

O PORQUÊ DO SERVIÇO DE TRANSPORTE PÚBLICO 24 HORAS: BRASÍLIA UMA CIDADE QUE NÃO DORME

A REASON FOR 24-HOUR PUBLIC TRANSPORTATION SERVICE: THE BRASÍLIA CITY THAT DOESN'T SLEEP

Gustavo Elias Souto Marquez*¹

Denise Gomes de Moura**²

Caroline Maria Costa Barros***³

RESUMO

Esta pesquisa investiga a necessidade crucial de mobilidade urbana, destacando o protagonismo dos usuários do transporte público. Tomando a capital do Brasil como *locus* de estudo, pois é uma metrópole com influência significativa além de suas fronteiras, fornecendo uma diversidade de serviços 24 horas. Não obstante, os serviços públicos devem alinhar-se ao progresso das atividades econômicas para serem eficazes. O estudo tem o objetivo geral em coletar dados dos usuários de transporte público do Distrito Federal, através de um questionário para avaliar a opinião pública sobre serviços de transporte público ininterruptos como política pública. Como também foi priorizado dois objetivos específicos: mapear as atividades econômicas 24 horas no Distrito Federal em 2023; destacar um raciocínio lógico constitucional e de estudos sobre o transporte público. No que tange à metodologia, um questionário *online* coletou dados de 75 participantes e suas respostas. Foram avaliadas com perspectiva quali-quantitativa. O mapeamento destaca que existe um número significativo de atividades econômicas 24 horas no DF. Portanto, os resultados indicam uma forte demanda dos respondentes por um sistema de transporte público ininterrupto. Enfatizando seu potencial para melhorar a mobilidade urbana, fomentar a inclusão social, mitigar desigualdades e estimular o desenvolvimento econômico no Distrito Federal. O estudo evidencia o papel central dos usuários do transporte público na formulação de políticas públicas voltadas para este segmento da sociedade.

Palavras-chave: Gestão Pública; Políticas Públicas; Transporte Público; Serviço Público.

ABSTRACT

This research investigates the crucial need for urban mobility, highlighting the protagonism of public transport users. Taking the capital of Brazil as the locus of study, as it is a metropolis with significant influence beyond its borders, providing a variety of 24-hour services. Nevertheless, public services must align with the progress of economic activities to be effective. The study has the general objective of collecting data from public transport users in the Federal District through a questionnaire to evaluate public opinion on uninterrupted public transport services as a public policy. Additionally, two specific objectives were prioritized: to map 24-hour economic activities in the Federal District in 2023 and to highlight a logical

¹ Tecnólogo em Gestão Ambiental. Currículo Lattes: <http://lattes.cnpq.br/2758452845386483>

² Doutora em Comunicação. Currículo Lattes: <http://lattes.cnpq.br/8247574647416685>

³ Mestre em Direito Público. Currículo Lattes: <http://lattes.cnpq.br/4172024828184067>

constitutional reasoning and studies on public transport. In terms of methodology, an online questionnaire collected data from 75 participants, whose responses were evaluated from a qualitative and quantitative perspective. The mapping highlights that there is a significant number of 24-hour economic activities in the Federal District. Therefore, the results indicate a strong demand from respondents for an uninterrupted public transport system, emphasizing its potential to improve urban mobility, foster social inclusion, mitigate inequalities, and stimulate economic development in the Federal District. The study highlights the central role of public transport users in the formulation of public policies aimed at this segment of society.

Keywords: Public Management; Public Policy; Public transportation; Public service.

Data da aprovação: 24/07/2024

1 INTRODUÇÃO

A pesquisa permite protagonizar os usuários do serviço de mobilidade pública do Distrito Federal, dentro da perspectiva da expansão dos serviços, que eles sejam providos de forma ininterrupta, de modo a respaldar a reflexão e ampliar o debate sobre as perguntas deste estudo sobre as diretrizes e a inclusão dos usuários do serviço de transporte público.

Os serviços públicos têm o objetivo de atender à demanda da sociedade, conforme Janice Caiafa (2002, p. 25) “o transporte coletivo é figura-chave para promoção da heterogeneidade urbana.”, Propiciando uma diversidade, sobretudo, quando essa sociedade vive em um meio urbano que nunca para. Neste sentido, grandes metrópoles vêm disponibilizando o serviço de mobilidade pública ininterrupta, na finalidade de proporcionar uma mobilidade mais sustentável e viabilizar a justiça social. Porque segundo Santarém (2002, p. 19) quando não existe a promoção deste serviço, agrava a exclusão social, “[...] dado que sem transporte não se pode usufruir dos recursos urbanos mais básicos.”

As cidades com serviços de transporte público eficientes possuem um planejamento de desenvolvimento sustentável, de acordo com Fernando Almeida (2002, p. 28) que essa gestão “[...] leve em consideração as dimensões ambiental, econômica e social e tenha como objetivo assegurar a perenidade da base natural, da infra-estrutura econômica e da sociedade.” Visando promover o equilíbrio entre o desenvolvimento do sistema viário e a qualidade de vida dos cidadãos. É essencial que o Estado desenvolva alternativas mais inteligentes e eficientes. Diante disso, o artigo busca responder a uma pergunta: Qual é a visão dos usuários sobre a inexistência do transporte público 24 horas no Distrito Federal? A indagação proposta neste artigo é o objetivo geral, que busca refletir de forma científica e coloca o usuário do transporte público como protagonista. Portanto, por este motivo o trabalho é necessário à sociedade do Distrito Federal e Entorno, pois o mesmo busca amplificar um diálogo sobre o transporte público, no sentido de que ele funcione ininterruptamente, como uma implementação política pública social, focalizada na perspectiva de colocar o usuário como agente central na gestão pública.

Em contrapartida, o trabalho consiste em dois objetivos específicos: Primeiro é construir um mapeamento das atividades econômicas que funcionam 24 horas ou de madrugada no Distrito Federal. Porque esta iniciativa inovadora contribuirá o presente artigo e à sociedade, em diagnosticar estas atividades econômicas, para deste modo, fundamentar a

necessidade do serviço de transporte público 24 horas no Distrito Federal, no sentido de suprir a demanda destas atividades econômicas. Segundo: destacar um raciocínio lógico constitucional e de estudos sobre o transporte público, no intuito de refletir sobre os impactos sobre a ausência do transporte público e através desta reflexão proporcionar o diálogo que impulsionaria o serviço de transporte público a funcionar 24 horas no Distrito Federal.

A evolução deste artigo, deu-se em 5 fases, a primeira consiste em um aprofundamento teórico sobre política pública de transporte público e o raciocínio lógico constitucional, na complexibilidade de implementação política social perante espaço e sociedade, ou seja, cidade e usuário do transporte público. A segunda fase discutiu sobre o problema local do transporte público no Distrito Federal. A terceira fase é a que expõe a inexistência do transporte público 24 horas no Distrito Federal. A quarta fase destaca a metodologia usada no artigo, que é subdividida nas ações de coleta de dados do mapeamento e da pesquisa do usuário de transporte público do Distrito Federal e Entorno, como também, apresenta os resultados alcançados nas ambas ações dos objetivos específicos. E a quinta e última fase são as conclusões do artigo que resume os achados principais, oferecendo recomendações práticas e sugestões para futuras pesquisas.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Brasília desde a sua concepção, nasceu como uma das mais ambiciosas empreitadas urbanísticas do século XX, com um propósito: ser a capital do Brasil. Uma capital planejada, estrategicamente localizada no centro do Brasil e idealizada como um símbolo da modernidade, da eficiência e do progresso. Ela foi construída no intuito de ser a vitrine aos olhos do mundo, como é Paris aos olhos do mundo (IPHAN. 2018 *apud* Costa, 1967). Uma cidade criada para ser o centro do poder, uma ideologia incontestável que a classe dominante estaria comandando e habitando na capital (Harvey, 1992. p. 33). Por outro lado, se temos a classe dominante, temos também a base, que é a força da classe dominada, esta classe trabalhadora em Brasília, proclamados como os pioneiros, os candangos. A cidade é fundamentada em uma perspectiva abordada por Santarém (2013) com diversos conflitos sociais, ou mesmo explicada pelo conceito de espaço por Harvey (1992), ela regulamenta os espaços sociais e os direitos à propriedade.

Estes conflitos surgem no planejamento e na arquitetura de Brasília alicerçada, por um positivismo lógico impulsionado por Juscelino Kubitschek (Harvey, 1992. p. 42), no período de muitas influências internas e externas, muito porque o mundo estava em reconstrução, depois de duas guerras mundiais. Protagonizar politicamente era importante, dar esperança às pessoas que foram para Brasília construí-la e promover “desenvolvimento econômico”. Conforme Harvey (1992) a necessidade da quebra de cultura estrutural nas grandes metrópoles, no campo da arquitetura e para fins de projeto de cidade necessitam que sejam amplas, tecnológicas e eficientes. Portanto, as cidades precisam sempre adequar-se e aprimorar-se, no sentido de evitar-se problemas. Por outro lado, o fator tempo, é o fator de maior geração de conflito, pois a cidade modernista foi tombada e assim também nasceu o conflito entre o modernismo e pós-modernismo. Todavia não nos aprofundaremos neste conceito histórico, mas no que é a cidade hoje, na política pública de transporte coletivo público.

É certo que toda cidade possui as suas adversidades, Brasília não seria diferente, a cidade base, ou seja, o Plano Piloto, é a maior cidade tombada do mundo com - 112,25 km² - foi inscrita na lista de bens do Patrimônio Mundial pela UNESCO⁴ (IPHAN, 2016). Sendo assim, a promoção para modernização no Plano Piloto, pode ter grandes dificuldades burocráticas. Gerando entraves que podem encarecer as obras públicas viárias e de infraestrutura de mobilidade urbana.

O surgimento de grandes metrópoles necessitam de um ordenamento, em especial no quesito de controle da expansão fundiária, priorizando em um contexto de sustentabilidade. Porque a gestão pública deve alinhar as políticas públicas de forma harmônica com as necessidades econômicas, sociais e ambientais, ou seja, visando ao aprimoramento da cidade, como também em seus serviços públicos. Na observação científica sobre o serviço de transporte público precisa observar estas três questões, para, deste modo, possibilitar mais eficiência e eficácia aos usuários deste serviço público.

Segundo Fernando Almeida (2002) a sustentabilidade requer um grande esforço para mudar paradigmas, como também, considerado o pai da sustentabilidade, Ignacy Sachs (2002) transmite a importância da pesquisa e criação de transportes. Diante disso sustentabilidade, inicia-se ou ajusta-se por implementação de políticas públicas, para proporcionar à sociedade dignidade humana, direito de ir e vir, qualidade de vida e justiça social.

Seguindo o raciocínio sobre os pilares da sustentabilidade, a primeira questão, a econômica, dentro do contexto do nosso estudo, os serviços noturnos da capital, vem crescendo. E prover serviço de transporte público 24 horas, ajudará no engajamento econômico da cidade, porque o trabalhador, terá como ir ao encontro do seu trabalho e como também o empreendedor contará com esse suporte do serviço de transporte público para que assim, venha a planejar e ampliar seus negócios. Contudo, a segunda questão, a social é oportunizar a inclusão, a acessibilidade, a justiça social, viabilizar novos empregos, no interesse em corrigir a desigualdade bem evidentes no Distrito Federal. Logo, a terceira questão ambiental, o cidadão quando prioriza usar o serviço de transporte público, proporciona a mitigação de vários problemas na cidade, ou seja, diminuindo os impactos ambientais, como a redução dos gases poluidores na atmosfera, decorrente do alto número de automóveis, como menos carros nas vias, viabiliza menor congestionamento nas vias do Distrito Federal. Sendo assim, investir na estrutura de transporte público é uma excelente forma de preservar a qualidade do ar e da vida na cidade.

Diante destas perspectivas, questionamos o por quê dos serviços de mobilidade pública, o serviço de transporte público, não acompanham os avanços e os progressos na área de serviços disponibilizados pela sociedade civil organizada. Posto que Brasília é uma cidade jovem, comparada as outras cidades. Entretanto, já é a 4^a cidade mais populosa do Brasil, 85^a cidade do mundo, isso sem incluir o entorno de Goiás, ou seja, “da Região Integrada de Desenvolvimento (RIDE) do Distrito Federal e Entorno (4,75 milhões)” (IBGE, 2021). O Distrito Federal tem uma grande influência sobre essas cidades no entorno, que as mesmas crescem vertiginosamente e provêm trabalhadores para a capital. Especialistas já afirmam que estas áreas são consideradas regiões metropolitanas do Distrito Federal (CODEPLAN, 2019).

⁴ Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura

O nosso estudo abrange também requisitos legais como o direito de ir e vir, no Art. 5º, no Inciso XV⁵ (BRASIL, 1988), como também a efetividade da lei Nº 12.587/2012⁶, debatendo se as disposições da lei viabilizam a inclusão dos usuários do serviço público ou se não oportuniza efetivamente o direito de ir e vir, especificamente dos que dependem deste serviço público de transporte como meio da sua liberdade de locomoção, no caso, em Brasília e na região metropolitana.

Conforme a constituição, que é o Norte da bússola que direciona os deveres e os direitos dos cidadão, essa carta magna que assegura a estabilidade e continuidade do Estado de Direito. Segundo André Ramos Tavares (2020), ela é a sistematização jurídica preeminente e de maneira semelhante Alexandre de Moraes (2004) a descreve como a lei maior e estruturante do Estado. A Constituição Federativa do Brasil de 1988, destaca a importância do serviço de transporte público para a sociedade. A carta constitucional em seu Art. 6º, fundamenta em uns dos seus pilares do direito social, o transporte público. Além disso, o Art 7º, é direito do trabalhador que o salário mínimo seja capaz de atender às suas necessidades vitais e destas imprescindibilidades em destaque é o transporte. Logo, no Art 208 ressalta que é dever do Estado proporcionar transporte, para deste modo venha promover a educação do país. Complementando, no Art. 230, § 2 delega de forma compartilhada o Estado, à sociedade e os familiares, têm a incumbência de prover a gratuidade no transporte público, a geração que contribuíram muito com a sociedade, que é a população idosa (BRASIL, 1988).

Todos estes artigos constitucionais destacados acima, demonstram a sensibilidade da política pública sobre o transporte público, o Estado através de uma gestão pública eficiente, que precisa ouvir o seu contribuinte, no destino de proporcionar efetividade do serviço público. Porque o transporte público é um serviço público essencial, sistematizado, complexo, porém precisa ser bem executado pelo Governo no intuito de atender a satisfação da sociedade com qualidade e dignidade.

Em Brasília uma das primeiras coisas a funcionar foi o transporte público, para deslocar os candangos para construir a nova capital. Segundo Janice Caiafa (2002) as cidades surgem através dessa intensa movimentação, não somente internamente, como também, a grande imigração que Brasília vivenciou e vivencia até nos dias de hoje. Neste caso, qual é o símbolo disso, é a rodoviária do Plano Piloto. No Relatório do IPHAN (2018), caracteriza a real importância da rodoviária para o Plano Piloto, para interligar as cidades satélites No contexto atual, a rodoviária é realmente o coração pulsante da cidade, pois segundo o GDF, através da Agência Brasília (2023), essa localidade passam diariamente 650 mil pessoas.

Neste contexto contemporâneo, o transporte público, é ainda um divisor de classes sociais, a classe trabalhadora realmente necessita do transporte público, para sobreviver. Por isto, que sustentabilidade é imprescindível caminhar conjuntamente com a política pública de transporte público. Porque a sustentabilidade, segundo Fernando Almeida (2002) em seu sentido, é o ato de sobreviver. Por outro lado, Ignacy Sachs (2002) para existir

⁵Art. 5º, inciso XV - é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens;

⁶Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

sustentabilidade necessita de um constante zelo ético, para com as gerações atuais e as futuras.

A política pública de transporte público e sustentabilidade, podem minimizar ou mitigar problemas sociais persistentes no dia a dia, da população trabalhadora do Distrito Federal, esta que expandiu-se além de suas fronteiras. Santarém (2013) conceitua a exclusão que o deslocamento na cidade além destas fronteiras, pois essa classe trabalhadora de forma importada, vem das cidades do entorno. Segundo Janice Caiafa (2002) a estimulação ou a priorização do transporte particular, desmobiliza áreas públicas, em prol da classe dominante, para promoção de ampliação das vias. E gerando para classe dominada, a precarização dos serviços, ou seja, os ineficientes transportes públicos. Portanto, ocasionando assim a exclusão evidente e ainda maior, porque essa sociedade afetada, sem condições, ficam imobilizadas, ou seja, prejudicando-as no direito de ir e vir.

Portanto, levando assim a problematização também apontada por Janice Caiafa (2002), o congestionamento é para grandes cidades, um grande transtorno e problema social, principalmente à saúde da sociedade. A infraestrutura priorizando o transporte público, pode minimizar, como também estendê-lo para que este seja ininterrupto, sendo assim, subsidiando a sustentabilidade e proporcionalizando a inclusão de grande parcela da sociedade do Distrito Federal e do Entorno.

2.1 O Problema da mobilidade pública no Distrito Federal

As informações levantadas neste artigo evidenciam uma perspectiva que já impacta o Distrito Federal, pois ela tem cerca de 3.094.325 pessoas (IBGE, 2021) e destacamos similarmente a quantidade de veículos automotores no DF, pois eles ultrapassam 2 milhões de veículos (IBGE, 2022). E isso, nos leva a uma projeção de quase um carro por pessoa na capital. Bem como se somados aos carros registrados no entorno que trafegam pelas vias do Distrito Federal, podemos melhor dimensionar o problema viário do Distrito Federal.

Também consideramos a expansão desordenada ou o processo de aglomeração urbana (CODEPLAN, 2018), que aconteceu no Plano Piloto, nas regiões administrativas do Distrito Federal e no Entorno, de forma que em alguns pontos temos estrangulamentos viários, que prejudicam cotidianamente o fluxo do trânsito e as soluções para ajustar estes estrangulamentos serão obras públicas onerosas aos contribuintes. O fator obra por si só também prejudica a fluidez do trânsito.

Diante disto, o trânsito da capital torna-se uma razão que diminui o IDH⁷, trazendo piora do índice, dado que há décadas o modal priorizado na região foi o transporte particular (IBGE, 2022). Prejudicando consideravelmente a qualidade de vida dos trabalhadores que deslocam-se para as suas atividades profissionais em Brasília. Segundo o Moovit aplicativo mundial de transporte público, em Brasília no ano de 2020⁸, o tempo médio em uma única viagem é em torno de 55 minutos, porém em 2022⁹, o tempo médio aumentou de uma única

⁷Índice de Desenvolvimento Humano - é uma medida geral e sintética usada para classificar o grau de desenvolvimento econômico e a qualidade de vida dos países ou cidades.

⁸Ano de 2020: https://moovitapp.com/insights/pt-br/Moovit_Insights_%C3%8Dndice_sobre_o_Transporte_P%C3%BAblico-countries

⁹Ano de 2022: https://moovitapp.com/insights/pt-br/Moovit_Insights_%C3%8Dndice_sobre_o_Transporte_P%C3%BAblico-countries

viagem, para em torno de 58 minutos, portanto, os usuários que fazem várias viagens para chegar do trabalho e outras para voltar para sua residência, perdem várias horas no trânsito.

Outra razão que agrava essa problemática é a centralização econômica das grandes cidades, um fator presente na capital, mesmo sendo uma cidade planejada, ainda assim é evidente a centralização econômica no centro da cidade e em todas as cidades satélites se irradiam os efeitos dessa centralização.

O fator tarifário do transporte público, é um coeficiente que impacta a renda da população, pressionando de forma considerável a economia local. Contudo, do ponto de vista da teoria econômica, a discussão sobre tarifas no transporte público pode ser abordada por meio da análise de custo-benefício e da teoria dos bens públicos. Segundo Rabay, L., & Andrade, N. P. (2019) teorizam sobre a análise de custo-benefício sobre, “a estratégia de diferenciação de tarifa ao longo do dia”, o uso de tarifas como estratégia os formuladores de políticas devem comparar os custos adicionais de operar um serviço de transporte 24 horas. No nosso caso deste trabalho, pode-se considerar uma “bandeira dois” tarifaria no período não operacional, no intuito de implementar políticas públicas de mobilidade urbana, beneficiando a sociedade com transporte público 24 horas em Brasília.

2.2 A real necessidade da mobilidade pública ininterrupta no Distrito

A motivação para destacar o funcionamento do transporte público ininterrupto no Distrito Federal, tem por explicação e também fundamentação, na Constituição Federal, no direito de ir e vir, no Art 5º inciso XV;

Art. 5º Todos são iguais perante a lei, sem distinção de qualquer natureza, garantindo-se aos brasileiros e aos estrangeiros residentes no País a inviolabilidade do direito à vida, à liberdade, à igualdade, à segurança e à propriedade, nos termos seguintes: [...]

XV - é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens;

Sendo assim, se todos somos iguais diante da lei, a política pública, precisa promover a implementação da justiça social e a equidade na sociedade, no sentido de promover iguais oportunidades aos cidadãos. Diante desta argumentação, é claro e notório que esse direito ainda é descumprido, principalmente no período noturno, tendo como agravante o fato de termos serviços essenciais como os hospitais e as delegacias, que funcionam 24 horas diariamente e o serviço de transporte público ainda não ficam indisponíveis à sociedade no período noturno e na madrugada.

Nesta mesma perspectiva, o serviço de transporte público é inegavelmente basilar e é certo que precisa ser implementado de forma ininterrupta, para que assim, se aplique a Política Nacional de Mobilidade Urbana, que tem por princípio promover a “III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;” (BRASIL, 2012).

Seguindo o mesmo raciocínio sobre a lei 12.587/2012 conhecida como a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), estabelece as diretrizes para a organização e o planejamento do transporte urbano no Brasil. Esta legislação tem como objetivos principais

promover a integração dos diferentes modos de transporte, priorizar os modos coletivos e não motorizados, garantir a acessibilidade universal e melhorar a qualidade de vida nas cidades. A lei determina que os municípios elaborem e implementem planos de mobilidade urbana, orientados por princípios de sustentabilidade, eficiência, segurança e inclusão social.

A legislação sendo implementada, avaliada, reformulada, a política pública aplica-se à matéria a ação de serviço de transporte público permanente, ela viabilizará o cumprimento dos objetivos da (PNMU), como “I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;” (BRASIL, 2012), ou seja, a promoção desta ação analisada neste artigo científico, norteará bons debates sobre sua implementação efetiva de modo a beneficiar principalmente as classes sociais mais vulneráveis do Distrito Federal e do Entorno.

O transporte público precisa ser pensado de forma integrada, com as várias regiões, pois quando não funciona durante a noite e madrugada, pode criar obstáculos significativos para essas pessoas, limitando-as às suas opções de locomoção e restringindo-as à sua autonomia e liberdade de deslocamento. Isso é especialmente preocupante para os grupos mais vulneráveis, como trabalhadores de baixa renda que possuem horários noturnos, aos estudantes que precisam retornar para casa, após atividades curriculares e/ou extracurriculares, assim como quaisquer pessoas que dependem do transporte público para acessarem os serviços essenciais à noite.

Essa falta de disponibilidade do transporte público durante esses períodos pode gerar impactos negativos na vida dessas pessoas. Elas podem se ver obrigadas a buscar alternativas menos seguras e mais dispendiosas, como o uso de transporte particular, aplicativos de carona, uso de transporte pirata ou até mesmo caminhar longas distâncias em condições desfavoráveis e inseguras.

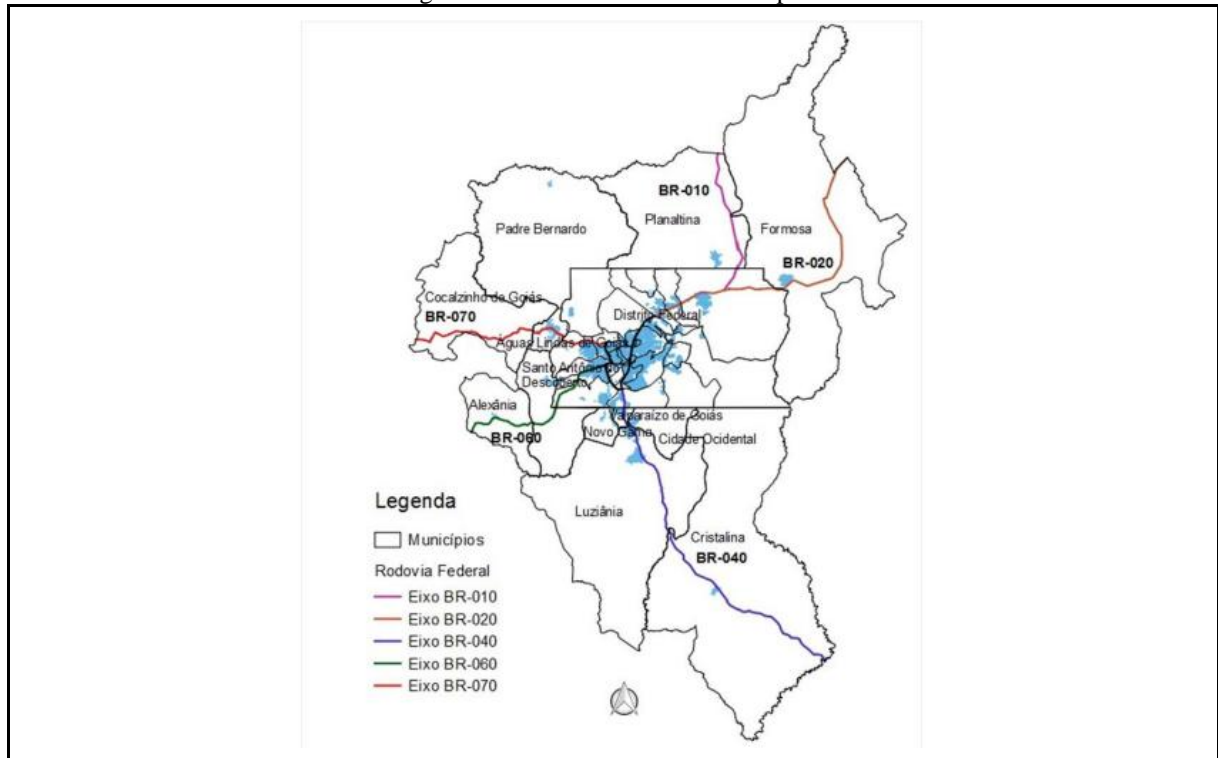
Além disso, a ausência de transporte público durante a noite e madrugada pode restringir a participação social e o acesso a atividades de lazer e cultura, afetando a qualidade de vida e a integração das pessoas na cidade. Também pode frear a expansão das atividades econômicas, que funcionam durante a noite ou na madrugada, que têm demanda crescente.

A falta do serviço de transporte público noturno e na madrugada, pode ser considerada uma limitação do direito de ir e vir, pois prejudica a mobilidade e a liberdade de locomoção, especialmente para os grupos mais vulneráveis. É importante que as autoridades e gestores de transporte considerem essas demandas e busquem soluções para garantir um transporte público seguro, acessível e disponível em horários estendidos, levando-se em consideração as necessidades de toda população.

Por outro lado, reforçando-se a ideia das atividades econômicas essenciais, o serviço de transporte público 24 horas por dia, impulsionará as atividades econômicas, bem como também beneficiará a classe trabalhadora, gerando mais empregos, visto que Brasília vem adequando-se à uma nova realidade metropolitana, de cidade que não para ou de cidade que “não dorme”, como as grandes metrópoles como São Paulo, Hong Kong, Nova Iorque, entre outras no Mundo. Já existem estudos proporcionados pela (CODEPLAN, 2019), que fundamentam a integração do território do Distrito Federal e de várias cidades do entorno, dos estados de Goiás e de Minas Gerais, assim formando a região metropolitana do Distrito Federal.

Importante para fundamentar e destacar a imagem, do documento do estudo da região metropolitana do Distrito Federal, para evidenciar e demonstrar, a complexidade em garantir transporte público de qualidade, principalmente aos que deslocam de outras cidades, ou seja, dos Municípios limítrofes, para desempenhar atividades no Plano Piloto ou nas regiões administrativas do DF.

Figura 1: Eixos Viários e os municípios.



Fonte: CODEPLAN, 2019.

O serviço de transporte público é essencial neste contexto da região metropolitana do Distrito Federal, para garantir o emprego e o equilíbrio econômico destas regiões e como também preservar o ciclo de empreendimentos no Distrito Federal. Contudo, a problemática sistêmica de falta de conectividade do sistema de serviço de transporte público, dado que não temos ônibus ou transporte público que supra a necessidade principalmente no período noturno e na madrugada, levando muitos trabalhadores a perderem oportunidades, pois o mercado de Brasília vem intensificando essa demanda de proporcionar atividades econômicas que funcionem 24 horas por dia e assim como as das atividades exclusivas durante a madrugada.

E por fim, pode ser uma outra forma de prevenção de acidentes de trânsito, a utilização do serviço de transporte público pelos consumidores de bebidas alcoólicas, que estavam desfrutando de algumas horas de *happy hour*, tendo mais uma opção para retornarem às suas casas com maior segurança e respeitando a Lei Seca¹⁰.

¹⁰ Lei Nº 11.705/2008 - Lei que proíbe o condutor de veículo automotor em dirigir com influência da bebida alcoólica.

3 METODOLOGIA

A sistemática desenvolvida neste trabalho científico foi utilizada para conduzir a pesquisa sobre a mobilidade urbana, focalizando no serviço de transporte público, na perspectiva que o seu funcionamento seja ininterrupto no Distrito Federal.

A Metodologia aborda dois eixos: sendo o primeiro o mapeamento sobre as atividades econômicas essenciais, através do critério bem específico, que estes estabelecimentos funcionem 24 horas por dia ou na madrugada. Procuramos informações de instituições voltadas para o comércio, contudo, não tivemos o retorno. Todavia, na ausência destas informações, utilizamos os dados públicos, disponibilizados pela plataforma *Google Maps*. De forma inovadora o trabalho desenvolveu uma filtragem para destacar as atividades que funcionam 24 horas por dia ou na madrugada.

E no segundo eixo, foi realizada uma pesquisa quali quantitativa com amostragens aleatórias simples dos usuários ou não, dos serviços de transporte público do Distrito Federal e Entorno. Foi alcançado de forma voluntária 75 pessoas, que responderam a um questionário virtual, este disponibilizado por um formulário *Google Form*. Os voluntários da pesquisa receberam e responderam ao questionário virtual por meio de convites que foram por redes sociais via *Whatsapp*, *LinkedIn*, *Meta* e por pesquisa direta. O questionário foi aberto no dia 17 de junho de 2023 e compartilhado conforme foi mencionado acima e fechado no dia 23 de agosto de 2023. Com 5 perguntas diretas, mas que nos ajudaram a perceber a vontade da sociedade, referente ao serviço ininterrupto de transporte público na Região Metropolitana do Distrito Federal.

Nos dois eixos abordados por realizar uma coleta de dados de forma quali quantitativa, no intuito de compreender mais sobre a economia local, no sentido de visualizar de forma cartográfica as atividades que funcionam 24 horas no Distrito Federal, como também, no que se refere à sociedade diante da pergunta problema com relação a demanda de serviço público, no caso do transporte público ininterrupto.

O ponto de partida foi realizada uma revisão bibliográfica para obter uma compreensão dos conceitos, teorias e abordagens relacionadas, sobre a área espacial do estudo, sobre a mobilidade urbana, transporte público e Direito Constitucional sobre o objeto. Essa revisão bibliográfica forneceu uma base para a elaboração das questões da pesquisa e a contextualização do tema.

3.1 Coleta de dados

A respeito do mapeamento foram utilizados dados abertos do *Google Maps* e transferidos para *Google My Maps*, no intuito de compilar dados e contabilizar certas atividades econômicas. Como Hospitais Veterinários 24 horas, *Pet shops* 24 horas, Supermercados 24 horas, Estabelecimentos de *Fast Foods*, Postos de combustível 24 horas, Farmácias 24 horas, Laboratórios 24 horas, Conveniência 24 horas, Restaurante 24 horas, Locadora de veículos 24 horas e Salão de festa 24 horas que vem caminhando para atividade ininterrupta ou focalizando suas atividades na madrugada.

Foram coletados os dados através de um questionário qualitativo com amostragens aleatórias simples, tendo sido disponibilizado *online* por meio da ferramenta *Google Form*.

Os 75 participantes, de forma voluntária, receberam e responderam o questionário virtual, por meio de convites enviados pelas redes sociais. Na plataforma *Whatsapp* foram visualizadas por 457 pessoas. Na plataforma *LinkedIn* foram publicados 4 vezes a publicidade para pesquisa (Apêndice – B) e tiveram um total de 118 impressões¹¹. Na plataforma *Meta* foram publicados 4 vezes a publicidade para pesquisa (Apêndice – B) obtivemos 136 impressões. E pela pesquisa direta no trabalho e na Universidade, foram no total 13 pessoas que responderam o formulário a pedido. A coleta de dados ocorreu durante um período pré determinado de uma atividade da Disciplina de Direito Administrativo e Licitação no curso superior de tecnologia em Gestão Pública, no Instituto Federal de Brasília. Portanto, iniciou-se a coleta de dados do questionário no dia 17 de junho de 2023, quando foi aberto e compartilhado o questionário, e no dia 23 de agosto de 2023 foi fechado. Os usuários para responderem ao questionário, precisavam possuir uma conta *Google* e informar o *e-mail* e cada participante possuía uma tentativa de resposta. O uso deste dado pessoal foi a forma de controle que optamos e da veracidade dos dados coletados.

O questionário, após a coleta dos dados, através das respostas às 5 questões, sendo 3 fechadas e 2 abertas sobre escalada de avaliação, foram analisados e gerados informações, de forma organizada, por métodos estatístico descritivo. Estas informações são geradas para identificar os padrões, as tendências e os *insights* relevantes e destacados mais abaixo neste artigo.

3.2 Mapeamento

Nesta primeira fase da pesquisa, realizamos um mapeamento com dados secundários, das atividades econômicas relevantes ou essenciais, no Distrito Federal, com o objetivo de destacar e identificar, locais de interesse onde a implementação de um serviço de mobilidade pública ininterrupta possa ser mais necessária e fundamental para atividade econômica. O mapeamento foi conduzido utilizando a plataforma *Google Maps* e a ferramenta *My Maps* do *Google*, permitindo a visualização geográfica e a organização dos dados coletados.

O mapeamento foi realizado no ano de 2023, fundamentado em uma abordagem específica, considerando apenas as atividades econômicas que funcionam 24 horas por dia ou na madrugada, através dessa abordagem, foi possível identificar áreas com maior concentração de atividades econômicas e serviços de necessidade pública, bem como identificar possíveis lacunas na oferta de transporte público nessas áreas, ou seja, o mapa viabilizou um zoneamento de atividades econômicas, fora do habitual como bares, casas de *show*, hotéis, pousadas, entre outras.

Esse zoneamento destaca as atividades que vem empregando neste período, como também gerando receita aos cofres públicos, por meio de impostos. Certamente, o mapeamento poderá ajudar nas ações de políticas públicas, como o que é abordado neste artigo científico, que é o serviço ininterrupto de transporte público. Claro que esse zoneamento propiciará que as empresas venham focalizar nesses pontos, que tenham mais

¹¹ **Impressões** de conteúdo O número de vezes que seu conteúdo apareceu na tela. O conteúdo pode ter formatos como publicações, *stories*, *reels*, vídeos e muito mais.

atividades econômicas, um para atender o trabalhador e outro o cliente para consumir bens e serviços.

Dessa forma, foram incluídos no mapa empreendimentos e locais de interesse que desempenham um papel significativo na vida cotidiana da população, como: postos de combustíveis, estabelecimentos de *fast food*, supermercados, clínicas veterinárias 24 horas, restaurantes, farmácias, laboratórios, entre outros.

Essas informações são essenciais para embasar a discussão sobre a necessidade e viabilidade de um serviço de mobilidade pública ininterrupta, especialmente em regiões onde a demanda é alta e os serviços disponíveis podem não atender adequadamente às necessidades da população.

3.3 Questionário

Na segunda fase desta pesquisa, foi elaborado um questionário com o objetivo de compreender a percepção dos usuários em relação ao serviço público de mobilidade urbana, ou seja, o serviço de transporte público, para que assim, visualize-se qual é a vontade da sociedade sobre o serviço ininterrupto de transporte público.

Neste questionário foram elaboradas 5 perguntas, sendo 3 fechadas e 2 abertas sobre escalada de avaliação, no entanto, de fácil compreensão para qualquer pessoa, de qualquer classe social. O público-alvo são os usuários do transporte público do Distrito Federal e entorno, as indagações foram abordando diferentes aspectos relacionados à utilização do transporte público e à possibilidade desta atividade funcionar ininterruptamente. No intuito de compreender a percepção e o comportamento dos usuários em relação ao serviço público de transporte público, o questionário foi elaborado e aplicado a 75 participantes. De forma voluntária “eles” receberam e responderam o questionário virtual, por meio de convites enviados através das redes sociais, como o *Whatsapp* e pela pesquisa direta no trabalho e universidade. A coleta de dados ocorreu do dia 17 de junho de 2023, foi aberto e compartilhado o questionário, e fechado no dia 23 de agosto de 2023.

A primeira pergunta tinha como objetivo identificar se os participantes eram usuários ou não do serviço público de transporte público, permitindo uma segmentação inicial dos dados. Essa informação é crucial para entender o perfil da amostra e avaliar a representatividade das respostas coletadas. A inclusão da opção “às vezes” permitiu considerar também aqueles que utilizam o transporte público ocasionalmente ou em situações específicas. Ao considerar os participantes que não são usuários do transporte público, podemos identificar possíveis desafios e obstáculos que podem estar influenciando sua escolha de transporte. Além disso, suas respostas podem nos ajudar a compreender se há oportunidades de melhorias e inovações no serviço de transporte público para atrair e atender às necessidades desse grupo específico.

A segunda pergunta explorou os sistemas de transporte público utilizados na região metropolitana do Distrito Federal, pelos participantes, oferecendo as opções do Distrito Federal ou do Entorno ou de ambas. Essa pergunta permitiu compreender a extensão do alcance do transporte público e sua influência nas áreas vizinhas. Além disso, essa informação ajudará a identificar possíveis diferenças e desafios, nas percepções e experiências dos usuários.

A terceira pergunta propôs uma escala de avaliação de 1 a 5 para a ideia de um serviço de transporte público, com a perspectiva de que este serviço funciona-se 24 horas por dia. Essa questão visava capturar a opinião dos participantes sobre a viabilidade e a importância de um transporte público ininterrupto. Os resultados dessa pergunta permitiram avaliar uma tendência e a receptividade da população a essa proposta e fornecerão insights sobre a demanda por um serviço contínuo.

A quarta pergunta tinha como objetivo direto avaliar se um serviço de mobilidade pública funcionando 24 horas por dia ajudaria os participantes. Essa pergunta busca investigar se a disponibilidade do transporte público em tempo integral traria benefícios práticos e impactaria positivamente a vida dos usuários. As respostas a essa pergunta fornece uma visão mais concreta sobre as necessidades e expectativas dos participantes em relação ao serviço de transporte público ininterrupto.

Por fim, a quinta pergunta apresentou outra escala de avaliação de 1 a 5, mas dessa vez abordando a ideia de uma mobilidade urbana pública 24 horas por dia, acompanhada de um possível aumento na tarifa. Essa pergunta buscava medir o grau de apoio dos participantes a essa proposta, levando em consideração o possível impacto financeiro que um serviço ininterrupto poderia ter sobre os custos do transporte público.

Essas perguntas foram cuidadosamente elaboradas para capturar informações relevantes sobre o uso, a percepção e as necessidades dos usuários em relação ao serviço público de mobilidade urbana. Os resultados obtidos a partir dessas respostas foram um total de 75 analisados e discutidos posteriores neste estudo, permitindo uma compreensão mais aprofundada sobre os dados coletados da perspectiva da população em relação ao transporte público no contexto do Distrito Federal.

4 RESULTADOS

O estudo investiga a necessidade crucial de mobilidade urbana contínua no Distrito Federal, destacando o protagonismo dos usuários do transporte público. Com uma abordagem empírica e qualiquantitativa, o trabalho foi desenvolvido em duas fases. Na primeira fase, foram mapeadas as atividades econômicas que operam 24 horas ou durante a madrugada, revelando a diversidade e a distribuição geográfica desses serviços essenciais. Na segunda fase, foi aplicado um questionário a 75 participantes selecionados por amostragem aleatória simples, cujas respostas foram analisadas para captar percepções e necessidades em relação a um sistema de transporte público ininterrupto. Os resultados logo abaixo indicam uma forte demanda dos respondentes por tal sistema, ressaltando o potencial para melhorar a mobilidade urbana, fomentar a inclusão social e estimular o desenvolvimento econômico na região.

4.1 Resultado do Mapeamento

Figura 2: O mapa destaca pontos de atividades que funcionam 24 horas ou de madrugada no Distrito Federal.

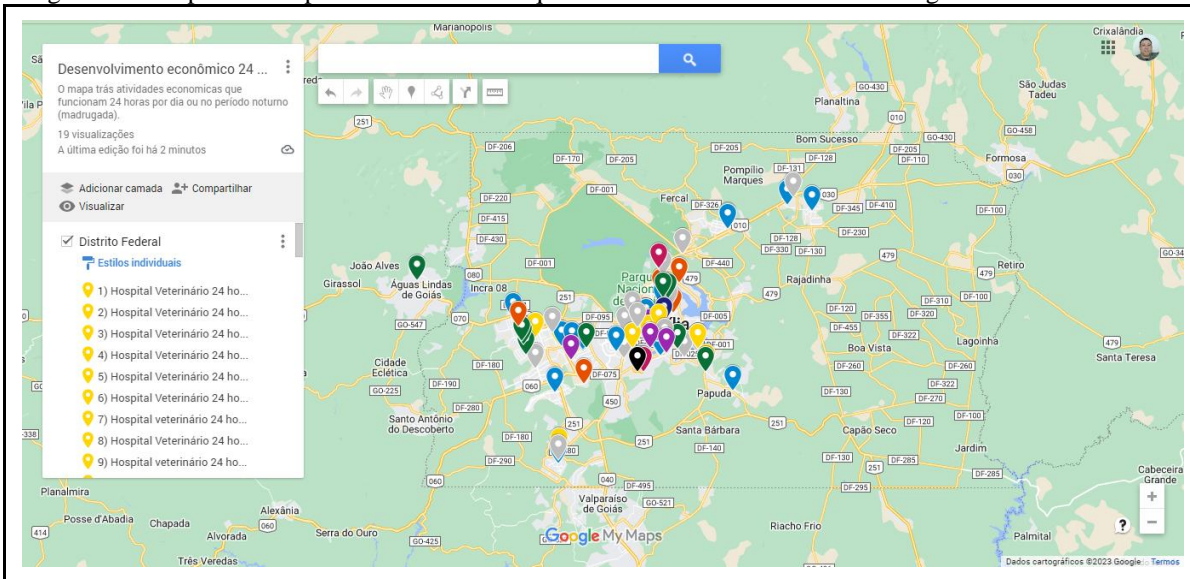
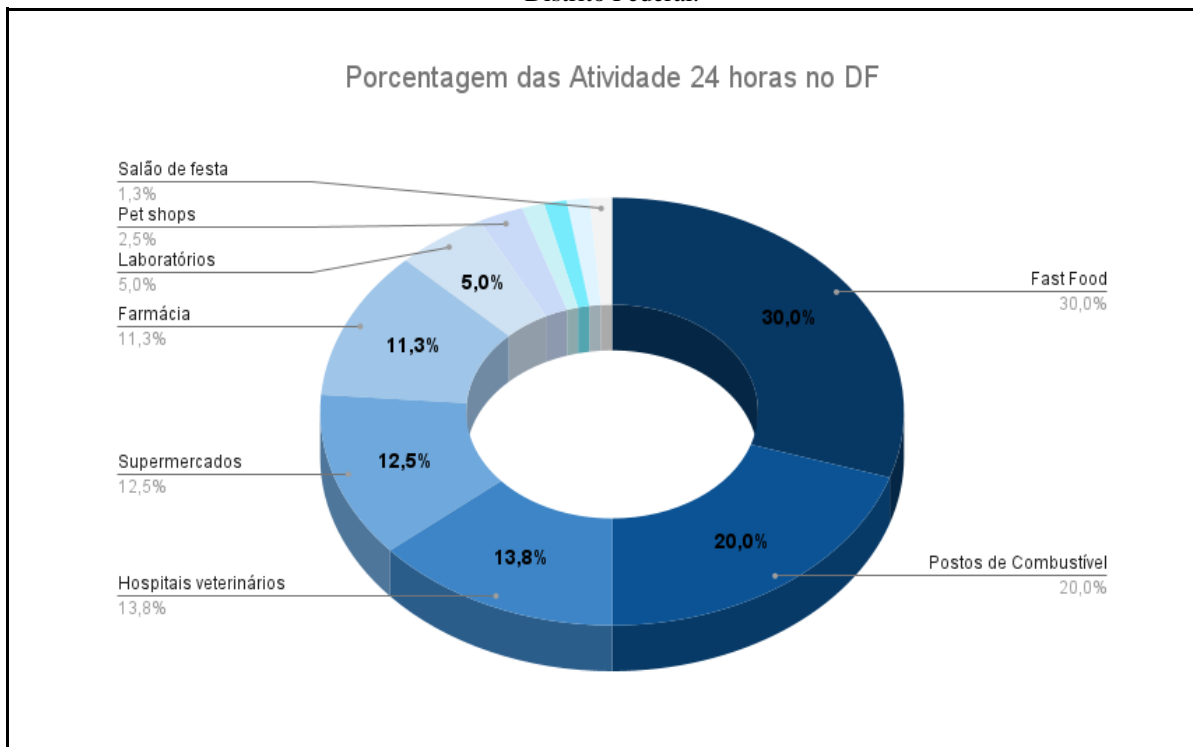


Imagem: Elaborado pelo autor no *Google My Maps*.¹²

Após a coleta e análise dos dados no mapeamento realizado em todo Distrito Federal, foram identificados um total de 80 pontos de atividades econômicas que funcionam 24 horas ou na madrugada. Segue abaixo no (Gráfico 1) os seguintes resultados:

Gráfico 1: Destaca a porcentagem do total de pontos de atividades que funcionam 24 horas ou de madrugada no Distrito Federal.



Fonte: Dados da pesquisa.

¹² Link para acessar o mapa:

https://www.google.com/maps/d/edit?mid=1itaJxQoIY27SdnL3kNbWzh_UkewIPPA&usp=sharing

- Hospitais Veterinários 24 horas: Foram identificados 11 hospitais veterinários no Distrito Federal que oferecem atendimento 24 horas. Esses estabelecimentos desempenham um papel fundamental no cuidado e atendimento emergencial de animais de estimação durante qualquer hora do dia ou da noite.
- *Pet shops* 24 horas: Foram identificados 2 *pet shops* que estão abertos 24 horas. Um no Plano Piloto e outro na cidade satélite de Taguatinga. Esses estabelecimentos oferecem serviços essenciais para cuidados com os animais de estimação.
- Supermercados 24 horas: O mapeamento revelou a presença de 10 supermercados que funcionam 24 horas. Bem espalhados pelo Distrito Federal, contudo, grande maioria localizada no Plano piloto e em cidades satélites como Lago Norte, Lago Sul, Águas Claras, Riacho Fundo e Ceilândia. Esses estabelecimentos oferecem conveniência e acessibilidade aos moradores da região, permitindo que realizem suas compras a qualquer momento, inclusive durante a noite.
- Estabelecimentos de *Fast Food*: Foram identificados 24 estabelecimentos de *fast food*, Em grande maioria no Plano Piloto e Águas Claras, mas esse serviço é bem diverso em varias cidades satélites, como no Gama, São Sebastião, Ceilândia, Guará 2, Recanto das Emas, Sobradinho e Planaltina, sendo importante ressaltar que alguns podem operar durante a madrugada ou funcionar 24 horas. Esses estabelecimentos disponibilizam opções de alimentação rápida e conveniente para as pessoas, especialmente em horários não convencionais.
- Postos de combustível 24 horas: Foram registrados 16 postos de combustível que estão disponíveis 24 horas. Esses locais no Lago Sul, Lago Norte e Plano Piloto têm a maior concentração destes serviços, porém, em algumas cidades satélites como Samambaia, Taguatinga, Cruzeiro e Planaltina, também existe esse serviço 24 horas e desempenham um papel crucial ao oferecer abastecimento de combustível e serviços de conveniência a qualquer momento, garantindo a mobilidade dos motoristas durante toda a noite.
- Farmácias 24 horas: O mapeamento identificou a presença de 9 farmácias que funcionam 24 horas. A localidade destes serviços é bem diverso no Distrito Federal e no Entorno. Esses estabelecimentos desempenham um papel fundamental na oferta de medicamentos e produtos de saúde durante toda a noite, sendo essenciais para atender emergências e necessidades imprevistas.
- Laboratórios 24 horas: Foram encontrados 4 laboratórios que operam 24 horas. Sendo duas no Plano Piloto, uma no Lago Sul e uma em Águas Claras. Esses laboratórios oferecem serviços de análises clínicas e exames, garantindo acesso a diagnósticos e resultados mesmo em horários fora do expediente normal.
- Conveniência 24 horas: Foi registrado 1 estabelecimento de conveniência que funciona 24 horas. Ela fica no Plano Piloto, Esse estabelecimento oferece uma variedade de produtos essenciais, como alimentos, bebidas e outros itens de necessidade básica, estando disponíveis durante toda a madrugada

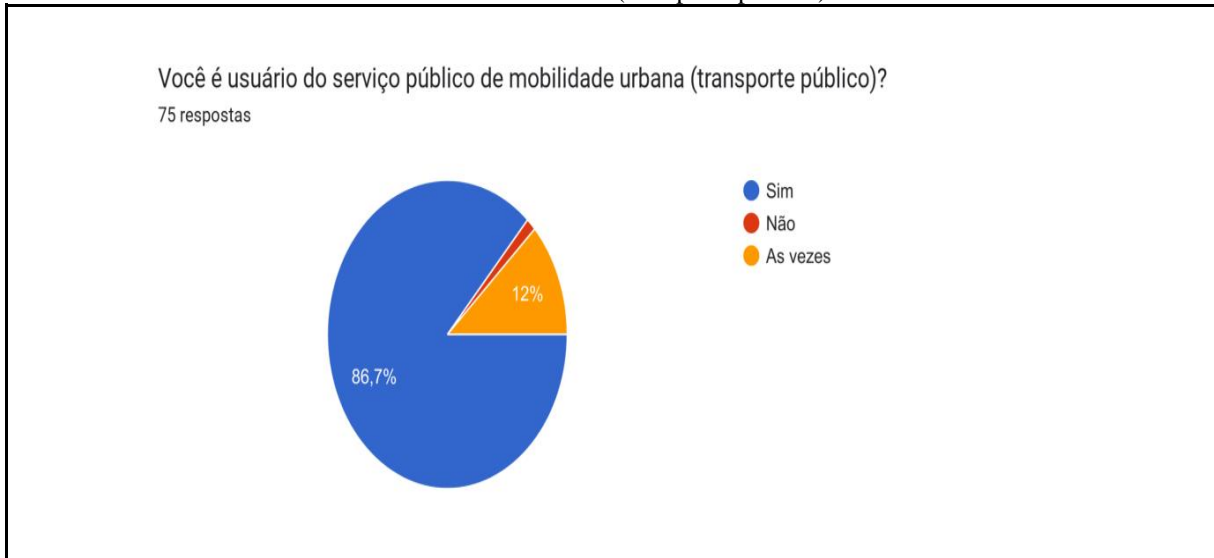
- Restaurante 24 horas: Foi identificado 1 restaurante que funciona 24 horas. Esse estabelecimento perto do Aeroporto de Brasília, no Lago Sul, oferece opções de refeições a qualquer hora do dia ou da noite, proporcionando conveniência e acesso a alimentação fora dos horários convencionais.
- Locadora de veículos 24 horas: Foi registrado 1 locadora de veículos que opera 24 horas. Esse serviço perto do Aeroporto de Brasília, no Lago Sul, permite que os clientes aluguem veículos a qualquer momento, facilitando a locomoção e atendendo às necessidades de transporte durante toda a madrugada.
- Salão de festa 24 horas: Foi identificado 1 salão de festa que está aberto 24 horas. Esse estabelecimento no Lago Norte, oferece espaço para eventos e celebrações.

4.2 Resultado do Questionário

A análise de dados coletados através do questionário eletrônico, por formulário Google, norteia tendências favoráveis ao que é discutido neste trabalho científico. Perceber a importância que é uma pesquisa e o envolvimento da sociedade, para direcionar as políticas públicas, como também fazer cumprir os direitos e políticas já mencionadas neste artigo.

Neste sentido, com base nos dados coletados dos 75 pesquisados neste artigo. Ao analisarmos inicialmente a primeira questão, ou seja, “Você é usuário do serviço público de mobilidade urbana (transporte público)?” podemos notar que a maioria dos participantes da pesquisa, precisamente 86,7% dos participantes respondeu “sim”. Isso quer dizer que atendeu o público alvo da pesquisa, que são os que utilizam o sistema de transporte público. Porém as demais pessoas que participaram da pesquisa são relevantes à pesquisa, porque aos que responderam “às vezes”, que na pesquisa são 12%, também são integrantes do sistema, contudo, usam o sistema de forma esporádica. Portanto, se somarmos as duas porcentagem teremos 98,7% são usuários do sistema de transporte público. Os demais que responderam a pesquisa, ou seja, os que responderam “não”, não utilizam o sistema de transporte público, correspondem 1,3%, são usuários de outro modal de mobilidade urbana. Contudo são cidadãos que compreendem o sistema público de transporte público, como política pública importante. Conforme é também ilustrado no (Gráfico 2) abaixo.

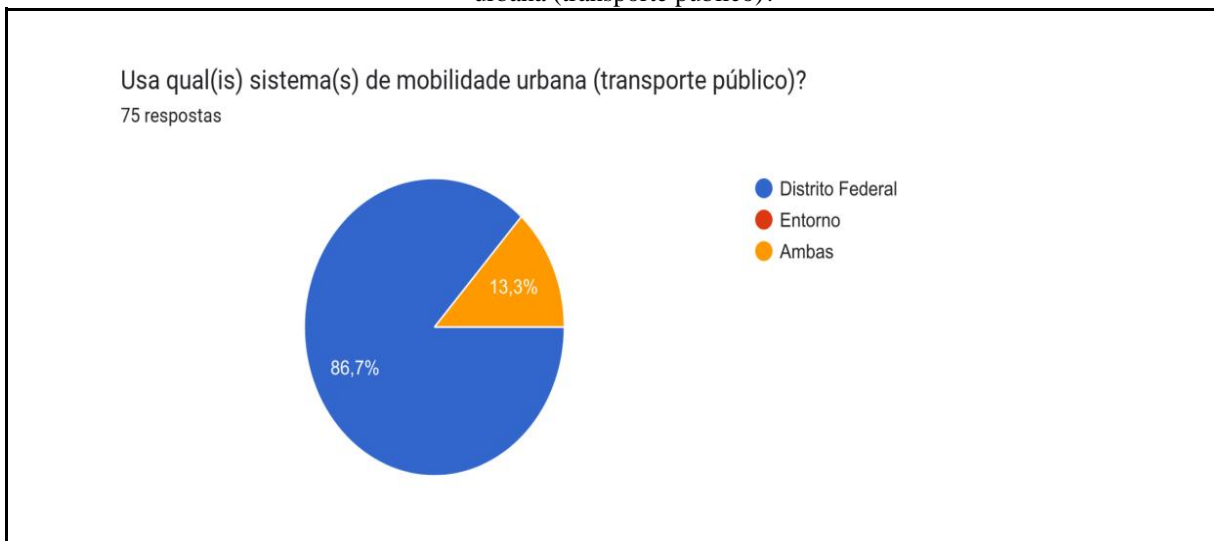
Gráfico 2: Pesquisa de transporte público referente à primeira pergunta: Você é usuário do serviço público de mobilidade urbana (transporte público)?



Fonte: Dados da pesquisa.

Seguindo com o trabalho, a segunda pergunta: “Usa qual(is) sistema(s) de mobilidade urbana (transporte público)?” Tenta compreender a complexibilidade do sistema de transporte do Distrito Federal e conexão com o entorno, podemos observar que a grande maioria dos participantes 86,7%, dos 75 participantes, utilizam o sistema de mobilidade urbana (transporte público) no “Distrito Federal”. Uma parcela menor, precisamente de 13,3%, indicou utilizar “Ambas,” usam o sistema de transporte público do Distrito Federal, como também usa o sistema de transporte do Entorno. Enquanto 0%, ou seja, nenhum participante relatou utilizar somente o sistema de transporte público no Entorno. Conforme é também ilustrado no Gráfico 2 logo abaixo.

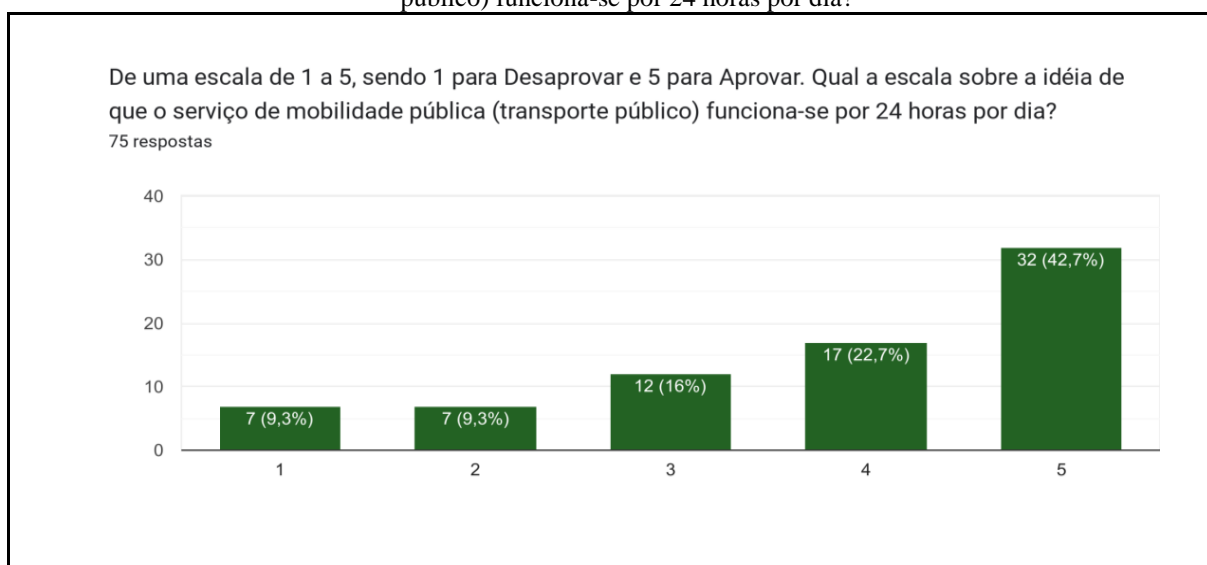
Gráfico 3: Pesquisa de transporte público referente à segunda pergunta: Usa qual(is) sistema(s) de mobilidade urbana (transporte público)?



Fonte: Dados da pesquisa.

Prosseguindo com a pesquisa, a terceira pergunta é base do artigo, uma das perguntas dos objetivos específicos do trabalho científico, que é; “De uma escala de 1 a 5, sendo 1 para Desaprovar e 5 para Aprovar. Qual a escala sobre a ideia de que o serviço de mobilidade pública (transporte público) funciona-se por 24 horas por dia?” Analisando os dados coletados pelo questionamento eletrônico, 42,7% destacaram a nota 5, ou seja, aprovam a ideia sem hesitar da ideia. 22,7% marcaram a nota 4, aprovam com alguma ressalva ou com alguma dúvida. 12% não aprovam e nem desaprovam, marcaram a nota 3. 9,3% desaprovam parcialmente, porém não desaprovam totalmente, podendo aprovar futuramente com os debates sobre o tema. Enfim, 9,3% desaprovam totalmente a ideia. Em concordância com o Gráfico 3 abaixo.

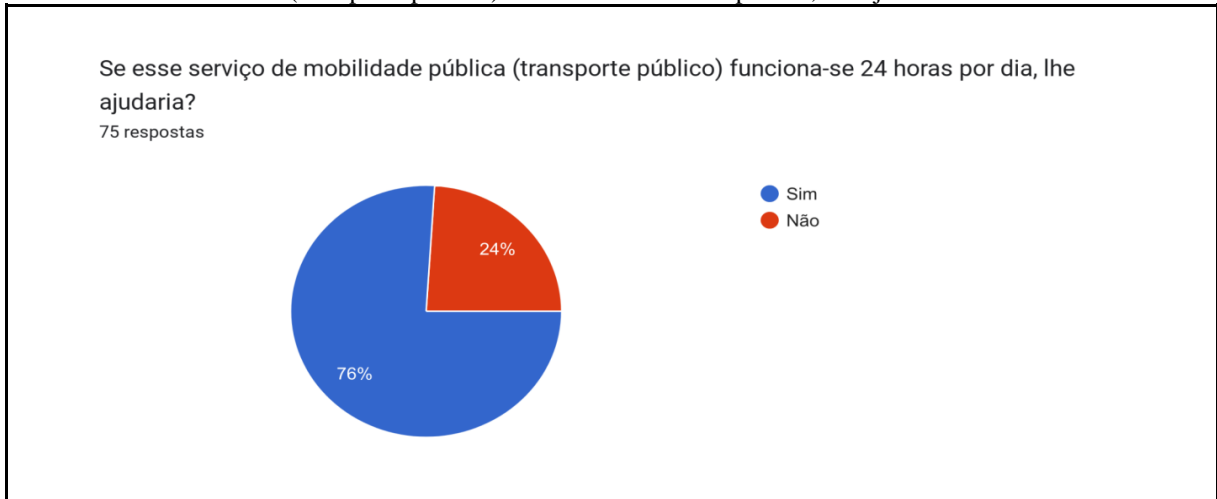
Gráfico 4: Pesquisa de transporte público referente à terceira pergunta: De uma escala de 1 a 5, sendo 1 para Desaprovar e 5 para Aprovar. Qual a escala sobre a idéia de que o serviço de mobilidade pública (transporte público) funciona-se por 24 horas por dia?



Fonte: Dados da pesquisa.

O questionário explora também sobre a ideia da política pública, iria ajudar ou não, ou seja, “Se esse serviço de mobilidade pública (transporte público) funcionasse 24 horas por dia, isso lhe ajudaria?” 76% dos pesquisados selecionou o “sim” na pesquisa e 24% marcou “não”. Evidenciando então de cada 4 pessoas que participaram, 3 afirmam que o serviço de transporte público funcionasse 24 horas por dia irá ajudar e 1 pessoa afirma que não ajudaria. Esses resultados sugerem uma demanda significativa por um serviço de transporte público que esteja disponível durante as 24 horas do dia. Aqueles que responderam "sim" provavelmente veem vantagens em ter acesso a transporte público em horários não convencionais, como durante a noite ou madrugada. Já os que responderam "não" podem ter preocupações ou preferências diferentes em relação ao funcionamento do serviço público de mobilidade. O que foi posto acima é graficamente destacado no Gráfico 4 logo abaixo.

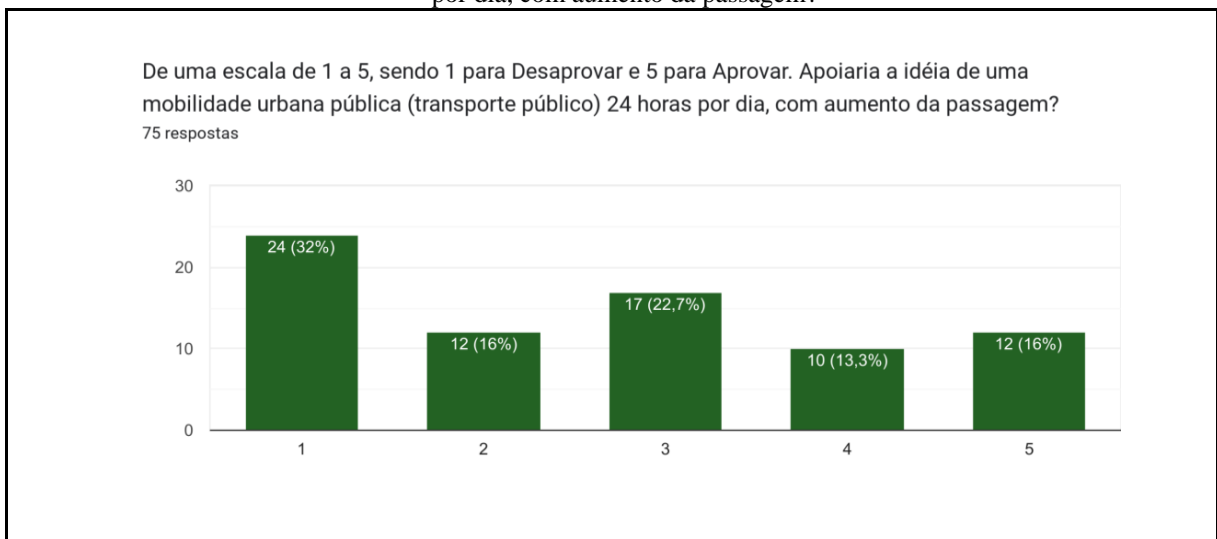
Gráfico 5: Pesquisa de transporte público referente à quarta pergunta: Se esse serviço de mobilidade pública (transporte público) funciona-se 24 horas por dia, lhe ajudaria?



Fonte: Dados da pesquisa.

Na quinta pergunta, os resultados mostram uma variação maior na distribuição das respostas. Dos 75 participantes desta pesquisa, responderam com a opção 1, cerca de 32%, ou seja, desaprova completamente a ideia de uma mobilidade urbana pública 24 horas com aumento da passagem. Em seguida, temos os que desaprovam parcialmente a proposta, com 16% dos participantes selecionando a opção 2; 22,7% selecionaram a opção 3, ou seja, são os participantes da pesquisa que não aprova e nem desaprova. 13,3% selecionaram 4, aprovam parcialmente a proposta com o aumento da tarifa e outros 16% aprovam completamente a ideia de um serviço de transporte público ininterruptamente mesmo havendo aumento da tarifa, estes selecionaram a opção 5. Conforme o Gráfico 5 abaixo.

Gráfico 6: Pesquisa de transporte público referente à quinta pergunta: De uma escala de 1 a 5, sendo 1 para Desaprovar e 5 para Aprovar. Apoiaria a idéia de uma mobilidade urbana pública (transporte público) 24 horas por dia, com aumento da passagem?



Fonte: Dados da pesquisa.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS.

Ao analisar inicialmente os resultados sobre o mapeamento das atividades existentes no Distrito Federal, as que funcionam 24 horas ou na madrugada, podemos constatar a presença de uma diversidade de estabelecimentos que oferecem serviços contínuos à população. Não destacamos no mapeamento atividades como bares ou casas noturnas, evidenciamos atividades que são essenciais, como hospitais veterinários, *pet shops*, postos de combustível, supermercados, farmácias, estabelecimentos de *fast foods*, restaurantes e outros.

O mapeamento ilustrado na (Figura 2), revelou a importância dessas atividades para a sociedade, destacando a necessidade de garantir o serviço de transporte público ininterrupto na capital do Brasil, para que esses estabelecimentos possam funcionar adequadamente e atender às demandas da população a qualquer hora do dia ou da noite. Além disso, o mapeamento permitiu identificar áreas ou regiões com maior concentração de atividades 24 horas, o que pode ser útil para o planejamento e o desenvolvimento de políticas públicas, voltadas para a melhoria do sistema de transporte público nestas localidades.

Através do mapeamento, foi possível obter uma visão mais clara do panorama atual das atividades noturnas e 24 horas no Distrito Federal, contribuindo para embasar as discussões sobre a viabilidade do serviço de transporte público ininterrupto. Esses dados de 2023 serão fundamentais para a formulação de estratégias que visem atender às necessidades da população e promover principalmente a inclusão social, especialmente para os grupos mais vulneráveis.

Por outro lado, com base nos resultados obtidos por meio da pesquisa realizada e da análise dos dados, podemos concluir que há uma demanda significativa por um serviço de transporte público ininterrupto no Distrito Federal. A maioria dos participantes expressou apoio à ideia de um sistema de mobilidade pública que funcione 24 horas por dia, destacando benefícios como maior acessibilidade e conveniência.

Essa percepção é positiva em relação ao transporte público ininterrupto e reflete a necessidade real da população por um sistema de transporte público integrado com o entorno, que seja eficiente e confiável. Os participantes reconhecem a importância de ter um transporte público disponível durante todas as horas do dia, especialmente nos horários noturnos e nas madrugadas, quando as opções dos deslocamentos são mais limitadas ou inacessíveis à classe social pobre.

No entanto, quando analisamos os dados referente a questão do aumento da tarifa apresentou opiniões divergentes. Enquanto alguns participantes expressaram preocupação com o impacto financeiro de um serviço ininterrupto e um possível aumento nas tarifas, outros mostraram apoio condicional, desde que os benefícios e melhorias no serviço sejam evidentes.

Esses resultados destacam a importância de considerar não apenas a disponibilidade do serviço de transporte público, mas também a sua viabilidade financeira e a capacidade de atender às expectativas dos usuários. É essencial que as autoridades responsáveis pela política pública de mobilidade urbana no Distrito Federal avaliem cuidadosamente essas informações, formulem um planejamento pautado na sustentabilidade e busquem um equilíbrio para suprir a demanda da população.

Com base nesses resultados, recomenda-se que sejam realizados debates e discussões adicionais com os usuários e demais partes interessadas, para aprofundar a compreensão das necessidades e expectativas da população em relação ao transporte público ininterrupto. Essas informações podem ser fundamentais na definição de diretrizes e na implementação de políticas públicas efetivas que melhorem a mobilidade pública no Distrito Federal.

É crucial reconhecer que o serviço de transporte público ininterrupto não é apenas uma comodidade, mas também um direito da população de ir e vir, da mesma forma que o cidadão necessita de Hospitais 24 horas ou Unidades de Saúde pública ou Delegacias, este mesmo cidadão precisa de um transporte público de qualidade para ir nos demais serviços públicos basilares que funcionam ininterruptamente. É responsabilidade das autoridades governamentais e das partes envolvidas no planejamento urbano garantir que a infraestrutura e os serviços de transporte público sejam adequados, eficientes e acessíveis a todos os cidadãos, contribuindo para uma cidade mais sustentável, inclusiva e equitativa, cumprindo efetivamente com a Política Nacional de Mobilidade Pública.

Portanto, os recursos utilizados nesta pesquisa foram bem pequenos, utilizou-se as ferramentas tecnológicas disponíveis na internet e tempo. Com isto, os custos da pesquisa mostraram-se baixos. Entretanto, na disponibilização de recursos, poderia viabilizar uma pesquisa mais ampla, com o aperfeiçoamento do escopo e como a inclusão de outras atividades como hospitais particulares 24 horas. Não obstante o trabalho pode contemplasse uma parcela maior da população, em um contexto que enquadrasse-se a região metropolitana do Distrito Federal. Desta forma, os dados coletados ajudariam no estudo da mobilidade integrada destas regiões. Por outro lado, a dificuldade de encontrar ou a inexistência do estudo focado em um mapeamento de atividades econômicas por instituições ou sindicatos patronais, com as atividades e com os horários, foi um fator desafiador e motivador para este estudo. O mapeamento feito neste artigo pode ser implementado para prover um mecanismo para implementação de políticas públicas, como um mapa de calor destas atividades e de serviços de transporte público ou subsídios no setor comercial na amplificação de empregos e de receita estatal. A conclusão ressalta a importância de utilizar os *insights* dessa pesquisa como base para a tomada de decisões e o planejamento de políticas públicas que visem atender às necessidades da população em termos de mobilidade urbana e proporcionar um transporte público eficiente e ininterrupto no Distrito Federal.

REFERÊNCIAS

ALMEIDA, F. **O bom negócio de sustentabilidade**. Ed. Nova Fronteira. 2002.

CAIAFA, J. **Jornadas Urbanas**. Ed. FGV. 2002.

BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm
Acesso em: 22 abr de 2023.

BRASIL. Lei 11.705, de 19 de junho de 2008. Brasília, DF: Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2007-2010/2008/lei/11705.htm Acesso em: 15 jun de 2024.

BRASIL. Lei 12.287, de 3 de janeiro de 2012. **Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana**. Brasília, DF: Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm Acesso em: 2 jun. 2023.

DISTRITO FEDERAL. Agência Brasília. **Entenda a proposta de concessão da Rodoviária do Plano Piloto**. Brasília. 2023. Disponível em: [https://www.agenciabrasilia.df.gov.br/2023/12/12/entenda-a-proposta-de-concessao-da-rodoviaria-do-plano-piloto/#:~:text=Com%20objetivo%20de%20melhorar%20as,p%C3%BAblico%2Dprivada%20\(PPP\)](https://www.agenciabrasilia.df.gov.br/2023/12/12/entenda-a-proposta-de-concessao-da-rodoviaria-do-plano-piloto/#:~:text=Com%20objetivo%20de%20melhorar%20as,p%C3%BAblico%2Dprivada%20(PPP).). Acesso em: 20 abr. 2023.

DISTRITO FEDERAL. Companhia de Planejamento do Distrito Federal - CODEPLAN. **O Aglomerado Metropolitano de Brasília nos Indicadores do IBGE**. Brasília. 2018. Disponível em: <https://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/03/NT-O-Aglomerado-Metropolitano-de-Bras%C3%ADlia-nos-Indicadores-do-IBGE.pdf> Acesso em: 23 mai. 2023.

DISTRITO FEDERAL. Companhia de Planejamento do Distrito Federal - CODEPLAN. **Região Metropolitana do Distrito Federal: Subsídios técnicos para a sua criação**. Brasília. 2019. Disponível em: <https://www.ipe.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> Acesso em: 22 abr. 2023.

HARVEY, D. **Condição pós-moderna**. São Paulo. Edições Loyola. 1992.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **IBGE divulga estimativa da população dos municípios para 2021**: IBGE, Estatísticas Sociais. Disponível em: [https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-sala-de-imprensa/2013-agencia-de-noticias/releases/31461-ibge-divulga-estimativa-da-populacao-dos-municipios-para-2021#:~:text=Em%201%C2%BA%20de%20julho%20de,\(2%2C9%20milh%C3%B5es\)](https://agenciadenoticias.ibge.gov.br/agencia-sala-de-imprensa/2013-agencia-de-noticias/releases/31461-ibge-divulga-estimativa-da-populacao-dos-municipios-para-2021#:~:text=Em%201%C2%BA%20de%20julho%20de,(2%2C9%20milh%C3%B5es)) Acesso em: 04 jun. 2024.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **População estimada**: IBGE, Diretoria de Pesquisas, Coordenação de População e Indicadores Sociais, Estimativas da população residente com data de referência 1o de julho de 2020. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/df.html> Acesso em: 22 abr. 2023.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Total de veículos**: Ministério da Infraestrutura, Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN - 2018. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/df.html> Acesso em: 22 abr. 2023.

IPHAN. Instituto do Patrimônio Histórico Nacional. **Brasília**. Brasília. 2016. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/pagina/detalhes/31> Acesso em: 6 abr. 2024.

IPHAN. Instituto do Patrimônio Histórico Nacional. Relatório do Plano Piloto **Brasília**. Brasília. 2018. Disponível em: <http://urbanistasporbrasil.weebly.com/uploads/9/4/0/4/9404764/brasiliarevisitada.pdf> Acesso em: 20 abr. 2024.

MOOVIT INC. **Tempo Médio de Viagem (Minutos)**. 2020. Brasília. Disponível em: https://moovitapp.com/insights/pt-br/Moovit_Insights_%C3%8Dndice_sobre_o_Transporte_P%C3%BAblico-countries Acesso em: 15 jun. 2023.

MOOVIT INC. **Tempo Médio de Viagem (Minutos)**. 2022. Brasília. Disponível em: https://moovitapp.com/insights/pt-br/Moovit_Insights_%C3%8Dndice_sobre_o_Transporte_P%C3%BAblico-countries Acesso em: 15 jun. 2023.

MORAES, A. DE. **Direito constitucional**. Editora Atlas. 15 edição. São Paulo. 2004.

RABAY, L. ANDRADE, N. P. **O uso de diferentes valores de tarifa como estratégia de transferência de demanda em sistemas de transporte público urbano**. urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana. João Pessoa, PB. 2019. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/urbe/a/zMxKvRV9fSp4LtvJPwt9XKR/?lang=pt> Acesso em: 29 jun. 2024.

SACHS, I. **Caminhos para o desenvolvimento sustentável**. 4ª Edição - Rio de Janeiro: Garamond, 2002.

SANTARÉM, P.H. da S. **Cidade Brasília (DFE): conflitos sociais e espaciais significados na raça**. Dissertação de Mestrado Antropologia social da UnB. Brasília, DF. 2013.

TAVARES, A. R. **Curso de Direito Constitucional**. Saraiva Educação. 18. edição. São Paulo. 2020. 1240 p.

APÊNDICE – A – SEGURANÇA DE DADOS

Considerações sobre a ética: todos os procedimentos adotados nesta pesquisa seguiram as diretrizes éticas e de integridade, incluindo o consentimento informado dos participantes, a garantia de anonimato e confidencialidade dos dados coletados, e a conformidade com as normas de proteção de dados.

APÊNDICE – B – PUBLICIDADE DO QUESTIONÁRIO



**INSTITUTO
FEDERAL**
Brasília

EI, PSIU!


**QUE TAL PARTICIPAR DE UMA
PESQUISA CIENTÍFICA?
TEMA: TRANSPORTE PÚBLICO DF**

ESCANEE E COMPARTILHE O
QR CODE ABAIXO:





Fonte: Elaborado pelo autor.

APÊNDICE – C – MODELO DO QUESTIONÁRIO



INSTITUTO FEDERAL
Brasília
Campus Brasília

Pesquisa sobre o serviço público de mobilidade urbana (transporte público), sobre a hipótese que ele funcione ao longo de 24 horas por dia no Distrito Federal - 2023

B I U  

Muito obrigado por participarem desta pesquisa científica.

Eu, Gustavo Elias e meu colega Tiago José, somos discentes no curso Superior em Tecnologia em Gestão Pública, no Instituto Federal de Brasília - IFB, *campus Brasília*.

Nós por meio desta ferramenta, queremos usar os dados deste questionário, para construir um raciocínio lógico sobre o assunto, sobre o serviço de transporte público na região metropolitana do Distrito Federal, ou seja, abordam a região do Distrito Federal e o entorno.

A pesquisa nos dará uma percepção sobre a vontade a sociedade sobre o tema e nos ajudará na elaboração de um artigo científico sobre o assunto.

Este formulário estará aberto até o mês de **Agosto**.

Muito obrigado novamente pela sua participação!

#mobilidadepublica #transportepublico #gestaopublica #politica publica

Este formulário está coletando automaticamente os e-mails de todos os participantes. [Alterar configurações](#)

Você é usuário do serviço público de mobilidade urbana (transporte público)? *

Sim

Não

As vezes

Usa qual(is) sistema(s) de mobilidade urbana (transporte público)? *

Distrito Federal

Entorno

Ambas

De uma escala de 1 a 5, sendo 1 para Desaprovar e 5 para Aprovar. Qual a escala sobre a idéia de que o serviço de mobilidade pública (transporte público) funciona-se por 24 horas por dia? *

	1	2	3	4	5	
Desaprova	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Aprova

Se esse serviço de mobilidade pública (transporte público) funciona-se 24 horas por dia, lhe ajudaria? *

Sim

Não

De uma escala de 1 a 5, sendo 1 para Desaprovar e 5 para Aprovar. Apoiaria a idéia de uma mobilidade urbana pública (transporte público) 24 horas por dia, com aumento da passagem? *

	1	2	3	4	5	
Desaprova	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	<input type="radio"/>	Aprova

Fonte: Elaborado pelo autor.

APÊNDICE – D – DESLIGAMENTO DO ARTIGO CIENTÍFICO

Esta pesquisa iniciou-se como um trabalho acadêmico dentro da Disciplina Direito Administrativo e Licitação, no ano de 2023, no 3º Semestre do curso superior de tecnologia em Gestão Pública, no Instituto Federal de Brasília, *campus* Brasília. O início do trabalho contou com a participação valorosa do colega Tiago José Nóbrega Moreira de Sousa, trabalhamos conjuntamente e assinamos o trabalho. Entregamos o trabalho a Professora Caroline Maria Costas Barros, que ministrava a disciplina como uma atividade acadêmica. Foi bem avaliada pela Docente e conseguimos nota máxima. No entanto, em 2024 diante da minha orientadora Denise Gomes de Moura, mostrei o trabalho e ela achou promissor o trabalho, contudo, antes de indicarmos alguma orientação, ela solicitou que falasse com o meu colega Tiago José Nóbrega Moreira de Sousa. Assim fui e falei com o ilustre colega no início 5º semestre no ano de 2024, comuniquei que usaria o trabalho acadêmico para entregar o Trabalho de Conclusão de Curso, convidei-o inicialmente para prosseguirmos trabalhando junto. Porém o mesmo agradeceu e disse que tinha outro projeto já sendo feito. Comuniquei que usaria o trabalho para o TCC, ele falou que poderia usá-lo sem problemas. Neste sentido, ajustei o artigo conjuntamente com a minha Orientadora Denise Gomes de Moura e Co-Orientadora Caroline Maria Costas Barros, no intuito de aperfeiçoar o artigo e entregar o trabalho e concluir o curso superior em tecnologia em Gestão Pública.