

## Referências

ARKARAPRASERTKUL, Non. Gentrification from within: urban social change as anthropological process. *Asian Anthropology*, [s. l.], v. 15, n. 1, p.1-20, 2016.

ARKARAPRASERTKUL, Non. Gentrifying heritage: how historic preservation drives gentrification in urban Shanghai. *International Journal of Heritage Studies*, [s. l.], v. 25, n. 9, p. 882-896, 2019.

BARBOSA, Daniela Pereira; DERNTL, Maria Fernanda. Embates e questões em torno da preservação de um anterior acampamento de obras em Brasília: O caso da Vila Planalto. *Revista Memória em Rede*, Pelotas, v.14, n.26, p. 144-166, jan./jun. 2022. Disponível em: <https://periodicos.ufpel.edu.br/index.php/Memoria/article/view/21915>. Acesso em: 10 ago. 2023.

BARBOSA, Daniela Pereira. **O patrimônio de Brasília além do Plano Piloto: uma análise de dossiês de tombamento, 1959-2014**. 2021. 352 f., il. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) — Universidade de Brasília, Brasília, 2021. Disponível em: <https://repositorio.unb.br/handle/10482/42001>. Acesso em: 10 ago. 2023.

CALDAS, Leonardo. **A receita do poder: o restaurante que virou reduto da nova corte petista**. Disponível em: <https://veja.abril.com.br/politica/a-receita-do-poder-o-restaurante-que-virou-reduto-da-nova-corte-petista>. Acesso em: 4 jul. 2023.

COELHO, C. M. Utopias urbanas: o caso de Brasília e Vila Planalto. *Revista Cronos*, [S. l.], v. 9, n. 1, 2012. Disponível em: <https://periodicos.ufrn.br/cronos/article/view/1795>. Acesso em: 9 jul. 2023.

HOLANDA, F. Inclusão e exclusão em Brasília. urbe. *Revista Brasileira de Gestão Urbana*, v.12, e20190306, 2020. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/urbe/a/RDfYDGxcZnQypMgGkTJ8t9n/?lang=pt>. Acesso em: 8 jul. 2023.

MAGNANI, J. G. C. (2018). Da periferia ao centro, cá e lá: seguindo trajetos, construindo circuitos. *Anuário Antropológico*, 38(2), 53-72. Disponível em: <https://periodicos.unb.br/index.php/anuarioantropologico/article/view/6857>. Acesso em: 25 jun. 2023.

PACHECO, Matías Enrique Ocaranza. **Os limites da gentrificação na Vila Planalto**. 2015. 217 f., il. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo)—Universidade de Brasília, Brasília, 2015. Disponível em: <https://repositorio.unb.br/handle/10482/20737>. Acesso em: 28 jun. 2023.

PATERNIANI, Stella Zagatto. Raça e cidade: para decolonizar a produção de conhecimento sobre São Paulo. *América* - revista da pós-graduação da escola da cidade, São Paulo, ed. 2, p. 52-63, 2020. Disponível em: <https://ojs.escoladacidade.org/index.php/america/article/view/61>. Acesso em: 28 jun. 2023.

TISCOSKI, Gabriela. **Saiba quem é a cozinheira favorita de Lula, tia Zélia, que vive no Distrito Federal**. Disponível em: <https://g1.globo.com/df/distrito-federal/noticia/2022/12/21/saiba-quem-e-a-cozinheira-favorita-de-lula-tia-zelia-que-vive-no-distrito-federal.ghtml>. Acesso em: 4 jul. 2023.

## MOBILIDADE URBANA E O USO DE TRANSPORTES ALTERNATIVOS NO DISTRITO FEDERAL

### URBAN MOBILITY AND THE USE OF ALTERNATIVE TRANSPORT IN DISTRITO FEDERAL

#### Resumo

O presente artigo visa compreender a lógica do espaço urbano no Distrito Federal, a partir de uma análise sociológica dos deslocamentos na cidade, considerando a histórica segregação socioespacial, os longos trajetos casa-trabalho e os movimentos pendulares. Também busca apresentar as diferentes formas de transporte e modais presentes nos trajetos diários da cidade. Através dessa análise, propõe-se aprofundar o entendimento sobre o fenômeno dos transportes alternativos e os fatores que levam os cidadãos a optarem por essas opções não convencionais. Busca-se, nesse contexto, inserir como fato motivador da existência de transportes alternativos a segregação socioespacial existente no território do Distrito Federal.

**Palavras-chave:** Direito à Cidade; Mobilidade Urbana; Segregação Socioespacial.

#### Abstract

*The present article looks to understand the Distrito Federal urban space dynamic, from a sociological analysis of the city travels, considering the historic socio-spatial segregation, the long home-work tracks and the pendulum movement. Also looks to show the different ways and modals of transport present on the daily commutes of the city. Through this analysis, is proposed to go further on the understanding about the phenomenon of the alternative transport and the factors that lead citizens to opt for these non-conventional ways. The article looks to, in this context, insert as a motivational fact of the existence of alternative transport the socio-spatial segregation which exists on the Distrito Federal.*

**Keywords:** Right to the City; Urban Mobility; Socio-spatial segregation.

\* Daniel Contreira Falleiros  
\*\*Pedro Burity Borges  
\*\*\* Pedro Henrique Queiroz Marques de Siqueira

Recebido em: 25/03/2022  
Aceito em: 19/01/2024

<sup>1</sup> Este artigo é produto da pesquisa "Leituras contemporâneas sobre o direito à cidade: democracia, espaço público e conflitos urbanos", desenvolvida no âmbito do Programa de Educação Tutorial (PET) em Ciências Políticas da Universidade de Brasília entre agosto de 2017 e outubro de 2022, sob orientação do professor Thiago Aparecido Trindade, e financiada pelo Ministério da Educação através do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (MEC/FNDE).

## 1. Introdução

Brasília é uma cidade que possui uma estrutura urbana que promove várias dinâmicas de segregação socioespacial em seu território. Sua construção e desenvolvimento, a partir de um Plano Diretor elaborado por Lúcio Costa, privilegiam modos de transporte particular, além de concentrar e acumular as ofertas de emprego, de lazer, de serviços públicos em determinados centros, principalmente no Plano Piloto. O Distrito Federal (DF) se alimentou dessa urbanização que provoca as separações urbanas, a partir de um território extenso, com alto distanciamento espacial da população e dos equipamentos urbanos, para motivar uma dinâmica de mobilidade que faz do carro seu grande protagonista. Nesse sentido, Brasília foi organizada ao longo do seu desenvolvimento como uma cidade que dificulta encontros cotidianos entre indivíduos, ideias e classes sociais; em um cenário como esse, a mobilidade e acessibilidade urbanas são um aspecto importante do esquema de relações entre população, cidade e segregação no DF.

Os objetivos principais deste texto são a compreensão da dimensão dos modais alternativos na mobilidade urbana da população no Distrito Federal, passando por uma análise do transporte público no DF, e a reflexão de como estas outras opções de mobilidade na cidade contribuem para o poder de deslocamento da população num ambiente urbano segregado como o do DF. Buscamos compreender neste trabalho os motivos pelos quais a população faz uso dos "modais alternativos" de mobilidade e também apontar quais são as principais maneiras alternativas que a população encontra para se deslocar no Distrito Federal. Para isso, utilizamos estudos sobre mobilidade urbana da Companhia de Planejamento do Distrito Federal (CODEPLAN), os levantamentos sobre frotas de veículos do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) e de bibliografias recentes sobre deslocamento urbano e mobilidade urbana no Distrito Federal.

A estrutura do deslocamento casa/trabalho é muito relevante para o objetivo deste trabalho, pois é a causa principal do deslocamento feito pela população e essa finalidade dita como as infraestruturas de mobilidade e acessibilidade e o serviço público de transporte se organizam. A partir da análise em função dos deslocamentos casa/trabalho, compreendemos as dinâmicas que, por exemplo, favorecem de forma quantitativa os modais ativos e o ônibus, principalmente em locais distantes da área central do DF, o Plano Piloto. Por sua vez, esse aspecto possibilita o entendimento do papel central que a distribuição territorial do DF possui na forma como os usuários se deslocam para os lugares e como acessam tais localidades<sup>2</sup>. Tal abordagem se justifica a partir da compreensão de que Brasília, de acordo com Frederico de Holanda<sup>3</sup>, é a segunda cidade mais dispersa do mundo, e em sua configuração metropolitana as Regiões Administrativas que compõem o território do Distrito Federal estão localizadas em média a 25km do centro do Plano Piloto.

O trabalho adota como norte teórico as contribuições de Flávio Villaça acerca da segregação urbana, no seu artigo "São Paulo: segregação urbana e desigualdade", publicado em 2011. Villaça<sup>4</sup> busca afirmar o espaço urbano como um produto social, produto das interações socioeconômicas e também das desigualdades. A partir das articulações traçadas dentro do espaço urbano, ou seja, como ele se desenvolve e é produzido, como os indivíduos são incluídos (ou não) nas dinâmicas urbanas, como os aspectos econômicos, políticos e ideológicos da sociedade são inseridos na cidade, é possível evidenciar o papel central que a segregação urbana tem na produção de dominação e desigualdades sociais<sup>5</sup>. A intenção do trabalho é explorar os argumentos do autor em relação com a dinâmica de segregação socioespacial e o cenário específico de mobilidade urbana experimentados em Brasília.

Villaça propõe que as justificações da elite para produzir a cidade segundo suas próprias vontades se dá "Com processos ideológicos, por meio dos quais a classe dominante produz e difunde ideias que visam esconder os processos reais de produção do espaço urbano desigual [...]"<sup>6</sup>, indicando que a disputa de classes no contexto da cidade é um fator relevante para a produção do espaço urbano. A produção do espaço urbano é orientada pelas classes dominantes, por exemplo, por meio das noções de deterioração e decadência de centros urbanos mais antigos - Villaça usa o caso do abandono do centro histórico de São Paulo em uma escolha consciente das classes dominantes, que preferiram adensar bairros mais afastados e, nesse sentido, criar distância de populações com menos recursos -, da identificação da cidade e dos espaços urbanos desenvolvidos pela elite e também na influência aos tempos gastos em deslocamentos espaciais.

O DF, por sua vez, possui dinâmicas que exemplificam os desenvolvimentos contínuos de novos "centros" pela classe dominante, em localidades como Sudoeste, Noroeste, Águas Claras e Park Way. A criação de novos centros e a superação dos antigos, identificados pelas elites e classes dominantes, é uma dinâmica que desafia os entendimentos centro versus periferia, já que as classes dominantes cada vez mais possuem "centros" dentro das periferias e subúrbios das metrópoles brasileiras.

A abordagem metodológica utilizada na construção do texto é o enfoque sociológico do transporte urbano, proposta de metodologia elaborada por Eduardo Vasconcellos em sua obra "Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas"<sup>7</sup>. Essa perspectiva qualitativa motiva o estudo do transporte sob uma ótica social e política, analisando as relações entre os agentes que utilizam e produzem o espaço urbano.

Nesse sentido, o enfoque sociológico prioriza a análise de "ritmos sociais", como a migração internacional ou regional, a mobilidade residencial e diária na cidade. Para Vasconcellos, "A forma mais adequada de tratar o problema do movimento humano no espaço deveria considerar todos os tipos de deslocamento espacial"<sup>8</sup>. Portanto, uma análise completa sobre a mobilidade urbana tem de levar em consideração as diversas modalidades de transporte disponíveis no espaço urbano, sejam elas individuais ou coletivas, motorizadas ou não-motorizadas.

A circulação humana no espaço urbano deve ser analisada em função da oferta, operação e uso das estruturas e meios de circulação em relação às demandas da reprodução urbana<sup>9</sup>. A relevância de fatores como as relações sociais e de poder, classes e grupos sociais conflitantes, o papel do Estado e a disputa de interesses é chave para o enfoque sociológico, já que influenciam a produção das estruturas urbanas.

No primeiro tópico é feita uma análise atual do Transporte Público no Distrito Federal, buscando entender como se ordena o serviço público de transporte, quais são suas vulnerabilidades e em que sentido a população carece desse serviço fundamental para a vida nas cidades. No segundo tópico, são apresentadas as diferentes formas e definições de transporte alternativo, com maior ênfase ao transporte "informal" ou "irregular". Também há uma breve apresentação das especificidades de cada tipo e como elas podem contribuir para um melhor fluxo de deslocamento na cidade.

No terceiro tópico, são discutidas razões que levam os habitantes do DF a optarem por transportes alternativos. Para isso, é trazida uma ambientação a demandas históricas de cidadãos envolvidos com transportes informais e, em seguida, é feita uma revisão histórica do planejamento urbanístico da capital federal a fim de localizar as deficiências do sistema de transporte público que geram demanda por transportes alternativos. Não se trata de uma tentativa de apontar os problemas do transporte público como únicas razões para haver demanda para transportes alternativos, mas de trazer holofotes para a importância do sistema de transporte público nesse processo. Também é brevemente desenvolvido o debate sobre o trajeto casa/trabalho/casa, importante razão de demanda por mobilidade pela população.

Ainda, de forma complementar aos argumentos que explicam a escolha da modalidade de pela população, associa-se de forma breve a expansão da informalidade no mercado de trabalho como um fator da expansão do transporte irregular, apresentando relações entre o local de moradia, a formalidade do emprego e a demanda por transporte.

## 2. Transporte público e mobilidade urbana no DF

A dinâmica de mobilidade urbana no Distrito Federal se mostrou fortemente atrelada ao caráter geográfico da produção e reprodução urbana. A partir de um território que foi forçado ao espalhamento demográfico pelas políticas de desenvolvimento urbano e de habitação, a utilização de modais motorizados e individuais tornou-se hegemônica no DF. Segundo levantamento do DENATRAN, juntamente ao Ministério da Infraestrutura, foi constatado que em dezembro de 2020 o Distrito Federal contava com uma frota de 1.934.210 veículos, distribuídos em automóveis, caminhões, motocicletas, ônibus, micro-ônibus, utilitários, entre outros. A frota de automóveis representa 70% da frota total de veículos, o que evidencia o papel central que o modal individual em automóveis possui na mobilidade urbana geral do DF<sup>10</sup>.

O Governo do Distrito Federal (GDF) oferece à sua população um sistema de trans-

<sup>7</sup> VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. "Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas". São Paulo: Annablume, 2001.

<sup>8</sup> *Ibid.*, p. 24.

<sup>9</sup> *Ibid.*, p. 26.

<sup>2</sup> TD - n. 46 (2018) - "Indicadores de Qualidade e Sustentabilidade Urbana". - Brasília: Companhia de Planejamento do Distrito Federal, 2015, p. 7.

<sup>3</sup> HOLANDA, Frederico de. Inclusão e exclusão em Brasília. urbe. *Revista Brasileira de Gestão Urbana*, v.12, 2020, p. 7.

<sup>4</sup> VILLAÇA, Flávio. São Paulo: segregação urbana e desigualdade. *Estudos Avançados*, v. 25, n. 71, pp. 37-58, 2011, p. 37.

<sup>5</sup> *Ibid.*, pp. 40-41.

<sup>6</sup> *Ibid.*, p. 48.

<sup>10</sup> DENATRAN. *Frota Nacional por UF e Tipo de Veículo, dez/2020*. Disponível em

<<https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/arquivos-senatran/estatisticas/renavam/2020/dezembro/frota-reg-uf-tipo-modelo-06-dezembro2020.xls>>

porte público tarifado que se concentra em duas categorias modais: ônibus (convencional, micro-ônibus e BRT) e metrô. Desenvolvido atualmente pelo Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal (STPC/DF), o serviço de transporte público no DF vai se pautar e executar ações a partir de políticas públicas de mobilidade urbana. Segundo dados do próprio GDF, de agosto de 2021, o STPC/DF possui uma frota de ônibus com de cerca de 2800 veículos, disponibilizados em 755 linhas em todo o território, além de 4943 pontos de parada de ônibus, ordenados em abrigos, pontos habituais e placas de sinalização de parada. Já o metrô possui uma estrutura de 29 estações, sendo 27 em funcionamento, além da frota de 32 trens. São 42,38 km de vias metroviárias que atendem a população, podendo ser terrestres ou subterrâneas. O sistema do BRT possui oito estações e dois terminais e obriga ao usuário a utilização do Bilhete Único, já que o embarque e desembarque são feitos exclusivamente nas estações e terminais. O STPC atualmente possui tarifas de utilização que vão de R\$2,70 - para linhas circulares internas em uma Região Administrativa - até R\$ 5,50, para viagens de longa distância e integração, sendo esse o mesmo preço para entrada nos serviços de metrô e de BRT<sup>11</sup>.

<sup>11</sup> GDF. *Dados do Sistema de Transporte Coletivo do Distrito Federal, 2021*. Disponível em <<https://semob.df.gov.br/dados-do-sistema-de-transporte-publico-do-df/>>

A Companhia de Planejamento do Distrito Federal (CODEPLAN), em colaboração com o autor Carlos Chagastelis Martins Leal, elaborou em 2018 um documento chamado “Indicadores de Qualidade e Sustentabilidade Urbana - Eixo Mobilidade Urbana”. Nesse documento a Codeplan pode publicar dados e análises referentes ao estudo da mobilidade urbana no território do Distrito Federal. O DF possui uma distribuição modal concentrada no transporte motorizado, já que os ônibus (39,59%) e os automóveis (37,77%) representam somados 77,36% das viagens com motivo trabalho. Modais como metrô (3,1%), bicicleta (1,29%) e a pé (11,43%) são preteridos pela população, tendo em vista as grandes distâncias a serem percorridas no DF e pela falta de infraestrutura<sup>12</sup>. De acordo com o estudo, o indicador de divisão modal “destaca a relação dinâmica entre os vetores que constroem o desenvolvimento do território [...] e a expansão dos transportes”<sup>13</sup>.

<sup>12</sup> TD - n. 46 (2018) - “Indicadores de Qualidade e Sustentabilidade Urbana” - Brasília: Companhia de Planejamento do Distrito Federal, 2015, p. 10.

Outro ponto a se destacar é o tempo que um usuário de transporte público no DF leva para se deslocar durante os horários de pico. Segundo Leal<sup>14</sup>, em 2017, 54% das viagens casa/trabalho no horário de pico no Distrito Federal levaram de 90 a 120 minutos, enquanto que 28% levaram pelo menos 120 minutos. Ou seja, é alto o tempo gasto para locomoção no horário de pico no DF, principalmente quando o modal utilizado são carros e, principalmente ônibus. Quando se calcula uma média das viagens de 31 linhas de ônibus em horário de pico, o tempo total da viagem é em média de 68,05 minutos. Nesse cálculo é levado em consideração tempo de caminhada casa/ponto de ônibus, tempo de espera no ponto, tempo de deslocamento do ônibus e tempo de deslocamento até o trabalho<sup>15</sup>.

<sup>13</sup> *Ibid.*, p. 13.

<sup>14</sup> *Ibid.*, p. 36.

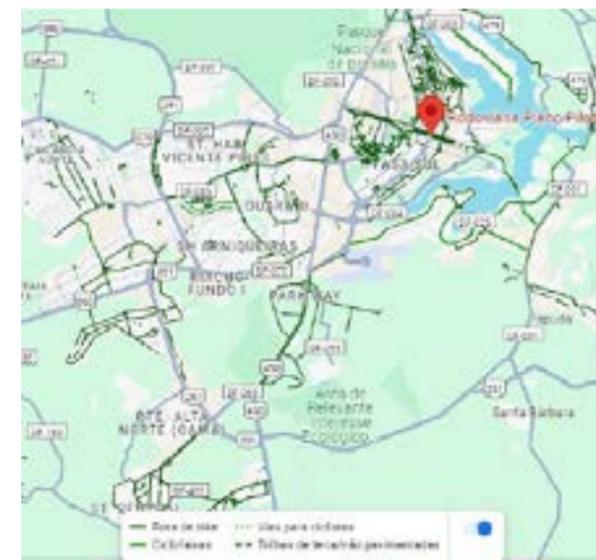
<sup>15</sup> *Ibid.*, p. 37.

O DF, segundo Leal<sup>16</sup>, possui uma malha viária com mais de 12 mil quilômetros de extensão, frente a somente 3,3 mil quilômetros de calçadas e apenas 429 quilômetros de ciclovias. Esses dados ilustram o direcionamento das políticas territoriais postas em prática, privilegiando os modais motorizados de deslocamento. Existe também uma disparidade entre as Regiões Administrativas (RAs), nas quais 20 das 31 RAs possuem menos de 3% da malha cicloviária total, enquanto que regiões como o Plano Piloto e o Park Way possuem, combinados, 35% das ciclovias do DF. Apesar de apenas 1,25% da população utilizar a bicicleta para se deslocar ao trabalho em outra RA, a análise da infraestrutura cicloviária é importante, já que a bike é um importante modal não-motorizado. No DF, 67,36% da população está abrangida pela infraestrutura cicloviária, mas a percepção da ciclovia pela população e as condições de uso para deslocamento entre regiões prejudicam a utilização dessa estrutura cicloviária<sup>17</sup>.

<sup>16</sup> TD - n. 46 (2018) - “Indicadores de Qualidade e Sustentabilidade Urbana” - Brasília: Companhia de Planejamento do Distrito Federal, 2015, p. 16.

<sup>17</sup> *Ibid.*, p. 25-26.

Figura 1



Fonte: Google, 2024.

Por fim, um aspecto que também merece ênfase é o uso do solo no Distrito Federal, inserida numa organização espacial urbana como a do Plano Piloto, a qual privilegia setores especializados em um único tipo de serviço ou de emprego do espaço. Nesse sentido, o espaço urbano do DF e, especialmente no Plano Piloto, é fortemente restrito, já que praticamente não há áreas de uso misto<sup>18</sup>. Essa dinâmica implica o aumento das distâncias e dos deslocamentos, condições que privilegiam ainda mais os modais motorizados. As taxas de utilização dos modais de ônibus e automóvel particular, 39,59% e 37,77% respectivamente, entre pessoas que trabalham numa região diferente daquela que residem são um exemplo da prioridade que formas motorizadas de deslocamento recebem na dinâmica urbana do DF. Quando se analisam deslocamentos dentro de uma mesma Região Administrativa, por exemplo a Ceilândia, as viagens a pé se intensificam, representando 28,41% dos deslocamentos, frente aos 30,44% de ônibus e 19,78% de automóveis particulares<sup>19</sup>.

Nesse sentido, a concentração das oportunidades de emprego, de escolas, dos equipamentos urbanos e dos serviços públicos essenciais no Plano Piloto<sup>20</sup> colabora para criar uma dinâmica na qual a população precisa se deslocar para as áreas centrais de Brasília numa prática cotidiana, além da necessidade de realizar seus deslocamentos por meio de modais motorizados como o carro, a motocicleta, o ônibus, tendo em vista a organização espacial da cidade e suas infraestruturas urbanas de mobilidade. Apesar do ônibus ser o modal de maior uso no DF, o Sistema de Transporte Público Coletivo é insuficiente para atender toda a demanda da população. O serviço metroviário é limitado, o serviço de ônibus fora do horário de pico é escasso e o tempo gasto em deslocamento urbano no DF é considerado elevado.

Essa dinâmica desigual de produção do espaço urbano, a partir de um planejamento inicial que foi moldado posteriormente de acordo com os interesses das classes dominantes, gerou uma cidade altamente segregada, do ponto de vista socioeconômico e geográfico também. No caso específico do DF, a dinâmica periferia versus centro ainda é observada, apesar da facilidade das elites dominantes em criar novos centros e adaptar os equipamentos urbanos de mobilidade e acessibilidade de acordo com suas necessidades. A condição de abandono ou decadência dos centros “antigos” não se desenvolveu definitivamente no DF, marcando um ponto de diferença entre a dinâmica da formação urbana do Distrito Federal e a de São Paulo, na análise feita por Villaça<sup>21</sup>, seja por um fator político, pois os espaços de poder federais e distritais estão estabelecidos no centro de Brasília, ou por um fator estratégico, já que a Rodoviária do Plano Piloto desempenha influência fundamental na mobilidade urbana pública no Distrito Federal, sendo o ponto de encontro e de partida para a grande maioria das linhas de ônibus e para o serviço de metrô.

<sup>18</sup> SILVA, Carolina Pescatori Candido da; BOWNS, Caru. Transporte e equidade: ampliando o conceito de sustentabilidade pelo estudo de caso de Brasília. *Cadernos Metrôpole.*, [S.l.], n. 19, fev. 2008. ISSN 2236-9996, p. 301. Disponível em: <<https://revistas.pucsp.br/metropole/article/view/8720>>

<sup>19</sup> Op. cit., pp. 10-11.

<sup>20</sup> O Plano Piloto representa grande parte da cidade de Brasília, porção da capital que estava totalmente prevista e planejada no Plano Diretor do urbanista Lúcio Costa. Seus espaços são setorizados de acordo com os usos do solo de cada região da cidade, movimento pensado numa organização plena das atividades urbanas. Historicamente, o Plano Piloto concentrou os postos de trabalho, comércio, educação, lazer, cultura e saúde no Distrito Federal, o que afirma seu caráter hegemônico enquanto centro político e socioeconômico da região. Hoje em dia, o Plano Piloto representa o local das elites em Brasília, principalmente em

territórios como o Lago Sul e o Sudoeste, locais onde o Índice de Desenvolvimento Urbano (IDH) e o PIB são elevados em comparação com os níveis nacionais e de outras regiões administrativas do DF.

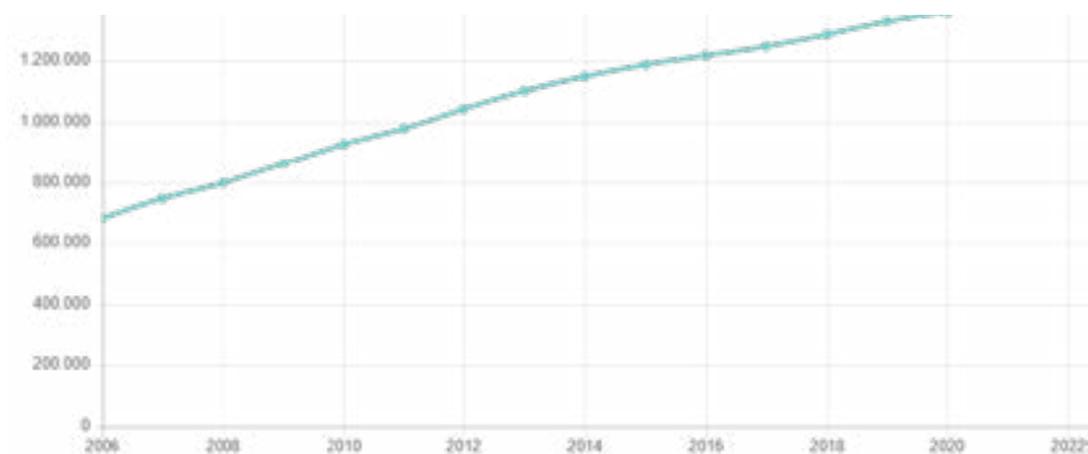
### 3. Os modais alternativos

Há diversas formas de entender o que é o transporte alternativo. Por definição, é uma maneira de se locomover utilizando um meio diferente das formas convencionais, as quais podemos considerar os ônibus, trens e metrô, partes do sistema de transporte público coletivo urbano, e os carros particulares. Dentro do leque de meios alternativos de transporte, podemos abarcar os mais diversos modais. Para construção deste artigo, dividimos os transportes alternativos em três categorias. A primeira delas é o transporte não-motorizado, que inclui locomoção a pé, uso de bicicletas, patinetes e skates, sejam eles comuns, elétricos ou compartilhados. Também conhecida como mobilidade ativa, abarca os transportes movidos à propulsão humana. É uma alternativa mais sustentável e ecológica, considerando que o transporte nas cidades representa um dos maiores consumidores de recursos não-renováveis<sup>22</sup>. Há a categoria de modais alternativos do sistema de transporte coletivo, menos convencionais, como os teleféricos, mon trilhos, elevadores, entre outros. São meios que devem ser adequados às características e especificidades de cada cidade e exigem infraestrutura própria e adequada. Consideramos também transportes alternativos veículos particulares fretados, como vans, micro-ônibus ou até carros convencionais. A variedade de veículos presentes nessa categoria é enorme e também segue as peculiaridades e necessidades de cada espaço urbano ou zona rural. Tuk-tuks em Bangkok, *rickshaws* na Índia, micro-ônibus nos bairros periféricos de Londres, vans no Rio de Janeiro<sup>23</sup>. Dentro desta última divisão, inclui-se também os “irregulares”, “informais” ou “piratas”.

O transporte informal é definido pela Associação Nacional de Transportes Terrestres (ANTP) como “um serviço de transporte coletivo de passageiros em áreas urbanas, realizado sem autorização ou concessão dos poderes concedentes locais”<sup>24</sup>. Essa classificação abrange todo tipo de transporte que represente algum retorno financeiro para o condutor ou dono do veículo não autorizado pelo poder público, desde vans escolares até táxis clandestinos. Geralmente, substituem os serviços de transporte convencionais quando há paralisação, greve ou problemas no sistema regular e também são utilizados no dia a dia quando as frotas regularizadas são insuficientes ou não comportam determinadas rotas, principalmente em regiões mais distantes dos centros urbanos. Em alguns casos, os modelos informais são adotados para circular dentro das cidades mais distantes do centro<sup>25</sup>.

Idealmente, todos os diferentes tipos de transporte alternativo são importantes para diversificar e promover novas formas de locomoção nos diferentes espaços urbanos, sendo mais eficientes em diferentes situações de acordo com suas especificidades. No entanto, a lógica segregacionista da cidade os limita a meros substitutos de um sistema de transporte público ruim em uma infraestrutura privilegiada para automóveis individuais. A frota de carros em Brasília não para de crescer, passando de 682 mil em 2006, para quase 1 milhão e 400 mil carros em 2022<sup>26</sup>.

Figura 2 - Frota de automóveis no Distrito Federal (2006-2022)



Fonte: Brasil, 2022.

A capital, segundo Everaldo Costa e Valdir Steinke<sup>27</sup>, esteve amplamente envolvida nos planos de integração nacional e esse movimento incluiu a construção de milhares de quilômetros de estradas e vias férreas, tendo a construção de Brasília atuado como um impulso à produção da indústria automobilística e de infraestrutura viária e férrea no país. A estrutura urbana da cidade também é pensada para a predominância do carro, como analisa James Holston<sup>28</sup> em sua obra “Cidade modernista: uma crítica de Brasília e sua utopia”, na qual a rua é substituída pela via expressa e conseqüentemente, o pedestre é substituído pelo carro. Dessa forma, a rua em Brasília é de uso apenas do carro e o meio urbano acaba sendo orientado pela utilização dos veículos motorizados, o que exemplifica a estrutura urbana que privilegia os automóveis individuais. Ainda, como apontado anteriormente, o transporte “pirata” enfrenta uma intensa criminalização por parte do estado, reforçada por parcela do jornalismo brasileiro, que privilegia informar as conseqüências desse tipo de transporte em detrimento de apresentar os porquês de a população escolhê-los<sup>29</sup>.

### 4. O que leva o cidadão a optar pelo transporte alternativo

Para que o debate possa evoluir e seja possível germinar ideias no olhar sociológico e na formulação de políticas públicas, é preciso responder a uma pergunta crucial: o que leva o cidadão a optar pelo transporte alternativo em detrimento do transporte público institucionalizado? Idealmente, como uma afirmação que parte de um discurso oficial mas que precisa ser problematizada, há mais riscos envolvidos em escolher a forma de transporte alternativa do que a forma ofertada pelo Estado, principalmente no que diz respeito à segurança - a Lei nº 13.835/2019, inclusive, trata como infração gravíssima a oferta de transporte alternativo, artifício legal que visa imprimir a locomoção por meio de transportes alternativos uma escolha que gera risco jurídico ao cidadão. Nesse aspecto, é possível observar a dinâmica própria das grandes cidades e centros urbanos, que possuem suas atividades organizadas numa permanente relação entre aquilo que é ilegal, informal ou ilícito, nos termos de Vera Telles e Daniel Hirata<sup>30</sup>. Apesar do transporte informal ser considerado uma conduta ilegal no debate público, encarada como uma prática ilícita pelas forças policiais e de fiscalização do Estado e tipificada como infração de trânsito, é uma alternativa característica e que faz parte da dinâmica dos centros urbanos - principalmente aqueles localizados no sul global - que enfrentam dificuldades com relação à mobilidade urbana e ao direto à cidade.

Dessa forma, dentro do debate dos transportes informais, o trabalhador urbano, a estudante, os grupos sociais que dependem do transporte público para transitar em Brasília se vêem num impasse entre utilizar uma condução coletiva em condições precárias e que demora para chegar aos destinos, e a possibilidade de transitar na cidade, ainda que de forma coletiva, mas com muito mais dinâmica e rapidez. O tempo de deslocamento, mais uma vez, é peça-chave para a compreensão do cenário socioespacial da mobilidade urbana no DF e este aspecto será retomado ao longo desta seção.

A otimização do tempo gasto em deslocamento nas cidades, portanto, é o fator mais importante para se explicar a organização do espaço urbano para o autor Flávio Villaça. Se são as classes dominantes que detêm o poder de organizar o espaço, este espaço será desenhado de modo a otimizar o tempo dessa classe específica em detrimento do restante da sociedade. “Não podendo atuar diretamente sobre o tempo, os homens atuam sobre o espaço como meio de atuar sobre o tempo”, diz Villaça<sup>31</sup>. O transporte tem um papel central nessa equação: aquele que não pertence aos grupos sociais detentores do poder de tomada de decisão serão expulsos dos centros em que esses grupos moram, trabalham e fazem uso de seu tempo livre; os grupos segregados, por sua vez, passam a ser mais dependentes de estruturas de transporte público que englobem todas as suas necessidades de deslocamento. Num país como o Brasil, cuja prioridade nas obras de infraestrutura urbana é historicamente voltada para o transporte privado individual<sup>32</sup>, os sistemas de transporte público acabam por ser ineficientes e aprofundam as desigualdades entre classes. Nesse sentido, classes que conseguem controlar o tempo gasto para fazer deslocamentos na cidade são classes que, em última instância, conseguem exercer controle sobre outras. O controle do tempo é, então, um instrumento de dominação social.

Retornemos ao universo dos transportes alternativos: Mamani (2004), debruçando-se sobre o contexto carioca da década de 1990, traz o olhar de Sergio Loureiro Macedo, então motorista e dono de van, diretor da Central Van e presidente da Cooperativa Miguel Couto, numa entrevista dada em 1997 ao Jornal do Brasil, que pode sintetizar o discurso dos atores

<sup>27</sup> COSTA, Everaldo Batista; STEINKE, Valdir. Brasília meta-síntese do poder no controle e articulação do território nacional. *Scripta Nova-Revista Electronica de Geografia y Ciencias Sociales*, v. 44, p. 1-27, 2014.

<sup>28</sup> HOLSTON, James. “Cidade modernista: uma crítica de Brasília e sua utopia”. São Paulo, Companhia das Letras, 1993, p. 109.

<sup>29</sup> GOMES, Paulo Henrique da Silva. *Piratas da capital: as narrativas midiáticas sobre o transporte informal no Distrito Federal*. 2018. 90 f., il. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Comunicação Social)—Universidade de Brasília, Brasília, 2018.

<sup>30</sup> TELLES, Vera; HIRATA, Daniel. “Cidade e práticas urbanas: nas fronteiras entre o ilegal, o informal e o ilícito”. *Estudos Avançados*, v. 21, n. 61, pp. 173-191, 2007.

<sup>31</sup> VILLAÇA, Flávio. São Paulo: segregação urbana e desigualdade. *Estudos Avançados*, v. 25, n. 71, pp. 37-58, 2011, p. 56.

<sup>32</sup> LARA, Fernando Luiz. *A arquitetura moderna brasileira e o automóvel: o casamento do século. Cidade e movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano*. Brasília. Ipea. ITDP, 2016.

<sup>33</sup> MAMANI, Hernán Armando. *Alternativo, informal, irregular ou ilegal? O campo de lutas dos transportes públicos*. In: *O rosto urbano da América Latina*. Ed CLACSO, Buenos Aires, 2004, pp. 327-328.

<sup>34</sup> SILVA, Carolina Pescatori Candido da; BOWNS, Caru. Transporte e equidade: ampliando o conceito de sustentabilidade pelo estudo de caso de Brasília. *Cadernos Metrópole*, [S.l.], n. 19, fev. 2008. ISSN 2236-9996, p.300; 302. Disponível em: <https://

<sup>21</sup> VILLAÇA, Flávio. São Paulo: segregação urbana e desigualdade. *Estudos Avançados*, v.25, n. 71, pp. 37-58, 2011.

<sup>22</sup> SILVA, Carolina Pescatori Candido da; BOWNS, Caru. Transporte e equidade: ampliando o conceito de sustentabilidade pelo estudo de caso de Brasília. *Cadernos Metrópole*, [S.l.], n. 19, fev. 2008. ISSN 2236-9996, p. 94. Disponível em: <https://revistas.pucsp.br/metropole/article/view/8720>

<sup>23</sup> BALASSIANO, R. Transporte Por Vans - O Que Considerar No Processo De Regulamentação?. *Transportes*, [S. l.], v. 4, n. 1, 1996. DOI: 10.14295/transportes.v4i1.294. Disponível em: <https://www.revistatransportes.org.br/anpet/article/view/294>. Acesso em: 27 out. 2021.

<sup>24</sup> MAMANI, Hernán Armando. *Alternativo, informal, irregular ou ilegal? O campo de lutas dos transportes públicos*. In: *O rosto urbano da América Latina*. Ed CLACSO, Buenos Aires, 2004.

<sup>25</sup> GOMES, Paulo Henrique da Silva. *Piratas da capital: as narrativas midiáticas sobre o transporte informal no Distrito Federal*. 2018. 90 f., il. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Comunicação Social)—Universidade de Brasília, Brasília, 2018, p. 32.

<sup>26</sup> BRASIL. *Cidades: frota de veículos*. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2022. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/df/brasil/

revistas.pucsp.br/metropole/article/view/8720>.

<sup>35</sup> LARA, Fernando Luiz. *A arquitetura moderna brasileira e o automóvel: o casamento do século. Cidade e movimento : mobilidades e interações no desenvolvimento urbano*. Brasília. Ipea. ITDP, 2016, pp. 138-141.

<sup>36</sup> DERNTL, Maria Fernanda. “O Plano Piloto e os planos regionais para Brasília entre fins da década de 1940 e início dos anos 60”. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*. São Paulo, v. 21, n. 1, pp. 26-44, 2019. p. 28.

<sup>37</sup> SILVA, Carolina Pescatori Candido da; BOWNS, Caru. Transporte e eqüidade: ampliando o conceito de sustentabilidade pelo estudo de caso de Brasília. *Cadernos Metrópole.*, [S.l.], n. 19, fev. 2008. ISSN 2236-9996, pp. 302-304. Disponível em: <https://revistas.pucsp.br/metropole/article/view/8720>.

<sup>38</sup> DELGADO, Paulo Roberto; DESCHAMPS, Marley Vanice; MOURA, Rosa; CINTRA, Arael Pinheiro de Ulhôa. *Mobilidades nas regiões metropolitanas brasileiras: processos migratórios e deslocamentos pendulares. Cidade e movimento : mobilidades e interações no desenvolvimento urbano*. Brasília. Ipea. ITDP, 2016.

<sup>39</sup> SILVA, Carolina Pescatori Candido da; BOWNS, Caru. Transporte e eqüidade: ampliando o conceito de sustentabilidade pelo estudo de caso de Brasília. *Cadernos Metrópole.*, [S.l.], n. 19, fev. 2008. ISSN 2236-9996. Disponível em: <https://revistas.pucsp.br/metropole/article/view/8720>

<sup>40</sup> LIMA NETO, Vicente Correa, NADALIN, Vanessa Gapriotti. *O Impacto da formalidade do trabalho e da inserção urbana no deslocamento casa-trabalho:*

informais no transporte: os proprietários de ônibus exercem controle sobre as decisões governamentais, além de haver um cartel corrupto que pressiona o sistema a agir segundo suas condições; as vans, nesse sentido, ocupam um espaço deixado pelos ônibus, cuja operação é atrapalhada pelos interesses privados de seus donos. Essas vans também ocupam uma demanda reprimida, pois os cartéis desenvolvem uma política que impede o desenvolvimento do transporte de massa. Por fim, destaca-se a falta de oferta de empregos, que leva o indivíduo a buscar outra ocupação - no caso, o transporte informal. Mamani evita dar legitimidade a este último argumento, ressalte-se<sup>33</sup>.

Pode-se responder a essa pergunta, no caso do Distrito Federal, retornando à gêne-se da constituição do território e olhando para a configuração de seu sistema de transporte público: ainda na década de 1950, no processo de criação do desenho urbanístico de Brasília, Lúcio Costa optou por priorizar o transporte individual motorizado. O efeito dessa escolha é excluir as possibilidades plenas de mobilidade urbana daqueles que não pudessem arcar com os custos de um carro ou moto<sup>34</sup>. Fernando Luiz Lara atribui essa tendência de cidades que viabilizam o transporte individual motorizado - que estava presente também na maior parte dos projetos premiados para a nova capital - na década da fundação do Distrito Federal à influên-cia da arquitetura moderna na expansão das cidades brasileiras a partir da década de 1940. Kubitschek tratou o automóvel como símbolo da modernidade que buscava imprimir ao país; consolidar à indústria automobilística um papel elevado na economia nacional servia, nessa lógica, como ponto de equilíbrio entre seus projetos desenvolvimentistas e a conciliação com interesses privatistas. O projeto de Brasília como um todo, cita o autor, é também um fruto desse momento histórico<sup>35</sup>.

O planejamento de Brasília, apesar de pressionado pelos avanços da indústria au-tomobilística no país, manteve firme o ideário de uma cidade em que coexistiriam todas as classes sociais; era um objetivo de Lúcio Costa fazer com que morassem no mesmo espaço os zeladores dos prédios e os burocratas do serviço público que neles residiriam, solucio-nando desde o planejamento possíveis problemas na questão da habitação na nova capital. Esse planejamento, no entanto, previa um Distrito composto apenas pelo Plano Piloto com um número mínimo de cidades-satélites que totalizariam hipotéticos 500 mil habitantes<sup>36</sup>; esse cenário tornou-se inviável imediatamente após a construção da cidade. A forma improvisada e apressada que foram desenhadas as Cidades-Satélite as empurraram para longe do centro da cidade, o que alterou a dinâmica urbana de Brasília antes mesmo de sua inauguração: um centro rico cercado por uma periferia pobre e dependente<sup>37</sup>. Explorar a lógica a partir da qual se desenhou a habitação no território do Distrito Federal e reconhecer a dependência que têm as Regiões Administrativas do Plano Piloto é importante para avançarmos na compreensão da anatomia do transporte público e, a partir disso, desvelar suas falhas.

Segundo dados do PDAD 2018, pouco menos da metade (41,24%) dos habitantes de outras RAs se locomoviam em direção ao Plano Piloto diariamente a fim de trabalhar e 88,59% dos habitantes do Plano Piloto deslocavam-se para dentro da própria Região Administrativa pelo mesmo motivo. O Censo de 2010, por sua vez, indicou que 85,5% dos deslocamentos pendulares no Distrito Federal ocorriam no sentido periferia/centro<sup>38</sup>. Há, de fato, uma deman-da desequilibrada por acesso ao Plano Piloto, maior do que em outras regiões metropolitanas brasileiras.

Num cenário como esse, em que há uma demanda elevada de pessoas buscando locomover-se para o Plano Piloto e de volta dele e onde o Estado não dá conta, mesmo com ciclovias, BRTs, linhas de ônibus e metrô, de suprir toda essa demanda e controlar, de fato, a mobilidade urbana no território, transportes “piratas” tornam-se uma opção inevitável de populações carentes, como apontam Silva e Bowns<sup>39</sup>. Esse cenário é potencializado quando observa-se a dependência que existe, em Brasília, de veículos de transporte individual mo-torizado, excluindo das dinâmicas de mobilidade urbana as parcelas da população incapazes de arcar com os custos de compra e manutenção desse tipo de modal de transporte.

A lógica mercantilista do transporte essencialmente para os trajetos casa/trabalho/casa, bem como a informalização da economia e do trabalho, também são fatores essenciais para se pensar na expansão do transporte irregular nas cidades. Um estudo estadunidense de 2008 destacou que o custo financeiro do transporte individual é uma das motivações que a população de baixa renda possui para escolher o local de residência, tendendo a priorizar locais com maior infraestrutura de transporte. Ainda, o estudo identifica que a presença do transporte público é fator mais importante para explicar a localização da pobreza do que a

própria renda dos indivíduos<sup>40</sup>. O IBGE também apontou que os gastos com transporte repre-sentaram aproximadamente 18,1% das despesas familiares, segundo a Pesquisa de Orçamentos Familiares 2017-2018, um valor consideravelmente alto<sup>41</sup>. Com isso, assume-se que a questão do deslocamento urbano é vista como uma prioridade para famílias mais pobres, especialmente quando a maior parte dos postos de trabalho se encontra nos centros urbanos, como é o caso do DF.

Além disso, segundo Gannon e Liu<sup>42</sup>, a formação do capital social (principalmente educação e saúde) está diretamente relacionada à melhora da acessibilidade e do acesso a oportunidades sociais e econômicas, como o mercado de trabalho e serviços. De acordo com Lima Neto e Nadalin<sup>43</sup>, a formalidade de emprego tende a reduzir o tempo de deslocamento entre a residência e o trabalho, bem como a necessidade de moradia próxima ao local de trabalho. Os autores também levantam que a localização dos indivíduos em um território e as interações com a vizinhança influenciam no acesso a empregos, especialmente aos formais. O vale transporte, característico de empregos formais e/ou celetistas, também é um fator importante para a escolha de um território para morar, tendo em vista a redução do impacto orçamentário familiar que o benefício traz.

Explicando uma questão econômica, Villaça levanta a tese de que a segregação es-pacial nas cidades não é limitada à moradia, mas também alcança a oferta de empregos, co-mércio e serviço. Empregos terciários, amplamente espalhados, possuem uma dupla finalidade no espaço urbano, cumprindo simultaneamente a função de emprego e de serviço. Não por acaso, os centros, segundo o conceito de Villaça<sup>44</sup>, fabricam uma maior oferta e demanda de trabalho nesse setor, justamente para suprir as necessidades da classe dominante, que tem o controle ideológico do espaço. Ainda, a maior parcela das elites se encontra no setor terciário, ocupando escritórios de advocacia, arquitetura, bancos, entre outros trabalhos que envolvam elevada renda, mesmo que o setor terciário seja composto predominantemente por trabalhadores comuns, entre padeiros, cabeleireiros, zeladores ou domésticos. Também são nos centros que se encontram os shoppings, as casas de festa, os clubes e a maior parte dos serviços de lazer na cidade, locais de trabalho para uns e de diversão para outros.

Na mesma medida que os centros concentram empregos, comércio e serviços, os locais ao seu redor tornam-se mais caros, criando uma disputa por habitar suas proximidades e otimizar o tempo gasto nela, ganha por quem tem mais dinheiro. Villaça também exemplifica essa disputa ao analisar o setor secundário, com trabalhadores predominantemente mais po-bres: moradias nos arredores de grandes aglomerados industriais são mais concorridas pela classe operária e, conseqüentemente, mais caras. Esse exemplo não é o que melhor se aplica para o contexto do Distrito Federal.

Dessa forma, a insuficiência da rede de transporte público no DF, somada aos longos e necessários movimentos pendulares das periferias aos centros, já são por si só razões para a utilização de transportes informais. A maior oferta de serviços de lazer e mesmo de comér-cio, necessários para a vivência na cidade, somam-se como fatores que nos levam a entender outras formas de mobilidade urbana. Ademais, resgatando o argumento de Mamani, a cres-cente informalização da economia e a extinção de vagas formais de trabalho levam pessoas a adotarem o transporte informal como opção de renda, expandindo o serviço nas cidades.

## 5. Conclusão

Os resultados do trabalho apontam para um caminho interessante do ponto de vista das Ciências Sociais e do estudo da mobilidade urbana: sabe-se que o deslocamento, no Dis-trito Federal, está atrelado intrinsecamente — a partir do que se observa nos dados do PDAD 2018, que indicam um notável movimento proveniente de outras Regiões Administrativas em direção ao Plano Piloto, ou seja, da periferia ao centro — à necessidade de locomover-se de casa para o trabalho.

Num contexto como o de Brasília, cujo desenho urbanístico privilegia — desde a con-cepção da cidade, na década de 1950 — a locomoção a partir de veículos individuais mo-torizados em detrimento do transporte público, e cujo planejamento original não levava em conta o crescimento populacional exorbitante que haveria na região nos anos subseqüentes, o surgimento de mobilidades urbanas alternativas como o transporte informal é facilitado. Há, nessa equação, um problema evidente de território: as populações periféricas, mesmo que,

uma análise intraurbana para cinco espaços metropolitanos. *Cidade e movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano*. Brasília. Ipea. ITDP, 2016.

<sup>41</sup> IBGE, Diretoria de Pesquisas, Coordenação de Trabalho e Rendimento, *Pesquisa de Orçamentos Familiares 2017-2018*. Disponível em: https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv101670.pdf

<sup>42</sup> GANNON, LIU apud LIMA NETO, Vicente Correa, NADALIN, Vanessa Gapriotti. *O Impacto da formalidade do trabalho e da inserção urbana no deslocamento casa-trabalho: uma análise intraurbana para cinco espaços metropolitanos. Cidade e movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano*. Brasília. Ipea. ITDP, 2016. p. 252

<sup>43</sup> *Ibid.*, p. 252-253.

<sup>44</sup> VILLAÇA, Flávio. São Paulo: segregação urbana e desigualdade. *Estudos Avançados*, v. 25, n. 71, pp. 37-58, 2011

<sup>45</sup> DERNTL, Maria Fernanda. “O Plano Piloto e os planos regionais para Brasília entre fins da década de 1940 e início dos anos 60”. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*. São Paulo, v. 21, n. 1, p. 40, 2019.

<sup>46</sup> VILLAÇA, Flávio. São Paulo: segregação urbana e desigualdade. *Estudos Avançados*, v. 25, n. 71, pp. 37-58, 2011

<sup>47</sup> RAJAB, Yasmin. “*Brasília está entre cidades com maior tempo de espera para pegar transporte público*”. *Correio Braziliense*, 2023.

<sup>48</sup> Governo do Distrito Federal. “*DF em obras: capital recebeu investimentos para melhorar o dia a dia da população*”. *Correio Braziliense*, 2023

<sup>49</sup> LOURENÇO, Uirá. "Balanço da (I) mobilidade - 2023". Blog Brasília para Pessoas, 2024.

<sup>50</sup> VILLAÇA, Flávio. São Paulo: segregação urbana e desigualdade. *Estudos Avançados*, v. 25, n. 71, pp. 37-58, 2011

nos cálculos dos responsáveis pela construção de Brasília, fossem menos numerosas do que de fato se tornaram, seriam afastadas do centro e dependeriam de uma longa locomoção a partir de veículos motorizados individuais, pois suas residências seriam constituídas a uma distância considerável do Plano Piloto. Além disso, havia, nos planos do presidente da NOVA-CAP à época da construção de Brasília, Israel Pinheiro, a intenção de que as cidades-satélites não repetissem o padrão urbano do centro e se limitassem a ser centros agrícolas de menor densidade, embora essa ideia não fosse unanimidade entre os idealizadores do Distrito Federal<sup>45</sup>; a ideia que se conservou, no entanto, após os debates durante a fundação de Brasília, é a de que, na maior parte dos desenhos imaginados para a nova capital, as cidades-satélites seriam dependentes do centro.

Essa dependência do centro abre dois caminhos de reflexão: por um lado, confirma o pensamento de Villaça<sup>46</sup> sobre deslocamento na cidade. Por outro, observe-se o caso de Brasília: a cidade possui o oitavo maior tempo de espera no transporte público no mundo com 23 minutos, segundo levantamento publicado pela empresa Moovit<sup>47</sup>, sendo que 45% dos usuários de transporte público no DF esperam pelo menos 20 minutos pela sua condução. As classes dominantes, nesse sentido, acabam por manipular o espaço urbano de modo a otimizar seu próprio tempo, delegando às classes inferiores menor autonomia sobre si próprias por não disporem de recursos para, por exemplo, possuírem carros privados para percorrer essas distâncias — intencionalmente, para Villaça — mais longas. O raciocínio de Villaça permite a compreensão de que o desenho dos espaços urbanos está intimamente integrado à desigualdade econômica, pois os mais ricos concentram-se em áreas da cidade com abundância de serviços, opções de lazer e acesso, ao passo que os mais pobres são obrigados a morar em regiões distantes de onde trabalham.

Esse raciocínio é importante para se pensar a mobilidade urbana no Distrito Federal porque se encerra em um dos problemas fundamentais do direito à cidade: no Brasil, há um massivo investimento em obras públicas para transporte individual motorizado em detrimento do transporte coletivo público — cenário que, se fosse subvertido, aliviaria parte dessa estrutura de dominação e contribuiria com realidades de trabalho mais saudáveis. Apenas em 2023, o GDF gastou cerca de R\$ 400 milhões em obras de mobilidade, na construção de túneis, viadutos e duplicação de vias em diversos pontos do DF<sup>48</sup>. Tais obras, que beneficiam mais de 150 mil motoristas, não contam com faixas exclusivas para ônibus ou com estrutura cicloviária ao seu redor, fatores que evidenciam o apoio político advindo do governo local para afirmar a hegemonia deste tipo de transporte na mobilidade urbana da capital. Segundo Uirá Lourenço<sup>49</sup>, do blog "Brasília para Pessoas", mesmo após as tais obras de mobilidade,

*"Para quem se desloca sem carro os desafios continuam. Fui de bicicleta da Asa Norte até Taguatinga e passei sufoco. A ciclovia da EPTG (Estrada Parque Taguatinga) tem trechos sem continuidade e a parte final é tensa: sem infraestrutura para pedestres e ciclistas, sem ponto de travessia e com letreiro que informa a proibição de ônibus e seres caminchantes e pedalantes no túnel."*

Figura 3



Fonte: Lourenço, 2024.

Conclui-se, então, que controle do tempo de deslocamento é uma poderosa força que atua sobre a construção, que está sempre em movimento, do espaço urbano, e que no caso específico de Brasília, as populações indesejadas para o projeto original da cidade foram intencionalmente afastadas de modo a não conseguirem pertencer à dinâmica da cidade, que, idealmente, seria restrita ao Plano Piloto.

Por outro lado, ainda sintetizando as razões pelas quais o transporte informal é uma questão relevante para se pensar e reformar a mobilidade urbana no Distrito Federal, numa cidade de lógica pendular como Brasília, existe uma elevada demanda por transporte público que não é integralmente suprida, possibilitando o surgimento de alternativas de locomoção para além da alçada do Estado. Nesse sentido, a população que não tem acesso a um veículo de transporte individual é potencialmente segregada, para além do próprio desenho do território, pela ação do próprio Estado que as governa, agente responsável por ofertar uma malha de transporte público insuficiente para a demanda que existe; essa é uma lógica de mobilidade urbana, conclui-se, insustentável para os desafios que apresenta o século XXI.

A existência de redes de transportes alternativos no cenário descrito — em que as classes dominantes exercem influência na constituição do espaço urbano e acabam, em última instância, por controlar o tempo<sup>50</sup> — demonstra ser uma tentativa das classes subjugadas de retomar o controle desse tempo. O Estado não é capaz de ofertar sistemas de transporte público que deem respostas efetivas, ou seja, mitigadoras de desigualdades, para as necessidades de deslocamento das classes segregadas. Assim, de maneira não orquestrada e sem respaldo institucional ou legal, são construídas redes de transporte alternativo aproveitadas pelos grupos sociais segregados que servem como uma reação a um desenho social que demanda que os cidadãos dessa classe estejam presentes nos centros prestando serviços, mas que não dá a esses cidadãos meios eficientes de chegar até esse espaço.

Transportes alternativos, portanto, servem como um instrumento utilizado pelas populações segregadas a fim de reduzir desigualdades de acesso a pontos específicos do espaço urbano. O deslocamento é um movimento que não pode deixar de existir dentro das cidades, embora os sistemas de transporte público sejam ineficientes e a oferta de veículos motorizados particulares seja de difícil acessibilidade para a população mais pobre. Diante desse cenário, torna-se necessária uma reação. E o instrumento utilizado para essa reação é o transporte alternativo.

## Notas

\*Graduando em Ciência Política na Universidade de Brasília (UnB).  
Email: danielcontreiraf@gmail.com

\*\*Graduando em Ciência Política na Universidade de Brasília (UnB).  
Email: pedroburityb@hotmail.com

\*\*\*Graduando em Ciências Sociais na Universidade de Brasília (UnB).  
Email: phqueiroz94@gmail.com

## Referências

BALASSIANO, R. Transporte Por Vans - O Que Considerar No Processo De Regulamentação?. *Transportes*, [S. l.], v. 4, n. 1, 1996. DOI: 10.14295/transportes.v4i1.294. Disponível em: <https://www.revistatransportes.org.br/anpet/article/view/294>. Acesso em: 27 out. 2021.

BRASIL. **Cidades**: frota de veículos. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 2022. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/df/brasil/pesquisa/22/28120?indicador=28122&tipo=grafico>

CODEPLAN. **Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios (PDAD 2018)**, 2018.

COSTA, Everaldo Batista; STEINKE, Valdir. Brasília meta-síntese do poder no controle e articulação do território nacional. *Scripta Nova-Revista Electronica de Geografia y Ciencias Sociales*, v. 44, p. 1-27, 2014.

DELGADO, Paulo Roberto; DESCHAMPS, Marley Vanice; MOURA, Rosa; CINTRA, Anael Pinheiro de Uihôa. Mobilidades nas regiões metropolitanas brasileiras: processos migratórios e deslocamentos pendulares. **Cidade e movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano**. Brasília. Ipea. ITDP, 2016.

DENATRAN. **Frota Nacional por UF e Tipo de Veículo**, dez/2020. Disponível em <https://www.gov.br/transportes/pt-br/assuntos/transito/arquivos-senatran/estatisticas/renavam/2020/dezembro/frota-reg-uf-tipo-modelo-06-dezembro2020.xls>

DERNTL, Maria Fernanda. "O Plano Piloto e os planos regionais para Brasília entre fins da década de 1940 e início dos anos 60". **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**. São Paulo, v. 21, n. 1, pp. 26-44, 2019.

GOMES, Paulo Henrique da Silva. **Piratas da capital: as narrativas midiáticas sobre o transporte informal no Distrito Federal**. 2018. 90 f., il. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Comunicação Social)—Universidade de Brasília, Brasília, 2018.

GOOGLE. Distrito Federal, 2024. Escala [1:500.000].

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL. "**DF em obras: capital recebeu investimentos para melhorar o dia a dia da população**". Correio Braziliense, 2023. Disponível em: <https://www.correiobraziliense.com.br/cb-brands/brandedcontent/gdf/2023/11/6656321-df-em-obras-capital-recebeu-investimentos-para-melhorar-o-dia-a-dia-da-populacao.html>

HOLANDA, Frederico de. Inclusão e exclusão em Brasília. urbe. **Revista Brasileira de Gestão Urbana**, v.12, 2020.

HOLSTON, James. "**Cidade modernista: uma crítica de Brasília e sua utopia**". São Paulo, Companhia das Letras, 1993.

IBGE, Diretoria de Pesquisas, Coordenação de Trabalho e Rendimento, **Pesquisa de Orçamentos Familiares 2017-2018**. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv101670.pdf>

LARA, Fernando Luiz. A arquitetura moderna brasileira e o automóvel: o casamento do século. **Cidade e movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano**. Brasília. Ipea. ITDP, 2016.

LIMA NETO, Vicente Correa; NADALIN, Vanessa Gapriotti. O Impacto da formalidade do trabalho e da inserção urbana no deslocamento casa-trabalho: uma análise intraurbana para cinco espaços metropolitanos. **Cidade e movimento: mobilidades e interações no desenvolvimento urbano**. Brasília. Ipea. ITDP, 2016.

MAMANI, Hernán Armando. Alternativo, informal, irregular ou ilegal? O campo de lutas dos transportes públicos. In: **O rosto urbano da América Latina**. Ed CLACSO, Buenos Aires, 2004.

RAJAB, Yasmin. "**Brasília está entre cidades com maior tempo de espera para pegar transporte público**". Correio Braziliense, 2023. Disponível em: <https://www.correiobraziliense.com.br/cidades-df/2023/01/5068769-brasilia-esta-entre-cidades-com-maior-tempo-de-espera-para-pegar-transporte-publico.html>

SILVA, Carolina Pescatori Candido da; BOWNS, Caru. Transporte e equidade: ampliando o conceito de sustentabilidade pelo estudo de caso de Brasília. **Cadernos Metrôpole.**, [S.l.], n. 19, fev. 2008. ISSN 2236-9996. Disponível em: <https://revistas.pucsp.br/metropole/article/view/8720>

TD - n. 46 (2018) - "**Indicadores de Qualidade e Sustentabilidade Urbana**". - Brasília: Companhia de Planejamento do Distrito Federal, 2015.

TELLES, Vera; HIRATA, Daniel. "Cidade e práticas urbanas: nas fronteiras entre o ilegal, o informal e o ilícito". **Estudos Avançados**, v. 21, n. 61, pp. 173-191, 2007.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. "**Transporte urbano, espaço e equidade: análise das**

políticas públicas". São Paulo: Annablume, 2001.

VILLAÇA, Flávio. São Paulo: segregação urbana e desigualdade. **Estudos Avançados**, v. 25, n. 71, pp. 37-58, 2011