentes demandas da

sociedade e assegurar um desenvolvimento equitativo.

Em relação ao Plano Piloto, um importante marco urbanístico, é fundamental encontrar soluções que incorporem habitação de interesse social de maneira integrada, evitando a segregação socioespacial. A relação entre emprego e moradia deve ser cuidadosamente equilibrada para reduzir deslocamentos desnecessários, promovendo modos de transporte sustentáveis. Além disso, o aproveitamento de setores urbanos subutilizados e a criação de espaços públicos de qualidade são ações cruciais para promover uma cidade mais dinâmica e inclusiva. O adensamento populacional, quando bem planejado, pode ser uma ferramenta para revitalizar áreas urbanas e aumentar a qualidade de vida.

Nesse contexto, a concretização de propostas para o desenvolvimento territorial ganha destaque como um meio de efetivar transformações urbanas significativas. A integração da habitação de interesse social de maneira estratégica e a promoção de iniciativas autônomas de desenvolvimento urbano, como a gentileza urbana e o urbanismo tático, emergem como peças-chave na construção de uma paisagem urbana mais resiliente e inclusiva. A convergência de esforços entre múltiplos setores e o comprometimento com abordagens inovadoras são os alicerces para moldar um futuro urbano que harmonize mobilidade, habitação e qualidade de vida, forjando um ambiente verdadeiramente sustentável e enriquecedor para todos os cidadãos.

## **. MOBILIDADE URBANA POR MEIO DE POLÍTICAS PÚBLICAS E ESTRATÉGIAS DE PROJETO**

Entre as políticas públicas e estratégias de projeto já conhecidas e experimentadas ou em surgimento na atualidade citamos abaixo algumas possibilidades consideradas pertinentes para finalizar a abordagem teórica do estudo:

### **a. Ampliações na legislação sobre mobilidade**

- . CTB (código de trânsito brasileiro - 1997) as calçadas passam a ser vistas como partes integrantes do sistema de circulação;
- . Política Nacional da Mobilidade Urbana Sustentável — PNMU (2005) - mobilidade urbana sustentável e universal a partir de ações articuladas entre a União, os Estados, os Municípios e a população - apropriação democrática da cidade e do espaço público, a partir de

deslocamentos seguros, do transporte coletivo eficiente e do maior uso dos meios não motorizados;

. Nova Lei de Mobilidade Urbana (Lei n. 12.587/12, de 3 de janeiro de 2012) - Política Nacional de Mobilidade Urbana - elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, intitulado PlanMob - organização espacial da cidade e do trânsito que parte de uma perspectiva humanista.

### **b. Ruas completas**

. Redesenho de vias com foco nas pessoas para tornar os centros urbanos mais resilientes e inclusivos de forma a enfrentar os grandes desafios urbanos em linha com as agendas globais de combate às mudanças climáticas e redução das desigualdades | Elaborar projetos dinâmicos e flexíveis adaptados ao contexto de cada rua, vocação, frequentadores e demandas de resiliência e acesso;

. Impulsionamento das intervenções por meio do envolvimento da população, articulação entre diferentes atores desde a concepção, desenvolvimento do senso de oportunidade e educação para alertar sobre a importância de uma distribuição justa e equitativa do espaço público e viário nas cidades.

### **c. Caminhabilidade**

. Pedestre: Aurélio - “que, ou quem anda a pé, ou está a pé” (GEHL, 2013) - aquele que tem orientação horizontal, frontal, linear, e que anda no máximo a 5 km/h - modo de transporte mais democrático;

. Caminhar - ato cognitivo e intuitivo intrínseco à natureza humana - experiências antropométricas e sensoriais - transporte, intercâmbio de modais, prática de exercício físico, lazer, forma de protesto na cidade - é necessário desassociar o ato de caminhar dos estereótipos ligados à marginalidade e à pobreza;

. Estética do caminhar (CARERI, 2013) “O homem possuía uma fórmula simbólica com a qual transformar a paisagem. Essa forma era o caminhar, uma ação aprendida com fadiga nos primeiros meses de vida e que depois deixa de ser uma ação consciente para tornar-se natural, automática. Foi caminhando que o homem começou a construir a paisagem natural que o circundava”;

. Capacidade do espaço público de permitir o ato de caminhar | atributos físicos, construtivos e sensoriais, que dependem exclusivamente da percepção de quem caminha - análise in loco:

as percepções sensoriais em conjunto com a certificação da realidade edificada influenciam nas decisões técnicas de projetos a serem executadas.

#### **d. Acessibilidade**

- . NBR 9050: Acessibilidade intrínseca à caminhabilidade, autonomia ao usuário do espaço público. Qualquer área (pública ou privada) ou espaço (edificações) deve ser servido por, no mínimo, uma rota acessível;
- . Desenho universal: Concepção de produtos, ambientes, programas e serviços a serem utilizados por todas as pessoas, sem necessidade de adaptação ou projeto específico, incluindo os recursos de tecnologia assistiva;
- . Foco nas questões de acessibilidade, mobilidade, transporte, seus requisitos, desdobramentos, implicações sociais, ambientais, econômicas e territoriais, o tema da mobilidade – entendido e trabalhado em registro de estrutura, forma e paisagem – se apresenta como matéria e eixo central de indagações e investigações sobre a cidade contemporânea.

### **3. MÉTODO**

Para atingir os objetivos aqui propostos, adotamos métodos de pesquisa de caráter teórico e empírico, de maneira que os procedimentos de pesquisa e manipulação dos dados pudessem perpassar as modalidades qualitativa e quantitativa, afinal, consideramos que os resultados do trabalho, se realizados dessa maneira, analisando o objeto de estudo sob diversas dimensões e possibilidades (MARCONI, 2019; MINAYO, 2011), irão possibilitar melhor aproximação e entendimento sobre as potencialidades e carências do espaço urbano de circulação do Plano Piloto de Brasília e suas bordas com as demais Regiões Administrativas do Distrito Federal.

Dessa maneira, a pesquisa é iniciada a partir de um referencial teórico bibliográfico, pautado em livros, artigos científicos e dados geoespaciais, assim como em um banco de dados imagético construído em nossos percursos diários no espaço citadino. Por conseguinte, propomos entrevistas com cidadãos diversos que, cada qual à sua maneira, também realizam tais percursos diários ou ocasionalmente pela cidade. Essa abordagem híbrida, combina teoria e prática com o propósito de examinar as diversas perspectivas e compreensões que o uso dos diversos modais geram a partir de um mesmo objeto, facilitando a compreensão sobre os perfis

socioeconômicos predominantes no uso de cada modal de locomoção.

Partindo do movimento “Jane’s Walk” como referência, iniciamos uma análise da qualidade do espaço urbano, com ênfase na atividade de circulação, em busca de relatos e imagens que pudesse nos aproximar de um entendimento da cidade sob a perspectiva dos seus habitantes e estimular a discussão sobre ações para tornar a cidade mais inclusiva, sustentável e amigável para seus moradores. O movimento “Jane’s Walk”, por sua vez, trata-se de uma iniciativa global que promove caminhadas urbanas comunitárias, criado por amigos e admiradores da ativista urbana Jane Jacobs. A ideia central das caminhadas é permitir que os moradores locais conduzam grupos por seus bairros, compartilhando conhecimento sobre a história, a cultura, a arquitetura e os desafios urbanos enfrentados na região, buscando criar um senso de comunidade e empoderar as pessoas para que se envolvam ativamente na construção e na transformação de suas cidades.

Desta forma, restringimos o alcance da caminhada ao centro de Brasília, tendo em vista que a Rodoviária do Plano Piloto abrange a maior frota de transporte público e as mais variadas conexões entre o centro e as demais regiões administrativas. A concentração de empregos na região de escala gregária foi outro fator que nos conduziu à seleção do lugar de caminhada e pesquisa. O objetivo principal das caminhadas e interlocuções foi uma aproximação mais pessoal dos desafios no movimento pendular na cidade de Brasília. Buscamos nos embasar nos dados da Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios (PDAD), mas optamos pelo experimento para entender com maior profundidade a relação interseccional entre os modais de circulação e as insuficiências, anseios e potencialidades na esfera da mobilidade urbana da cidade de Brasília e sua Região Metropolitana e identificar se as pessoas das zonas periféricas têm acesso ao Plano Piloto para além das relações de trabalho.

Tendo caracterizado o objeto de estudo - o espaço urbano, a atividade de circulação e os perfis socioeconômicos atrelados aos seus respectivos modais de locomoção - partiremos para uma avaliação axiológica da qualidade do espaço urbano no que se refere à atividade de circulação, de forma a aprofundar a compreensão acerca do desempenho da qualidade do espaço arquitetônico, buscando por meio de comparações no panorama mundial da realidade atual e histórica sob a ótica da mobilidade urbana, propor caminhos possíveis para a melhoria da mobilidade urbana na cidade de Brasília e sua Região Metropolitana.

#### 4. RESULTADOS E DISCUSSÃO

A partir da metodologia apresentada, foram realizadas 90 entrevistas, porém apenas 83 foram contabilizadas, pois as demais foram interrompidas ou faltaram um número considerável de respostas por motivos diversos. Os resultados a seguir representam as entrevistas realizadas pelas pesquisadoras nos locais que fazem parte dos seus respectivos cotidianos, e ainda, os quais têm uma maior concentração de pessoas:

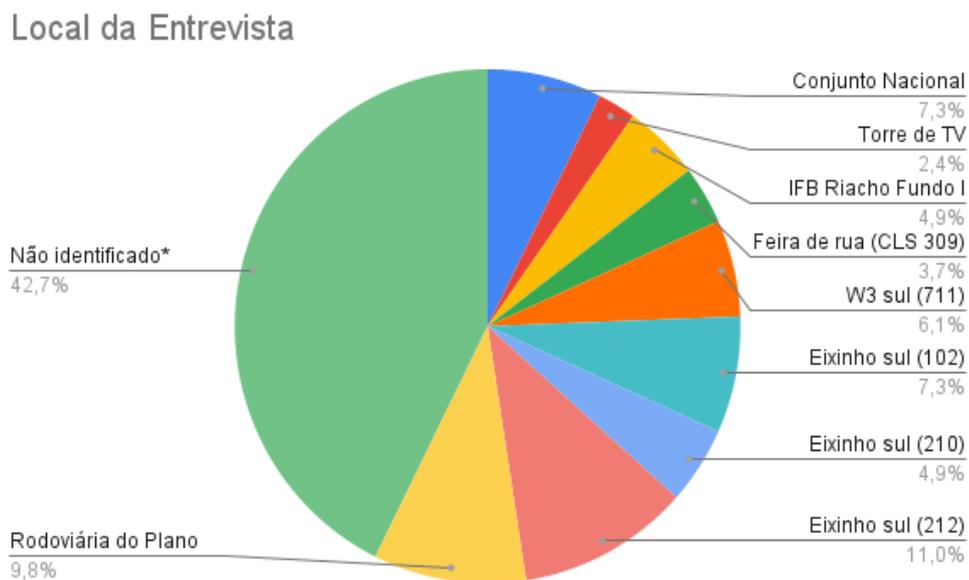


Gráfico I: Local das pesquisas. Fonte: equipe da pesquisa.

É importante ressaltar que 95,1% das entrevistas foram realizadas dentro do Plano Piloto. E ainda, tal motivação é originária da extrema centralização que o Plano Piloto exerce para com as demais regiões. E ainda, quando voltamos os olhos para outras regiões do Distrito Federal, percebe-se que existe grandes adversidades para os habitantes das Regiões Administrativas (anteriormente chamadas cidades-satélites), como a desigualdade social e econômica, as quais refletem diretamente na ausência do direito à cidade dessas pessoas e na locomoção desses indivíduos. E ainda, nas localidades fora do Plano Piloto, existe uma concentração muito maior de pessoas como aponta Freitas (2023):

(...) Menos de 8% dos brasilienses vivem nas asas do avião. A maioria dos habitantes do Quadrado mora em outras cidades - em satélites ou em cidades-satélites ou em RAs, qualquer que seja o nome. (...) Seria uma só cidade, como são as outras cidades, mas Brasília é de outro jeito. Não é só o Plano Piloto nem as outras 33 RAs são bairros

do Distrito Federal. Somos urbanos exilados de modelos usuais de urbanidade. E somos brutalmente desiguais: no Lago Sul, a renda domiciliar é de R\$31 mil. No Sol Nascente/Pôr do Sol, R\$2 mil. (FREITAS, 2023, p.9)

Tais dados são reafirmados pelo site Brasília Metropolitana, o qual apresenta o comparativo das diferentes RAs e de diferentes regiões metropolitanas:



Figura I: Dados de RAs do DF. Fonte: Brasília Metropolitana

Em relação aos dados levantados durante as entrevistas, pode-se classificar como três principais conjuntos de perguntas: socioeconômicas; espaço, tempo e modais; questões abertas. Seguem os resultados obtidos:

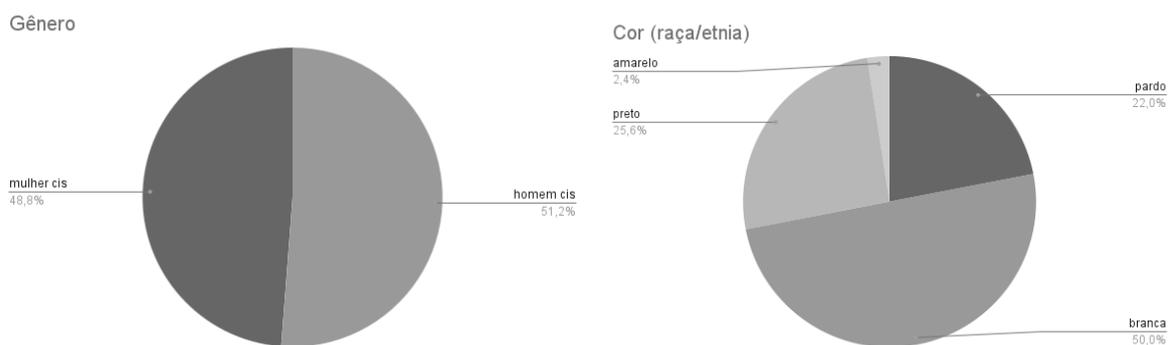


Gráfico II e III: Gênero e Cor. Fonte: equipe da pesquisa.

Apesar do questionário apresentar as opções de gênero (homem cis; mulher cis; homem trans; mulher trans; não binário) só foram declarados homem e mulher cis. Como também, embora tivesse as opções (branca, preto, pardo, amarelo, indígena) em relação à cor, só foram

declarados amarelo, preto, pardo e branco. Ademais, conseguiu-se maior diversidade em relação à faixa etária e o nível de escolaridade:

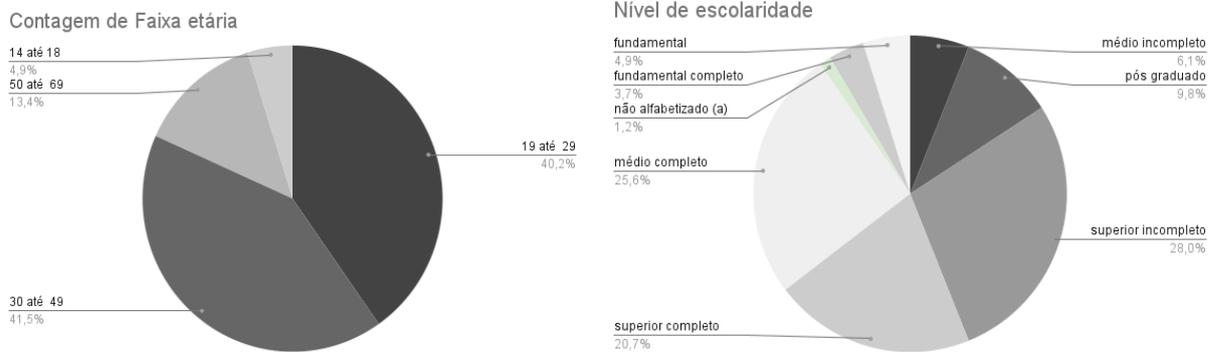


Gráfico IV e V: Faixa etária e Escolaridade. Fonte: equipe da pesquisa.

Outro dado importante para a pesquisa foi o levantamento da faixa salarial dos participantes, usou-se o salário mínimo como métrica para essa pesquisa, no qual, atualmente equivale a R\$1320,00:

## Faixa Salarial

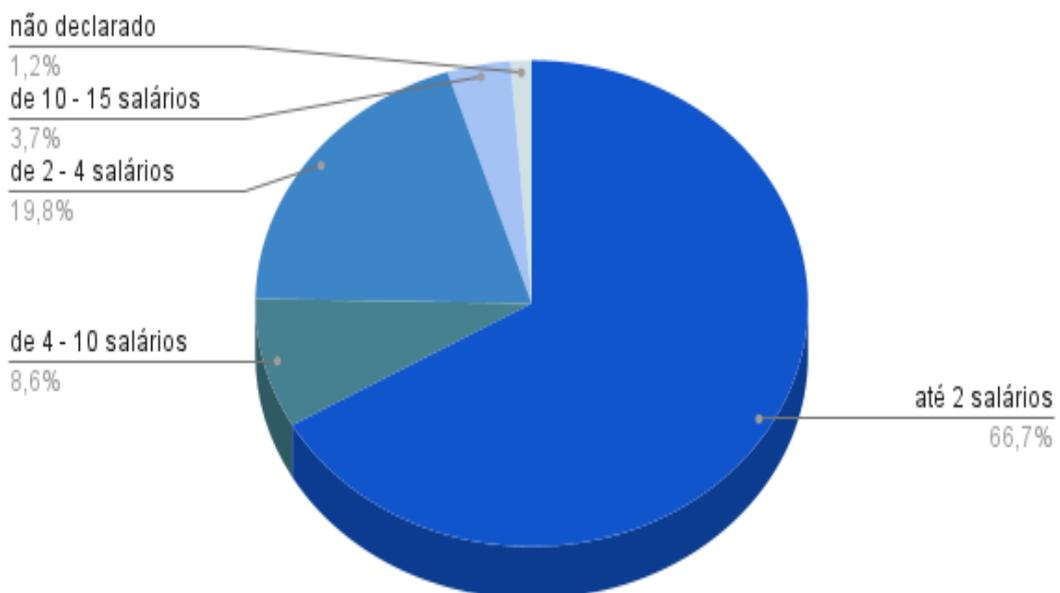


Gráfico VI: Salário. Fonte: equipe da pesquisa.

Em concomitância a temática trabalho, a maior incidência do local de trabalho foi o Plano Piloto, como apontado a seguir:

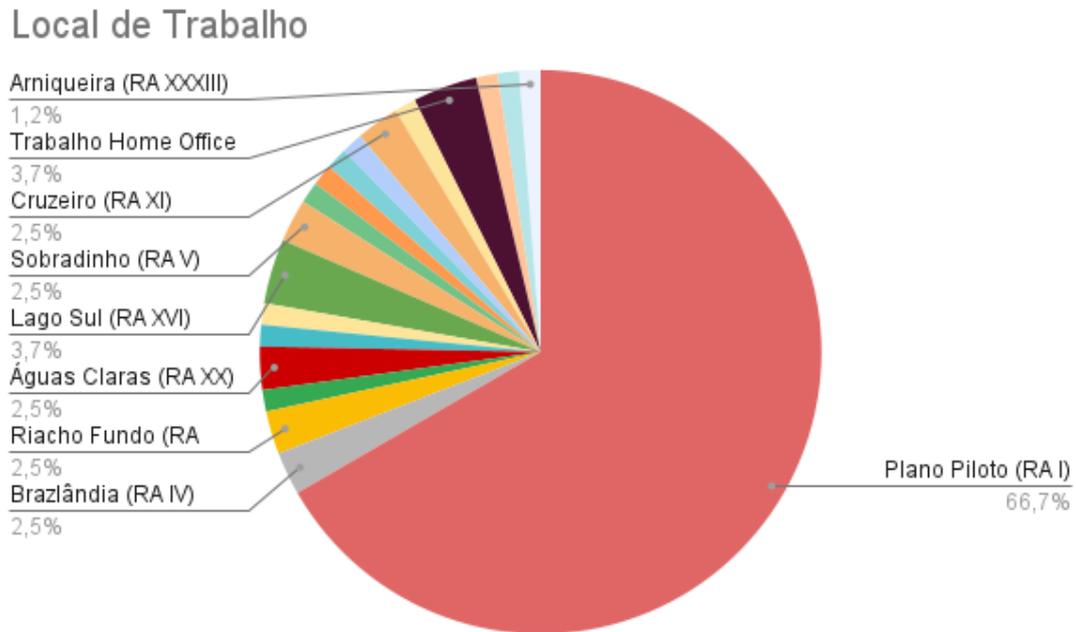


Gráfico VII: Trabalho. Fonte: equipe da pesquisa.

Como abordado no referencial teórico, para Cidade (2003), a imagética do que seria a cidade de Brasília (idealizada pela Carta de Atenas) confronta dialeticamente com a cidade atual, fato apresentado pelo dado de que o Plano Piloto representa 66,7% do local de trabalho dos entrevistados, sendo apenas 13,4% dessa mesma amostra de pessoas que moram nesta região:

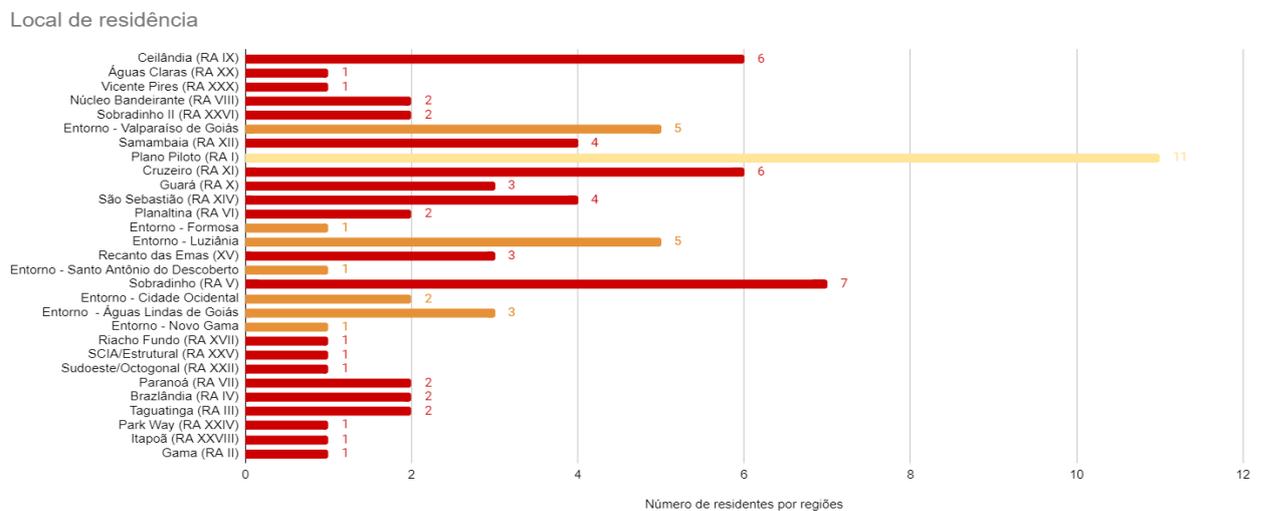


Gráfico VIII: Residência. Fonte: equipe da pesquisa.

Ou seja, para melhor visualização, 86,6% dos entrevistados que trabalham no Plano Piloto residem em alguma RA ou no Entorno:

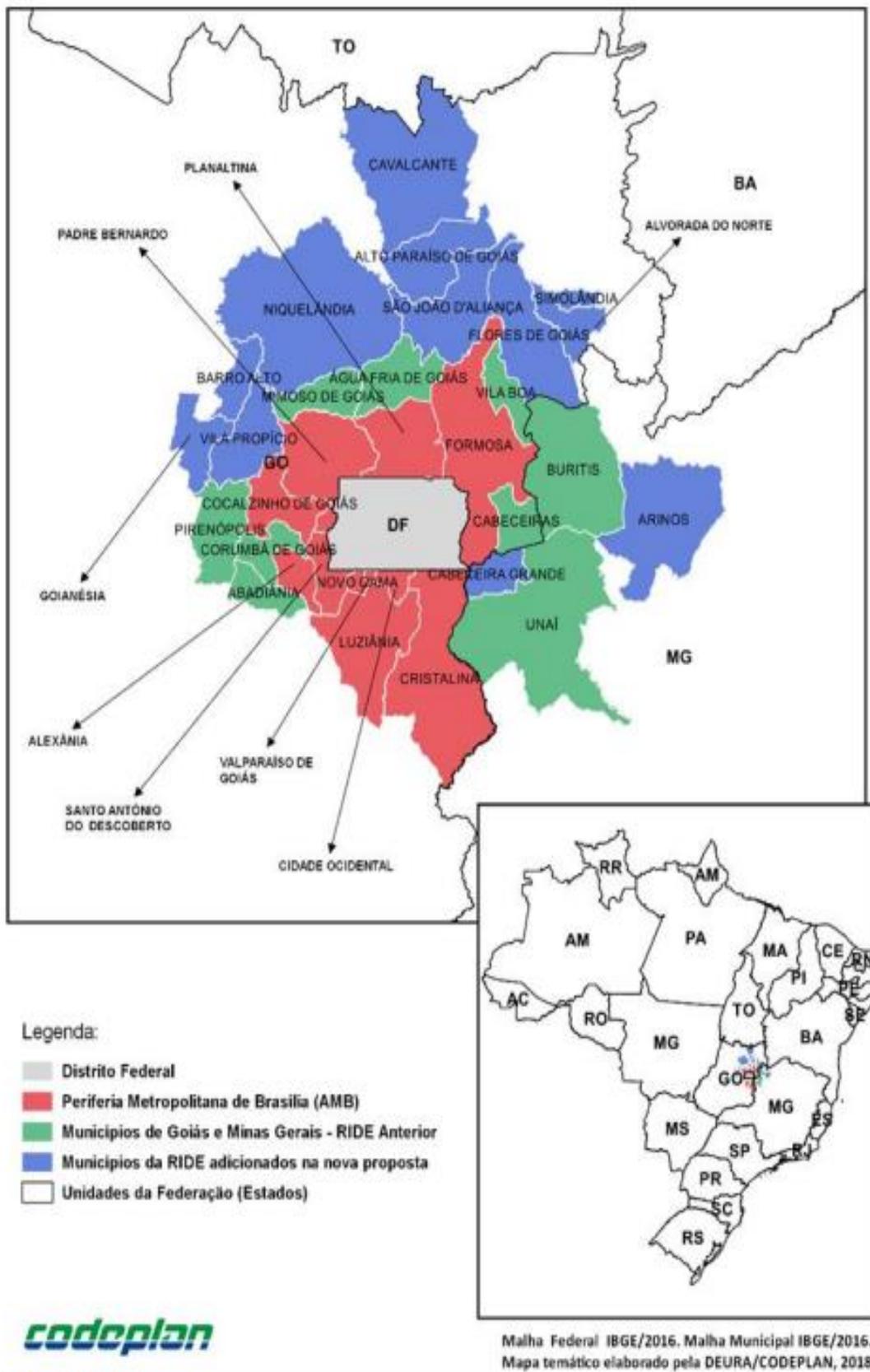


Gráfico IX: Residência. Fonte: equipe da pesquisa.

Vale ressaltar que, de acordo com as respostas obtidas, as demais regiões metropolitanas foram adicionadas ao longo das entrevistas, portanto, apesar de haver um grande número de cidades que circundam Brasília (mapas I e II), na presente pesquisa, foram apontadas apenas aquelas sinalizadas durante as entrevistas e que desta maneira resultou no gráfico e tabela.

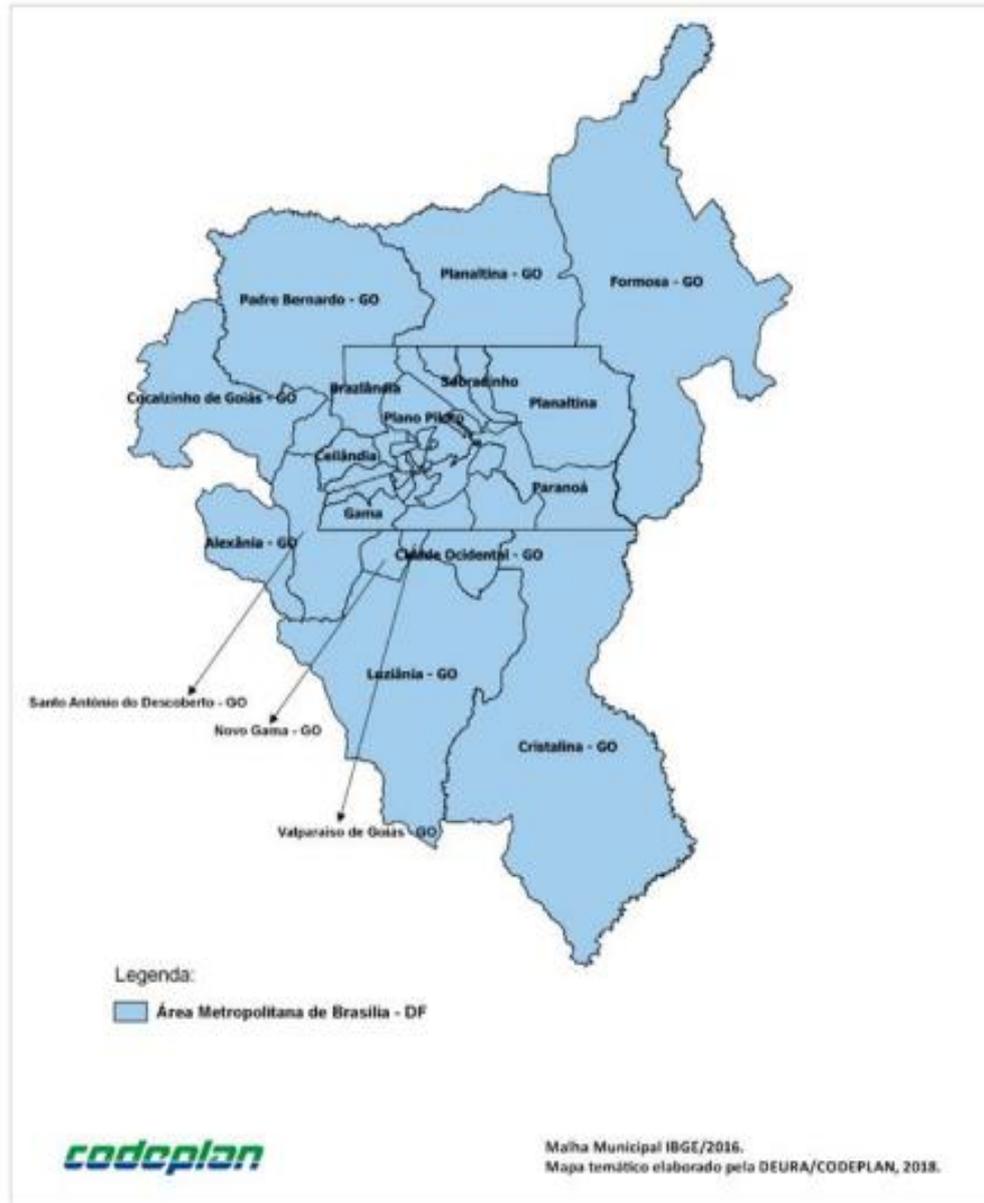
Apesar de não existir formalmente uma “Região Metropolitana de Brasília”, a Pesquisa Metropolitana por Amostra de Domicílios de 2013 evidenciou que há características de uma área metropolitana entre o DF e os municípios de Águas Lindas de Goiás, Alexânia, Cidade Ocidental, Cocalzinho de Goiás, Cristalina, Formosa, Luziânia, Novo Gama, Padre Bernardo, Planaltina, Santo Antônio do Descoberto, Valparaíso de Goiás. (...) (CODEPLAN, Brasília Metropolitana. 2023, p.1)

A seguir, são apresentados dois mapas que mostram, de modo distinto, a localização e a delimitação cartográfica das cidades brasileiras localizadas nas regiões de entorno do Distrito Federal:



Fonte: Codeplan

Mapa I: Cidades do Entorno do Distrito Federal em 2018. Fonte: <https://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/03/NT-Regi%C3%A3o-Metropolitana-do-Distrito-Federal-Subs%C3%ADdios-para-sua-cria%C3%A7%C3%A3o.pdf>



Fonte: Codeplan

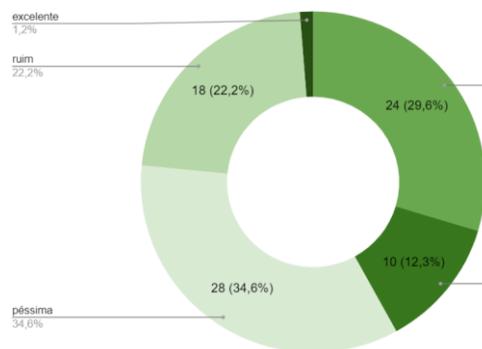
Mapa II: Delimitação da Área Metropolitana de Brasília (AMB) em 2018. Fonte: <https://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/03/NT-Regi%C3%A3o-Metropolitana-do-Distrito-Federal-Subs%C3%ADdios-para-sua-cria%C3%A7%C3%A3o.pdf>

Em concordância com esses dados, tanto da Codeplan quanto da presente pesquisa, é notório a dimensão das áreas metropolitanas do DF e seu respectivo fluxo de pessoas que se deslocam para o Plano Piloto. Por isso, grande parte dos entrevistados responderam a avaliação das condições dos transportes públicos na região do Plano Piloto como um comparativo das demais regiões do DF, e que, na maioria das vezes, o Plano Piloto é considerado excelente por ter um maior número de linhas de ônibus. O entrevistado 15 (reside em Planaltina, trabalha no Plano Piloto como atendente de telemarketing) declara que um aspecto positivo identificado

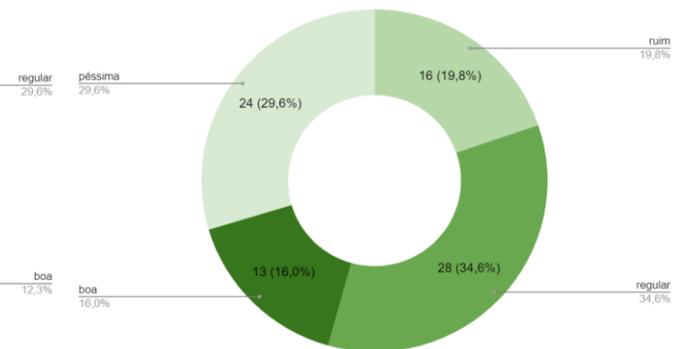
no Plano Piloto é “a praticidade porque tem muitos modais no Plano. Na minha cidade (Planaltina) é mais complicado. Na semana tem ônibus, mas demora muito. Lá se eu precisar eu pego um Uber mesmo.”.

Já para o entrevistado 22 (reside em Ceilândia, atua como cientista político no Plano Piloto) apontou carências nas RAs: “O transporte é monopolizado no centro de Brasília. Têm pouca conexão com o transporte público das cidades satélites. (...) É uma cidade majoritariamente feita para transporte individual. Você vê as ciclovias sendo construídas, mas a cidade é em sua maioria dominada por carros.”

Como você avalia o estado de conservação da infraestrutura do transporte público (ponto de espera e transporte) no Distrito Federal?



Como você avalia a higiene da infraestrutura do transporte público (ponto de espera e transporte) no Distrito Federal?



Como você avalia a segurança e iluminação da infraestrutura do transporte público (ponto de espera e transporte) e do seu trajeto diário pelo Distrito Federal?

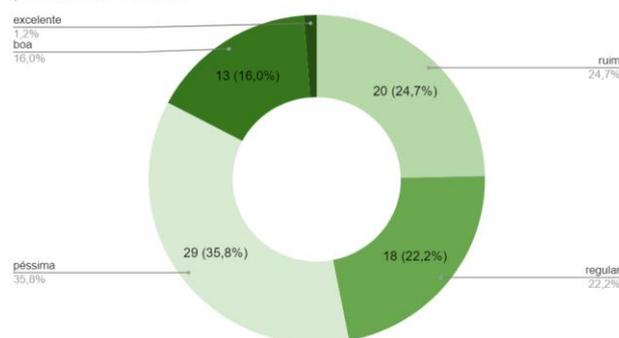


Gráfico X, XI, XII: Infraestrutura. Fonte: equipe da pesquisa.

A fim de relacionar as condições dos transportes públicos do DF com o tempo de deslocamento em função do local de trabalho, as 83 pessoas entrevistadas, apenas 80 trabalham - sendo que 2 entrevistados trabalham home office e outros 3 entrevistados não quiseram responder. Logo, as 75 respostas viáveis referentes ao tempo de deslocamento de casa para o trabalho estão esquematizadas a seguir:

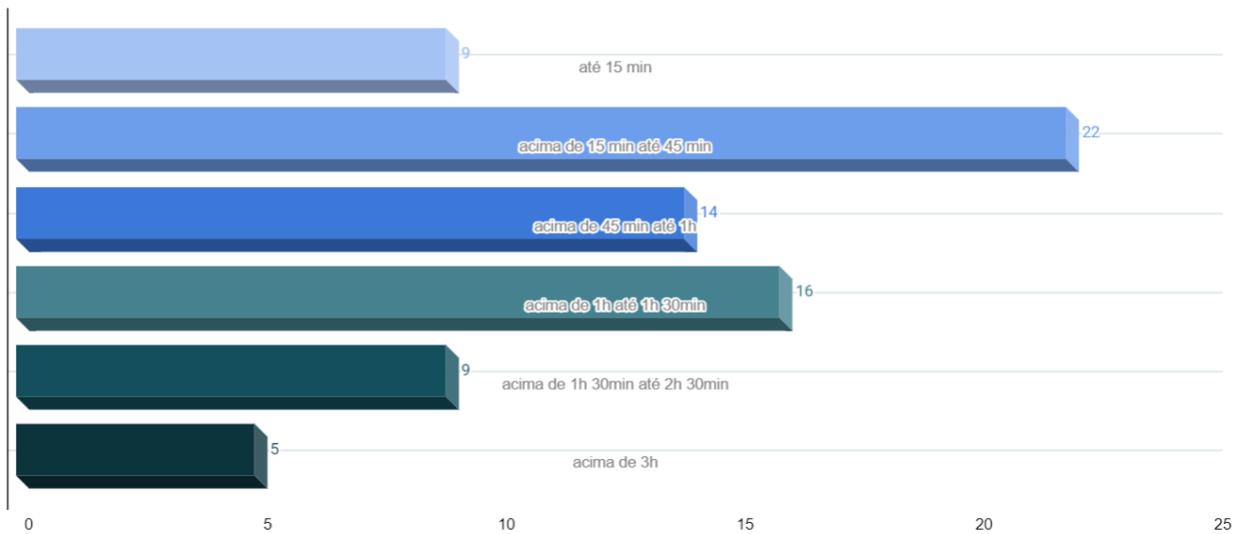
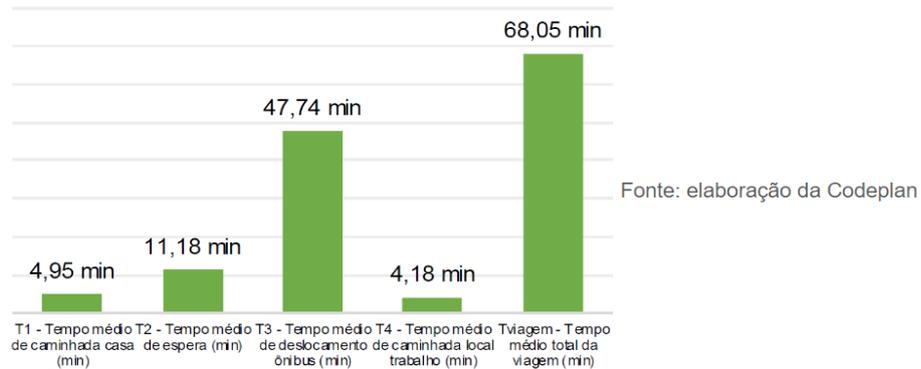


Gráfico XIII: Tempo de deslocamento casa/trabalho. Fonte: equipe da pesquisa.

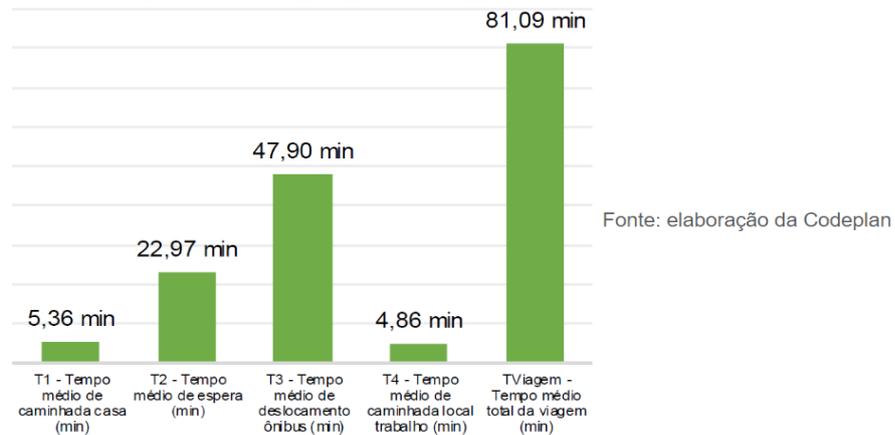
Para acrescentar a presente discussão, os dados da SEDUH reiteram o tempo médio de deslocamento no DF, a partir da ótica dos ônibus:

Gráfico 1. Tempo médio de viagem (em minutos) por ônibus no pico no DF



com dados do Dftrans e Moovit

Gráfico 2. Tempo médio de viagem (em minutos) por ônibus entrepico no DF



com dados do Dftrans e Moovit

Gráfico XIV: Tempo de viagem. Fonte: Observatório Territorial (SEDUH, 2017).

Em consonância à teoria de Paula (2010), abordada anteriormente no referencial teórico, para “tratar de política de transportes (...) requer trazer a política e o conflito para o centro da análise, investigando a transformação de dada política em cena cultural e/ou em senso comum.” Por isso, para esclarecer ainda mais a temática sobre direito à cidade e a mobilidade urbana, é necessário observar as atuações políticas. Por vezes, tal ação do Estado não é declaradamente sobre mobilidade, como mostra a manchete 1, a qual aparenta ser uma ótima notícia para as classes médias e baixas, entretanto, é novamente o projeto rodoviarista em voga, onde a indústria automobilística é o maior beneficiado. Como resultado do sistema ineficiente e caótico que a predominância do uso de carro em detrimento de transporte coletivos gera, tem-se a manchete 2, que exprime uma tentativa falha de diminuir o tempo de deslocamento inviabilizando o uso da faixa exclusiva dos ônibus.

## Governo federal anuncia medidas para carros populares nesta quinta, Dia da Indústria

Presidente Lula manifestou no início do mês a intenção de facilitar acesso da população a carros populares. Entre as alternativas estudadas estão uso de parte do FGTS para a compra de carros e a redução de impostos para diminuir o valor do produto.

Por Pedro Henrique Gomes, g1 — Brasília  
25/05/2023 00h00 - Atualizado há 2 meses

10/08/23 às 15h27 - Atualizado em 10/08/23 às 15h47

### Faixa exclusiva da EPTG será liberada a partir desta sexta-feira (11)

COMPARTILHAR

Facebook Twitter

*Operação do DER tem objetivo de desafogar o trânsito na região*

A faixa exclusiva para ônibus, vans escolares e táxis da Estrada Parque Taguatinga (EPTG / DF-085) será liberada para o trânsito de todos veículos a partir da 00h01 desta sexta-feira (11), em caráter experimental.

Figuras II e III: Manchete sobre ações do Governo. Fonte 1: <https://g1.globo.com/economia/noticia/2023/05/25/governo-federal-anuncia-medidas-para-carros-populares-nesta-quinta-dia-da-industria.ghtml> . Fonte 2: <https://www.der.df.gov.br/faixa-exclusiva-da-eptg-sera-liberada-a-partir-desta-sexta-feira-11/>

De acordo com os dados da EMBARQ Brasil, em uma “típica faixa urbana que, se dedicada a pedestres e BRT, transporta 10 vezes mais pessoas que os carros em trânsito”, como mostra o gráfico a seguir:

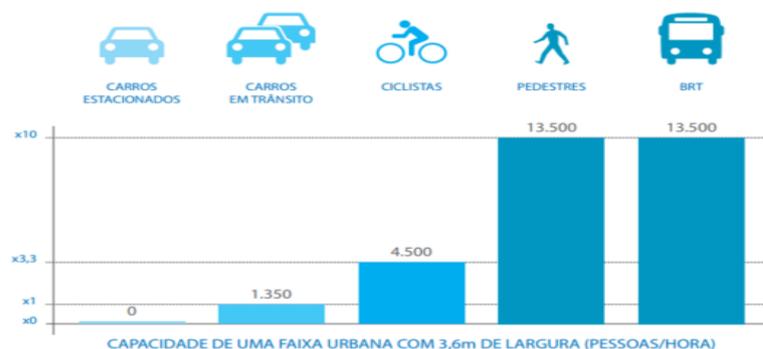


Gráfico XV: Modais. Fonte: EMBARQ Brasil 2015

Ademais, outras práticas por parte do GDF evidência a precarização dos equipamentos urbanos de transporte, como a instalação do novo ponto de ônibus, o qual disponibiliza um único banco, sem ergonomia e extremamente pequeno:



Figuras IV, V e VI: Equipamentos no DF - EPIG, Setor Policial Militar, Brasília. Fonte: equipe da pesquisa.

Em conformidade ao uso de transporte coletivo, apesar dos incentivos políticos serem os individuais, as entrevistas realizadas demonstraram que grande parte dos participantes utilizam, em grande parte, o ônibus como meio de transporte:

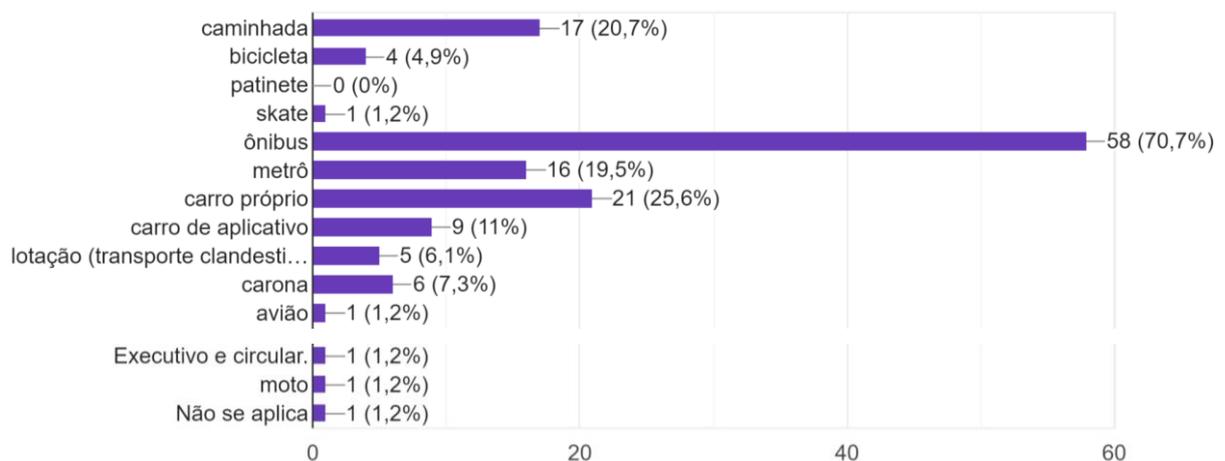
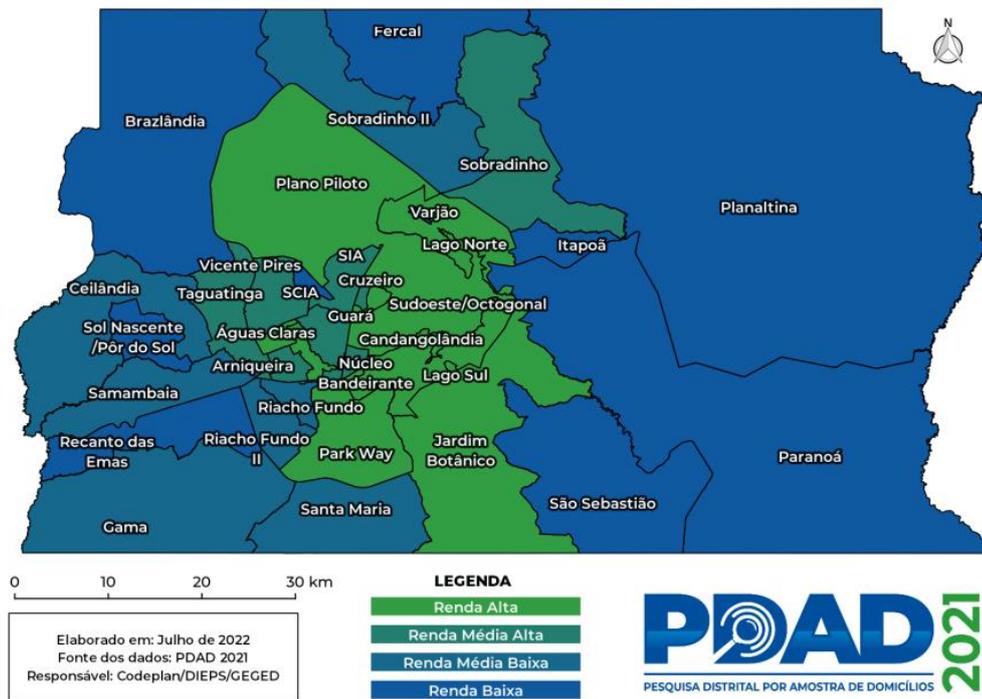


Gráfico XVI- Uso dos diferentes modais. Produção das pesquisadoras.

Entretanto, de acordo com o Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios (PDAD 2021), é notório que o uso do ônibus é de maior adesão por parte das classes média-baixa e baixa, e isso deve, em grande parte, não pela conscientização de que transportes coletivos são mais viáveis pela lógica do urbanista, mas sim porque o

trabalhador só tem acesso à esse meio de transporte.



Mapa III: Renda. Fonte: PDAD 2021.

|                    | Amostra (domicílios) | Coleta (meses) | Idade média (anos) | População urbana (pessoas) | Renda domiciliar média (R\$) |
|--------------------|----------------------|----------------|--------------------|----------------------------|------------------------------|
| <b>Alta</b>        | 11.501               | jun a dez      | 37,6               | 544.432                    | 15.159,22                    |
| <b>Média-alta</b>  | 7.580                | mai a dez      | 36,4               | 624.654                    | 6.845,95                     |
| <b>Média-baixa</b> | 4.244                | mai a nov      | 33,6               | 989.578                    | 4.360,12                     |
| <b>Baixa</b>       | 7.563                | mai a dez      | 30,6               | 852.217                    | 2.860,08                     |
| <b>DF</b>          | 30.888               | mai a dez      | 34,0               | 3.010.881                  | 6.938,36                     |

Tabela I: Renda. Fonte: PDAD 2021.

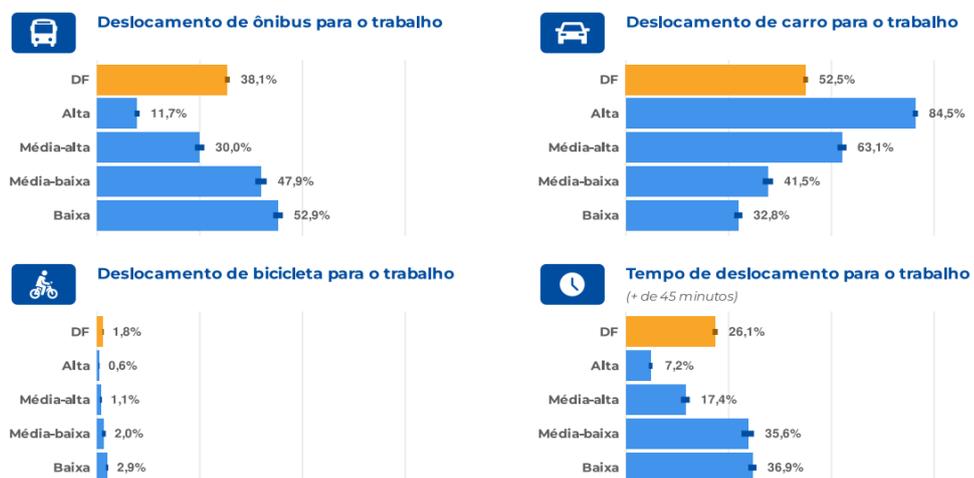


Gráfico XVII: Modais. Fonte: PDAD 2021

Em conformidade à afirmação de que o modo de produção capitalista e sua respectiva condição de trabalho advinda da globalização é perversa (Santos, 200), a pergunta “o que você sugere para ampliar as nossas considerações sobre mobilidade urbana no Distrito Federal?” teve como resposta, para o Entrevistado 01 (morador de Ceilândia, atua como estoquista), a seguinte resposta: “Moça, você pode falar minha língua!? ... Não sei. Na verdade, era pra ter dado uma melhora, a tudo. O governo é o governo. Eu sou meio desligado, não sei te responder essas perguntas, o meu negócio é do serviço pra casa e de casa para o serviço”. Como também, o Entrevistado 27 (reside em Luziânia, atua como auxiliar de cozinha) declara “(...) falta segurança e transporte, o governo só fica de promessa. Falta oportunidade de emprego. Você trabalha pra isso, soma todas as necessidades básicas e o dinheiro não sobra. O trabalho é só para sobreviver”. Em suma, uma parcela significativa dos entrevistados teve dificuldades para entender e responder por esse tema, alguns identificaram como um problema governamental, outros como um dilema social e ainda como algo sem solução:

A empresa de ônibus precisa dar treinamento para os funcionários e o GDF deve cobrar. Deve ter respeito com nós idosos. Eu acho que eles deveriam ter mais paciência. Por exemplo, eu preciso usar o ônibus pra vir com as minhas coisas (carrinho) para trabalhar, mas eles não querem trazer meu carrinho e minha caixa de isopor. Porque eu preciso ter aceitação para rodar com minhas coisas. Porque ter carro as vezes é caro e o trabalho não paga essa gasolina. Falta tolerância, educação e respeito. Pra mim o GDF poderia trocar essa empresa. Falta segurança na rua, se a gente pede pra polícia ir lá ajudar e eles não querem ir, só vai se estiver matando e batendo. A falta de segurança em Brasília está péssima e também tem abuso de poder. Eu acho isso um horror. Se pudesse pedir para consertar é: arrumar os ônibus e a polícia. (...) (Entrevistado 06, morador de Sobradinho, vendedor ambulante de alimentos no Plano Piloto).

Por exemplo, melhorias nas cidades, às vezes é necessário, mas a população não mantém. Eu não arrumaria nada mais não, porque ninguém dá valor. Aqui no plano tem parque e tem estrutura e que a pessoal conserva. Lá na Ceilândia o pessoal vai lá usar droga e depreda. Às vezes as pessoas querem melhorar o ambiente e a galera não ajuda. (Entrevistado 28, morador de Samambaia, trabalha como vigilante no Lago Sul).

A Rodoviária do Plano Piloto é um espaço fundamental para entendimento da presente pesquisa, pois representa um ponto de partida/chegada de diversos modais para as diversas regiões (RAs, Entorno e dentro do Plano Piloto) e ainda:

Fosse uma cidade, seria de longe a maior de todo o Distrito Federal. Passam pela Rodoviária do Plano Piloto diariamente entre 700 e 800 mil passageiros, o dobro dos habitantes de Ceilândia, por exemplo. É ponto de partida e chegada de ônibus de todas as RAs e também da Estação Central do metrô. A Rodoviária é ao mesmo tempo um terminal de ônibus, uma imensa e intensa praça, centro comercial, mirante da Esplanada e da Torre de TV, tudo isso articulado por viadutos, vias e túneis de acesso das Asas Norte e Sul. É a interseção dos dois eixos, o Eixo e o Eixo Monumental. (...) A Rodoviária (...) é onde os brasilienses de todas as satélites e do Entorno do DF se cruzam

para ir ao trabalho e voltar para casa, para sair de uma cidade e ir à outra (...). (FREITAS, 2023, p. 21)



Figuras VI, VII e VIII: Rodoviária do Plano Piloto, Brasília. Fonte: equipe da pesquisa.

Como abordado anteriormente, para Holanda (2010), a discussão sobre a cidade deve-se voltar à apropriação dos “espaços por excelência da troca, da reunião”, nesse mesmo entendimento, Santos (1994) define o *homem lento* e sua forma criativa de reinventar o lugar. Tais atividades podem ser visualizadas nas próximas imagens, onde é visível a posse do espaço público por meio de manifestações artísticas e reformulação de lugares e objetos:



Figuras IX, X e XI: CLS 211, Asa Sul, Brasília. Fonte: equipe da pesquisa.



Figuras XII e XIII: CLN 115, Asa Norte, Brasília. Fonte: equipe da pesquisa.



Figuras XIV e XV: SHCGN 713, Asa Norte, Brasília (foto 1) e Brazlândia, Distrito Federal (foto 2). Fonte: equipe da pesquisa.

## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em um cenário urbano emblemático como Brasília, onde a concepção inicial baseada nos princípios de urbanismo rodoviário trouxe à tona paradoxos evidentes para aqueles que

experimentam a cidade fora do espectro automobilístico, a mobilidade urbana emerge como um elemento crucial na busca por uma cidade mais inclusiva e acessível. A segregação resultante da teoria urbanística original, ao segmentar a cidade em setores urbanos, entrou em choque com a realidade econômica, dissipando a gradação e a mescla de classes sociais propostas no Plano Piloto. A percepção de Brasília como uma cidade dispersa e árida, exigindo constantes esforços para superar as barreiras urbanas, ressalta a necessidade de reconsiderar a relação entre mobilidade e direito à cidade.

A interseção entre arquitetura, mobilidade e desafios socioambientais torna-se essencial para abordar as transformações climáticas e as desigualdades sociais contemporâneas. A ressignificação do papel do arquiteto e urbanista, expandindo sua atuação além do viés técnico, assume relevância significativa. O estímulo à integração urbana e regional, mediante a promoção de alternativas ao transporte motorizado individual e a consolidação de sistemas intermodais, emerge como um caminho vital para reforçar a proximidade entre as diferentes classes sociais e reduzir as disparidades.

Nesse contexto, a atuação do Estado, a implementação de políticas públicas e o comprometimento com a democratização do acesso à mobilidade desempenham papéis cruciais na construção de uma cidade mais equitativa. A descentralização das oportunidades de trabalho, o incentivo a centralidades alternativas e a transformação do espaço urbano em locais propícios às interações humanas, em contraposição ao domínio dos dispositivos de controle de tráfego, alinham-se com a visão de uma cidade que valoriza a convivência cidadã.

À luz das palavras de Jaime Lerner, a necessidade de ação imediata ganha destaque, superando a inércia derivada da espera por respostas definitivas. Portanto, a reflexão sobre a cidade, suas disparidades e a relação entre mobilidade e direito à cidade não pode ser restrita à academia, mas deve transcender para uma consciência coletiva, englobando tanto a formação técnica quanto o compromisso social. A mudança na condição urbana, o redimensionamento das intervenções estatais e a conscientização dos diversos atores envolvidos no ambiente construído são passos essenciais para enfrentar os desafios emergentes e orientar Brasília em direção a uma metrópole mais justa e coesa.

## REFERÊNCIAS

- ANDRADE, Victor; LINKE, Clarisse Cunha (org.). **Cidades de pedestres: a caminhabilidade no Brasil e no mundo**. Rio de Janeiro, Babilonia Cultura Editorial, 2017, p. 21.
- BARBOSA, Verônica Vaz Oliveira. **Caminhabilidade, o que é?**. ARQUITEXTOS (SÃO PAULO), Vitruvius, v. 258, p. 258.04-258.04, 2021. Disponível em: <<https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/22.258/8315>>. Acesso em: 13 de agosto de 2023.
- BARBOSA, J. L. . **O significado da mobilidade na construção democrática da cidade**. In: renato Balbim,; Cleandro Krause; Clarice Cunha Linke. (Org.). Cidade e Movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano. 1ed.Brasilia: IPEA, 2016, v. 1, p. 43-56.
- Brasília : revista da Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil : Ano 3, n. 33 (set. 1959). Disponível em: <<http://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/506990>>. Acesso em: 14 de agosto de 2023.
- BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar: a aventura da modernidade**. São Paulo, Companhia das Letras, 2007, p. 200.
- CARDOSO, L.; MATOS, R. **Acessibilidade urbana e exclusão social: novas relações, velhos desafios**. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE GEOGRAFIA URBANA, 10. 2007, Florianópolis, Santa Catarina. Anais. Florianópolis: Editora UFSC, 2007.
- CARMONA, Paulo Afonso Cavichioli et al. **Habitação de interesse social no Plano Piloto: operações urbanas consorciadas como resposta à segregação espacial no DF**. Revista de Direito da Cidade [Recurso Eletrônico], Rio de Janeiro, v.14, n.3, 2022. Disponível em: <<https://dspace.almg.gov.br/handle/11037/47757>>. Acesso em: 13 mar. 2023.
- CARERI, Francesco. **Walkscapes: O caminhar como prática estética**. Barcelona, Gustavo Gili, 2013, p. 27.
- CIDADE, Lúcia Cony. **Qualidade ambiental, imagem de cidade e práticas sócio-espaciais**. In: Aldo Paviani; Luiz Alberto Gouvêa. (Org.). Brasília: controvérsias ambientais. 1ed. Brasília: UnB, 2003, v. 1, p. 157-180.
- CODEPLAN, Companhia de Planejamento do Distrito Federal. **A população negra no Distrito Federal Analisando as Regiões Administrativas**. Disponível em: <<https://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/02/Popula%C3%A7%C3%A3o-Negra-no-Distrito-Federal-Analisando-as-Regi%C3%B5es-Administrativas.pdf>>. Acesso em: 15 de agosto de 2023.
- CODEPLAN, Companhia de Planejamento do Distrito Federal. **Brasília Metropolitana**. Brasília, 11 de agosto de 2023. Disponível em <<https://brasiliametropolitana.ipe.df.gov.br/c98dbce8-79c7-4e54-91a4-20c7a06a95e5>>. Acesso em: 15 de agosto de 2023.
- CODEPLAN, Companhia de Planejamento do Distrito Federal. **Como anda Brasília: um recorte a partir dos dados da Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios 2020**. Disponível em: <<https://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/02/Popula%C3%A7%C3%A3o-Negra-no-Distrito-Federal-Analisando-as-Regi%C3%B5es-Administrativas.pdf>>. Acesso em: 15 de agosto de 2023.

CODEPLAN, Companhia de Planejamento do Distrito Federal. **Índice de Bem-Estar Urbano (IBEU) do Distrito Federal**. Disponível em: <<https://www.ipe.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/02/NM-O-%C3%8Dndice-de-Bem-Estar-Urbano-IBEU-do-Distrito-Federal.pdf>>. Acesso em: 15 de agosto de 2023.

CODEPLAN, Companhia de Planejamento do Distrito Federal. **Índice de Oportunidade Humana (IOH) no Distrito Federal**. Disponível em: <<https://www.ipe.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/02/%C3%8Dndice-de-Oportunidade-Humana-IOH-no-Distrito-Federal.pdf>>. Acesso em: 15 de agosto de 2023.

CODEPLAN, Companhia de Planejamento do Distrito Federal. **Índice de Vulnerabilidade Social do Distrito Federal (2020)**. Disponível em: <<https://www.ipe.df.gov.br/wp-content/uploads/2022/11/IVS-DF-Resultados-2020-Resultados.pdf>>. Acesso em: 15 de agosto de 2023.

CODEPLAN, Companhia de Planejamento do Distrito Federal. **Mercado de Trabalho Informal: uma perspectiva comparada do Distrito Federal**. Disponível em: <<https://www.ipe.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/03/NT-Mercado-de-Trabalho-Informal-uma-perspectiva-comparada-do-DF.pdf>>. Acesso em: 15 de agosto de 2023.

CODEPLAN, Companhia de Planejamento do Distrito Federal. **Retratos Sociais DF 2018 – O perfil sociodemográfico da população negra do Distrito Federal**. Disponível em: <<https://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/02/Estudo-Retratos-Sociais-DF-2018-O-perfil-sociodemogr%C3%A1fico-da-popula%C3%A7%C3%A3o-negra-do-Distrito-Federal.pdf>>. Acesso em: 15 de agosto de 2023.

CODEPLAN, Companhia de Planejamento do Distrito Federal. **Segurança Alimentar no Distrito Federal: um panorama sociodemográfico**. Disponível em: <[https://www.ipe.df.gov.br/wp-content/uploads/2023/07/2023.07.21\\_SE-SegurancaAlimentar.pdf](https://www.ipe.df.gov.br/wp-content/uploads/2023/07/2023.07.21_SE-SegurancaAlimentar.pdf)>. Acesso em: 15 de agosto de 2023.

COSTA, Lúcio. **Relatório do Plano Piloto**. 4ª edição, IPHAN, Brasília, 2018.

DaMATTA, Roberto. **A casa e a rua: espaço, cidadania, mulher e morte no Brasil**. 5. ed. Rio de Janeiro: Rocco, 1997.

DEBORD, Guy. **A sociedade do espetáculo**. Trad. Francisco Alves/Afonso Monteiro. - Lisboa: Edições Afrodite/Fernando Ribeiro de Mello, 1972.

Diário de Brasília – 1956-1957, Serviço de Documentação da Presidência da República, Rio de Janeiro, 1960, pág. 85.

EMBARQ Brasil. DOTS Cidades, Manual de desenvolvimento urbano orientado ao transporte sustentável. 2ed. 2015.

ENGELS, Friedrich; MARX, Karl. **A ideologia alemã**. São Paulo: Boitempo, 2007.

FERNANDEZ, Fernando Negret; OLIVEIRA, Guilherme Resende. **Brasília: entre as desigualdades e a exclusão social**. Goiânia, 2020-09-24.

FREITAS, Conceição. **Guia fora do plano**. Brasília, 2023.

GEHL, Jan. **Cidades para pessoas**. São Paulo, Perspectiva, 2013, p. 32.

GERMANI, Gino. **El Concepto de Marginalidad**. Ediciones Nueva Visión. 1973.

GHIDINI, Roberto. **A caminhabilidade: medida urbana sustentável**. Revista dos Transportes

Públicos — ANTP, n. 33, 2011, p. 22.

GOMIDE, Alexandre de Ávila. **Transporte urbano e inclusão social: elementos para políticas públicas.** (Texto para Discussão, n. 960) Brasília: Ipea, 2003. Disponível em: <[https://portalantigo.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/TDs/td\\_0960.pdf](https://portalantigo.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/TDs/td_0960.pdf)>. Acesso em: 14 de agosto de 2023.

HARVEY, David. **Condição Pós-Moderna.** 13 ed. São Paulo: Edições Loyola.

HARVEY, David. **Espaços de esperança.** São Paulo: Loyola, 2004.

HARVEY, David. **O novo imperialismo.** São Paulo: Loyola, 2007.

HISSA, C. E. V.; NOGUEIRA, M. L. M. **Cidade-corpo.** Revista da Universidade Federal de Minas Gerais, Belo Horizonte, v. 20, n. 1, p. 54–77, 2016. DOI: 10.35699/2316-770X.2013.2674. Disponível em: <https://periodicos.ufmg.br/index.php/revistadaufmg/article/view/2674>. Acesso em: 13 ago. 2023.

HOLANDA, Frederico Rosa Borges de. **A morfologia interna da capital.** In: Aldo Paviani. (Org.). Brasília, ideologia e realidade - espaço urbano em questão. 2 ed. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2010, v. 1, p. 199-237.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades.** São Paulo: Martins Fontes, 2022.

JACQUES, Paola Berenstein. **Errâncias urbanas: a arte de andar pela cidade.** Arqtexto, vol. 7, Porto Alegre, UFRGS, 2005.

KEHL, Maria Rita. **O tempo e o cão: a atualidade das depressões.** São Paulo: Boitempo, 2009.

KOOLHAAS, Rem. **Nova York delirante.** São Paulo: Cosac Naify, 2008.

KOOLHAAS, Rem; MAU, Bruce. **S,M,L,XL.** Nova York: Monacelli, 1995.

Kubitschek, Juscelino. Porque construí Brasília, 1902-1976. Disponível em: <<http://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/1039>>. Acesso em: 14 de agosto de 2023.

LEFEBVRE, Henri. **A produção do espaço.** Trad. Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins (do original: La production de l'espace. 4e éd. Paris: Éditions Anthropos, 2000). Primeira versão: início - fev.2006

LYNCH, Kevin. **A Imagem da Cidade.** São Paulo: Martins Fontes, [1960] 1999.

MAGNANI, José Guilherme Cantor. **Rua, símbolo e suporte da experiência urbana.** NAU - Núcleo de Antropologia Urbana da USP. São Paulo: Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo. Disponível em: <http://www.n-a-u.org/ruasimboloesuporte.html>. Acesso em: 13 ago. 2023. , 2009

MONTANER, Josep Maria e MUXÍ, Zaida. **ARQUITETURA E POLÍTICA: Ensaio para mundos alternativos.** São Paulo, 2014.

NBR9050 (2020). ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE NORMAS TÉCNICAS. Acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos. São Paulo, ABNT, p. 2.

O Estatuto da MetrÓpole, Lei nº 13.089/2015 (2015, 12 de janeiro). Brasil, Lei nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015.

OBSERVATÓRIO TERRITORIAL, SEDUH. Tempo de viagem por transporte coletivo. Disponível

em:<<http://www.observatorioterritorial.seduh.df.gov.br/tempo-de-viagem-por-transporte-coletivo/>>. Acesso em: 13 de agosto de 2023.

PAULA, Dilma de Andrade. **Estado, Sociedade Civil e Hegemonia do Rodoviarismo no Brasil**. Revista Brasileira de História da Ciência, Rio de Janeiro, v. 3, n. 2, p. 142-156, jul | dez 2010.

SANTOS, Milton. **A cidade nos países subdesenvolvidos**. Ed. Civilização Brasileira, Rio de Janeiro, 1965.

SANTOS, Milton. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal**. Rio de Janeiro: Record, 2004.

SANTOS, Milton. **O retorno do território**. En: OSAL : Observatorio Social de América Latina. Año 6 no. 16 (jun. 2005- ). Buenos Aires : CLACSO, 2005- . -- ISSN 1515-3282 Disponible en:<http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/osal/osal16/D16Santos.pdf>

SOBREIRA, Fabiano. **Smart cities e a perversidade da globalização**. Arquitectos, São Paulo, ano 23, n. 270.06, Vitruvius, nov. 2022  
<<https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitectos/23.270/8651>>.

SOUSA, Jr. José Geraldo. **Brasília aos 50 anos** (prefácio). In PAVIANI, Aldo et alii (Orgs). Brasília 50 anos: da capital a metrópole. Brasília: Editora UnB, 2010, p.10.

SOUSA, Nair H. Bicalho; MACHADO, Maria Salete; JACCOUD, Luciana de Barros. **Taguatinga: Uma história candanga**. In PAVIANI, Aldo (Org). Brasília: Moradia e exclusão. Coleção Brasília. Brasília: Editora UnB, 1996, p. 58.

UNESCO. Carta de Atenas. 1933. Disponível em:  
[http://www.docomomoiberico.com/index.php?option=com\\_k2&view=item&id=3029:athens-charter-1933&lang=pt](http://www.docomomoiberico.com/index.php?option=com_k2&view=item&id=3029:athens-charter-1933&lang=pt). Acesso em: 28 jul. 2023.