

**INSTITUTO FEDERAL DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E TECNOLOGIA DE BRASÍLIA  
CAMPUS RIACHO FUNDO  
LICENCIATURA EM  
GEOGRAFIA**

Wendell de Sousa Viana

**OS GARGALOS NO TRÂNSITO DO DISTRITO FEDERAL E OS IMPACTOS DA  
MOBILIDADE URBANA NA CLASSE TRABALHADORA: AONDE VAMOS PARAR  
AGORA?**

**BRASÍLIA 2024**

Wendell de Sousa Viana

**OS GARGALOS NO TRÂNSITO DO DISTRITO FEDERAL E OS IMPACTOS DA MOBILIDADE URBANA NA CLASSE TRABALHADORA: AONDE VAMOS PARAR AGORA?**

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao curso de Licenciatura em Geografia do Instituto Federal de Brasília, Campus Riacho Fundo I, como requisito para obtenção do diploma de Licenciado em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Tássio Barreto Cunha

**BRASÍLIA - DF, 2024**

Viana, Wendell de Sousa .

Os Gargalos no Trânsito do Distrito Federal e os Impactos da Mobilidade Urbana na Classe Trabalhadora: Aonde Vamos Parar Agora? / Wendell de Sousa Viana ; orientação Tássio Barreto Cunha. — Riacho Fundo, DF: 2024. 62 f. [object HTMLSelectElement]; 30 cm.

Trabalho de Conclusão de Curso (Licenciatura em Geografia) — Instituto Federal de Brasília, Campus Riacho Fundo, Riacho Fundo, DF, 2024.  
Orientador(a): Tássio Barreto Cunha.


1. classe trabalhadora. 2. mobilidade urbana. 3. obras viárias. 4. segregação socioespacial. 5. transporte público coletivo. I. Cunha, Tássio Barreto, orient. II. Instituto Federal de Brasília. III. Título.

## ATA DE DEFESA DE TRABALHO DE CONCLUSÃO DE CURSO

Ao(s) **08 dias(s)** do mês de **agosto** do ano de **2024** iniciou-se a sessão pública de defesa do Trabalho de Conclusão de Curso (TCC) intitulado **“Os gargalos no trânsito do Distrito Federal e os impactos da mobilidade urbana na classe trabalhadora: aonde vamos parar agora?”**, de autoria de Wendell de Sousa Viana, do curso Licenciatura em Geografia, IFB - *Campus Riacho Fundo*. Os trabalhos foram instalados **pela(a) Prof. Dr. Tássio Barreto Cunha - orientador (CRFI/IFB)** com a participação dos demais membros da Banca Examinadora: **Prof. Dr. Renan Amabile Boscariol (CRFI/IFB) e Prof. Dr. Cássio Antunes de Oliveira (IFES/Aracruz)**. Após a apresentação, a banca examinadora realizou a arguição do(a) estudante. Posteriormente, de forma reservada, a Banca Examinadora atribuiu a nota final de **9,5**, tendo sido o TCC considerado (**Aprovado**).


Proclamados os resultados, os trabalhos foram encerrados e, para constar, lavrou-se a presente ata que segue assinada pelos Membros da Banca Examinadora.

Prof. Dr. Tássio Barreto Cunha – Orientador(a)

Documento assinado digitalmente  
 **TASSIO BARRETO CUNHA**  
Data: 09/08/2024 09:01:07-0300  
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>


---

Prof. Dr. Renan Amabile Boscariol – Membro interno

Documento assinado digitalmente  
 **RENAN AMABILE BOSCARIOL**  
Data: 09/08/2024 11:24:58-0300  
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>


---

Prof. Dr. Cássio Antunes de Oliveira – Membro externo

Documento assinado digitalmente  
 **CASSIO ANTUNES DE OLIVEIRA**  
Data: 09/08/2024 09:13:25-0300  
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

---

Estudante Wendell de Sousa Viana

Documento assinado digitalmente  
 **WENDELL DE SOUSA VIANA**  
Data: 09/08/2024 12:15:08-0300  
Verifique em <https://validar.iti.gov.br>

---

# Os Gargalos no Trânsito do Distrito Federal e os Impactos da Mobilidade Urbana na Classe Trabalhadora: Aonde Vamos Parar Agora?

Trabalho de Conclusão de Curso apresentado ao curso de Licenciatura em Geografia do Instituto Federal de Brasília, Campus Riacho Fundo I, como requisito para obtenção do diploma de Licenciado em Geografia.

Aprovado em \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 2024.

## BANCA EXAMINADORA

---

Prof. Dr. Tássio Barreto Cunha  
Instituto Federal de Brasília (IFB)  
Presidente/Orientador

---

Prof. Dr. Renan Amabile Boscarol  
Instituto Federal de Brasília (IFB)  
Examinador interno

---

Prof. Dr. Cássio Antunes de Oliveira  
Instituto Federal do Espírito Santo (IFES)  
Examinador externo

Dedico este trabalho ao meu pai, Lourival Viana Castro (in memoriam), grande incentivador e colaborador de todas as minhas conquistas, sempre acreditou e confiou no meu potencial.

## **AGRADECIMENTOS**

Gostaria de começar expressando meus sinceros agradecimentos, à minha família: à minha mãe, Lúcia, aos meus filhos, Ana Letícia e Felipe, à minha amada esposa Edineia, por toda contribuição e paciência. Vocês foram fundamentais, para que eu alcançasse esta conquista.

Expresso meu profundo agradecimento a cada um dos amigos que conheci durante este período. Durante o curso, passamos por momentos alegres, momentos de superação e incertezas. Com humildade agradeço, o apoio e o incentivo que recebi de todos vocês. A jornada acadêmica é árdua, e o companheirismo entre alunos foi muito importante para vencer esse ciclo. Expresso aqui, aos meus colegas de classe, minha sincera gratidão.

Gostaria de destacar meus agradecimentos a todos os trabalhadores (as) entrevistados (as), que cederam seu tempo e contribuíram brilhantemente para esta pesquisa, cada um com sua sabedoria e experiência. Agradeço também, a todos os trabalhadores (as) do IFB Campus Riacho Fundo I, pois estes (as) o fazem funcionar.

Desejo também, expressar meus agradecimentos a todos (as) os professores (as) que, ao longo dessa jornada, compartilharam seu conhecimento comigo contribuindo para a compreensão e aprendizagem das disciplinas. Expresso gratidão também, aos profissionais e professores orientadores dos estágios nas escolas que passei. Obrigado pela recepção e orientação. Extendo também gratidão aos professores da banca examinadora.

Agradeço de forma especial ao professor Tássio Barreto Cunha, pela paciência, compreensão e estímulo, na orientação deste trabalho. Sua paixão pela Geografia é contagiante e o seu vasto conhecimento é impressionante.

Por fim, agradeço a todos os amigos, familiares e as pessoas que torceram pelo meu sucesso. Agradeço imensamente a todos vocês. Que possamos nos encontrar e continuar crescendo juntos em nossas caminhadas.

Wendell de Sousa Viana

“O poder da Geografia é dado pela sua capacidade de entender a realidade que vivemos.”

— Milton Santos.

## RESUMO

Este trabalho sublinha a importância de compreender e abordar as disparidades socioespaciais no Distrito Federal, especialmente no contexto da mobilidade urbana e do transporte público. No Distrito Federal, diariamente, centenas de trabalhadores dedicam uma parte significativa de seu tempo em deslocamentos para o trabalho, seja utilizando transporte público ou individual. Diversas medidas têm sido implementadas no trânsito para tentar mitigar esse problema, como a inversão de faixas, a criação de corredores exclusivos para ônibus e alterações nos sentidos das vias durante os horários de pico. No entanto, persistem gargalos em alguns trechos dos percursos, o que essencialmente não resolve completamente essa questão. Com o discurso de resolver o problema dos engarrafamentos, os governantes investem em grandes obras viárias, deixando os investimentos no transporte público coletivo em segundo plano. Além disso, os donos das empresas de ônibus mesclam estratégias assegurando a rentabilidade do sistema, embora a eficácia para o usuário seja comprometida. A classe trabalhadora que precisa se deslocar todos os dias para o trabalho é a que mais sente os impactos desse modelo de mobilidade urbana falido e ultrapassado. Para alcançar uma cidade mais igual e acessível é essencial garantir esforços contínuos para que todos os cidadãos tenham acesso equitativo a opções de transporte de qualidade, independentemente de onde mora ou da sua renda. Isso implica em oferecer para todos um serviço de transporte público de qualidade e outras políticas públicas que possibilitem a formulação de estratégias para melhorar a qualidade de vida da classe trabalhadora e demonstrar agilidade e transparência na resposta às necessidades da sociedade em relação à mobilidade urbana.

**Palavras-chave:** mobilidade urbana, transporte público coletivo, classe trabalhadora, segregação socioespacial, obras viárias.

## **ABSTRACT**

This work emphasizes the importance of understanding and addressing socio-spatial disparities in the Federal District, especially in urban mobility and public transport. In the Federal District, every day, hundreds of workers dedicate a significant part of their time to commuting to work, whether using public or individual transport. Several measures were renewed in traffic to mitigate this problem, such as reversing lanes, creating exclusive bus lanes, and changing road directions during peak hours. However, bottlenecks persist in some sections of the routes, which essentially does not completely resolve this issue. With the idea of solving the problem of traffic jams, government officials invest in major road works, leaving investments in public transport in the background. Furthermore, bus company owners mix strategies to ensure the profitability of the system, although effectiveness for users is compromised. The working class that needs to commute to work every day is the one that most feels the impacts of this failed and outdated urban mobility model. To achieve a more equal and accessible city, it is essential to ensure continuous efforts so that all citizens have equitable access to quality transport options, regardless of where they live or their income. This implies offering everyone a quality public transport service and other public policies that enable the formulation of strategies to improve the quality of life of the working class and demonstrate agility and transparency in responding to society's needs for urban mobility.

**Keywords:** urban mobility, collective public transport, working class, socio-spatial segregation, road works.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

### FIGURAS

Figura 01: Mapa das Regiões Administrativas por data de criação.....	34
Figura 02: A RIDE e seus municípios integrantes.....	39
Figura 03: Densidade populacional próxima as rodovias do DF.....	42
Figura 04: Trabalhadores(as) da AMB, que trabalham no DF.....	45
Figuras 05 e 06: EPTG, em 1966.....	50
Figura 07: EPTG em 2010 ao término de sua ampliação.....	50
Figura 08: Engarrafamento na EPTG, sentido Brasília DF.....	51
Figura 09: TTN após conclusão da obra.....	52
Figura 10: Complexo Viário Governador Roriz após inauguração.....	53
Figura 11 e 12: Ponto de ônibus na Via Estrutural, pista norte, sentido leste/oeste, altura de Vicente Pires.....	55
Figura 13: Viaduto do Recanto das Emas.....	56
Figura 14 e 15: Início e término da ciclovia construída sobre o viaduto do Recanto das Emas.....	57
Figura 16 e 17: A falta de ciclovias e as calçadas intransitáveis sob o viaduto do Recanto das Emas.....	57
Figura 18: Gargalo no trânsito após viaduto do Recanto das Emas, sentido Samambaia DF.....	58
Figura 19: Gargalo no trânsito sentido Samambaia DF/Recanto das Emas DF, pouco antes do novo viaduto.....	59
Figura 20: Túnel Rei Pelé.....	60
Figuras 21 e 22: Extremos da ciclovia da Boulevard Centro de Taguatinga.....	61
Figura 23: Gargalo no trânsito na EPTG, na altura do balão de Águas Claras sentido oeste/leste, pouco à frente do Túnel Rei Pelé.....	62
Figura 24: Gargalo no trânsito, sentido Taguatinga DF/Ceilândia DF, pouco a frente do Túnel Rei Pelé.....	62
Figura 25: Viaduto da EPIG, agora Viaduto Eng. Luiz Carlos Botelho Ferreira.....	64

Figuras 26 e 27: Ligação das calçadas do Viaduto da EPIG com as calçadas do Sudoeste e Parque da Cidade.....	64
Figura 28: Ônibus do STPC/DF superlotado.....	71
Figura 29: Estrutura das linhas do Metrô DF que já operam e com a proposta de expansão.....	73
Figura 30: Metrô DF superlotado.....	75
Figura 31: Perfil do ciclista brasileiro em 2018.....	80
Figura 32: Trecho sem iluminação de ciclovia em Samambaia DF.....	81
Figura 33: Espaço urbano necessário para o transporte do mesmo número de passageiros por transporte público coletivo, bicicleta e veículos individuais motorizados.....	83
Figura 34 e 35: Tiras sobre impactos financeiros no uso do carro para o trabalhador(a).....	93

## GRÁFICOS

Gráfico 01: Número de habitantes no DF, entre 2000 e 2022.....	38
Gráfico 02: Frota de veículos registrados no DF até 2023.....	44
Gráfico 03: Transporte utilizado para ida ao trabalho por trabalhadores da AMB ao Plano Piloto.....	46
Gráfico 04: Principais destinos dos ciclistas brasileiros.....	80
Gráfico 05: Tempo médio diário gasto de locomoção.....	85
Gráfico 06: RAs, onde as pessoas exerciam o trabalho principal no DF em 2021.....	86
Gráfico 07: Estresses ou atrasos no trabalho por conta do trânsito.....	87
Gráfico 08: Percentuais de utilização dos modos de deslocamento para o trabalho por sexo e faixas de renda.....	89
Gráfico 09: Efeito do tempo/deslocamento na rotina cotidiana em relação a qualidade de vida e a produtividade.....	94
Gráfico 10: Total de condutores habilitados no DF até 2023.....	97
Gráfico 11: Total de condutores por categoria de habilitação, no DF até 2023.....	98

## QUADROS

Quadro 01: Contrato para construção do Túnel Rodoviário de Taguatinga DF.....	59
Quadro 02: Contrato para execução da obra do Viaduto da EPIG.....	63
Quadro 03: Memória de datas do Metrô DF.....	72
Quadro 04: Histórico de construções de ciclovias no DF.....	77
Quadro 05: Características da Malha Ciclovária no DF.....	78
Quadro 06: RAs e estrutura ciclovária.....	79
Quadro 07: Alguns motivos do baixo uso da bicicleta como meio de transporte no Brasil.....	82
Quadro 08: Extensões das vias rodoviárias, metroviárias e ciclovárias do DF.....	101

## LISTA DE TABELAS

Tabela 01: População e Índice de Urbanização do Brasil de 1940 a 1991.....	36
Tabela 02: População da AMB que trabalha no DF segundo o transporte utilizado para ida ao trabalho.....	45
Tabela 03: Passageiros transportados pelas concessionárias do DF no período de 2016 a 2022.....	69
Tabela 04: Acessos de passageiros dos meses 03/2023 e 03/2024.....	69
Tabela 05: Horários da linha 373.2, por dia da semana.....	95
Tabela 06: Sinistros fatais por tipo de veículo de 2018 a 2024.....	98

## LISTA DE SIGLAS

AMB	Área Metropolitana de Brasília
BID	Banco Interamericano de Desenvolvimento
BRT	Bus Rapid Transit
CEUB	Centro de Ensino Unificado de Brasília
CLDF	Câmara Legislativa do Distrito Federal
CTMU-DF	Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana do Distrito Federal
CNI	Confederação Nacional da Indústria
CNT	Confederação Nacional de Transportes
CNTTL	Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes e Logísticas
CODEPLAN	Companhia de Planejamento do Distrito Federal
COVID	Corona Virus Disease
CTB	Código de Trânsito Brasileiro
DER	Departamento de Estradas de Rodagem
DERDF	Departamento de Estradas e Rodagem do Distrito Federal
DETRAN	Departamento de Trânsito do Distrito Federal
DF	Distrito federal
ENABICI	Estratégia Nacional de Promoção da Mobilidade por Bicicleta
EPCL	Estrada Parque Ceilândia
EPIA	Estrada Parque Indústria e Abastecimento
EPIG	Estrada Parque Indústrias Gráficas

EPNB	Estrada Parque Núcleo Bandeirante
EPTG	Estrada Parque Taguatinga
ESPM	Estrada Setor Policial Militar
GDF	Governo do Distrito Federal
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPEDF	Instituto de Pesquisa e Estatística do Distrito Federal
IPI	Imposto sobre produtos industrializados
IPVA	Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores
JK	Juscelino Kubitschek
LAMOB	Laboratório de Mobilidade Sustentável
MDB	Movimento Democrático Brasileiro
NOVACAP	Companhia Urbanizadora da Nova Capital
ONG	Organização Não Governamental
ONU	Organização das Nações Unidas
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PBB	Programa Bicicleta Brasil
PCDs	Pessoas com Deficiências
PDTU/DF	Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal
PMB	Periferia Metropolitana de Brasília
PNMU	Política Nacional de Mobilidade Urbana
PSB	Partido Socialista Brasileiro

PSOL DF	Partido Socialismo e Liberdade do Distrito Federal
PTU/DF	Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal
RAs	Regiões Administrativas
RIDE-DF	Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e do Entorno
SCIA	Setor Complementar de Indústria e Abastecimento
SEGOV/DF	Secretaria de Governo do Distrito Federal
SEMOB-DF	Secretaria de Mobilidade do Distrito Federal
SIA	Setor de Indústria e Abastecimento
SIG	Setor de Indústrias Gráficas
SODF	Secretaria de Obras do Distrito Federal
STPC/DF	Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal
TCB	Transporte Coletivo de Brasília
TCDF	Tribunal de Contas do Distrito Federal
TTN	Trevo de Triagem Norte
UFRJ	Universidade Federal do Rio de Janeiro
UNB	Universidade de Brasília
VLT	Veículo Leve sobre Trilhos

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO.....</b>	<b>21</b>
<b>JUSTIFICATIVA.....</b>	<b>22</b>
<b>OBJETIVOS.....</b>	<b>24</b>
OBJETIVO GERAL.....	24
OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	24
<b>PROBLEMATIZAÇÃO DO TEMA.....</b>	<b>24</b>
<b>METODOLOGIA.....</b>	<b>25</b>
<b>CONCEITOS QUE COLABORAM NA ARGUMENTAÇÃO.....</b>	<b>27</b>
ESPAÇO URBANO.....	27
CLASSE TRABALHADORA.....	28
RODOVIARISMO.....	29
MOVIMENTO PENDULAR.....	30
MOBILIDADE URBANA.....	31
GARGALOS DO TRÂNSITO.....	32
CIDADES SATÉLITES E REGIÕES ADMINISTRATIVAS.....	32
<b>CAPÍTULO 1 - ASPECTOS HISTÓRICOS E POLÍTICOS NA CRIAÇÃO DE BRASÍLIA....</b>	<b>34</b>
1.2 O ACELERADO AUMENTO POPULACIONAL DO DF.....	38
1.3 O DF E OS VIZINHOS GOIANOS E MINEIROS: A RIDE E A AMB.....	42
<b>CAPÍTULO 2 - O DF, A METRÓPOLE E A MOBILIDADE URBANA.....</b>	<b>48</b>
2.1 GRANDES OBRAS VIÁRIAS, MESMOS PROBLEMAS.....	52
2.1.2 A AMPLIAÇÃO DA EPTG.....	54
2.1.3 IMPLANTAÇÃO DO TREVO DE TRIAGEM NORTE -TTN.....	56
2.1.4 CONCRETAGEM DA ESTRADA PARQUE CEILÂNDIA - EPCL- DF 095.....	59
2.1.5 VIADUTO DO RECANTO DAS EMAS.....	61
2.1.6 O TÚNEL RODOVIÁRIO DE TAGUATINGA - TÚNEL REI PELÉ.....	64
2.1.7 VIADUTO DA ESTRADA PARQUE INDÚSTRIAS GRÁFICAS - EPIG.....	67
2.2 O SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DO DF - STPC/DF.....	70
2.2.1 O MODAL RODOVIÁRIO.....	72
2.2.2 O MODAL METROVIÁRIO.....	76
2.2.3 O MODAL CICLOVIÁRIO.....	80
<b>CAPÍTULO 3 A CLASSE TRABALHADORA E SUA JORNADA DIÁRIA.....</b>	<b>88</b>
3.1 O TRABALHADOR (A) LONGE DO CENTRO.....	90
3.2 CARRO x TRANSPORTE PÚBLICO: UM DILEMA FINANCEIRO PARA O TRABALHADOR (A).....	92
3.3 MOBILIDADE URBANA E QUALIDADE DE VIDA.....	96
3.4 OS SINISTROS DE TRÂNSITO.....	100
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS.....</b>	<b>103</b>
<b>REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....</b>	<b>106</b>
<b>ANEXO A - ROTEIROS PARA AS ENTREVISTAS.....</b>	<b>112</b>
<b>ANEXO B - AUTORIZAÇÕES ASSINADAS PARA ENTREVISTAS E GRAVAÇÃO DE VOZ.....</b>	<b>118</b>

## INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana, sobretudo nas grandes cidades, é um fator preponderante para garantir o direito de ir e vir da população. Se uma cidade prioriza um meio de transporte, no caso aqui os carros, não restam opções senão, as pessoas aderirem a esse meio privilegiado.

Obviamente, quando muitos optam por uma opção, é preciso tornar essa escolha eficiente. Com esse pretexto, os governadores do DF alegam que quanto mais obras viárias, principalmente viadutos, menos gargalos se formará no trânsito.

No DF, como em outras grandes cidades, há uma segregação socioespacial, em relação à metrópole Brasília e as outras Regiões Administrativas, o que faz uma grande parte da população procurar trabalho, estudo ou serviços que estão, em grande número, na capital.

Com o rápido crescimento populacional e conseqüentemente o aumento dos núcleos urbanos, o DF sofre com grandes engarrafamentos nas suas principais vias, e as pessoas que estão nas periferias de Brasília são as mais prejudicadas com o modelo de mobilidade urbana atual.

Nas obras viárias, que estão sendo executadas e nas já concluídas no DF, é possível enxergar uma prioridade para o transporte individual motorizado, já que não se vê o mesmo empenho para melhorar outros modais como o metroviário e cicloviário e também o sistema de transporte público coletivo.

A mobilidade urbana é fundamental para o desenvolvimento das cidades modernas. Com o contínuo crescimento e desenvolvimento das áreas urbanas, é imprescindível, reavaliar e planejar estratégias eficientes para garantir acessibilidade e mobilidade a todos os cidadãos (ãs). Pois, os que não alcançam ou não dispõem de meios para usufruir da mobilidade urbana, sofrem para acessar direitos, como disse Santos (2013, p.171):

Como certas áreas não dispõem de certos bens e serviços, somente aqueles que podem se deslocar até os lugares onde tais bens e serviços se encontram têm condições de consumi-los. Desse modo, as pessoas desprovidas de mobilidade, seja em razão de sua atividade, seja em razão de seus recursos, devem resignar-se à não utilização de tais bens e serviços, cujos preços são, às vezes, inferiores aos de sua localidade. Os moradores que dispõem de meios para locomover-se têm, assim, acesso mais fácil, e aqueles cuja mobilidade é limitada ou nula devem pagar localmente mais caro, e às vezes por isso mesmo renunciar ao seu uso.

Aqui, será explorado a interação entre mobilidade urbana, transporte público coletivo, desigualdade socioespacial, interesses e discursos políticos. Serão analisados os principais desafios enfrentados pela classe trabalhadora na sua locomoção.

A pesquisa mostrará a relação entre essas obras viárias, os engarrafamentos no trânsito, o deficitário Sistema de Transporte Público Coletivo e as consequências no ir e vir para a classe trabalhadora.

## **JUSTIFICATIVA**

No Distrito Federal, todos os dias, centenas de trabalhadores(as) gastam considerável parte do seu tempo em algum meio de transporte para se deslocarem ao trabalho, seja público ou individual. Várias ações diretas no trânsito são feitas para tentar minimizar o problema, como: inversão de faixas de trânsito, corredores exclusivos para ônibus, inversão no sentido de vias em horários de pico e etc., mas sempre com gargalos em alguns pontos dos percursos, que em essência não resolvem tal problema.

O DF tem uma peculiaridade - abriga a capital da república - Brasília. Esta foi construída para sediar a estrutura política dos três poderes da hierarquia federal, executivo, legislativo e judiciário do Brasil. Nesse sentido, foi planejado todo um complexo viário que na visão de seus idealizadores era suficiente para atender a demanda da população que ali se instalaria.

Para construir a nova capital, eram necessários um número demasiado de mão de obra, e esses trabalhadores foram atraídos para essa empreitada gerando um sonho de melhoria de vida, pois tinham esperanças que nessa nova urbe, finalmente poderiam desenvolver suas vidas profissionais e sociais, como disse Santos (2021, p.59) “[...] A cidade aparece, então, como uma semente de liberdade; gera produções históricas e sociais [...]”.

Contudo, a maioria dos trabalhadores que vieram para laborar na construção de Brasília eram dos estados do Nordeste, mas também vieram pessoas de todas as regiões brasileiras, conforme citação abaixo:

Pessoas de todo país acorreram para a construção da Capital da República, principalmente da Região Nordeste, de onde veio o maior número de migrantes [...]. A concentração fundiária e a estiagem da Região Nordeste

são as principais causas de migração: os períodos de seca expulsam os agricultores que migram para as cidades, nas quais encontram emprego e renda [...] (Peluso; Cândido, 2006, p.70).

À medida que esses trabalhadores chegavam, se estabeleciam, traziam suas famílias e a necessidade de moradia. Foi aí que começaram a surgir as cidades satélites. Esse processo de imigração se deu durante a construção da capital, e continua até os dias atuais, levando em consideração que vários fatores de necessidades básicas para viver, incidem sobre a quantidade dessas imigrações.

Desde o início da construção de Brasília esse movimento pendular para o centro já existia, pois os trabalhadores saíam de suas moradias nas cidades em volta da capital, cumpriam sua jornada de trabalho e retornavam para suas casas no fim do dia.

Com a inauguração, os trabalhadores foram obrigados a seguir vivendo nas cidades periféricas da capital federal, e continuaram neste movimento pendular centro-periferia para cumprir sua jornada de trabalho, como disse Peluso, Cândido, (2006, p.53) “Em 1970, as carentes cidades-satélites representavam a segregação espacial dos mais pobres, aumentando a periferia antes das áreas centrais terem atingidos entre 500 mil a 700 mil moradores”.

Hoje não é diferente, uma quantidade enorme de pessoas continua fazendo esse movimento para trabalhar, estudar, etc. Atualmente, uma quantidade enorme de trabalhadores que residem no entorno do DF também faz esse movimento para garantir o seu sustento, e assim adensando os grandes engarrafamentos.

É necessário entender que os cidadãos que ergueram a nova capital foram excluídos pela elite, de compor a população que habitaria a nova e promissora cidade, configurando assim uma segregação socioespacial.

Entretanto, a classe trabalhadora que antes mantinha o sonho de morar em Brasília, passou a tê-la como seu local de labuta e serviços e não de moradia, visto que, atualmente sofrem para chegar até esse território, pois precisam usar o transporte público ou carro próprio, onde enfrentam grandes gargalos no trânsito.

Não importa o quanto se duplicam vias, o quanto são construídos novos viadutos e constroem-se túneis, sempre vamos parar em algum gargalo no trânsito se continuarmos a apoiar esse modelo de mobilidade urbana.

Logo, para melhor entender o contexto de perpetuação de problemas na mobilidade urbana e para interpretar as causas dos constantes gargalos no trânsito

do Distrito Federal, essa pesquisa se apresenta necessária. A qual apresenta os seguintes objetivos.

## **OBJETIVOS**

### **OBJETIVO GERAL**

Analisar as causas dos gargalos no trânsito do Distrito Federal, considerando o protagonismo voltado para as obras rodoviárias e os impactos da mobilidade urbana na classe trabalhadora.

### **OBJETIVOS ESPECÍFICOS**

- Entender como o Distrito Federal chegou nessa configuração de espaço e mobilidade urbana atual;
- Investigar se as grandes obras viárias promovem o fim dos engarrafamentos e oferta uma melhor mobilidade no Distrito Federal;
- Discutir sobre o transporte público coletivo e sua integração com outros modais de transporte.

## **PROBLEMATIZAÇÃO DO TEMA**

No Distrito Federal, os trabalhadores (as) que residem distantes do centro de Brasília se desdobram para chegar, diariamente, aos seus locais de trabalho. São trabalhadores (as) que vivem nas Regiões Administrativas da capital da República e demais que residem na sua periferia metropolitana.

O DF tem, segundo o último censo, 2.817.381 habitantes (IBGE, 2022) e a Região de Desenvolvimento Econômico do Distrito Federal - RIDE/DF, comporta 4.483.006 habitantes (IPEDF, 2024). Na RIDE está a Periferia Metropolitana de Brasília-PMB, território que influencia bastante na mobilidade urbana do DF e que hoje tem 1.270.902 habitantes (IPEDF, 2024).

Nesta trajetória diária, a classe trabalhadora que percorre o espaço geográfico para vender sua força de trabalho, é a que colhe os impactos de uma mobilidade urbana com o desenvolvimento de grandes engarrafamentos e consequentemente a elevação do tempo gasto no deslocamento.

Em detrimento ao investimento no transporte público coletivo e em outros modais de transporte, se investem altas quantias em obras viárias, essas promovem a falsa sensação de resolver esse imbróglio. Pois incentivam cada vez mais o uso do transporte individual motorizado aumentando assim os gargalos no trânsito.

Atualmente no DF, temos 2.026.126 veículos automotores registrados (DETRAN/DF, 2024), a grande maioria carros e motocicletas que diariamente disputam espaços com os ônibus e dominam as vias do DF.

No cotidiano dos trabalhadores (as) que usam o sistema de transporte público coletivo do DF (STPC/DF), são rotineiros os seguintes problemas: ônibus e metrô superlotados; irregularidades e atrasos nos horários dos ônibus e do metrô e tarifas elevadas, considerando a baixa qualidade do serviço prestado, os atrasos, a superlotação e o desconforto de viajar em pé.

Pretende-se aqui, esclarecer dentro de um contexto histórico e político, quais as causas desses gargalos no trânsito do DF e os impactos causados na classe trabalhadora, que o atual modelo de mobilidade urbana reflete.

## **METODOLOGIA**

Essa pesquisa pode ser qualificada como de caráter quali-quantitativa por meio de uma análise bibliográfica, documental, entrevistas, trabalho de campo, dados estatísticos, audiências públicas etc. O que pretende expor um estudo da mobilidade urbana no Distrito Federal com ênfase nos efeitos negativos para a classe trabalhadora. Logo, consiste em uma orientação teórica de autores que abordam o tema da mobilidade urbana.

Com caráter explicativo, adota uma abordagem que busca as fontes secundárias ao revisar obras de Milton Santos, Aldo Paviani, Marília Peluso, David Harvey, entre outros. Por se tratar de um trabalho que visa analisar políticas públicas, algumas leis no âmbito distrital e federal também foram citadas.

Buscou-se também, dados junto a órgãos competentes governamentais e não governamentais, como: Departamento de Trânsito do Distrito Federal - DETRAN DF, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE, Secretaria de Obras do Distrito Federal - SODF, Secretaria de Mobilidade do Distrito Federal - SEMOB-DF, Departamento de Estradas e Rodagem do Distrito Federal - DER DF, Instituto de Pesquisa e Estatística do Distrito Federal - IPEDF (antiga Codeplan),

ONG - Rodas da Paz, A Estratégia Nacional de Promoção da Mobilidade por Bicicleta (Enabici)<sup>1</sup>, Arquivo Público do Distrito Federal, Metrô/DF, Jornais de grande circulação, entre outros.

Para promover a busca das fontes primárias foram realizadas entrevistas e fotos em campo. As entrevistas foram com o Presidente da Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana do DF - CTMU, o Deputado Distrital Max Maciel (PSOL DF), com Raphael Barros Dorneles, integrante da ONG Rodas da Paz, e com 05 trabalhadores e trabalhadoras que usam o transporte público ou transporte individual no DF, para se locomoverem diariamente. Todas essas entrevistas se deram de forma presencial, e aconteceram de abril a maio do corrido ano.

Os registros fotográficos ocorreram em pontos diversos da cidade e em horários e dias diferenciados. O Recorte Temporal foi feito a partir de 2010, quando foi entregue a ampliação da Estrada Parque Taguatinga - EPTG.

Esse trabalho será dividido em três capítulos, no primeiro, será abordado sobre como o DF chegou nessa configuração territorial e populacional, desde sua construção até os dias atuais.

No segundo, será abordado sobre a importância da metrópole Brasília para a mobilidade urbana no DF e será feita a análise de algumas das obras viárias já concluídas, e sobre o Sistema de Transporte Público Coletivo do DF - STCP/DF.

O terceiro capítulo refere-se, sobre os impactos da mobilidade urbana do DF na classe trabalhadora, onde será exposto o quanto a qualidade de vida dos trabalhadores(as) em todos os sentidos é afetada.

## **CONCEITOS QUE COLABORAM NA ARGUMENTAÇÃO**

### **ESPAÇO URBANO**

Este trabalho trata do tema mobilidade urbana, mergulha no espaço urbano para entender suas configurações e seus movimentos e alia-se ao tema rodoviarista para consolidar a discussão.

O espaço urbano quando é pensado em função do automóvel fica caótico, Milton Santos em sua obra: “A Urbanização Brasileira”, descreve a caótica

---

<sup>1</sup> ENABICI, é uma iniciativa da União de Ciclistas do Brasil, em parceria com diversas outras organizações, para criar uma agenda de ações até 2030, com o objetivo de transformar a realidade da mobilidade por bicicleta no Brasil, de forma a garantir mais segurança e conforto para todas as pessoas que pedalam em todo o território nacional.

organização interna das cidades brasileiras levando em consideração o modelo rodoviário e todas as vertentes da segunda metade do século XX:

“As cidades, e sobretudo as grandes, ocupam, de modo geral, vastas superfícies entremeadas de vazios. Nestas cidades espaiadas, características de uma urbanização corporativa, há interdependência do que podemos chamar de categorias espaciais relevantes desta época: tamanho urbano, modelo rodoviário, carência de infraestruturas, especulação fundiária e imobiliária, problemas de transporte, extroversão e periferização da população, gerando, graças às dimensões da pobreza e seu componente geográfico, um modelo específico de centro periferia[...]. [...] O modelo rodoviário urbano é fator de crescimento disperso e de espraiamento da cidade.”(SANTOS, 1993, p.95).

Dentre várias definições sobre essa categoria geográfica, e sem tornar menor a importância dos autores que a conceituam, pois entre os principais geógrafos há semelhança mas não consenso sobre a conceituação de Espaço, para esse trabalho, se adotou os conceitos de Milton Santos, autor que conceitua essa categoria em várias de suas obras.

Em Santos (2021, p.78) “O espaço seria um conjunto de objetos e de relações que se realizam sobre estes objetos não entre eles especificamente, mas para os quais eles servem de intermediário.”

Já em sua obra “Técnica Espaço Tempo” Santos define espaço da seguinte forma:

O espaço seria o conjunto indissociável de sistemas de objetos naturais ou fabricados e de sistemas de ações, deliberadas ou não. A cada época, novos objetos e novas ações vêm juntar-se às outras, modificando o todo, tanto formal quanto substancialmente. (1994,p.23)

Na sua obra “ O Espaço Dividido”, 2004. Santos realça que:

Enfim, o espaço dos países subdesenvolvidos é marcado pelas enormes diferenças de renda na sociedade, que se exprimem, no nível regional, por uma tendência à hierarquização das atividades e, na escala do lugar, pela coexistência de atividades de mesma natureza, mas de níveis diferentes. Essas disparidades de renda são menos importantes nos países desenvolvidos e influenciam muito o acesso a um grande número de bens e serviços. Ao contrário, nos países subdesenvolvidos, a possibilidade de consumo dos indivíduos varia muito. O nível de renda também é função da localização do indivíduo, o qual determina, por sua vez, a situação de cada um como produtor e como consumidor (2004,p.21).

Todavia, como o alvo dessa pesquisa é a mobilidade urbana e existe todo um processo que a faz acontecer, envolvendo tecnologias, objetos e ciência, o

automóvel, está intrinsecamente envolvido neste tema, pois o carro é um objeto dotado de técnica e ciência, então podemos afirmar aqui que ele é um influenciador do processo de formação do espaço urbano das cidades e no DF não é diferente.

Com este intuito é importante entender a formação do espaço urbano do DF considerando as circunstâncias que foram adotadas ao longo do tempo, que foi a de sempre priorizar melhorias na mobilidade urbana para privilegiar os automóveis.

## CLASSE TRABALHADORA

Foi averiguado nesta pesquisa os impactos da mobilidade urbana na classe trabalhadora, para tanto precisa-se conceituar tão importante termo. Nós vivemos em um sistema Capitalista, onde os modos de produção são controlados por uma pequena parcela da sociedade e a outra parcela, que são a maioria, vende sua força de trabalho.

Na ideologia de Karl Marx<sup>2</sup>, a sociedade é dividida em classe dominante e classe subalterna, e nomeia como burguesia, a detentora dos modos de produção, da matéria prima e controladora do Estado, e o proletariado é a classe que vende a sua força de trabalho e é explorada pelos burgueses. O antagonismo e a tensão entre essas classes, Marx chamou de luta de classes.

Numa visão mais atual, o IBGE, nas suas pesquisas, classifica os trabalhadores(as) como: população ocupada, população desocupada, pessoas subutilizadas na força de trabalho<sup>3</sup>, pessoas desalentadas<sup>4</sup>, entre outras.

---

<sup>2</sup> Karl Marx (1818–1883) foi um filósofo e revolucionário socialista alemão. Criou as bases da doutrina comunista, na qual criticou o capitalismo. Com suas obras filosóficas, Marx deu origem a um conjunto de ideias que foram chamadas de Marxismo e se tornou doutrina oficial dos países de regime comunista (ebiografia,2024).

<sup>3</sup> Composta por pessoas de 14 anos ou mais de idade, que na semana de referência não estavam ocupadas nem desocupadas, mas possuíam um potencial de se transformarem em força de trabalho. Este contingente está dividido em dois grupos: O daqueles que realizaram busca efetiva por trabalho no período de 30 dias, mas não se encontravam disponíveis para trabalhar na semana de referência em função dos seguintes motivos: 1 - Tinha que cuidar dos afazeres domésticos, do(s) filho(s) ou de outro(s) parente(s); 2 - Estava estudando (em curso de qualquer tipo ou por conta própria); 3 - Por problema de saúde ou gravidez; 4 - Por ser muito jovem ou muito idoso para trabalhar; e 5 - Por não querer trabalhar. Também, por aqueles que não haviam realizado busca efetiva por trabalho no período de 30 dias, mas gostariam de ter um trabalho e estavam disponíveis para trabalhar na semana de referência em função dos seguintes motivos: conseguiu proposta de trabalho para começar após a semana de referência; estava aguardando resposta de medida tomada para conseguir trabalho não conseguia trabalho adequado; não tinha experiência profissional ou qualificação; não conseguia trabalho por ser considerado muito jovem ou muito idoso; não havia trabalho na localidade; tinha que cuidar dos afazeres domésticos, do(s) filho(s) ou de outro(s) parente(s); estava estudando (em curso de qualquer tipo ou por conta própria); por problema de saúde ou gravidez.

<sup>4</sup> Composta pelo sub grupo de pessoas da força de trabalho potencial que não haviam realizado busca efetiva por trabalho por considerar que: não conseguiriam trabalho adequado; não tinham

Entende-se que a classe trabalhadora abrange todos aqueles(as) que vendem a sua força de trabalho, inclusive as pessoas que a vendem sem receber por isso, como é o caso das mulheres nos afazeres domésticos. Mattos baseando-se em Marx, afirma que a classe trabalhadora é muito ampla:

[...] tendo referência em Marx, não é apenas no operariado fabril que devemos procurar a classe trabalhadora e, portanto, o sujeito potencial da transformação revolucionária da sociedade. O proletariado é muito mais amplo e envolve os trabalhadores produtivos, improdutivo, empregados e desempregados, formais e informais, mais ou menos precários (embora a proletarização envolva sempre precarização em algum grau), assalariados regulares ou não (MATTOS, 2019, p.90).

Para essa discussão compreende-se que todos aqueles cuja subsistência depende da venda de sua força de trabalho, especialmente por meio de emprego assalariado, independentemente de estarem atualmente empregados ou não, pertencem à classe trabalhadora.

## RODOVIARISMO

Veremos no decorrer deste estudo que foi apenas no século XX que o Brasil efetivamente começou a investir em rodovias. O ápice dessa política ocorreu durante o governo de Juscelino Kubitschek (JK, 1956 a 1961), impulsionado pela necessidade de integrar territorialmente o país devido ao processo de industrialização em curso.

JK foi responsável por introduzir a indústria automobilística no Brasil, além de liderar a construção da capital Brasília no coração do território nacional. Durante seu mandato, houve um significativo investimento na construção de diversas rodovias importantes, consumindo grande parte do orçamento destinado aos transportes terrestres.

Adotou-se nesta pesquisa o seguinte significado conceitual para rodoviarismo: “Por rodoviarismo, ou ideologia rodoviarista, entendamos um projeto coletivo de adoção de um novo meio de transporte, o automóvel, que exigiu inovações técnicas, institucionais e sociais para sua viabilização.” (Lagonegro, 2008, p.40).

---

experiência profissional ou qualificação; não conseguiam trabalho por serem considerados muito jovens ou muito idosos ou não havia trabalho na localidade. Todavia, gostariam de ter um trabalho e estavam disponíveis para trabalhar na semana de referência.

No DF, a adoção dessa ideologia ultrapassa as rodovias federais e avança sobre suas vias e estradas distritais, em detrimento aos investimentos em outros modais de transportes.

## MOVIMENTO PENDULAR

O movimento pendular é um fenômeno observado na mobilidade espacial da população, caracterizado pelo deslocamento recorrente de ida e volta, assemelhando-se ao movimento de um pêndulo.

Este fenômeno surge em resposta à necessidade dos indivíduos de acessar bens e serviços fora de suas áreas de residência, sendo impulsionado principalmente pela busca de oportunidades de trabalho e/ou estudo. Em essência, consiste na jornada dos habitantes de suas residências para os locais onde desempenham suas atividades laborais ou educacionais.

Segundo o IBGE (2011 p.65):

Os movimentos pendulares relacionam-se também com a expansão do território metropolitano, o que possibilita, em termos social e geográfico, a criação de novas territorialidades e espaços sociais no lugar de origem e de destino (lugar do domicílio e do trabalho ou estudo, lazer, atividades culturais, entre outras); a mudança de lugar associa-se aos movimentos sociais, que influenciam as políticas urbano-metropolitanas referentes à infraestrutura urbana e social, e à política de transportes. Portanto, vinculam-se à mobilidade residencial da população nas grandes aglomerações urbanas-metropolitanas.

Compreender a mobilidade pendular de nossa época requer uma abordagem renovada que considere o deslocamento das pessoas em suas rotinas diárias. Elementos como distância, duração, frequência, retenção, contextos político-administrativos, redes sociais e urbanas, bem como as condições e modalidades de deslocamento, precisam ser cuidadosamente examinados levando em consideração o contexto de quem se movimenta, conforme o autor abaixo escreve:

A mobilidade pendular é uma das dimensões dos processos de deslocamento da população no território, num contexto determinado e socialmente constituída, no tempo e no espaço; ganha especificidade e novas formas provenientes das mudanças na organização da economia e da sociedade (JARDIM; ERVATTI, 2007 apud IBGE 2011, p.59).

O deslocamento diário entre as diferentes cidades do DF e entorno, no sentido Brasília e logicamente o retorno à essas cidades, aumenta

significativamente o fluxo de veículos. Isso resulta em congestionamentos prolongados e dificulta a locomoção, especialmente durante os horários de pico, que ocorrem pela manhã e no final da tarde, configurando assim o movimento conceituado aqui.

## MOBILIDADE URBANA

Para que haja mobilidade, principalmente para as classes menos favorecidas, em 2015 foi inserido no artigo 6º da Constituição Federal, o transporte como direito: “Art. 6º São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição”.

Para fazer valer esse direito, como qualquer outro, é necessário criar condições para que todo cidadão possa gozá-lo com dignidade. A mobilidade urbana reflete a ideia de movimento. Os deslocamentos das pessoas estão intrinsecamente ligados às suas atividades diárias, como ir ao trabalho, estudar, fazer compras ou desfrutar de momentos de lazer, todos dentro do contexto urbano.

Tipicamente, um deslocamento implica em sair de um lugar para outro com o propósito de realizar uma atividade específica, utilizando um ou mais meios de transportes disponíveis. Esse deslocamento expressa a noção do motivo da viagem, ou seja, a razão para qual a realização da atividade, mediada pelo uso de um determinado meio de transporte.

A Mobilidade Urbana é um direito do cidadão e uma responsabilidade do Estado, que deve disponibilizar recursos orçamentários e financeiros para garantir a promoção da cidadania, inclusão social e qualidade de vida para toda a sociedade. Isso requer a implementação de políticas públicas e ações que assegurem o acesso universal das pessoas à cidade e ao espaço urbano.

Para tanto adotou-se o conceito que assim está no PDTU/DF:

A mobilidade é um atributo das cidades e se refere à facilidade de deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano. Tais deslocamentos são feitos através de veículos, vias e toda a infraestrutura (vias, calçadas, etc.). É o resultado da interação entre os deslocamentos de pessoas e bens com a cidade (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2004, p. 13). Assim, a mobilidade é relacionada aos deslocamentos independentemente do meio de transporte (PDTU/DF, 2011, Relatório Técnico 8, pág. 16).

## GARGALOS DO TRÂNSITO

Nos dicionários, Gargalos são pontos de estrangulamento que podem representar obstáculos, aberturas estreitas ou dificuldades em um sistema. Um gargalo, em um contexto mais amplo, é um ponto de estrangulamento ou restrição que limita a capacidade de um sistema funcionar de forma eficiente ou fluida.

Como a proposta aqui é analisar a mobilidade urbana, e a fluidez no trânsito é um importante indicador para qualificar essa mobilidade, o termo "gargalo" será aqui empregado para descrever um ponto de congestionamento ou engarrafamento no tráfego.

## CIDADES SATÉLITES E REGIÕES ADMINISTRATIVAS

O Distrito Federal, atualmente dividido em 33 Regiões Administrativas (RAs), começou a ser subdividido antes mesmo da inauguração da cidade. Para gerenciar o grande fluxo migratório em direção à nova capital e preservar a área central do Plano Piloto, o Governo usou a estratégia de selecionar áreas periféricas e criar assentamentos improvisados.

Inicialmente, esses assentamentos foram chamados de "cidades-satélites", esse termo é ainda utilizado pela população, embora tenha sido proibido em documentos oficiais do GDF, a partir de 1998. A partir de meados da década de 1960, passaram a ser denominados Regiões Administrativas (RAs). A divisão territorial em Regiões Administrativas (RAs) do DF ocorreu porque, ao contrário dos outros Estados brasileiros, que são subdivididos em Municípios, o DF não pode ser municipalizado, conforme estabelece a Constituição Federal de 1988 (art. 32). (Maniçoba, 2019).

## **CAPÍTULO 1 - ASPECTOS HISTÓRICOS E POLÍTICOS NA CRIAÇÃO DE BRASÍLIA**

Na década de 1920, o então Presidente, Washington Luís, adotou o seguinte lema: “Governar é abrir estradas”, reforçando a ideia que as ferrovias já não bastavam, pois não se interligavam, chegando a ser chamado por seus opositores de “Dr. Estradeiro”, “Dr. Estradas de Bobagem” e “Dr. Estradeiro de Souza”<sup>5</sup>

Críticas à parte, Luis defendia que as vias rodoviárias seriam mais eficazes e necessárias para o desenvolvimento de todo o Estado. Washington Luís chegou a presidência do Brasil em 1926. Contudo, na época citada, sua visão era de ocupação do território de São Paulo, mas precisamente o interior paulista, com políticas de povoamento e abertura de estradas.

Seguindo esse pensamento voltado ao rodoviarismo, o Distrito Federal, que nele estaria Brasília, foi também idealizado. Embora os planos de transferir o Distrito Federal e a capital da república para o interior do país, substituindo o Rio de Janeiro, e assim incentivar o povoamento do território brasileiro, estavam sendo discutidos a algum tempo. Foi na década de 1950, que esse plano foi posto em prática pelo então presidente Juscelino Kubitschek que exerceu o mandato de 1956 a 1961.

O grande desafio da nossa História estava ali: seria forçar-se o deslocamento do eixo do desenvolvimento nacional. Ao invés do litoral - que já havia alcançado certo nível de progresso -, povoar-se o Planalto Central. O núcleo populacional, criado naquela longínqua região, espalhar-se-ia como uma mancha de óleo, fazendo com que todo o interior abrisse os olhos para o futuro grandioso do País. Assim, o brasileiro poderia tomar posse do seu imenso território. E a mudança da Capital seria o veículo. O instrumento. O fator que iria desencadear novo ciclo bandeirante (Kubitschek, 2000, p.7).

JK, como era chamado popularmente, levantou a bandeira dessa audaciosa obra, mas para realizá-la foi preciso enorme empenho de recursos, grande capacidade na logística e inovações técnicas. Então, no mesmo ano em que JK tomou posse ele sancionou a Lei nº. 2874, de 19 de setembro de 1956, que determinava a mudança da Capital para o planalto central, essa mesma lei criava a Companhia Urbanizadora da Nova Capital - Novacap (Peluso; Cândido, 2006).

---

<sup>5</sup> Arquivo Nacional, Centro de Acervo Presidenciais.

Na década de 1950, o Brasil urbanizava e se industrializava rapidamente, com a crença que a expansão da industrialização era uma forma rápida e eficaz de trazer desenvolvimento e modernidade ao país. Dessa forma, JK traçou um Plano de Metas<sup>6</sup>. Foi lançado o slogan “50 anos em 5, com Brasília em 3” (Kubitschek, 2000, p.88).

Esse Plano serviu de norte para o processo de industrialização e abrangeu a área de infraestrutura como transporte, geração de energia, e indústrias básicas e de bens de consumo duráveis. No entanto, a produção industrial continuou concentrada em São Paulo e Rio de Janeiro, mantendo-se na região Sudeste, pois eram importantes polos industriais do país.

Essa concentração industrial não manchava a importância econômica da nova capital brasileira, porém era preciso abrir estradas para interligar o interior do país às demais regiões.

A localização geográfica de Brasília está no Centro Oeste brasileiro, as estradas que até ela a levariam, ou dela partissem atravessariam todo o território nacional como disse Peluso; Cândido, (2006, p.47). “As estradas que alcançariam Brasília ou dela partissem cortariam o território com a missão de levar esperança de futuro e transformação”.

Com a construção da nova capital no interior do país, o projeto de povoar a nação, a industrialização acelerada, principalmente a indústria automobilística e a abertura e manutenção de novas rodovias foi uma marca do governo JK, que repercutiu o lema de Washington Luís: “Governar é abrir estradas”, em específico as estradas rodoviárias.

## 1.1 O CRESCIMENTO TERRITORIAL DESORDENADO DO DISTRITO FEDERAL

O Distrito Federal acomoda Brasília, que foi planejada para crescer de forma ordenada, prevendo de 500 a 700 mil habitantes e se ultrapassasse esse limite estava previsto a criação das cidades satélites como está no Atlas DF:

Brasília foi uma cidade projetada para abrigar de 500 a 700 mil habitantes, e o projeto previa que, só se ultrapassasse este limite, seriam criadas cidades

---

<sup>6</sup> O Plano de Metas pretendeu atuar em cinco setores da economia nacional e estabeleceu várias metas para cada um deles, esses setores foram: energia, transportes, indústrias de base, alimentação e educação.

satélites. Mas a população prevista rapidamente é ultrapassada, e já em 2010, último Censo do IBGE, chega a 2.690.959 habitantes. Entretanto as cidades satélites previstas para depois do adensamento surgem já na construção de Brasília, pois desde o início ocorreu um forte aumento de população, devido à busca de trabalho nas obras da construção, cujos operários moravam em assentamentos provisórios e aqui permaneceram. Os assentamentos populacionais foram dando origem às cidades satélites que mais tarde foram denominadas Regiões Administrativas (Codeplan, 2017, p.32).

Brasília, foi então enxergada com otimismo por muitos, conforme Peluso, Cândido (2006, p 51):

O otimismo do momento vivido pelo País e as possibilidades abertas com a perspectiva de desenvolvimento transferiram-se para a nova cidade, chamada de “Capital da Esperança”, porque nela o progresso traria prosperidade para todos, não importando a classe social ou o tipo de ocupação.

Essa denominação, também está na letra do “Hino de Brasília Capital da Esperança” (1960) “um sonho transformou-se em realidade, surgiu a mais fantástica cidade, Brasília capital da esperança”. Mesmo com toda fé e otimismo em que o hino é cantado, aconteceu que Brasília, com todo o planejamento que lhe foi injetado, também foi assolada pelo processo de expansão urbana desordenada, e que saiu do controle governamental, como a maioria das cidades brasileiras.

Durante a construção da cidade, para abrigar os trabalhadores, que migraram para a realização desse empreendimento, dado a pressão social por moradia, o governo foi criando vários núcleos urbanos em sua periferia, e quando a obra findou o processo de migração permaneceu, e continuou a aumentar consideravelmente a população no Distrito Federal, como disse Paviani (2010):

[...] os imigrantes afluíram na proporção do progresso das obras, passando de cerca de 2.500 pessoas, em janeiro de 1957, para 12.700, em julho do mesmo ano, e para 28.804 oito meses depois (FIBGE, 1972). A população duplicou entre 1959 e 1960, o que é atribuído à migração [...] (apud Maniçoba, p.06).

Nos cursos dos anos, diversos núcleos urbanos foram transformados, posteriormente, em Cidades Satélites. Importante registrar que suas localizações são majoritariamente nas áreas periféricas, distantes da capital.

Brasília, destinava-se a abrigar principalmente funcionários públicos e, secundariamente, a classe média e a comunidade empresarial, como disse Peluso, Cândido (2006, p.51) “[...] o espaço construído estava reservado prioritariamente

para os vários escalões do governo e, secundariamente para os diversos segmentos da classe média e do empresariado [...]”.

Diante disso, fazia-se necessário alocar os que não se encaixavam neste grupo, para isso, foram criadas várias Cidades Satélites, hoje denominadas Regiões Administrativas, distantes do Plano Piloto, afastando então as classes mais baixas do centro de Brasília. A primeira Cidade Satélite oficialmente fundada, foi Taguatinga, localizada a 25km de Brasília.

Respondia-se à demanda social por moradia, ao tempo que assegurava a manutenção da proposta original do Plano Piloto, de Brasília como cidade arquitetônica, limpa, de linhas elegantes que destoavam da vulnerabilidade econômica daquela massa de trabalhadores que a construiu. Garantiu-se que esse tecido social, excluído do Plano Piloto, residisse à distância segura.

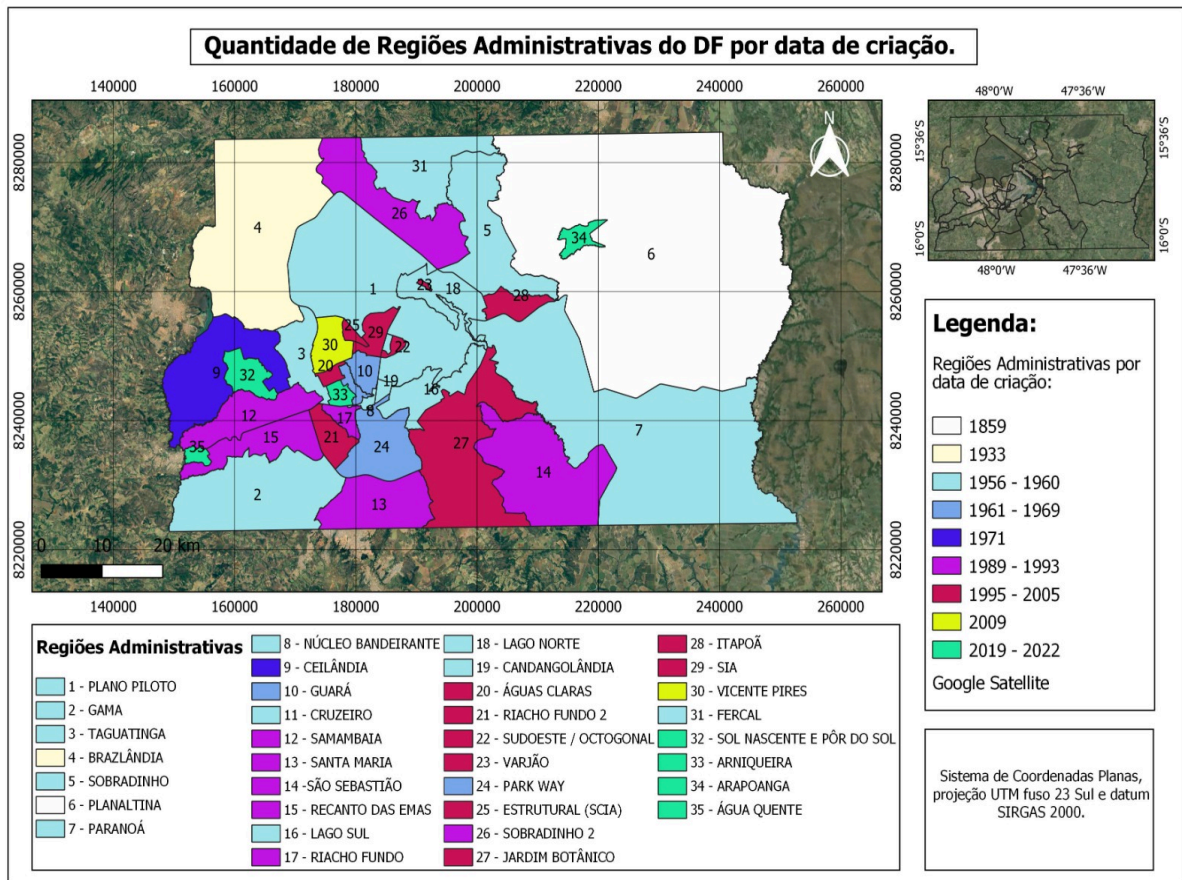
Estes não usufruí-lo-iam do bônus de morar na capital da república e seriam vítimas da segregação espacial como disse Villaça (2001,p.142), “a segregação é um processo segundo o qual diferentes classes ou camadas sociais tendem a se concentrar cada vez mais em diferentes regiões gerais ou conjuntos de bairros da metrópole”.

A figura 01 mostra o mapa das RAs quando Brasília foi inaugurada e as atuais. Foram considerados dados das datas de aniversário de cada RA, conforme Arquivo Público do DF - Aniversário-RAs, 2018<sup>7</sup>.

---

<sup>7</sup> O Arquivo Público do Distrito Federal elencou algumas datas comemorativas para relembrar eventos históricos, conquistas importantes, inaugurações e fatos importantes referente à história de Brasília e do Distrito Federal. A relação de datas permite informar e orientar os pesquisadores e, principalmente, à imprensa, de forma detalhada, como desfrutar do acervo histórico presente na instituição (2018).

Figura 01: Mapa das Regiões Administrativas por data de criação



Fonte: GDF, 2024. Organizado por Helen Cristina da S. Rocha

## 1.2 O ACELERADO AUMENTO POPULACIONAL DO DF

O processo de urbanização mundial foi significativamente impulsionado pela Revolução Industrial, que teve início na Inglaterra por volta de 1780 (séc.XVIII). A transição de uma economia agrária para uma industrial trouxe consigo mudanças profundas na organização social e econômica das sociedades.

Com a mecanização da produção, o surgimento de fábricas e a concentração de atividades econômicas em centros urbanos, as cidades experimentaram um rápido crescimento. Esse crescimento das cidades transformou os padrões demográficos e mudou as características das sociedades modernas. Com o processo de urbanização, a população urbana teve um crescimento acelerado, como cita Mumford (1961, p.155):

[...] em 1800, tinha Inglaterra uma população de pouco mais de nove milhões de habitantes, a Alemanha tinha por volta de vinte e quatro milhões, a França ao redor de vinte e sete milhões, e os Estados Unidos não muito

mais de cinco milhões. Por volta de [1830], as suas populações tinham aumentado, em números redondos, respectivamente para quarenta e cinco milhões, sessenta milhões, quarenta e dois milhões e cento e vinte e três milhões. [...]. A urbanização cresceu quase que em proporção direta à industrialização: na Inglaterra e na Nova Inglaterra, chegou a um ponto em que quase oitenta por cento da população total estava morando em centros de mais de vinte e cinco mil habitantes.

Atualmente, mais da metade da população mundial vive em cidades. Até 2050, quase 70% dos habitantes do planeta serão moradores de cidades (ONU, 2023).

No Brasil, o processo de urbanização se deu de modo tardio. Foi a partir do governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961), que, marcado por uma visão de desenvolvimento conhecida como, já citado antes, "Plano de Metas", buscando acelerar o crescimento econômico, também apostou na urbanização da população.

O aumento da industrialização desempenhou um papel crucial. A industrialização geralmente está associada à concentração de atividades econômicas em áreas urbanas, levando à migração de pessoas do campo para as cidades em busca de empregos nas indústrias e assim gerando uma migração rural-urbana.

A criação de indústrias de base e a expansão da infraestrutura durante o governo de JK contribuíram para a aceleração do processo de urbanização no Brasil. Como está no texto para discussão da Codeplan:

Cabe ressaltar que o período entre as décadas de 1950 a 1970 marcaram profundamente o Brasil, não somente pela construção de Brasília mas, também, pela infraestrutura e industrialização sem precedentes, que promoveram um salto populacional e urbano (Lara, 2016, p.23).

O Brasil experimentou um intenso processo de urbanização entre as décadas de 1960 e 1990. Durante esse período, houve um aumento significativo na população urbana, refletindo as mudanças demográficas e sociais associadas ao rápido desenvolvimento econômico e industrial do país.

Entre 1960 e 1980, a população urbana cresceu exponencialmente, com um acréscimo de cerca de cinquenta milhões de habitantes. Esse aumento é notável, pois equivale praticamente à população total do país em 1950.

A década de 1970, em particular, testemunhou uma incorporação massiva de pessoas às áreas urbanas, comparável à população total urbana de 1960. Entre

1980 e 1990, apesar do crescimento populacional total ter sido de 26%, a população urbana experimentou um aumento ainda mais expressivo, ultrapassando os 40%.

Esse aumento representa quase trinta milhões de pessoas adicionadas à população urbana nesse período. Esses dados evidenciam a intensificação do processo de urbanização no Brasil durante essas décadas, refletindo mudanças significativas na estrutura demográfica do país. Conforme cita Santos (1993, p.29) na tabela 01:

Tabela 01: População e Índice de Urbanização do Brasil de 1940 a 1991

**BRASIL**

	<b>POPULAÇÃO TOTAL</b>	<b>POPULAÇÃO URBANA</b>	<b>ÍNDICE DE URBANIZAÇÃO %</b>
1940	41.326.000	10.891.000	26,35
1950	51.944.000	18.783.000	36,16
1960	70.191.000	31.956.000	45,52
1970	93.139.000	52.905.000	56,80
1980	119.099.000	82.013.000	68,86
1991	150.400.000	115.700.000	77,13

Fonte:Santos, 1993

No DF, a urbanização também aconteceu rapidamente, acompanhado de um enorme crescimento populacional, já antes mesmo de começar a obra, conforme consta no Correio Braziliense (2000):

A construção da nova capital tornou-se um novo centro polarizador de migrações, atraindo pessoas de diversos estados brasileiros. A construção nem havia sido iniciada quando, em 1º de novembro de 1956, um mês e meio depois da assinatura da Lei nº 2.874, que determinou a transferência da capital, cerca de 300 pessoas, vindas dos Estados de Minas Gerais, Goiás e Bahia já se instalaram no Sítio Castanho, local designado para a implantação da nova capital. Um mês depois, já havia mil trabalhadores no Distrito Federal; no mês seguinte, 2,5 mil. Em julho de 1957, eram cerca de 13 mil e, em 1959, já alcançavam o número expressivo de 60 mil trabalhadores. A ideia inicial era de arregimentar operários em outros estados, mas, em pouco tempo, as empreiteiras já o faziam no Distrito Federal (apud Ribeiro; Tenório; Holanda, 2015 p.37).

O fenômeno da urbanização pós-Segunda Guerra Mundial e o crescimento acelerado de Brasília estão interligados, após esse conflito mundial, muitas nações

passaram por processos intensivos de reconstrução e desenvolvimento. No Brasil, esse período coincide com o ambicioso projeto de construção de Brasília.

A construção começou em 1956, e a cidade foi inaugurada em 1960. Conforme dito, esse empreendimento monumental atraiu uma grande quantidade de trabalhadores e suas famílias para a região, impulsionando significativamente o crescimento populacional e urbano.

O projeto de Brasília atraiu trabalhadores da construção civil, mas também pessoas em busca de oportunidades econômicas na nova capital. A construção de Brasília representou um símbolo da modernização e uma tentativa de descentralizar do Sudeste, o poder político e econômico. A edificação de Brasília transformou a demografia, impulsionou a urbanização e influenciou a dinâmica cultural e social da região.

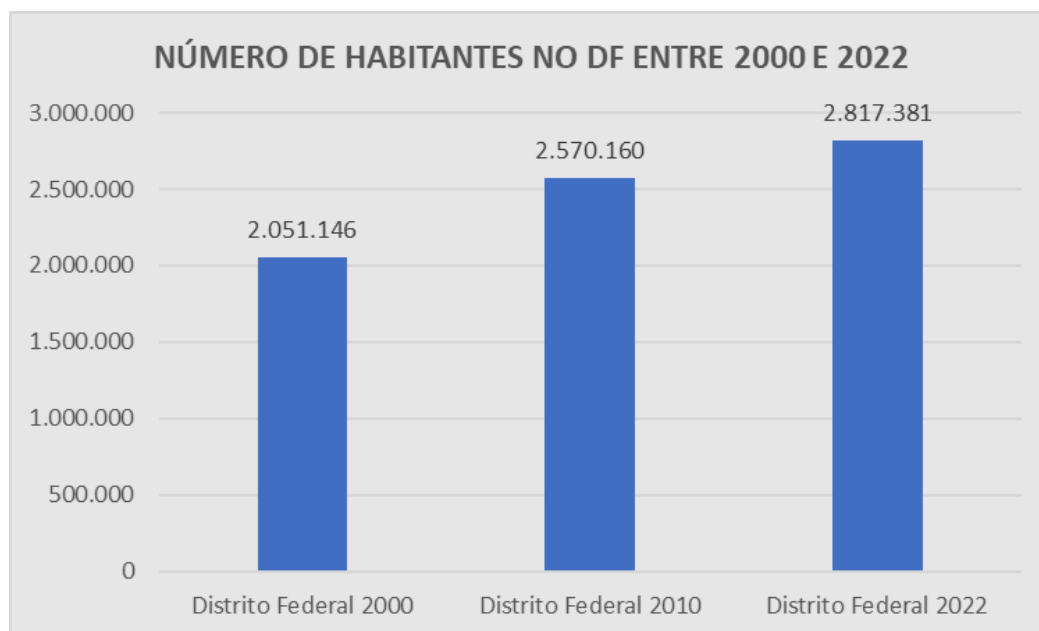
Com tantas pessoas migrando para Brasília, para trabalhar com a esperança de dias melhores, a gestão pública precisou atuar frente a demanda por moradias para essas pessoas. No princípio, acreditava-se que boa parte dos trabalhadores iriam embora para as suas cidades de origem, assim que a construção da capital fosse concluída.

Entretanto, deu-se o contrário, pois os operários queriam permanecer em Brasília, por isso foi necessário retirá-los do Plano Piloto o mais rápido possível, criando as Cidades Satélites. Conforme Oliveira (2005, p.5) Lúcio Costa cita três possibilidades consideradas pelo engenheiro responsável pela obra, Israel Pinheiro, juntamente com a Novacap:

[...] uma vez terminada a fase inicial, dos 3 anos iniciais de trabalho intensivo, 1/3 da população obreira que tinha ido a Brasília para construir a cidade, chegado o momento da inauguração voltaria para o seu "país" de origem; o outro terço seria absorvido pelas próprias atividades locais urbanas; para o terceiro terço – como eram quase todos operários de tradição rural - a solução seria criar um cinturão verde, agrícola, em torno da cidade.

A antecipação do projeto das Cidades Satélites no Distrito Federal foi uma resposta necessária ao rápido crescimento populacional. Assim, as cidades periféricas foram criadas para atender a essa necessidade, proporcionando infraestrutura e moradias para a crescente população. O gráfico 01 mostra o aumento considerável da população do Distrito Federal desde os anos 2000:

Gráfico 01: Número de habitantes no DF, entre 2000 e 2022



Fonte: IBGE (2022), gráfico organizado por esse autor

No cenário brasileiro, o Distrito Federal, com pouco mais de 60 anos, figura como a terceira capital mais populosa da nação, ficando atrás apenas de São Paulo e Rio de Janeiro (IBGE, 2022).

### 1.3 O DF E OS VIZINHOS GOIANOS E MINEIROS: A RIDE E A AMB

Em paralelo ao projeto de Lúcio Costa e em desacordo com seus desejos, Brasília viu o surgimento de mais áreas urbanas, originalmente designadas como cidades-satélites, e foi praticamente impossível conter seu crescimento populacional. “Quando inaugurada, Brasília já era a segunda cidade mais populosa do Centro-Oeste (IBGE, 1960), tendo ultrapassado Goiânia ainda nos primeiros anos” (Lara, 2016, p.21).

Com um território planejado inicialmente, para não receber tantas pessoas, o Distrito Federal não conseguiu conter o crescimento demográfico. No curso do tempo, mais pessoas eram empurradas para áreas cada vez mais periféricas; e quem não conseguia alí se estabelecer passava a viver em outras cidades, goianas ou mineiras, do entorno do DF.

Essa realidade resulta da concentração espacial de infraestrutura no DF, notadamente nos setores de saúde, educação e emprego. Essa infraestrutura gera o



convencional e na condição de abrigar a Capital Federal do Brasil, que se destaca como o centro político e administrativo do país.

Essa função central desempenha um papel fundamental em sua classificação como metrópole, uma vez que assume responsabilidades cruciais para toda a nação. Como é característico de metrópoles, Brasília possui uma infraestrutura complexa, capaz de atender a diversas demandas, incluindo transporte, educação, saúde e entretenimento.

Não é tema central da discussão aqui, porém cabe ressaltar que para ser considerada uma metrópole completa falta a Brasília, um parque industrial, como afirma Paviani (2005, p.13) “Segundo o saudoso geógrafo Milton Santos, metrópoles completas são as que possuem equipamentos e estrutura complexa, inclusive parque industrial[...]”, entretanto não se constitui descrédito em ser uma metrópole incompleta, segundo Paviani, 2005,p.14.

Hoje, Brasília apresenta população estimada em 2,3 milhões, ou 2,8 milhões se incorporados os núcleos contíguos – vulgarmente conhecidos como “Entorno” como os do Estado de Goiás e que possuem estreita integração com a Capital. Por este aspecto, ela é incontestavelmente uma das grandes cidades brasileiras. Funcionalmente, Brasília constituiu sua área metropolitana com o somatório das cidades do DF e as da área externa aos limites político-administrativos [...] (Paviani, 2005 p.14).

Sua condição de capital adota uma infraestrutura diversificada, moldada para satisfazer essas variadas necessidades. Além disso, como centro político e administrativo, Brasília se destaca como um dinâmico polo de serviços e comércio, abrigando uma variedade de setores econômicos ativos e consolidando-se como um centro de negócios e serviços para o país.

A diversidade cultural, também é uma marca comum em metrópoles, que encontra expressão em Brasília, atraindo uma população heterogênea e oferecendo uma ampla gama de atividades culturais.

Esses elementos, entre outros, conferem a Brasília a condição de metrópole brasileira, desempenhando um papel crucial nos domínios político, econômico, cultural e social do país, mas Brasília também assume os problemas de uma metrópole segregacionista e fragmentada onde as classes menos favorecidas são deslocadas para as periferias. No livro “A Urbanização Brasileira”, está descrito essa conturbada organização interna das cidades brasileiras:

As cidades, e sobretudo as grandes, ocupam, de modo geral, vastas superfícies entremeadas de vazios. Nestas cidades espalhadas, características de uma urbanização corporativa, há interdependência do que podemos chamar de categorias espaciais relevantes desta época: tamanho urbano, modelo rodoviário, carência de infraestruturas, especulação fundiária e imobiliária, problemas de transporte, extroversão e periferização da população, gerando, graças às dimensões da pobreza e seu componente geográfico, um modelo específico de centro periferia. [...] O modelo rodoviário urbano é fator de crescimento disperso e de espraiamento da cidade (Santos, 1993, p.106).

Embora a RIDE-DF seja o arranjo institucional regional estabelecido, alguns municípios goianos mantêm relações metropolitanas com Brasília. Para definir o espaço metropolitano de Brasília, justificar a existência da dinâmica metropolitana e estabelecer critérios para classificar os municípios metropolitanos, a Codeplan elaborou uma nota técnica em 2014, na qual foi concebido o termo "Área Metropolitana de Brasília" (AMB).

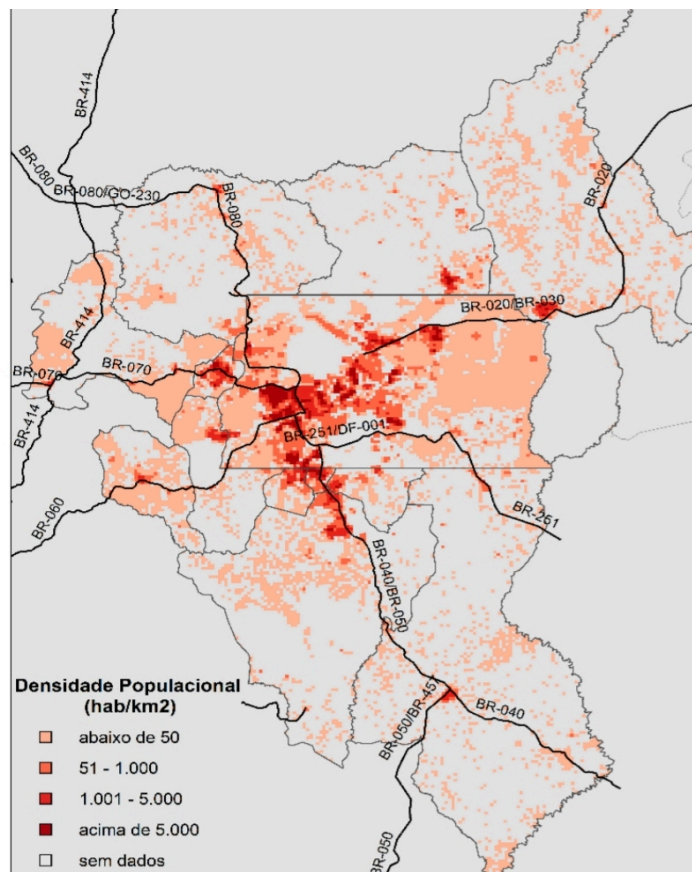
A AMB é composta pelo Distrito Federal e por 12 municípios goianos que são eles: Luziânia, Valparaíso de Goiás, Novo Gama, Cidade Ocidental, Santo Antônio do Descoberto, Águas Lindas de Goiás, Planaltina, Formosa, Padre Bernardo, Alexânia, Cristalina e Cocalzinho (CODEPLAN, 2014). Excluindo-se o Distrito Federal, esses mesmos 12 municípios constituem a denominada Periferia Metropolitana de Brasília (PMB).

A esse respeito, a Codeplan (2020, p.12) indica que:

Esses municípios localizam-se nas adjacências do Distrito Federal e concentram-se na integração rodoviária com o Distrito Federal. A sudoeste, por meio da BR 040, os municípios de Luziânia, Valparaíso de Goiás, Novo Gama e Cidade Ocidental. Integram-se com o DF, por meio da BR 070, os municípios de Águas Lindas e Cocalzinho de Goiás. Já os municípios de Santo Antônio do Descoberto e Alexânia integram-se por meio da BR 060 e, ao norte, os municípios de Planaltina de Goiás e Formosa, por meio das BRs 010 e 030. É possível perceber que a densidade populacional é mais elevada próximo aos eixos rodoviários.

Essa percepção, sobre a densidade populacional mais alta próximo aos eixos rodoviários é demonstrada na figura 03:

Figura 03: Densidade populacional próxima as rodovias do DF



Fonte: Codeplan, 2020

Conforme mencionado, a construção de Brasília envolveu a criação de uma extensa rede de estradas para conectar a nova capital com outras partes do país. A acessibilidade era crucial para a integração por meio de rodovias.

No planejamento a ideia era preservar o centro, no caso o Plano Piloto, descentralizar a população e distribuir as atividades urbanas em várias localidades ao redor de Brasília. Com a criação das cidades, a questão da mobilidade urbana precisava ser considerada central no planejamento de Brasília.

O Plano Piloto, área central e monumental da cidade, foi projetado com amplos eixos viários, estradas largas e vias expressas para facilitar o fluxo de tráfego.

Isso envolveu não apenas rodovias, mas também sistemas de transporte público que precisavam ser eficientes para garantir a conectividade e acessibilidade para toda a população que vivia e trabalhava na região. A inauguração de Brasília não apenas representou a criação de uma nova capital, mas também exigiu uma

abordagem abrangente em termos de infraestrutura de estradas, planejamento urbano e mobilidade.

## **CAPÍTULO 2 - O DF, A METRÓPOLE E A MOBILIDADE URBANA**

Como toda metrópole, um dos maiores problemas que Brasília enfrenta é a Mobilidade Urbana, onde é adotado um padrão, como em outras grandes cidades brasileiras, que é o modelo rodoviarista como principal meio de locomoção.

No Brasil, o impulso ao transporte rodoviário teve início na década de 1920, impulsionado por iniciativas de governantes brasileiros que buscavam articular as diferentes regiões do país.

A predominância desse modal em território nacional pode ser atribuída ao modelo implementado na década de 1950 por Juscelino Kubitschek, que através das Metas 8/9, do Plano de Metas, previam a construção de milhares de quilômetros de rodovias, como vemos no Programa de Metas do Presidente Juscelino Kubitschek:

A meta 8 prevê a pavimentação asfáltica de 5.000 km de rodovias. Em 1956, a rede asfaltada federal era de 920 km; em 1960 estará aumentada para 5.920 km. A meta 9 prevê a construção de 12.000 km de novas rodovias de primeira classe. A rede federal era de 10.000 km em 1956, ficando assim aumentada, em 1960, para 22.000 km (Brasil, 1958, p.45)

Para tanto os incentivos à indústria automobilística também estavam previstos no Plano de Metas de JK, de acordo com o Programa de Metas do Presidente:

Em 1955, não havia fabricação de veículos automóveis no Brasil. As empresas em funcionamento limitavam-se à montagem de veículos. [...] No seu programa de metas, o Presidente Kubitschek incluiu a implantação da indústria automobilística no país. A meta inicial, revista, importou no estabelecimento de um sistema de estímulos aos empreendedores (Brasil, 1958, p.87).

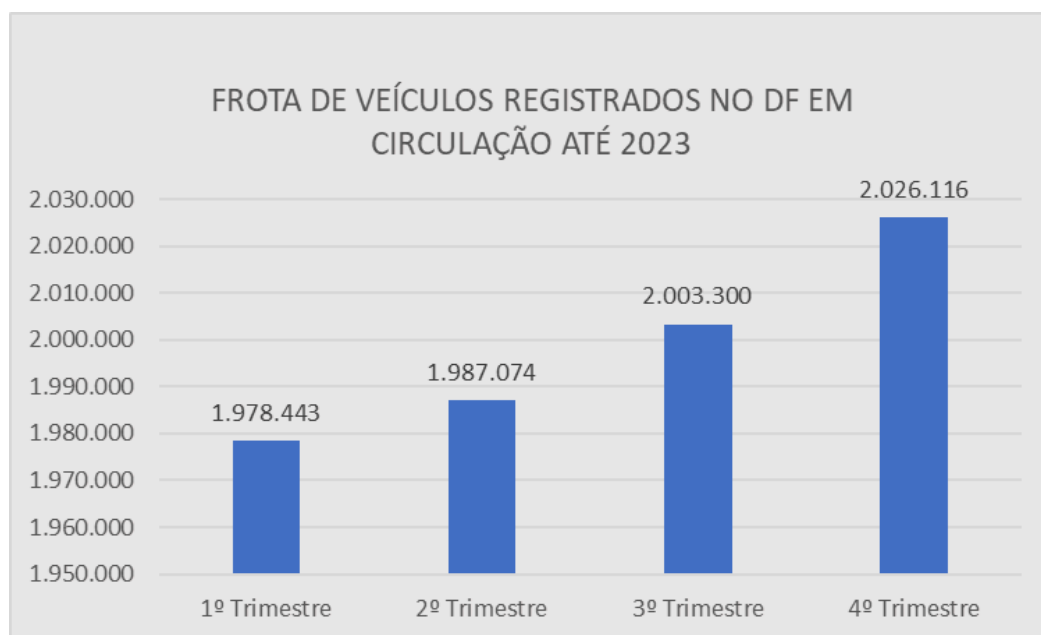
Esse modelo preconiza a construção, ampliação e o planejamento de cidades inteiras na escala do automóvel, exemplificado pelo caso de Brasília, que representa um notável aprimoramento de vias e rodovias.

Como consequência, o desenho das Regiões Administrativas passou por transformações, caracterizado por construções e abertura de novas pistas, ações de alargamento, extensão e sobreposição de vias, construção de viadutos e mais recentemente a construção de um túnel rodoviário no centro de Taguatinga DF.

O DF tem hoje 35 Regiões Administrativas (SEGOV DF, 2023), com uma população total de 2.817,381 (IBGE,2022), e ainda segundo o IBGE 2022, com 2,021,627 de veículos, com o posto da terceira cidade mais populosa do Brasil.

Com tantos habitantes e uma política de mobilidade urbana, que prioriza veículos automotores individuais, em detrimento ao transporte público coletivo, é natural que o número de veículos na cidade seja elevado. Isso é reforçado quando se observa os números do órgão de trânsito distrital, que revela um quantitativo de 2.026.126 de veículos registrados segundo o DETRAN DF, 2024:

Gráfico 02: Frota de veículos registrados no DF até 2023

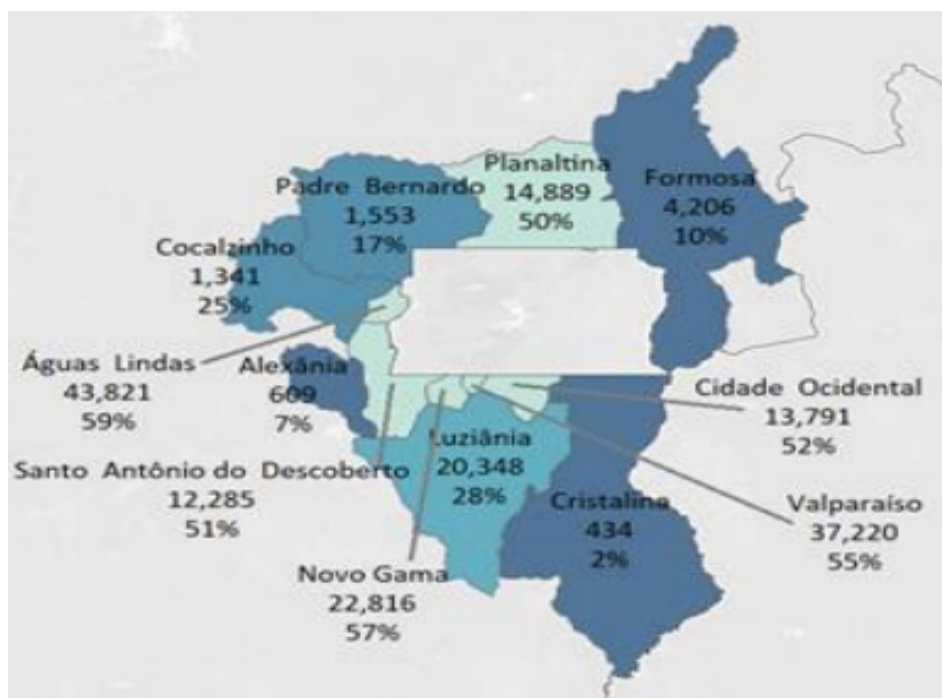


Fonte: DETRAN/DF (2024), gráfico organizado por esse autor

A grande maioria desses veículos são automóveis, seguidos por motocicletas, que as vias do DF recebem diariamente, adensando o fluxo de trânsito. Em 2021 o número de automóveis registrados no DF era de 1.335.143, em 2023 chegou a 1.358.746, já as motos era de 233.979 e em 2023 chegou a 258.698 (DETRAN/DF, 2024).

O DF recebe diariamente uma população flutuante das cidades do seu entorno, que também cresce aceleradamente, e grande parte dos trabalhadores da Área Metropolitana de Brasília trabalha no Distrito Federal conforme figura 04:

Figura 04: Trabalhadores(as) da AMB, que trabalham no DF



Fonte: CODEPLAN, 2020

Dos trabalhadores da AMB que trabalham no DF, a maioria usa o transporte público para se deslocar para o trabalho, o mesmo acontece com os trabalhadores que exercem sua função no Plano Piloto, mas uma parte considerável usa veículo próprio, carro ou moto, conforme a tabela 02 e gráfico 03:

Tabela 02: População da AMB que trabalha no DF segundo o transporte utilizado para ida ao trabalho

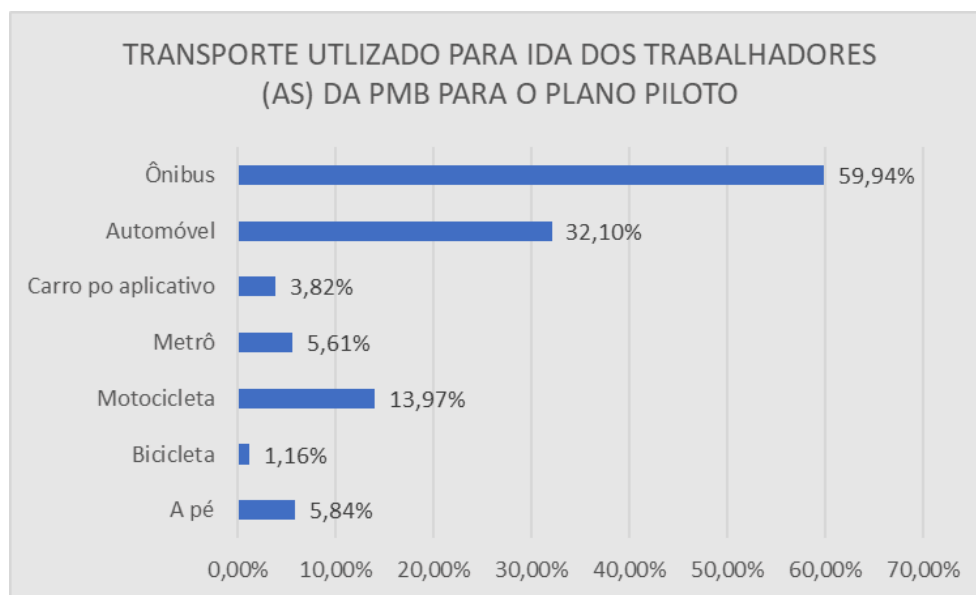
MODO DE TRANSPORTE	UTILIZA%	NÃO UTILIZA%	NÃO SABE%	NÃO SE APLICA
Ônibus	60,37	39,55	(1)	-
Automóvel	36,05	63,65	0,30	-
Transporte privado (aplicativo)	7,55	92,20	(10)	-
Metrô	9,51	89,24	1,25	-
Motocicleta	14,81	84,41	0,78	-
Bicicleta	1,10	98,08	0,82	-
A pé	5,35	93,92	0,73	-

Fonte: Codeplan, 2021, tabela organizada por esse autor

Nota: 1. Cada modo de transporte contempla uma pergunta do questionário. Portanto, para cada modo de transporte, soma-se 100%.

2. A opção "Não se aplica" para o modo de transporte "Metrô" foi considerada apenas nas RAs que não têm linha de metrô.

Gráfico 03: Transporte utilizado para ida ao trabalho por trabalhadores da AMB ao Plano Piloto



Fonte: Codeplan, 2021, gráfico organizado por esse autor

Todas essas características de expansão urbana e populacional do DF e entorno, são importantes indicadores para entender o aumento das distâncias a serem percorridas pelas pessoas, mas especialmente pelos mais pobres, que dependem do transporte público, assim diz a Associação Nacional dos transportes Públicos-ANTP:

Como a maioria dos empregos esteve sempre concentrada nas áreas mais centrais, as distâncias entre residência e trabalho aumentaram, reduzindo a produtividade do sistema de ônibus, que passou a rodar mais quilômetros para atender a mesma demanda. Isto levou a um aumento médio nos custos, ajudando a elevar as tarifas. Por outro lado, aumentou muito o tempo de percurso dos moradores das áreas periféricas (ANTP,2017.p.38).

Com a ausência de um planejamento adequado durante o rápido processo de urbanização do DF e o crescimento da concentração populacional nas cidades do seu entorno, o resultado são os desafios significativos relacionados à mobilidade urbana.

A intensa movimentação de pessoas tanto dentro quanto em direção ao Distrito Federal, e considerando o grande número de veículos nas vias da região, torna evidente a formação de gargalos no trânsito, especialmente nos horários de pico.

## 2.1 GRANDES OBRAS VIÁRIAS, MESMOS PROBLEMAS

Para dar mobilidade a todos os usuários(as) da rede viária do DF, os governantes no desenvolver de seus mandatos, realizam ou realizaram grandes obras, sempre com o discurso de acabar com os grandes engarrafamentos. Estas, baseadas em políticas públicas que visam melhorias na mobilidade urbana.

Em 2007, o Governo do Distrito Federal e o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), assinaram um acordo financeiro para o Programa de Transporte Urbano do DF (PTU/DF) - Brasília Integrada<sup>8</sup>.

O propósito principal desse programa era fomentar a mobilidade no Distrito Federal, visando intensificar a integração entre os diversos núcleos urbanos da área metropolitana de Brasília, ao mesmo tempo em que buscava aprimorar as condições de equidade e qualidade de vida para toda a população.

Em maio de 2011 foi instituída a lei 4.566, o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal, o PDTU/DF, eis abaixo alguns dos seus objetivos:

Art. 2º O PDTU/DF fundamenta-se na articulação dos vários modos de transporte com a finalidade de atender às exigências de deslocamento da população, buscando a eficiência geral do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF e garantindo condições adequadas de mobilidade para os usuários, cumprindo os seguintes objetivos: I – melhoria da qualidade de vida da população, mediante a disponibilização de serviço de transporte público regular, confiável e seguro, que permita a mobilidade sustentável e acessibilidade para realização das atividades que a vida moderna impõe; II – eficiência na prestação dos serviços, mediante rede de transporte integrada em regime de racionalidade operacional, priorizando-se os meios coletivos;

Neste PDTU/DF 2011, propõe-se 5 eixos de transportes: Art. 25. A infraestrutura necessária à implantação dos eixos de transporte compreende: I –

---

<sup>8</sup> Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal (PTU/DF), Brasília Integrada, Relatório Técnico, 2007.

Eixo Oeste; II – Eixo Sul; III – Eixo Sudoeste; IV – Eixo Norte e V - Eixo Monumental.

Já no cenário nacional, em janeiro de 2012, foi promulgada a Política Nacional de Mobilidade Urbana, PNMU, estabelecendo diretrizes para essa política. Essa legislação visa priorizar os meios de transporte não motorizados e o serviço de transporte público coletivo, além de oferecer a possibilidade legal de implementar restrições ao uso de automóveis:

Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes: II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;

Art. 23. Os entes federativos poderão utilizar, dentre outros instrumentos de gestão do sistema de transporte e da mobilidade urbana, os seguintes: I - restrição e controle de acesso e circulação, permanente ou temporário, de veículos motorizados em locais e horários predeterminados.

Todas essas políticas de mobilidade tem nos seus objetivos a priorização dos transportes públicos coletivos. As obras viárias que foram e estão sendo feitas no DF, são para uso de todos, deveriam beneficiar prioritariamente, os usuários dos transportes públicos coletivos, e os modais não motorizados, mas causam um efeito adverso, pois os usuários dos transportes individuais motorizados são os mais beneficiados e assim, tendem a aumentar.

Neste capítulo, será discorrido sobre essas obras viárias, a fim de elucidar sobre suas consequências e apontar a não prioridade de investimentos no sistema de transporte público coletivo no DF e o descaso com outros modais de transporte.

Vale dizer que foram feitas solicitações junto ao GDF sobre custos e outras informações sobre algumas obras e até o término desse trabalho, as solicitações não foram atendidas.

A seguir foram citadas seis obras já concluídas e inauguradas pelo GDF, pois permite uma análise mais completa e real. Foi optado não analisar as obras em andamento, como a revitalização da Via Hélio Prates, construção do Viaduto do Riacho Fundo I, Ciclovias do Pistão Sul, Reformulação do Sistema Viário na Estrada Setor Policial Militar (ESPM), Readequação da EPIG, Duplicação da BR O80, etc., pois essas estão em execução, e ocasionam transtornos momentâneos, que iriam gerar parcialidade em suas análises, principalmente nos engarrafamentos.

## 2.1.2 A AMPLIAÇÃO DA EPTG

Obedecendo o recorte proposto inicialmente, vamos iniciar com a ampliação da DF 085 - Estrada Parque Taguatinga - EPTG, obra que foi inaugurada em 2010.

A EPTG tem uma extensão aproximada de 12,6 quilômetros, iniciando em Taguatinga DF e terminando na bifurcação do Setor Policial Sul e final da via do Setor de Indústrias Gráficas - SIG (Codeplan, 2021, p.26).

Dos Eixos de transporte citados acima, a EPTG é parte integrante do Eixo Oeste que é composto por um corredor rodoviário principal e por linhas de metrô. Ele é definido pelas rodovias BR-070, BR-060, Estrada Parque Taguatinga (EPTG), DF-095, DF-280, trecho da DF-001, as regionais do Guará, Taguatinga, Samambaia, Ceilândia, Brazlândia, Vicente Pires, Águas Claras, SIA e os municípios de Águas Lindas de Goiás e Santo Antônio do Descoberto (Codeplan, 2021, p.20).

Foram gastos nessa obra R\$ 244.000.000,00, financiados pelo BID, (Correio Brasiliense, 2009), e ela foi entregue para a população com vários problemas, um deles foi que a ciclovia prevista no projeto inicial, foi feita 7 anos depois, (Codeplan, 2021, p.27) demonstrado assim, um menosprezo por outros modais sustentáveis como o cicloviário.

Outro problema, foi que, após a conclusão da obra do corredor exclusivo para transporte público coletivo, a frota de ônibus não foi atualizada, pois os veículos necessários para operar nesse corredor precisavam ter portas em ambos os lados, o que não foi prontamente atendido. Como resultado, o corredor exclusivo permaneceu inutilizado por anos, refletindo a falta de prioridade para o transporte público coletivo.

As figuras 05 e 06 mostram a EPTG na década de 1960:

Figuras 05 e 06: EPTG, em 1966



Fonte: Arquivo Público DF

A figura 07 mostra a EPTG proposta, de forma digital, e após a conclusão da obra. Nota-se à direita o corredor exclusivo para ônibus sendo utilizado pelos automóveis.

Figura 07: EPTG em 2010 ao término de sua ampliação



Fonte: Codeplan, 2021

A ampliação da EPTG foi vista, por muitos, como a solução para acabar com alguns gargalos nessa via, contudo, atualmente ainda nos deparamos com enormes engarrafamentos, conforme figura 08:

Figura 08: Engarrafamento na EPTG, sentido Brasília DF



Fonte: Esse autor, nov/2023

### 2.1.3 IMPLANTAÇÃO DO TREVO DE TRIAGEM NORTE -TTN

O Trevo de Triagem Norte é um trecho importante para os usuários que são oriundos de Planaltina, Sobradinho I e II, Lago Norte e das cidades do entorno da saída norte do DF, (Semob, 2017):

O Trevo de Triagem Norte é composto por 16 obras, entre pontes, viadutos e túneis. O objetivo é distribuir o fluxo de veículos com destino ao Plano Piloto, levando ao Eixão Norte e Sul, à W3, aos Eixinhos Leste e Oeste e à L2. Somadas às passagens previstas na Ligação Torto-Colorado — construção de uma pista marginal à DF- 003 e de novos acessos aos condomínios —, serão 28 intervenções.

O então governador na época da inauguração do primeiro viaduto do TTN, Rodrigo Rollemberg (PSB) ratifica essa conquista dizendo: “O viaduto vai dar mais agilidade e fluidez ao trânsito, especialmente para as pessoas que vêm de Planaltina, Sobradinho e Lago Norte (Rodrigo Rollemberg, Semob 2017).

Esse trecho faz parte do Eixo de Circulação Norte, as obras de construção do TTN, priorizou veículos particulares, sem quaisquer mudanças no sentido de favorecer o transporte público coletivo do setor norte do Distrito Federal, pois no PDTU/DF estava previsto o BRT Norte, para essa região e não foi feito, o que mostra mais uma vez o menosprezo do GDF pelo transporte coletivo de massas: Como mostra um estudo da Codeplan:

O BRT Norte foi projetado com a seguinte configuração básica: 31 trinta e oito estações e seis terminais (construção do Terminal Asa Norte, Sobradinho II e Mestre D'Armas e adequação da Rodoviária do Plano Piloto, Planaltina e Sobradinho I). A frota prevista, para operar este Eixo, teria portas dos dois lados, facilitando o embarque/desembarque no corredor, ou seja, nas linhas troncais, o embarque/desembarque seriam feitos pelas portas à esquerda e as alimentadoras pelas portas à direita dos ônibus (Codeplan,2021,p35).

Foram gastos inicialmente, no TTN R\$ 114.592.052,73, (DER, 2024), mas outros viadutos foram construídos posteriormente, e vários aditivos foram feitos no contrato. Abaixo está a o número do processo para a implantação do TTN:

0025/2014 - Processo N° 1130078782012

Situação: Vigência concluída

Execução de Obras Para Implantação do Trevo de Triagem Norte (TTN), Remodelação da Ponte do Braghetto, Reabilitação de Pavimentos e Adequação da Capacidade de Tráfego em 2,1 km da Rodovia DF-007 (EPTT), no Trecho Compreendido entre a DF-002 e o Entroncamento Com a DF-003/BR-450 (Balão do Torto), e em 0,4 km da Rodovia DF-002 (Ern), no Trecho Compreendido Entre o Seu Entroncamento Com a DF-007 (Ponte do Braghetto) Até o Acesso às Vias W1/W3, Execução de Estrutura Ciclovitária, Bem Como a Elaboração Dos Projetos Executivos Decorrentes Das Obras de Artes Especiais a Serem Implantadas e Remodeladas (DER, 2024).

Já a figura 09 mostra o TTN após a conclusão da obra:

Figura 09: TTN após conclusão da obra



Fonte: Agência Brasília 2024

Vale acrescentar aqui, pois essa outra obra se interliga com o TTN, que é o Complexo Viário Governador Joaquim Roriz, que foi inaugurada em 2021 e custou

R\$220.000.000,00. Esta, uma surpresa, pois foi adiantada em dois anos, como está na no site da SEMOB-DF, 2021.: “[...] além de membros do atual governo, responsáveis por fazer a obra ser adiantada e finalizada em dois anos de gestão, enquanto os trabalhos estavam previstos para se alongar por mais dois anos.”

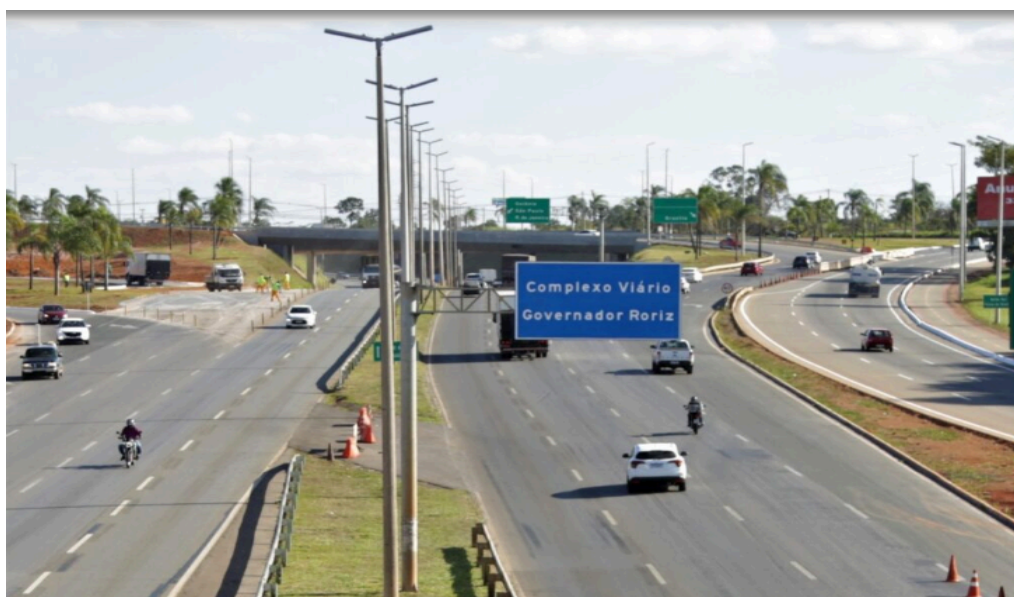
Não é comum vermos essa celeridade para concluir obras públicas, como escolas, hospitais, uma ciclovia, ou para expandir a linha do Metrô-DF. Mas aconteceu, em uma obra viária.

Na mesma reportagem, da SEMOB-DF, 2021, que anuncia a inauguração deste complexo viário, também são revelados quem serão os mais beneficiados por esse empreendimento: “A obra beneficia mais de 100 mil motoristas e representa uma redução de mais de 55% no volume de trânsito” (SEMOB-DF,2021).

E assim como no TTN, esse complexo foi feito para beneficiar os motoristas de transporte individual, não se falou em beneficiar ciclistas ou pedestres, também, novamente não foi implantado o BRT Norte. Mostrando novamente a não priorização para o transporte público coletivo.

Na figura 10 temos a imagem do Complexo Viário Governador Roriz após a inauguração.

Figura 10: Complexo Viário Governador Roriz após inauguração



Fonte: Agência Brasília, 2024

#### 2.1.4 CONCRETAGEM DA ESTRADA PARQUE CEILÂNDIA - EPCL- DF 095

Outra obra importante para ser citada é a concretagem da Estrada Parque Ceilândia - EPCL<sup>9</sup> - DF-095, conhecida como Via Estrutural, que é uma importante rodovia radial do DF.

Construída nos anos 1970, possui cerca de doze quilômetros de extensão e foi projetada para conectar Taguatinga-DF e Ceilândia-DF ao Centro de Brasília, atuando como uma via expressa para aliviar o tráfego da EPTG.

No decorrer dos anos essa via sofreu com o adensamento populacional com a criação da RA da SCIA-Estrutural<sup>10</sup> e da RA da Vicente Pires, ainda é importante citar o Assentamento 26 de Setembro<sup>11</sup>.

Nesta obra não foram feitos novos viadutos, o serviço executado foi a substituição do pavimento asfáltico por concreto, nos dois sentidos da via. A obra foi finalizada em dezembro de 2023 e foram investidos R\$ 80.000.000,00.

No site do DER-DF o GDF justifica essa obra com os seguintes argumentos: “Os 26 quilômetros de asfalto foram trocados por concreto, proporcionando maior vida útil e resistência ao pavimento frequentado diariamente por mais de 100 mil motoristas” (DER-DF, 2023).

No dia da liberação da via, o Governador do DF Ibaneis Rocha (MDB) deu a seguinte declaração:” A Estrutural é muito importante, atende 100 mil motoristas por dia. Estamos passando por grandes transformações” (DER-DF, 2023).

Mais uma vez os discursos inaugurais são voltados em benefícios aos “motoristas” além disso o GDF admite que entregou uma obra incompleta, como está no site do DER-DF: “Com a liberação da pista, o GDF se concentra agora na instalação de meios-fios e de defesa metálica, além das sinalizações horizontal e vertical e o plantio de gramas” (DER-DF, 2023).

Em nenhum momento foi falado sobre a implantação de ciclovias no comprimento da via, o que revela o descumprimento por parte do GDF, da Lei Distrital Nº 5.623/2016 que diz o seguinte:

---

<sup>9</sup> Nomenclaturas e numerações de Rodovias e Estradas Parques. Sistema Rodoviário do Distrito Federal - 2023 - DER DF.

<sup>10</sup> A Cidade Estrutural compõe o Setor Complementar de Indústria e Abastecimento – SCIA. A formação da Estrutural tem sua origem em uma invasão de catadores de lixo próximo ao aterro sanitário do Distrito Federal existente há décadas naquela localidade (Adm.Regional do Scia-Estrutural, 2024).

<sup>11</sup> A história do Assentamento 26 de Setembro, localizado na região administrativa de Vicente Pires, remonta a 1996, quando algumas famílias sem-terra foram instaladas naquela colônia agrícola pelo próprio Governo do Distrito Federal. Em quase três décadas de existência, o assentamento cresceu, tornou-se mais populoso, assim como aumentaram os problemas (CLDF, 2023).

O GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL, FAÇO SABER QUE A CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL DECRETA E EU SANCIONO A SEGUINTE LEI:

Art. 1º Devem ser previstas ciclovias, ciclofaixas e infraestrutura cicloviária em todos os projetos de obras de construção, ampliação ou adequação de vias públicas, trechos urbanos das rodovias e estradas em fase de construção executadas pelo Governo do Distrito Federal ou mediante convênio com transferência voluntária de recursos do orçamento do Distrito Federal.

§ 1º Prioritariamente devem ser implantadas ciclovias, podendo ser substituídas por ciclofaixas quando, mediante estudo técnico, se comprovar a inviabilidade da primeira opção.

Novamente o modal cicloviário foi deixado, quiçá, para depois, e não foi só as ciclovias, a sinalização e os equipamentos de segurança que ficaram para serem finalizados em outro momento, os abrigos de ônibus também, pois a liberação da via para os carros foi em dezembro de 2023, e em maio de 2024 algumas paradas de ônibus ainda estavam sem condições de uso, conforme apresenta as figuras 11 e 12:

Figura 11 e 12: Ponto de ônibus na Via Estrutural, pista norte, sentido leste/oeste, altura de Vicente Pires



Fonte: Esse autor, mai/2024

Não bastasse o desleixo com os ciclistas, claramente o desprezo para com os pedestres foi ratificado nesta obra, pois houve a inauguração sem que fossem adotadas as medidas com o mínimo de mobilidade para quem se desloca a pé e usa o transporte público coletivo.

### 2.1.5 VIADUTO DO RECANTO DAS EMAS

Em março de 2023, o GDF inaugurou mais uma obra viária, o viaduto que liga a RA Recanto das Emas e a RA Riacho Fundo II à EPNB. Foram gastos nesta obra mais de R\$ 30.000.000,00 (Agência Brasília,2023).

No desenvolver desta obra, o Presidente do DER-DF, órgão responsável, Nauzi Nacfu Júnior, disse: “[...] a obra viária de grande porte passa agora pela etapa de paisagismo, plantio de grama e implantação do meio-fio. Quando for totalmente finalizada, a obra vai beneficiar cerca de 80 mil motoristas diariamente” (Agência Brasília, 2023). Isso mostra como se tornou corriqueiro os discursos em que os motoristas são os maiores beneficiados.

A figura 13 mostra o viaduto concluído:

Figura 13: Viaduto do Recanto das Emas



Fonte: Agência Brasília, 2023

Na parte de cima do viaduto, foi feita uma pequena ciclovia, porém ela não se interliga com outras, pois não existem nas proximidades. É como se o ciclista fosse lá com a bicicleta “nas costas” para usar o viaduto já que não há mobilidade para chegar e obviamente para sair. As figuras 14 e 15 demonstram tal indiferença pelo modal ciclovário.

Figura 14 e 15: Início e término da ciclovia construída sobre o viaduto do Recanto das Emas.



Fonte: Esse autor, mai/2024

As figuras 16 e 17 mostram a calçada porosa, desnivelada e cheia de lixo. A falta de ciclovia por debaixo do Viaduto, foi percebido aqui, ficando a sensação que esse espaço é somente para uso dos carros.

Figura 16 e 17: A falta de ciclovias e as calçadas intransitáveis sob o viaduto do Recanto das Emas



Fonte: Trabalho de Campo, mai/2024

Os arredores de acesso ao viaduto são desprovidos de ciclovias. Ciclistas usavam o acostamento para trafegar sem um mínimo de segurança, ainda assim, para que os motoristas pudessem chegar ao novo empreendimento, as vias de acesso ao elevado foram adaptadas, substituindo os acostamentos por uma nova faixa de rodagem para os carros.

No caso analisado aqui, o GDF mostrou mais uma vez sua face segregadora e desigual, entregou uma obra viária com ciclovias, mas como acessá-las? Junto a isso, não respeitou o PDTU/DF, foi contra a PNMU, e desrespeitou uma lei do próprio GDF, não priorizando os modais de transportes não motorizados e ainda acabou com o único espaço para os ciclistas trafegarem nos arredores desse viaduto.

O discurso antes da obra, era de acabar com o engarrafamento na região, e realmente melhorou, mas um novo “gargalo” se formou um pouco a frente, pois, logicamente, se todos os motoristas passam livres pelo viaduto, chegarão todos ao mesmo tempo em um novo ponto congestionado. Como mostra a figura 18:

Figura 18: Gargalo no trânsito após viaduto do Recanto das Emas, sentido Samambaia DF



Fonte: Esse autor, jun/2024

O gargalo continua se formando também, no sentido contrário, antes do viaduto, como era antes de sua construção. A figura 19 mostra isso:

Figura 19: Gargalo no trânsito sentido Samambaia DF/Recanto das Emas DF, pouco antes do novo viaduto



Fonte: Esse autor, mai/2024

### 2.1.6 O TÚNEL RODOVIÁRIO DE TAGUATINGA - TÚNEL REI PELÉ

Em 2013, o Governo do Distrito Federal assinou um acordo com o Governo Federal pelo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), nesse acordo previa investimentos de R\$ 700 milhões, dos quais R\$ 544 milhões eram do Governo Federal, e dentre outras obras estava incluído o Túnel Rodoviário de Taguatinga (Codeplan,2021,p.22).

A construção de um túnel rodoviário na avenida central de Taguatinga DF, iniciou-se em 2020 e foi concluída em 2023, foi uma obra que custou mais de R\$210,000,000,00, conforme quadro 01:

Quadro 01: Contrato para construção do Túnel Rodoviário de Taguatinga DF

CONTRATO	LOTE	EMPRESA	OBJETO	VALOR DO CONTRATO
004/16	U	CONSÓRCIO NOVO TÚNEL CNPJ	Elaboração do projeto executivo da obra de arte especial de implantação do Túnel Rodoviário, que dará acesso ininterrupto da EPTG à Avenida Elmo Serejo sob a Avenida Central de Taguatinga, no trecho compreendido entre os eixos: nº 1, no sentido Plano Piloto - Ceilândia (E-W) e nº 2 no sentido Ceilândia - Plano Piloto (W-E); e remodelações do viaduto da avenida Samdu, compreendido entre	R\$ 210.674.972,02

			os eixos nº 3 a 7 e 14 a 17 e do sistema viário em superfície da Avenida Central, compreendidos nos eixos de nº 8 a 13.	
--	--	--	---	--

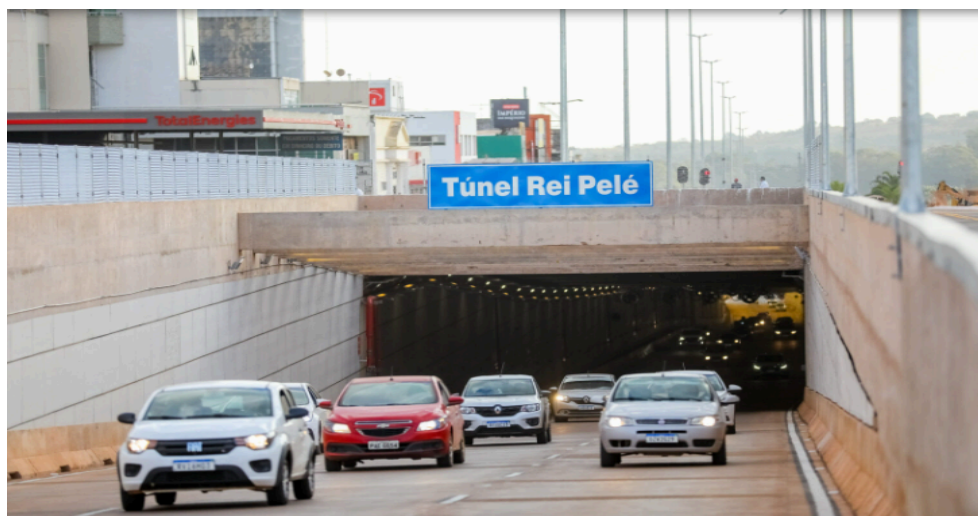
Fonte: Participa DF, Secretaria de Obras do Distrito Federal - SODF, 2023, tabela organizada pelo autor

Mas como toda obra pública, houveram aditivos e fiscalizações, e esse valor mudou, segundo um conhecido jornal da capital: “Em relatório prévio de auditoria, técnicos do TCDF constataram possível sobrepreço em dois itens da construção. O gasto previsto com a obra seria de R\$200 milhões, mas vai custar R\$275 milhões aos cofres públicos” (Correio Braziliense,2022).

Para manter tal estrutura funcionando, a previsão é de um gasto de R\$17,000,000,00, a cada 03 anos, conforme licitação lançada pelo GDF: “GDF lança licitação para controle de operações do Túnel Rei Pelé. Serão cerca de R\$ 17 milhões, em três anos, para serviços técnicos de monitoramento, segurança e manutenção” (Agência Brasília, 2023).

A figura 20 mostra o Túnel de Taguatinga pronto e batizado como Túnel Rei Pelé:

Figura 20: Túnel Rei Pelé



Fonte: Agência Brasília, 2023

Na parte superior ao túnel foi construída a Boulevard da Avenida Central de Taguatinga. Nela, até foi construída uma ciclovia, mas não se interliga com outras, até porque no sentido Taguatinga/Ceilândia não existe ciclovia, e no sentido EPTG,

onde há ciclovia, não foi feito nenhum esforço para implantar sistemas que una a ciclovia do Boulevard até a ciclovia já existente.

As 21 e 22 mostram essa negligência ao meio de transporte não motorizado, como a bicicleta:

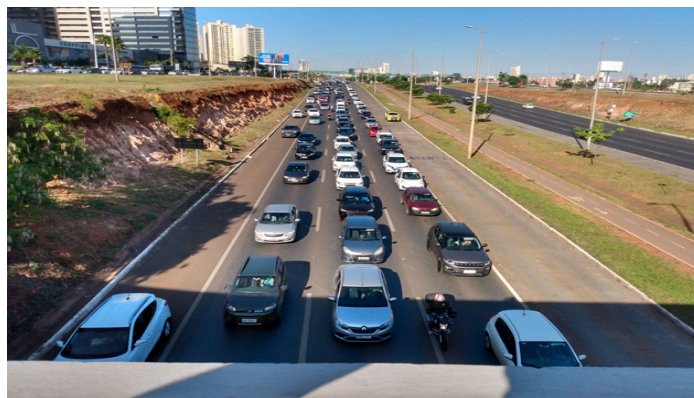
Figuras 21 e 22: Extremos da ciclovia da Boulevard Centro de Taguatinga



Fonte: Trabalho de Campo, abr/2024

O Túnel Rei Pelé foi construído para dar fim aos engarrafamentos no Centro de Taguatinga, esse objetivo foi alcançado porém, um pouco mais a frente no sentido Taguatinga/Brasília, os motoristas que agora passam livres no túnel encontram novos gargalos, pouco a frente dessa estrutura, como mostra a figura 23:

Figura 23: Gargalo no trânsito na EPTG, na altura do balão de Águas Claras sentido oeste/leste, pouco à frente do Túnel Rei Pelé



Fonte: Esse autor, out/2023

No sentido inverso, Brasília/Taguatinga DF, acontece o mesmo, os motoristas passam livres pelo Túnel e encontram o gargalo um pouco a frente, chegando à Ceilândia DF, como mostra a figura 24:

Figura 24: Gargalo no trânsito, sentido Taguatinga DF/Ceilândia DF, pouco a frente do Túnel Rei Pelé



Fonte: Esse autor, 05/2024

### 2.1.7 VIADUTO DA ESTRADA PARQUE INDÚSTRIAS GRÁFICAS - EPIG

A EPIG tem início na Estrada Parque Indústria e Abastecimento - EPIA e finda no Eixo Monumental, com 5,5 km de extensão. Possui importante entroncamento com a Estrada Parque Indústria e Abastecimento - EPIA e com a Estrada Setor Policial Militar - ESPM. Ainda, a EPIG se caracteriza por ter lotes comerciais, institucionais, margeando o Parque da Cidade Dona Sarah Kubitschek (Codeplan, 2021).

Foram gastos nesse viaduto mais de R\$ 33,000,000,00, conforme quadro 02:

Quadro 02: Contrato para execução da obra do Viaduto da EPIG

CONTRATO	LOTE	EMPRESA	OBJETO	VALOR DO CONTRATO
020/21	U	CONSÓRCIO VIADUTO EPIG	Execução das obras da interseção da Rodovia DF-011 (EPIG) com a Via de acesso ao Parque da Cidade e o Setor Sudoeste, incluindo alças de acesso, dois viadutos e infraestrutura urbana conforme condições, quantidades, exigências e especificações discriminadas nos projetos.	R\$ 33.372.636,52

Fonte: Participa DF, Secretaria de Obras do Distrito Federal - SODF, 2023, quadro organizado por esse autor

O viaduto foi construído na intersecção da EPIG com o Sudoeste/Octogonal<sup>12</sup> e o Parque da Cidade. Os trevos na EPIG foram executados em trincheiras, ou seja, de forma subterrânea. Com a mudança, quem sai do Parque da Cidade em direção ao Sudoeste e vice-versa passa por baixo da EPIG. A obra também permitirá sair do Sudoeste, na altura da avenida, e pegar a EPIG sentido Plano Piloto — e vice-versa, sem a necessidade de retorno (Agência Brasília,2023).

Em outubro de 2023, na inauguração desse viaduto, o secretário de obras disse: “Hoje é uma entrega completa do sistema viário com tudo, viadutos, calçadas, ciclovias e sinalização”, informou o secretário de Obras e Infraestrutura, Luciano Carvalho” (Agência Brasília, 2023).

Ao contrário do que afirma o secretário, na pesquisa em campo, não visualizamos nenhum metro de ciclovia, de todo modo, foi feita uma calçada larga e de bom pavimento que pode ser usada pelos ciclistas. A figura 25 mostra o Viaduto da EPIA, concluído e batizado como Viaduto Eng. Luiz Carlos Botelho Ferreira:

Figura 25: Viaduto da EPIG, agora Viaduto Eng. Luiz Carlos Botelho Ferreira



Fonte: Trabalho de Campo, abr/2024

Essas calçadas se interligam com outras no Sudoeste e no Parque da Cidade, como mostram as figuras 26 e 27:

---

<sup>12</sup> Sudoeste/Octogonal: XXII Região Administrativa do Distrito Federal. SEGOV, 2023.

Figuras 26 e 27: Ligação das calçadas do Viaduto da EPIG com as calçadas do Sudoeste e Parque da Cidade



Fonte: Trabalho de Campo, abr/2024

O interessante é que essa obra foi entregue “com tudo”, como dito acima, com calçadas, ciclovias, com as ressalvas feitas acima, e sinalização. Chama atenção esse fato, pois ela beneficia principalmente os moradores do Sudoeste/Octogonal, RA que está inserida no grupo com as maiores rendas domiciliares do DF<sup>13</sup>.

Infelizmente a regra não se aplica nas obras das áreas periféricas do DF, onde inauguram-se sem calçadas, sem ciclovias, ou com ciclovias ineficazes, como foi na EPTG, na Concretagem da Via Estrutural, e em outras citadas aqui.

Obras entregues incompletas, nas áreas periféricas, são um fato comum no GDF. Chama atenção, pois a RA do Recanto das Emas e Estrutural, por exemplo, ao contrário de Sudoeste/Octogonal, estão no grupo de RAs com as menores rendas domiciliares do DF<sup>14</sup> e dentre as maiores se tratando o nº de ciclistas.

Essa desigualdade é compreendida pelo integrante da ONG Rodas da Paz, Raphael Barros, em entrevista para esse trabalho:

“[...] o dinheiro que é gerado pelos bairros mais pobres, ele vai para sustentar essas benesses do Plano Piloto e outros bairros [...] e isso afeta a questão da mobilidade, Brasília (Plano Piloto) tem o transporte público melhor, tem mais ciclovias, mais viadutos[...]”.

<sup>13</sup>Grupo 1 Plano Piloto, Jardim Botânico, Lago Norte, Lago Sul, Park Way e Sudoeste/Octogonal. Em 2021, a população desse grupo era de 424.325 pessoas, com renda domiciliar média de R\$ 18.127;

<sup>14</sup> Grupo 4: Fercal, Itapoã, Paranoá, Recanto das Emas, SCIA, Varjão e Sol Nascente/Pôr do Sol. Em 2021, a população desse grupo era de 417.880 pessoas, com renda domiciliar média de R\$2.787. (IPEDF, 2023).

As obras viárias deveriam ser voltadas para melhorar a mobilidade urbana de quem usa todos os modais, prioritariamente os transportes públicos coletivos e modais não motorizados, independente da renda de quem os usa. Mas no GDF a prioridade é para os automóveis e as melhores estruturas em relação à mobilidade urbana são para a população de alta renda.

## 2.2 O SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DO DF - STPC/DF

Inserido na mobilidade urbana está o transporte público coletivo, que desempenha um papel crucial ao facilitar essa mobilidade, atuando como uma ponte entre a oferta e a demanda, conectando origens e destinos, bem como ligando a classe trabalhadora aos locais de trabalho.

A PNMU, 2012 assim define o transporte público coletivo: “Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se: VI - transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público;”.

Nos princípios dessa mesma lei está redigido assim: “Art. 5º A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios: III - equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo”.

Ainda nessa política, e em relação às suas diretrizes, está grafado: “Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes: II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;”.

No âmbito distrital, o PDTU/DF, 2011, define o transporte público coletivo e discorre sobre sua operacionalização:

### CAPÍTULO V DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Art. 10. O transporte público coletivo é serviço público essencial, cuja organização e prestação competem ao Distrito Federal, conforme art. 335, da Lei Orgânica do Distrito Federal, combinado com o art. 30, V, e art. 32, § 1º, da Constituição Federal.

Art. 11. O sistema de transporte coletivo deve ser planejado, coordenado e operado, assegurando aos cidadãos o acesso universal, seguro e equânime ao espaço urbano e rural.

Art. 12. O sistema de transporte coletivo de passageiro compreende o conjunto de técnicas, meios, sistemas, serviços e infraestrutura utilizados racionalmente, de forma a promover a complementaridade, a integração e a priorização dos modos coletivos de transporte.

Art. 13. A racionalização do sistema de transporte coletivo de passageiro será obtida por meio da integração física, operacional e tarifária, devendo

ser estabelecida a partir do conjunto de procedimentos, tecnologias e infraestrutura que constitui o Sistema Integrado de Transporte – SIT/DF.

O Governo do Distrito Federal definiu a Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal (SEMOB) como o órgão responsável por planejar, coordenar, executar e avaliar as políticas de mobilidade na região (SEMOB-DF, 2017).

Como citado anteriormente, o direito ao transporte se tornou constitucional, o que torna missão da SEMOB-DF, tratar o tema como um direito, tal como ele é.

Então a secretaria divulga sua missão desta forma: “ Missão: Assegurar à população o direito de ir e vir e o acesso à cidade, de forma integrada, com qualidade, sustentabilidade e justiça social” (SEMOB-DF, 2017). Vale lembrar que o entorno do DF deve ser considerado e a Secretaria de Estado de Transportes, sob a gestão do PDTU/DF, tem a responsabilidade de abranger todo o território do Distrito Federal e, quando aplicável, considerar também os territórios dos municípios do entorno (SEMOB-DF, 2017).

Como foi visto, há um consenso, nas leis e na SEMOB-DF, onde a priorização do transporte público sobre o transporte individual motorizado, deveria ser posto em prática. Mas em desacordo com o discurso está a realidade, pois até aqui, nesta pesquisa, viu-se total prioridade para quem trafega de carro. Nesta seção se dialogará sobre o STPC/DF que é operado em duas categorias de modais: rodoviário e metroviário (SEMOB-DF, 2021).

### 2.2.1 O MODAL RODOVIÁRIO

No DF, 5 grandes empresas comandam o modal rodoviário, que é o maior dentro do STPC/DF, os serviços são divididos em Bacias e as empresas são contratadas mediante concorrência pública, conforme a SEMOB/DF:

No modal rodoviário, operam os serviços Básicos (empresas concessionárias e cooperativas) e Complementar (rural e executivo). No serviço Básico, a operação dos ônibus é distribuída em cinco bacias:

Bacia 1 – Viação Piracicabana. Atende: Brasília, Cruzeiro, Lago Norte, Varjão, Sobradinho e Planaltina;

Bacia 2 – Viação Pioneira. Atende: Paranoá, Itapoã, São Sebastião, Jardim Botânico, Gama, Santa Maria, Park Way (Epia) e Candangolândia;

Bacia 3 – Viação HP-ITA (Urbi). Atende: Núcleo Bandeirante, Riacho Fundo I e II, Recanto das Emas e Samambaia;

Bacia 4 – Viação Marechal. Atende: Guará, Park Way (Arniqueiras), Águas Claras, Taguatinga (ao sul da Hélio Prates) e Ceilândia;

Bacia 5 – Expresso São José. Atende: SAI, SAAN, SOF Norte, Estrutural, Vicente Pires, Taguatinga (ao norte da Hélio Prates – M Norte), Ceilândia Norte e Brazlândia.

O STPC/DF conta também com a Sociedade de Transporte Coletivo de Brasília (TCB) - empresa pública que opera no Plano Piloto, em algumas linhas rurais e no serviço executivo. Há também a cooperativa Cobrataete – responsável por linhas alimentadoras e que operam nas cidades satélites. As empresas atuam no DF por meio de concessão pública definida por meio de processo licitatório.

Além dessas 5 grandes empresas, a TCB e uma cooperativa completam a prestação do serviço. Um fator que gera muita polêmica e discussão inclusive por parte da grande mídia, são os valores altíssimos de repasses às empresas que operam os ônibus, como tarifa técnica.

Mas o que é a tarifa técnica? A tarifa técnica é a divisão de todo o gasto com o transporte público pelo nº de passageiros transportados. Quanto mais passageiros transportados menor será a tarifa técnica (SEMOB,2024).

Para o cálculo desta tarifa, é preciso levar em conta todas as despesas com: veículos, pessoal, peças, combustível, e outras despesas e como está exposto acima, dividir pelo número de passageiros transportados, (SEMOB-DF,2024).

Devemos lembrar que nem todos passageiros transportados são passageiros pagantes<sup>15</sup>. No DF, os estudantes, idosos e PCDs, têm passe livre. Em janeiro de 2023, a tarifa técnica estava em média R\$ 8,88 (SEMOB-DF, 2024).

Atualmente temos passagens de R\$2,70, R\$3,80 e R\$5,50, podendo o passageiro integrar, dentro de 3 horas e no mesmo sentido, pagando no máximo R\$5,50. Essa diferença, entre tarifa técnica e tarifa que o usuário paga é, segundo a SEMOB-DF, custeada pelo GDF.

Um dado importante é que nos últimos anos o STPC/DF vem perdendo usuários, as causas dessa perda de usuários do transporte público podem ser: a prioridade nas obras viárias ao longo do anos, voltada para o transporte individual motorizado e o serviço mal prestado pelas empresas de ônibus do DF. A tabela 03 demonstra a diminuição de passageiros no STPC/DF no período de 2013 a 2022:

---

<sup>15</sup> Para fins de cálculo da tarifa técnica e da remuneração prevista no caput deste artigo considerar-se-á como passageiro pagante todo e qualquer pagamento de passagem em espécie nos ônibus e, quando houver, nos terminais e estações de transbordo do Sistema, ou validação de crédito de viagem, ainda que em regime de integração temporal, excluídas dessa definição as validações de passagem por usuários isentos do pagamento de tarifa. É o que determina o § 4º do art. 2º do DECRETO Nº 33.559, DE 1º DE MARÇO DE 2012 SEMOB-DF,2021)

Tabela 03: Passageiros transportados pelas concessionárias do DF no período de 2013 a 2022

<b>ANO</b>	<b>TOTAL</b>
2013	386.679.036
2014	385.779.987
2015	384.489.046
2016	376.459.105
2017	348.296.164
2018	353.664.088
2019	349.423.301
2020	196.334.597
2021	231.270.262
2022	326.955.901

Fonte: SEMOB/DF, 2024, tabela organizada por esse autor

Ainda sobre a tabela 03, o ano de 2018 apresentou aumento em relação ao ano anterior e os anos de 2020 e 2021, devem ser consideradas as medidas sanitárias devido a pandemia da Covid-19. Analisando os meses de março de 2023 e março de 2024, essa diminuição persiste, conforme a tabela 04:

Tabela 04: Acessos de passageiros dos meses 03/2023 e 03/2024

<b>MÊS</b>	<b>TOTAL</b>
MARÇO/2023	31.078.082
MARÇO/2024	29.615.694

Fonte: SEMOB/DF, 2024, tabela organizada por esse autor

Os dados com os números atualizados com relação ao ano de 2023 não foram disponibilizados no site da SEMOB, até o término deste trabalho.

Como foi dito anteriormente, quanto mais passageiros pagantes, mais barato a tarifa técnica fica. Com os dados apresentados aqui, vimos que: a cada ano o número de passageiros diminui, e quem paga a diferença é o GDF. Logo, pode-se concluir que a cada ano, a quantia paga pelo governo, em relação a tarifa técnica aos empresários, fica maior. Ou seja, a cada ano o STPC/DF fica mais caro.

Em um dos itens do contrato com as empresas de ônibus, o GDF assume o seguinte risco:

[...] O CONCEDENTE assumirá o risco de redução de quantidade de passageiros pagantes em relação aos números apresentados no PROJETO BÁSICO, que nortearam a elaboração da PROPOSTA FINANCEIRA, promovendo o ajuste do equilíbrio econômico-financeiro, quando for o caso, nos termos deste CONTRATO[...] (SEMOB-DF,2024).

Um exemplo desse risco veio em 2021, no auge da pandemia de COVID-19, a Câmara Legislativa do Distrito Federal - CLDF, destinou milhões para as empresas manterem o seu equilíbrio financeiro. Assim foi divulgado:

“Distritais aprovam R\$100 milhões de subsídio para empresas de ônibus. A Câmara Legislativa do Distrito Federal aprovou na tarde desta terça-feira (31), durante sessão ordinária da Câmara Legislativa, o projeto de lei nº 2.057/2021, do Executivo, que abre crédito suplementar ao Orçamento no valor de R\$ 100 milhões. Os recursos serão destinados às empresas de ônibus que operam no transporte público coletivo, para o “equilíbrio financeiro do sistema”, segundo o GDF. O texto segue para sanção do governador Ibaneis Rocha” (CLDF, 2021)

Parece ser um bom negócio. Mesmo se o número de passageiros diminuir, o contratante, no caso o GDF, cobrirá todo o custo. Não precisa ser um especialista na área financeira ou contábil, para perceber que é muito vantajoso ser empresário do ramo de transporte público no DF, pois os riscos são quase zero.

Em relação ao serviço prestado pelas empresas de ônibus há muita reclamação. A frota de ônibus no DF, vem se renovando, é verdade, porém algumas empresas ainda protelam essa renovação, alegando problemas financeiros.

Outra reclamação é com os horários dos coletivos que não são cumpridos, e/ou não atendem os usuários, principalmente nos finais de semana, mas a reclamação maior é a da superlotação, conforme mostra a figura 28:

Figura 28: Ônibus do STPC/DF superlotado



Fonte: Correio Braziliense, 2023

Por hora, com o que temos podemos arrematar que utilizar o transporte público coletivo no, especificamente os ônibus, para deslocamentos no Distrito Federal implica lidar diariamente com os obstáculos de uma cidade cuja mobilidade não é favorável aos usuários e aos trabalhadores que dependem desse sistema.

## 2.2.2 O MODAL METROVIÁRIO

Parte integrante do STPC/DF, temos o modal metroviário, um importante sistema de transporte de massas, que no DF, ainda não contempla boa parte da população. A Confederação Nacional de Transportes - CNT define o modal da forma a seguir:

Os metrô são sistemas de alta capacidade – movimentam de 40.000 a 80.000 passageiros por sentido por hora – que operam em vias totalmente segregadas, podendo utilizar infraestrutura subterrânea, de superfície, elevada e em trincheira. Nas zonas centrais, predomina o traçado subterrâneo e, nos bairros, os metrô podem circular também em superfície, elevados ou em trincheiras, mas sempre com segregação total (BRASIL, 2016, p.16).

Segundo a Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes e Logísticas - CNTTL, 2024, a primeira linha de metrô do mundo foi construída em Londres, 1863, em decorrência da necessidade de um meio de transporte eficiente com alta capacidade de transporte de passageiros entre o centro da cidade e seus subúrbios.

Além de transportar grande número de passageiros, o Metrô é visto como um meio de transporte eficiente, rápido e menos poluente que os modais rodoviários, conforme afirma a CNT:

Além do menor tempo de espera e das maiores velocidades comerciais, há outro fator positivo no transporte sobre trilhos. Sistemas movidos a eletricidade (como metrôs e VLTs) emitem menor quantidade de poluentes atmosféricos e permitem maior eficiência energética. Na prática, enquanto o metrô emite 3,5 gramas de CO<sub>2</sub> por km por passageiro, o automóvel emite 126,8 gramas, 36 vezes mais. As motocicletas, 71,1 g (20 vezes mais), e os ônibus, 16 g (4 vezes mais) (CNT, 2016, p.3).

No DF, as tratativas para implementar o Metrô começaram em 1991. Entre interrupções e retomadas da obra e inaugurações de estações. O quadro 03 mostra algumas datas da evolução do Metrô do DF, desde sua obra até os dias atuais:

Quadro 03: Memória de datas do Metrô DF

DATA	EVOLUÇÃO
05/1991	Criação da Coordenadoria Especial do Metrô-DF
01/1992	Assinatura do contrato entre o GDF e o Consórcio Brasmetrô
01/1992	Início das obras do Metrô-DF em Samambaia
12/1993	Criação da Companhia do Metropolitano do Distrito Federal
10/1994	Declaração pública de suspensão temporária das obras do metrô pelo GDF
05/1996	Retomada das obras pelo novo Governo do DF
12/1997	Entrada do primeiro trem nas linhas do Metrô-DF
01 a 08/1998	Viagens programadas no trecho Samambaia/Epia e posteriormente no trecho Samambaia/Praça do Relógio/Asa Sul - 22,5 Km
09/1998	Início da operação Túnel Asa Sul
10/1998	Paralisação das obras devido ao esgotamento dos recursos do BNDES
10/1999	Retomada das obras
12/2000	Primeiro trem chega à Estação Central
09/2001	Início da operação comercial - Samambaia/Praça do Relógio/Central - 30,4Km
04/2007	Expansão do horário comercial das 6h às 23h30
03 a 04/2008	Testes no trecho de Guariroba à Estação Terminal Ceilândia
03/2015	Marco no Metrô-DF e no Distrito Federal - Contratação de serviços técnicos especializados para elaboração do Plano de Desenvolvimento do Transporte Público sobre Trilhos do Distrito Federal – PDTT/DF e Pesquisa de Mobilidade Urbana do Distrito Federal – PMU/DF

06/2015	Liberado o carro exclusivo para mulheres e pessoas com deficiência durante todo o período da prestação do serviço metroviário.
09/2020	Inauguração das estações 106 Sul Cine Brasília e 110 Sul, com entrada em funcionamento imediato.

Fonte: Metrô DF, 2024, tabela organizada por esse autor

A via do Metrô-DF possui o formato de Y. Dessa forma, 19,19 km constituem o eixo principal e interligam a Estação Central (localizada na rodoviária do Plano Piloto) à Estação Águas Claras. Outros 14,31 km compreendem o ramal que parte da estação Águas Claras até Ceilândia Norte. O outro ramal, com 8,8 km, abrange o trecho que liga a estação Águas Claras a Samambaia (Metrô DF, 2024).

Hoje o Metrô DF opera com uma frota de 32 trens, a extensão da linha é de 42,38 km, a média de usuários ao dia é de 160 mil passageiros, o seu funcionamento é de segunda a sábado, das 5h30h às 23h30, aos domingos e feriados, das 7h às 19h. Das 29 estações previstas, 27 estão em operação. O preço da tarifa é de R\$5,50 e funciona a integração com os ônibus (Metrô DF, 2024).

A figura 29 demonstra a organização dessa malha metroviária, com as estações que funcionam atualmente e com as estações projetadas em sua expansão:



Figura 29: Estrutura das linhas do Metrô DF que já operam e com a proposta de expansão



Fonte: Metrô DF, 2024, organizado pelo autor

Muitas reclamações são feitas pelos usuários do Metrô DF, como atrasos nas viagens, lentidão entre os percursos e superlotação de trens. O Metrô DF também sofre com interrupções no funcionamento devido ao constante furto de cabos de energia. A trabalhadora Simone, realça essas reclamações em entrevista para esse trabalho:

“Meu nome é Simone Alves, tenho 39 anos, trabalho no Setor Policial Sul, moro na Samambaia Norte. Eu uso o ônibus de manhã e à tarde uso o metrô... O metrô ultimamente eu tô achando que tá deixando a desejar...porque tá muito lotado, tá muito lento [...]”.

A figura 30 mostra a superlotação do Metrô DF, e a dificuldade de quem integra outro modal, para usar esse transporte:

Figura 30: Metrô DF superlotado



Fonte: Esse autor, nov/2023

Mesmo com tantos problemas, o Metrô DF é um importante modal para a mobilidade urbana distrital, e deveria receber os investimentos adequados. Com tantas vantagens, para a mobilidade urbana, que esse modal oferece e com inúmeros problemas o DF enfrenta neste tema, e ainda com todas as políticas de mobilidade recomendando priorização nos transportes coletivos. Porém, por que não há investimento maciço nesse sistema?

Desprezando todas as recomendações de priorização, o GDF tem intenção de privatizar o Metrô/DF e segue sucateando o serviço como foi dito em uma entrevista: “Reeleito, Ibaneis Rocha mantém intenção de privatizar o Metrô e diz que o Tribunal de Contas do DF tem 'atrapalhado' o governo” (G1, 2022).

Esse sucateamento é comentado pelo Presidente da CTMU da CLDF, Deputado Distrital Max Maciel (PSOL), em entrevista para esse trabalho:

“Só a gestão Ibaneis, deixou de investir 1 bilhão de reais, exatamente 1 bilhão de reais que hoje nós compraríamos 10 novos trens de 50 milhões cada, nós criaríamos uma central energética - esse é o maior problema do metrô. Somos contrários a privatização do metrô, o metrô já levou 360 mil pessoas, hoje leva 160 mil.”

O Governador Ibaneis Rocha (MDB) mostrou a prioridade com as obras viárias inauguradas no seu primeiro mandato, de 2019 a 2022, e a tendência segue na atual gestão com inúmeras obras viárias sendo inauguradas e em execução, em especial os viadutos.

Nesse mesmo período, apenas 02 estações do Metrô foram inauguradas, foi em 2020, conforme quadro 03, e as obras destas estações se iniciaram antes de sua gestão. Indo por essa lógica o atual governo, que está na gestão há quase 6 anos, não construiu nenhuma estação do metrô.

### 2.2.3 O MODAL CICLOVIÁRIO

Oficialmente o modal cicloviário não faz parte do STPC/DF, mas como a bicicleta, é o principal veículo que usa essa modalidade, trata-se de um importante meio de transporte que, se valorizado, contribui potencialmente para melhorias significativas na mobilidade urbana.

As bicicletas surgiram na Europa, e um dos objetivos com a invenção era de obter um veículo mais barato do que os que eram puxados por tração animal, outra possibilidade era a de transitar em locais mais estreitos, como está no caderno Mobilidade por Bicicleta:

As bicicletas surgiram na Europa no fim do século XIX, como uma alternativa mais econômica às carruagens, carroças e outros modos movidos à propulsão de cavalos. Com a Revolução Industrial, aconteceu um avanço tecnológico e, conseqüentemente, a queda nos custos de produção, colaborando para um movimento de popularização da bicicleta, pois, além de ser mais viável economicamente, permitia a circulação entre ruas estreitas e necessitava de menor espaço de armazenagem (BRASIL, 2021, p.24).

Ao longo dos anos a bicicleta evoluiu, e atualmente existem modelos para todos os públicos e gostos. Com o crescimento e o espraiamento das cidades, o aumento das distâncias a serem percorridas e o avanço da indústria automobilística, a bicicleta perdeu sua função integradora e utilitária, passando a ser mais vinculada ao lazer e à prática de atividades físicas.

Com a Lei Nº 9.503/1997, que Institui o Novo Código de Trânsito Brasileiro - CTB, a bicicleta foi reconhecida como veículo: “[...] Art. 96. Os veículos classificam-se em: I - quanto à tração: c) de propulsão humana; [...] II - quanto à espécie: a) de passageiros: 1 - bicicleta [...]”.

A bicicleta, então, ficou assim definida no CTB: “BICICLETA - veículo de propulsão humana, dotado de duas rodas, não sendo, para efeito deste Código, similar à motocicleta, motoneta e ciclomotor”.

A partir daí todas as políticas voltadas para a mobilidade urbana, recomendam investimentos no modal cicloviário, como vimos na PNMU, 2012 e no PDTU/DF, 2011 e em 2018 o Governo Federal instituiu a Lei Nº 13.724/2018:

**O PRESIDENTE DA REPÚBLICA** Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Esta Lei institui o Programa Bicicleta Brasil (PBB) para incentivar a inserção da bicicleta como meio de transporte, com vistas à melhoria das condições de mobilidade urbana, e dispõe, para tanto, sobre as diretrizes que o nortearão, os seus objetivos, os agentes públicos e privados relevantes para a sua implementação, as ações a serem realizadas e os recursos alocáveis.

O Programa Bicicleta Brasil - PBB, preconiza em um dos seus artigos a seguinte atuação:

Art. 5º A atuação dos órgãos governamentais e não governamentais no âmbito do PBB será voltada para ações que contemplem:

I - o estímulo ao desenvolvimento de projetos de infraestrutura cicloviária; II - a implantação de ciclovias, ciclofaixas, faixas compartilhadas, devidamente sinalizadas; III - a construção de bicicletários em terminais do sistema de transporte público coletivo; IV - a instalação de paraciclos ao longo das vias de circulação e de estacionamentos específicos nos locais de grande fluxo de pessoas; V - a instalação de equipamentos de apoio aos usuários, como banheiros públicos e bebedouros, em locais estratégicos; VI - a implantação de sistema de locação de bicicletas a baixo custo nos terminais do sistema de transporte público coletivo, em centros comerciais e em outros locais de grande fluxo de pessoas; VII - a elaboração e divulgação de campanhas educativas relacionadas ao uso seguro da bicicleta e seus benefícios.

Como foi mostrado, a bicicleta é um veículo e existem leis com intuito de implementar estrutura para promover esse meio de transporte. O que parece não existir, por parte do GDF, é a vontade de pôr em prática essas políticas.

Segundo a SEMOB/DF, ao contrário das pistas para automóveis serem abertas desde a criação do DF e está em evidência atualmente, a construção de ciclovias no DF, só se iniciaram em 2006, conforme quadro 04:

Quadro 04: Histórico de construções de ciclovias no DF

DATA	AÇÃO
Out/2006	Construída a 1ª Ciclovia do DF pelo DER/UNB ligando o Lago Norte ao Varjão
-	As demais ciclovias foram sendo construídas em sequência, também pelo DER/DF, como a ciclovia do Itapoã (6,5 km de extensão), a ciclovia que liga São Sebastião ao Jardim Botânico (12,5 km) e a ciclovia de Samambaia (7,5 km), que faz a integração com as estações do Metrô;

DATA	AÇÃO
<b>2009</b>	Novacap emitiu ordens de serviço para construir 301 km de ciclovias, em diversas regiões administrativas;
<b>2010</b>	Neste ano a um total de 242,57 km de ciclovias no DF; em 2015, 337,37 km e em 2016, 420 km;
<b>2017</b>	Quando haviam 442 km de ciclovias no DF, foi lançado o Plano +BIKE, ampliando as possibilidades de deslocamento para os ciclistas, com a construção de uma rede cicloviária contínua e integrada ao sistema de transporte coletivo;
<b>2018</b>	O DF tinha 466,60 km de ciclovias e em 2020, 553,95 km;
<b>2022</b>	Foram executadas ciclovias na EPAR (5,5 km), na DF-480 (5,3 km) e na DF-065 (4 km);
<b>2023</b>	A malha cicloviária conta com 664,77 km. E, visando proporcionar melhorias aos ciclistas, será publicado o edital de licitação de 105 km de ciclovias em diversas regiões que tem como principal objetivo fazer a interligação das ciclovias já existentes. Como exemplo, no projeto está prevista ciclovias de 11,5 km em Samambaia, 4 km interligando a região do até o Eixo Monumental, passando pelo Autódromo e Palácio do Buriti, 6 km de ligação em Samambaia e Taguatinga, 3 km em Planaltina, 3 km no Sudoeste/Octogonal, 3 km interligando Varjão ao Lago Norte, entre outros.

Fonte: SEMOB/DF, 2024, tabela organizada por esse autor

A SEMOB/DF, afirma que há na cidade, quase 700 km de ciclovias, e estão na maioria das Regiões Administrativas, conforme quadro 05:

#### Quadro 05: Características da Malha Cicloviária no DF

8/11/17 às 15h09 - Atualizado em 21/05/24 às 14h42

## Ciclomobilidade

### Malha cicloviária do Distrito Federal

- Possui 687,12 km de extensão
- É uma das maiores malhas cicloviárias do país
- Disponível em 31 Regiões Administrativas

Fonte: SEMOB/DF, 2024

A maior estrutura cicloviária está no Plano Piloto, com 146,61 Km, e a menor estrutura cicloviária está no Varjão DF com 0,96 Km. As cidades da periferia de Brasília são as com menores estruturas cicloviárias. Como mostra o quadro 06<sup>16</sup> :

Quadro 06: RAs e estrutura cicloviária.

RA	KM
Plano Piloto	146,61
Lago Sul	55,36
Parkway	50,68
Lago Norte	33,88
Estrutural/Scia	1,96
Candangolândia	1,36
Riacho Fundo I	1,18
Varjão	0,96

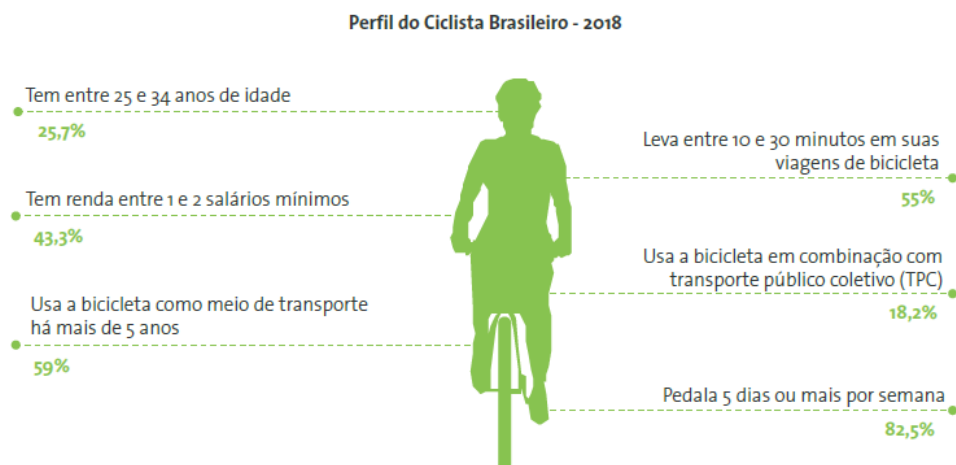
Fonte: SEMOB/DF, 2024

Tratando agora sobre perfil do ciclista, em uma pesquisa publicada em 2018 pela ONG Transporte Ativo e Labmob-UFRJ<sup>17</sup>, realizada por meio de entrevistas em 25 cidades das regiões brasileiras, é possível identificar dentre outras características, um padrão no perfil do ciclista brasileiro, correspondente a uma pessoa do sexo masculino com renda entre um e dois salários mínimos, com faixa etária de 25 a 34 anos, como revela a figura 31:

<sup>16</sup> Considerou-se, para esse gráfico, as 4 maiores e as 4 menores estruturas cicloviárias nas RAs. Entende-se por estrutura cicloviária as ciclovias e ciclofaixas.

<sup>17</sup>A pesquisa contou com mais de 140 pesquisadores que, entre setembro de 2017 e abril de 2018, realizaram cerca de 7.644 entrevistas. O percentual de entrevistados com relação à população total foi o mesmo em todas as cidades e as entrevistas aconteceram em dias úteis, abordando pessoas pedalando, empurrando ou estacionando a bicicleta e que costumam pedalar ao menos uma vez por semana. Além disso, a pesquisa contou com o apoio de organizações da sociedade civil para definir e abranger igualmente as áreas centrais, intermediárias e periféricas dos territórios envolvidos.

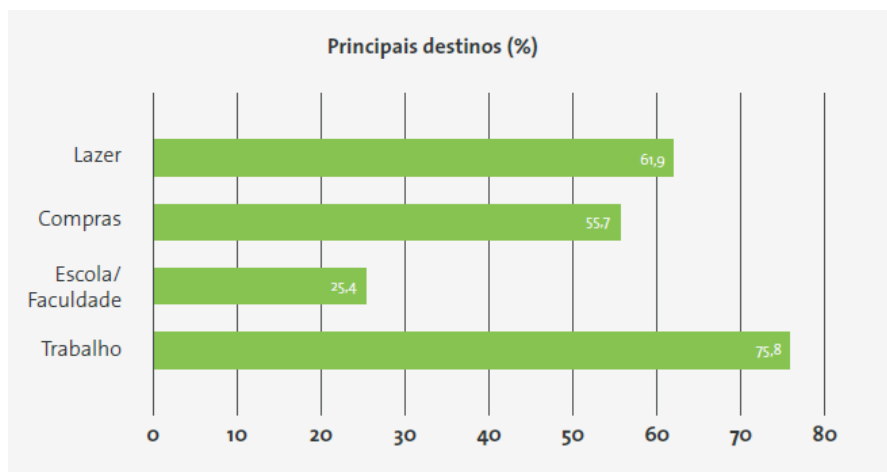
Figura 31: Perfil do ciclista brasileiro em 2018



Fonte: BRASIL, 2021, p.30

Com relação ao destino, dos deslocamentos, dos usuários de bicicletas, a mesma pesquisa aponta o trabalho e o lazer como principais:

Gráfico 04: Principais destinos dos ciclistas brasileiros



Fonte: BRASIL, 2021 p.29

Voltando ao DF, mesmo com a malha cicloviária, sendo uma das maiores do país, o uso de bicicletas é baixo. Um dos fatores é como foi mostrado anteriormente, muitas dessas ciclovias não se interligam.

Outro fator são as péssimas condições das ciclovias, que não passam por manutenção permanente, e em alguns pontos não há iluminação, assim como há nas vias rodoviárias, como revela a figura 32:

Figura 32: Trecho sem iluminação de ciclovia em Samambaia DF



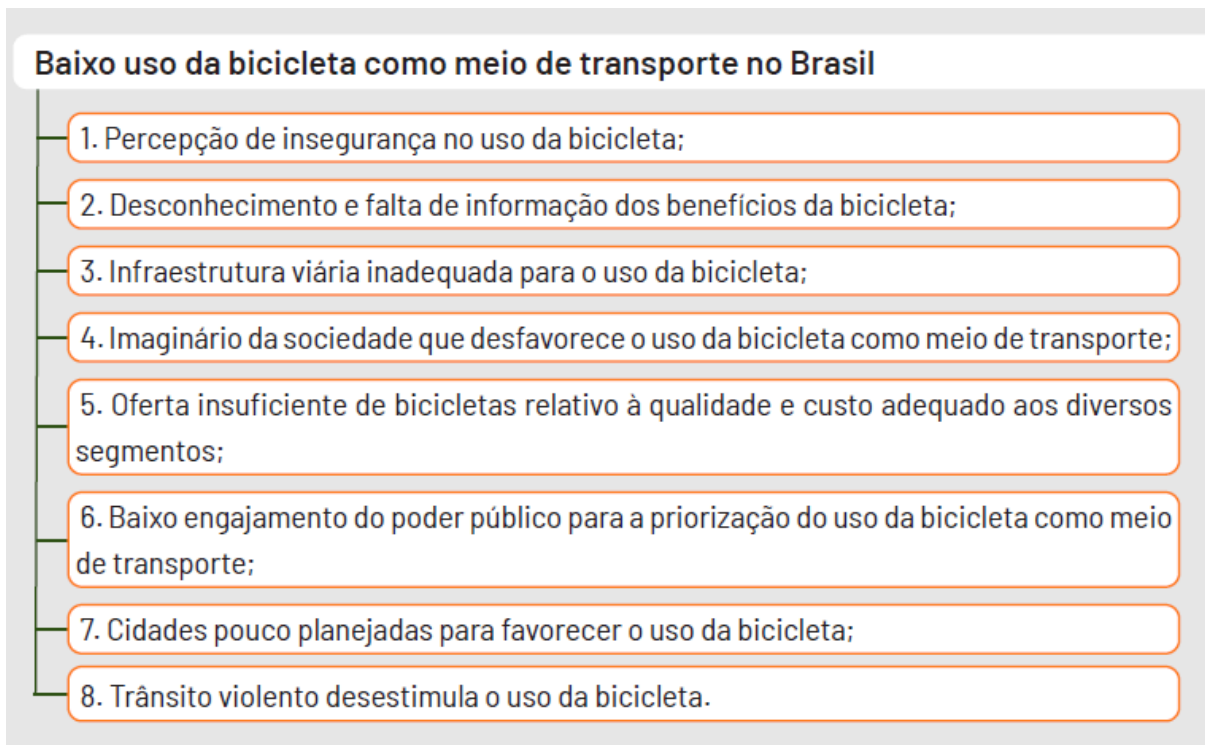
Fonte: O autor, abr/2024

E assim é a condição da malha cicloviária do DF, ela não atende as pessoas que mais usam esse meio de transporte, que são as pessoas de baixa renda, justamente onde há menos ciclovias e onde elas menos estão adequadas. Como afirma Raphael Barros, ONG Rodas da Paz, em entrevista a esse autor:

“A bicicleta é um modal utilizado por pessoas que não tem condições de pagar o transporte público muitas vezes e muito menos ter um carro, tanto que a cidade...a “Amsterdã” do DF, o local onde mais é utilizado bicicleta, onde 10% das viagens feitas pela população são feitas de bicicletas, é a Estrutural. É disparadamente maior que todas as outras regiões do DF. Quantos quilômetros de ciclovias têm na Estrutural? Zero! Com certeza a bicicleta é uma forma de mobilidade usada pela população de baixa renda que utiliza por não ter condições de pagar transporte público e muito menos um carro”.

A ENABICI enumera alguns motivos do baixo uso da bicicleta como meio de transporte no Brasil, como a não priorização do poder público para promover esse modal e as cidades pouco planejadas para o uso da bicicleta:

## Quadro 07: Alguns motivos do baixo uso da bicicleta como meio de transporte no Brasil



Fonte: ENABICI, 2023, p. 29

Mesmo sem uma infraestrutura adequada, o trabalhador Wemerson usa a bicicleta para ir ao trabalho, assim ele relatou: “Uso a bicicleta para ir ao trabalho, saio de casa umas 6:10 h e chego umas 6:40h” o seu percurso é de Ceilândia DF para Taguatinga DF, e é de 13 KM.

Apesar de todo desestímulo por parte do GDF, ao modal cicloviário, ainda assim Wemerson usa a bicicleta e gasta 30 minutos para percorrer 13 Km, adiante será mostrado um exemplo de um percurso de 16KM, feito de ônibus, que o trabalhador gasta 90 minutos. Podemos ver a vantagem no quesito tempo nesse modal.

Pedalar beneficia tanto a saúde individual quanto o meio ambiente. A bicicleta é um meio de transporte que não gera poluição durante seu uso, é silenciosa e promove o bem-estar (BRASIL, 2021).

Pessoas que pedalam regularmente têm menor probabilidade de desenvolver doenças cardíacas, controlam melhor a diabetes e a pressão arterial, entre outros benefícios, contribuindo assim para a redução dos custos com saúde pública (BRASIL, 2021).

Outra grande vantagem do uso da bicicleta como transporte é que ela ajuda a promover o uso do espaço urbano. A figura 33 revela um parâmetro de ocupação de espaço por modal de transporte. É nítido que o transporte público coletivo e a bicicleta, contribuem para o uso mais democrático do espaço nas cidades.

Figura 33: Espaço urbano necessário para o transporte do mesmo número de passageiros por transporte público coletivo, bicicleta e veículos individuais motorizados



Fonte: BRASIL, 2021, p.40

A bicicleta não é a solução definitiva para os problemas de mobilidade, mas ela tem um papel significativo e pode contribuir para uma mudança de modelo necessária em nossa sociedade, principalmente no contexto da mobilidade urbana.

Como se constatou até aqui, a maioria das obras viárias no DF priorizam e beneficiam os usuários de transporte individual motorizado, quando fazem uma ciclovia ela não se une a outra, e não há manutenção nas que já existem, como já mostrado anteriormente. E assim segue o nosso modelo rodoviarista de mobilidade urbana.

### **CAPÍTULO 3 A CLASSE TRABALHADORA E SUA JORNADA DIÁRIA**

“Moro no Girassol, município de Cocalzinho - GO, e trabalho no Núcleo Bandeirante DF... saio às 05:05 h de casa e chego no trabalho às 08:00 h. A volta é bem pior, não tem a faixa exclusiva na BR 070 que a gente precisa muito, a gente de Águas Lindas e Cocalzinho, depende sempre do ônibus mesmo para trabalhar, nesse ponto é horrível, horrível mesmo...”(Trecho da entrevista de Maria Alice, para esse trabalho).

Essa é a declaração da trabalhadora Maria Alice, que como centenas de pessoas sofrem com os deslocamentos diários, feitos no transporte público coletivo. É impactante, pois são quase 06 horas de deslocamento diário levando em consideração a ida e a volta ao trabalho, dessa trabalhadora. Nesse caso, a distância é de 112 km, é de um município da RIDE/DF, para uma RA distrital.

Mas quando o deslocamento é feito por trabalhadores que se deslocam dentro do DF esse tempo também é longo, como afirma Weles, trabalhador que sai de Ceilândia DF e trabalha em Águas Claras DF, uma distância de 16 km: “ Eu uso o ônibus e entro às 07:00, e tenho que sair de casa às 05:20. Eu saio do trabalho às 19:00, mas demora mais um pouco pois o trânsito é bem pesado, é bem pior...”.

A trabalhadora da citação acima, aponta uma possível solução para diminuir o tempo de deslocamento para quem usa o transporte público coletivo, que são as faixas exclusivas, solução que é corroborada pelo presidente da CTMU/DF, Deputado Distrital Max Maciel (PSOL), em entrevista para esse trabalho:

Do ponto de vista real hoje, primeiro é criar as faixas exclusivas para a mobilidade. Nos trechos que elas já existem, priorizá-las, os que não tem, priorizar nos horários de pico. Aquelas avenidas maiores, priorizar uma faixa para os ônibus, isso você consegue fazer sem obras [...].

Mas nesse contexto de mobilidade urbana, onde há prioridade para o transporte individual motorizado, os trabalhadores que usam qualquer modal são prejudicados, pois como foi visto anteriormente, quanto mais obras viárias são feitas

mais carros usarão as vias, ocupando mais espaço nos deslocamentos, adensando todo o trânsito.

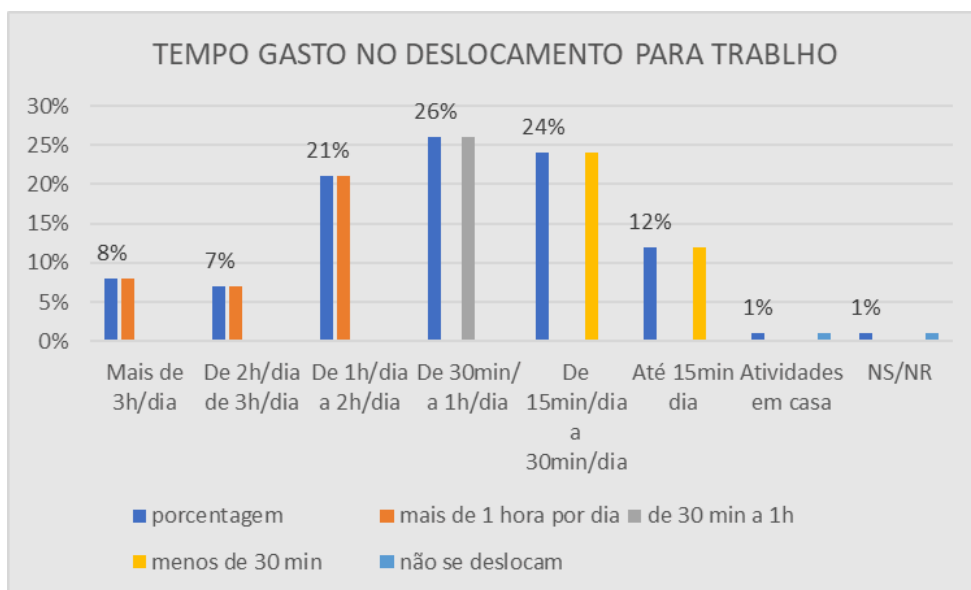
Os automóveis é quem estão ganhando espaço nas vias, e isso contribui para um processo de segregação nas ruas, separando os cidadãos, pois todos precisam usá-las, mas existe uma barreira de convivência urbana que é o carro, como expressou Lefebvre:

Talvez fosse bom insistir em alguns fatos curiosos. No trânsito automobilístico, as pessoas e as coisas se acumulam, se misturam sem se encontrar. É um caso surpreendente de simultaneidade sem troca, ficando cada elemento na sua caixa, cada um bem fechado na sua carapaça . Isso contribui também para deteriorar a vida urbana e para criar a "psicologia", ou melhor, a psicose do motorista (Lefebvre, 1991, p.111).

Podemos afirmar que, esse modelo de mobilidade urbana, afeta em todos os sentidos a rotina diária do trabalhador (a), principalmente no que diz respeito ao tempo que essa classe gasta para se deslocar ao trabalho.

A Confederação Nacional da Indústria - CNI encomendou uma pesquisa a qual apontou que 36% dos moradores das grandes cidades brasileiras passam mais de uma hora por dia no trânsito como mostra o gráfico 05:

Gráfico 05: Tempo médio diário gasto de locomoção



Fonte: CNI, 2023, gráfico organizado por esse autor

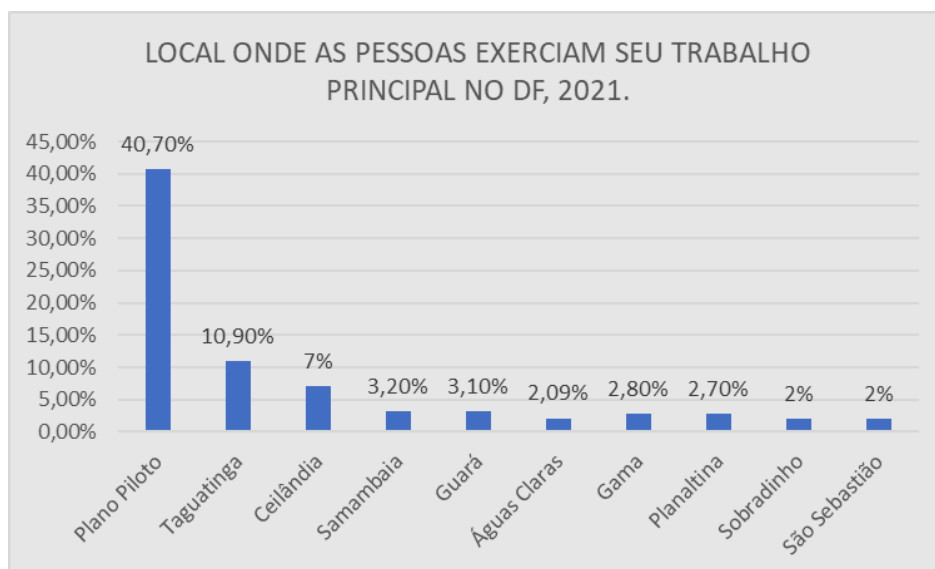
No decorrer desse trabalho foram apontadas todas as tratativas para melhorar esses índices, inclusive previstas em leis, mas falta vontade política para pôr em prática.

### 3.1 O TRABALHADOR (A) LONGE DO CENTRO

Os congestionamentos são causados pelo excesso de veículos nas vias, esse excesso é justificado por muitas razões que foram apresentadas aqui. É o que acontece no DF, um número alto de veículos indo em direção a um só lugar, o Plano Piloto - Brasília.

Não é só Brasília que gera postos de trabalho no DF, mas é nessa RA que estão a maioria dos postos de trabalho no âmbito distrital. Conforme gráfico 06:

Gráfico 06: RAs, onde as pessoas exerciam o trabalho principal no DF em 2021



Fonte: IPEDF, 2021

Desse modo é previsível uma maior movimentação dos trabalhadores (as), em direção à metrópole Brasília. O cidadão vai procurar trabalho onde se tem mais chances de encontrá-lo. Mas por razões já ditas antes, a maioria dos trabalhadores (as) foi obrigada a residir na periferia do DF e seu entorno.

As grandes distâncias das RAs, e do entorno do DF, em relação a Brasília e o serviço de baixa qualidade do STPC/DF, contribuem com a dura realidade que os trabalhadores (as) menos abastados sofrem para acessar serviços, e o transporte é um desses, mesmo pagando caro por eles, como disse Santos:

Como morar na periferia é, na maioria das cidades brasileiras, o destino dos pobres, eles estão condenados a não dispor de serviços sociais ou a utilizá-los precariamente, ainda que pagando por eles preços extorsivos. É o mesmo que se dá com os transportes. Caros e ruins. Ruins e demorados. Como conciliar o direito à vida e as viagens cotidianas entre a casa e o trabalho que tomam horas e horas? (Santos, 2013, p.124).

O DF tem outras RAs que ofertam empregos, mas a RA do Plano Piloto, além da maioria dos postos de trabalho, têm outros equipamentos públicos e privados que são bastante acessados pela população como hospitais, bancos, centros culturais, lazer, e de turismo, etc., o que afeta na mobilidade de todos (as).

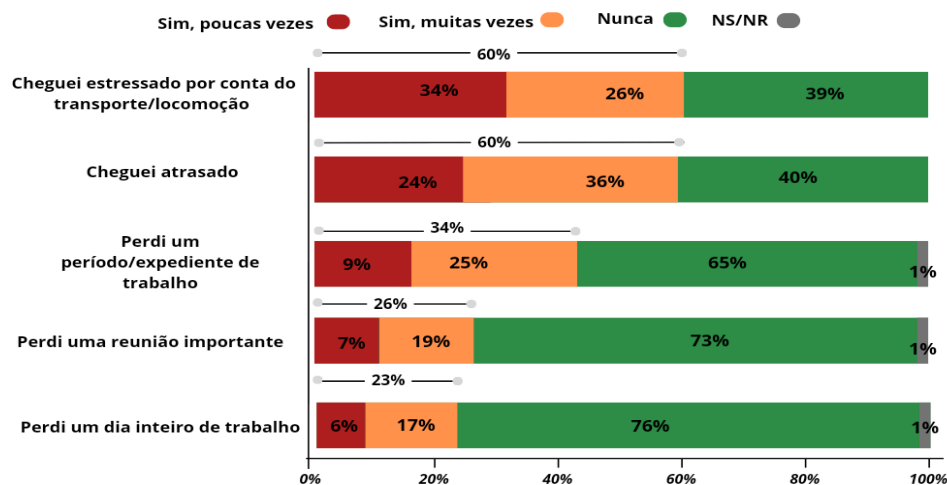
Poderiam os governantes priorizar os investimentos em transportes públicos coletivos, mas continuam com a mesma lógica de priorizar os meios de transportes individuais, prejudicando a população e os trabalhadores(as), como afirma Santos:

Aliás, com o estímulo aos meios de transporte individuais, as políticas públicas praticamente determinam a instalação de um sistema que impede o florescimento dos transportes coletivos. Enquanto isso, o planejamento urbano convencional trabalha a partir das mesmas falsas premissas e fica dando voltas em torno de si mesmo, sem encontrar uma saída que seja de interesse da população (Santos, 2013, p.124).

No trânsito, existem diversas variantes que influenciam no tempo de deslocamento, como: condições das vias, chuvas, acidentes, etc. Fora isso, é uma questão de lógica matemática, se a distância é maior, de um ponto a outro, o tempo de deslocamento será maior.

O tempo que o trabalhador (a) gasta para se deslocar, por si só já é um intempérie considerado, mas esse tempo causa outros impactos como os atrasos e o estresse. Na pesquisa feita pela CNI, 60% dos entrevistados já chegaram atrasados ou estressados no trabalho, conforme gráfico 07:

Gráfico 07: Estresses ou atrasos no trabalho por conta do trânsito



Fonte: CNI, 2023

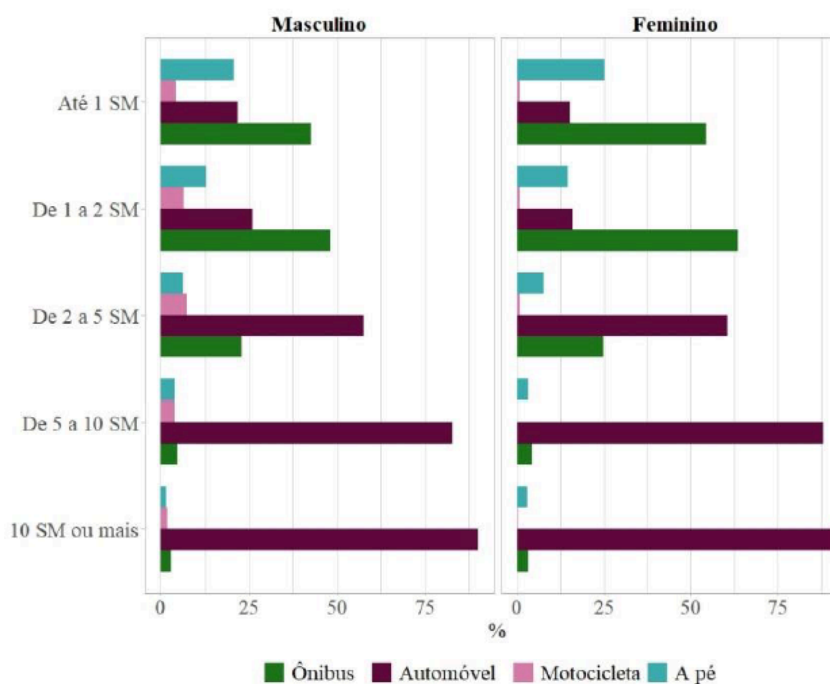
Nessa mesma pesquisa, os 37% dos (as) trabalhadores (as) entrevistados (as) afirmaram que o trânsito afeta a vida profissional, pois aceitariam trocar de emprego com a mesma remuneração para diminuir o tempo de transporte (CNI, 2023, p.70). Ainda, 44% já deixou de aceitar uma oferta de trabalho ou resolveu deixar o emprego por conta de problemas com locomoção (CNI, 2023, p.67).

Atrasos, estresses, mudanças de emprego, tudo isso são impactos que, o tempo gasto no deslocamento para a labuta, causam ao trabalhador (a). Como a distância percorrida para chegar ao centro é uma constante, oferecer condições para a população usar um transporte público coletivo, mais rápido, mais confortável e mais seguro, seria uma solução possível e necessária.

### 3.2 CARRO x TRANSPORTE PÚBLICO: UM DILEMA FINANCEIRO PARA O TRABALHADOR (A)

Com tanta priorização para o transporte individual motorizado, e a falta de investimento no STPC/DF, é compreensível que, se a renda do trabalhador (a) aumenta, os meios de locomoção mudam. É notório que quanto maior a renda, o automóvel é o meio de transporte mais utilizado para a locomoção ao trabalho. Essa lógica, é percebida no gráfico 08:

Gráfico 08: Percentuais de utilização dos modos de deslocamento para o trabalho por sexo e faixas de renda.



Fonte: IPEDF, 2023

O automóvel é parte integrante da mobilidade urbana. Nos grandes engarrafamentos o que temos é uma visão quase suprema de carros, dominando o espaço, porém sendo dominado pela sua própria difusão. Mas, inicialmente os carros foram feitos para uma elite da sociedade, conforme cita Gorz:

Quando foi inventado, o carro tinha a finalidade de proporcionar a alguns burgueses muito ricos um privilégio totalmente inédito: o de circular muito mais rapidamente do que todos os demais. Ninguém até então tinha sequer sonhado com isso: a velocidade de todas as charretes era essencialmente a mesma, fosse você rico ou pobre; as carruagens dos ricos não eram muito mais velozes do que as carroças dos camponeses e os trens carregavam todos à mesma velocidade (eles não possuíam velocidades diferentes até começarem a competir com o automóvel e o avião). Assim, até a virada do século, a elite não viajava a uma velocidade diferente do povo. O automóvel iria mudar tudo isso: pela primeira vez as diferenças de classe seriam estendidas à velocidade e aos meios de transporte (2005, p.75).

Não demorou muito para os grandes empresários enxergarem que poderiam lucrar com a propagação em grande escala do automóvel, o ramo petrolífero foi um dos primeiros como afirma Gorz (2005, p.76):

Os magnatas do petróleo foram os primeiros a perceber o ganho que poderia ser extraído da difusão em larga escala do automóvel: se o povo

pudesse ser levado a circular em carros a motor, poderia vender-lhe o combustível necessário à sua propulsão. Pela primeira vez na história as pessoas passariam a depender de uma fonte mercantilizada de energia para sua locomoção. Haveria tantos clientes para a indústria de petróleo quanto houvesse motoristas – e, uma vez que haveria tantos motoristas quanto houvesse famílias, a população inteira se transformaria em cliente dos magnatas do petróleo. O sonho de todo capitalista estava a ponto de se realizar: todos iriam depender, para suas necessidades diárias, de uma mercadoria monopolizada por uma única indústria.

Com o Fordismo<sup>18</sup>, a fabricação do automóvel teve o seu advento, passou a ser fabricado em grande escala sendo muito mais difundido a sua posse. No Brasil a indústria automobilística deu seu salto no governo JK, como falado em outrora.

Saltando para o século atual, no início dele, no campo político brasileiro, nas gestões dos presidentes petistas, Lula da Silva (2003-2010) e Dilma Rousseff (2011-2016), houve um incentivo, para todas as classes sociais adquirir um automóvel, conforme Cocco (2016, p.32):

Vale destacar que no decorrer dos 14 anos de governo do Partido dos Trabalhadores, mesmo as famílias de mais baixa renda adentraram o rol de proprietários de automóveis, devido à combinação do aumento do emprego formal, valorização do salário, reduções de IPI e aumentos no crédito para o financiamento de veículos. Dados recentes mostram que 28% das famílias que recebem até 1/4 de salário mínimo per capita adquiriram e utilizam automóveis.

Esses incentivos, embora essenciais para impulsionar a criação de empregos e renda, não foram eficazes, no que diz respeito ao desenvolvimento para a mobilidade urbana. Várias políticas sobre mobilidade urbana foram sancionadas nessas gestões, mas não estão sendo postas em práticas pelos governos que sucederam ao período petista, como vimos ao longo deste trabalho.

Na configuração urbana em que chegamos, com as cidades sendo planejadas para o automóvel, é fato que, os trabalhadores(as), assim que tomam posse desta máquina, também passam a viver, dependendo desse modal individual para se deslocar, como disse Schor (1999, p.111):

O automóvel não só ocupa o espaço e o tempo da sociedade moderna, mas também penetra nas profundezas da vida cotidiana. A vida de qualquer morador de um centro urbano, podendo ser este centro urbano uma metrópole ou uma pequena cidade, é cada vez mais submetida à lógica do automóvel.

---

<sup>18</sup>O Fordismo foi um modelo de produção industrial utilizado amplamente nos Estados Unidos e revolucionou a produção de automóveis, sendo adaptado para outras indústrias ao longo dos anos. Como o nome já diz, foi um modelo criado pelo idealizador das indústrias Ford, Henry Ford.

As propagandas que as montadoras fazem para vender o automóvel mostram ruas limpas, vazias e pessoas alegres dirigindo em alta velocidade, vendem uma ilusão, pois o que acontece na realidade são pessoas que assim que conseguem, pegam seus carros e fogem para fora da cidade, denegrada por um planejamento que prioriza o transporte individual, assim como disse Gorz:

Talvez você esteja dizendo: “Mas ao menos dessa maneira se pode escapar do inferno da cidade após o fim da jornada de trabalho”. Essa é a questão, justamente. “A cidade”, que por gerações inteiras foi objeto de entusiasmos e considerada o único lugar onde valia a pena viver, é considerada agora um “inferno”. Todos querem escapar dela para viver no campo. Por que tal mudança de atitude? Por uma única razão: o carro tornou a cidade grande inabitável. Tornou-a fedorenta, barulhenta, asfixiante, empoeirada, congestionada, tão congestionada que ninguém quer sair mais de tardinha. Assim, uma vez que os carros assassinaram a cidade, necessitamos carros mais rápidos para fugir em auto-estradas para zonas cada vez mais distantes. Que argumento circular impecável: dê-nos mais carros de modo que possamos escapar da devastação causada pelos carros (2005, p.79).

Os trabalhadores(as) cansados, de passar várias horas em deslocamento e acreditando que o automóvel, o levará ao seu local de trabalho mais rapidamente e com mais conforto, não se dão conta que o custo para manutenção de um veículo é alto, pois toda máquina precisa de manutenção e energia para funcionar e no caso do automóvel, impostos e seguro também, enfim um gasto considerável, como afirma Gorz, (2005, p.76).

Mas, na verdade, essa autonomia aparente traz no verso uma dependência radical: ao contrário do cavaleiro, do charreteiro ou do ciclista, o motorista passaria a depender, para sua alimentação energética, assim como para o menor tipo de reparo, dos negociantes e dos especialistas em carburação, lubrificação, ignição e da troca das peças-padrão. Ao contrário de todos os proprietários anteriores de meios de locomoção, o relacionamento do motorista viria a ser aquele de usuário e consumidor – e não de possuidor e dono – com o veículo do qual, formalmente, ele era proprietário. Em outras palavras, esse veículo obriga o proprietário a consumir e usar uma gama de serviços comerciais e produtos industriais que somente podem ser fornecidos por terceiros. A autonomia aparente do proprietário de automóvel esconde sua radical dependência.

O site Inteligência Financeira, fez uma pesquisa<sup>19</sup> em 07/2023, para saber o gasto médio para manter um automóvel, constatou que mensalmente o valor desembolsado é de R\$ 783,02, assim divulgou esse site:

Resumindo, o gasto anual de um carro, na média, fica da seguinte forma, considerando o Fiat Mobi, com registro em São Paulo: Seguro: R\$ 3.510,15  
IPVA: R\$ 2.342,48 Gasolina: R\$ 3.107,64 Revisão de 10 mil km: R\$ R\$ 436  
Valor por ano: R\$ 9.396,27 Valor por mês: R\$ 783,02 (Carvalho, 2023).

A questão é que não há opção para o trabalhador(a) ter ou não um carro, toda a lógica da cidade e da mobilidade urbana está para o automóvel, o trabalhador Weles, em entrevista para esse trabalho disse:

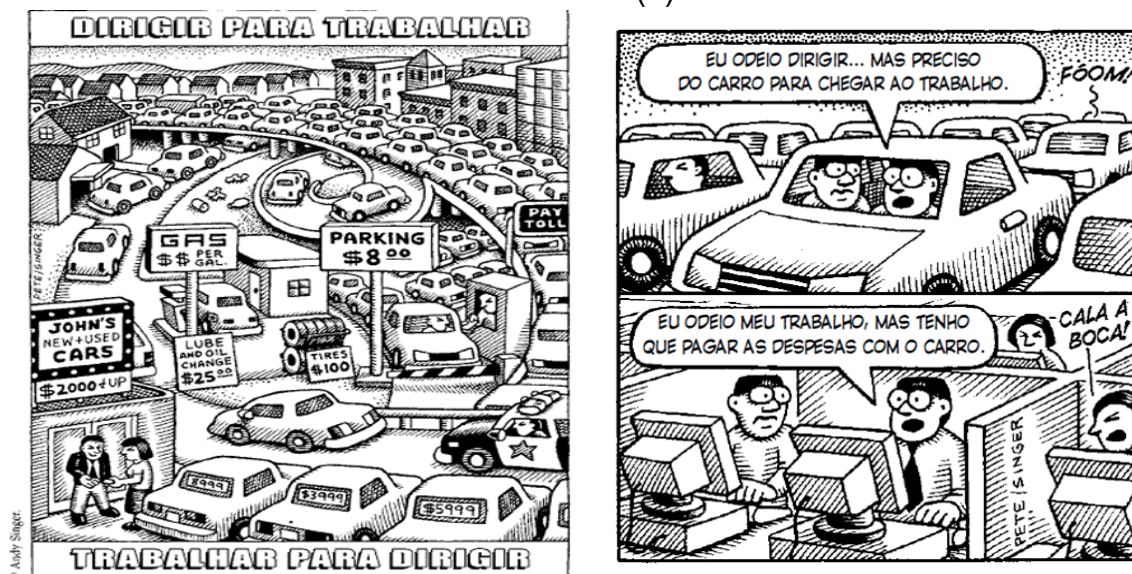
Nos finais de semana eu vou trabalhar de carro justamente mais por esse motivo, porque os ônibus diminuem muito, eles mudam muito os horários né, aí já cheguei até ser prejudicado algumas vezes, por conta desses horários, prejudicado no sentido do atraso, cheguei atrasado.

Como vimos, adquirir um automóvel não é barato, e para quem consegue possuí-lo, adquire também uma despesa substancial, o que põe o trabalhador(a) no seguinte ciclo da necessidade de locomoção x impacto financeiro, como está nas figuras 34 e 35:

---

<sup>19</sup>Nós, da Inteligência Financeira, consideramos o Fiat Mobi, modelo mais vendido em 2022 na categoria de veículos de entrada. De acordo com a [Tabela Fipe](#) referente a julho deste ano, o Fiat Mobi Like 1.0 2023, versão de entrada do modelo, custa R\$58.562,00. O [IPVA](#) varia de acordo com o Estado. Assim, a alíquota fica entre 1% e 4%. Considerando São Paulo, que tem a maior delas (4%), o IPVA seria de R\$2.342,48. Já a revisão do veículo, realizada a cada 10.000 km ou no primeiro ano, fica em torno de R\$ 436 para o Fiat Mobi Like 1.0. Para este cálculo, consideramos o preço médio do combustível calculado pelo Índice de Preços Ticket Log em 18 mil postos no Brasil todo. Em junho de 2023, o valor foi de R\$ 5,510 por litro. Portanto, para encher o tanque do Fiat Mobi Like 1.0, que comporta 47 litros, é necessário R\$ 2.589. Ou seja, considerando a ida a um posto uma vez por mês, os gastos com gasolina ficam em R\$ 3.107,64 por ano.

Figura 34 e 35: Tiras sobre impactos financeiros no uso do carro para o trabalhador(a)



Fonte: Apocalipse Motorizado, 2005, p.07, 71

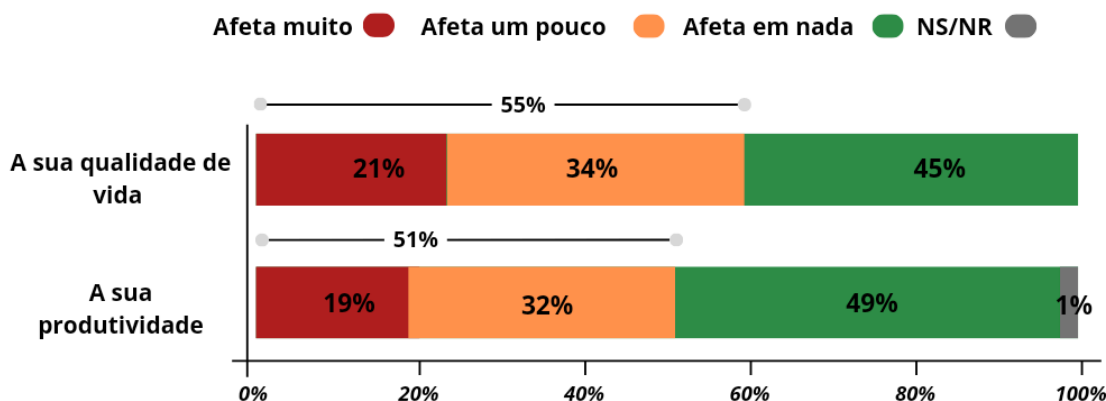
As figuras 34 e 35, ilustram exemplos de como os trabalhadores(as), vivem esse impacto. O dilema de adquirir um automóvel para o deslocamento, adquirindo também mais uma despesa no seu orçamento e enfrentando também, os engarrafamentos.

### 3.3 MOBILIDADE URBANA E QUALIDADE DE VIDA

A mobilidade urbana influencia na qualidade de vida do trabalhador (a), pois é através dela que o cidadão tem acesso, ou não, aos serviços, estudo, lazer, saúde, cultura e ao próprio trabalho.

O tempo gasto para o deslocamento gera um impacto negativo na rotina do trabalhador (a), esse tempo demasiado para se deslocar também afeta a qualidade de vida do cidadão. Conforme o gráfico 09 aponta, em uma pesquisa realizada pela CNI, onde 55% dos entrevistados relatam que este tempo afeta em algum nível a sua qualidade de vida e 51% a sua produtividade:

Gráfico 09: Efeito do tempo/deslocamento na rotina cotidiana em relação a qualidade de vida e a produtividade



Fonte: CNI, 2023

Neste trabalho adotaremos o conceito da Organização Mundial da Saúde - OMS, que assim conceitua o termo Qualidade de Vida:

De acordo com a Organização Mundial da Saúde, qualidade de vida é “a percepção do indivíduo de sua inserção na vida, no contexto da cultura e sistemas de valores nos quais ele vive e em relação aos seus objetivos, expectativas, padrões e preocupações”. Envolve o bem estar espiritual, físico, mental, psicológico e emocional, além de relacionamentos sociais, como família e amigos e, também, saúde, educação, habitação, saneamento básico e outras circunstâncias da vida (BVS, 2013).

Existe uma relação intrínseca entre mobilidade urbana e qualidade de vida, pois as pessoas precisam circular pelas cidades, especialmente para o trabalho, mas também para outras atividades cotidianas, e a maneira como esses deslocamentos ocorrem pode influenciar diretamente nas condições de bem-estar dos trabalhadores(as).

O STPC/DF, propicia a mobilidade urbana, mas sem um sistema de transporte público coletivo confiável o trabalhador (a), que precisa usá-lo, para vários fins, fica prejudicado. Esse foi o impacto para Wemerson, conforme nos relatou esse trabalhador, em entrevista:

Recentemente, dezembro agora eu fui, paguei uma corrida para correr, corrida de rua, fui buscar o kit no dia anterior e aí como o metrô faltou

energia, fiquei preso lá dentro e perdi o horário lá de pegar os kits, perdi 100 reais, fiquei mais de 30 minutos lá dentro nem deram previsão para voltar.

Wemerson, que confiou no transporte público coletivo, não conseguiu ter acesso, como ele planejou, em um evento esportivo, gerando um grande impacto negativo no âmbito psicológico e financeiro, duas áreas que afetam a qualidade de vida de qualquer trabalhador (a).

Qualidade de vida e saúde, também estão intimamente ligadas. Para alcançar uma vida de qualidade, é essencial estar saudável. Tanto a saúde física quanto a mental são fundamentais para o bem-estar, e conforme abordado, como manter-se psicologicamente bem, se diariamente perde-se tanto tempo no trânsito? Como não ficar estressado com essa situação?

Segundo o conceito de qualidade de vida que se viu acima, abrange todas as áreas da vida do trabalhador(a), como por exemplo os momentos de lazer, que geralmente são nos finais de semana, justamente quando o STPC/DF altera consideravelmente seus horários e quantidade de viagens.

Foi selecionada a linha 373.2, que faz o trajeto Samambaia-DF até a Rodoviária do Plano Piloto DF, fez-se a tabela 05, com os horários das viagens nos dias da semana. É possível constatar que aos sábados, domingos e feriados as viagens diminuem em 50%.

Todas as linhas de ônibus do DF obedecem essa regra, vale lembrar que, como mostrado anteriormente, o Metrô DF também reduz os horários e viagens nos finais de semana e feriados. Segue a tabela 05<sup>20</sup>:

---

<sup>20</sup>Foram inseridos nesta tabela os horários da madrugada e manhã na ida e os horários da tarde e noite na volta.

Tabela 05: Horários da linha 373.2, por dia da semana

LINHA	SEGUNDA A SEXTA	SÁBADO	DOMINGO/FERIADO
373.2 Terminal de Samambaia Norte - Rodoviária do Plano Piloto (IDA, MADRUGADA - MANHÃ)	04:46, 05:08, 05:41, 05:55, 06:09, 06:37, 06:55, 07:17, 07:39, 08:01, 08:23, 08:45, 09:48, 10:52, 11:24, 11:56	05:25 06:05 06:45 07:25 08:05 09:25 10:45	06:00 07:20 08:40 10:00 11:20
373.2 Rodoviária do Plano Piloto - Terminal de Samambaia Norte (VOLTA, TARDE - NOITE)	12:00, 12:40, 13:20, 14:00, 14:40, 15:20, 15:56, 16:24, 16:48, 16:57, 17:12, 17:36, 18:00, 18:24, 18:48 19:12, 19:36, 20:20, 21:24, 22:28, 23:32	13:05, 14:13, 15:21, 16:29, 17:37, 18:45, 19:53, 21:01, 22:09, 23:17	13:10, 14:30, 15:50, 17:10 18:30, 19:50, 21:10, 22:30

Fonte: DF no ponto, acesso em 05/2024, organizada por esse autor

Com essa redução no transporte, nos fins de semana, os trabalhadores (as) que precisam se locomover para ter acesso ao lazer, cultura e esporte, precisam usar o carro, pois o transporte público coletivo não oferece condições para tais atividades.

O trabalhador Weles, em entrevista, nos relatou: “Nos finais de semana para diversão, eu vou mais com condução própria mesmo porque a questão, dependendo do horário, fica mais difícil ainda o retorno pra casa né”.

Na RIDE/DF, esse problema também é sentido pela trabalhadora Maria Antonia, moradora de Águas Lindas-GO, que relatou o seguinte:

Para diversão, a gente não usa ônibus, a gente costuma chamar um uber né, é bem mais fácil, prático do que esperar um ônibus, demora muito a passar no final de semana, na semana já é complicado imagina no final de semana, meu Deus!

Os impactos na qualidade de vida, que a mobilidade urbana causa para o trabalhador (a), reflete o quanto essa política atual é segregadora, pois está claro que estes (as) têm acesso aos meios de transporte público coletivo durante a semana para ir ao trabalho, mesmo com todas as dificuldades, mas esse direito é precarizado quando precisa ser usado nos deslocamentos para chegar onde está a diversão, cultura ou lazer.

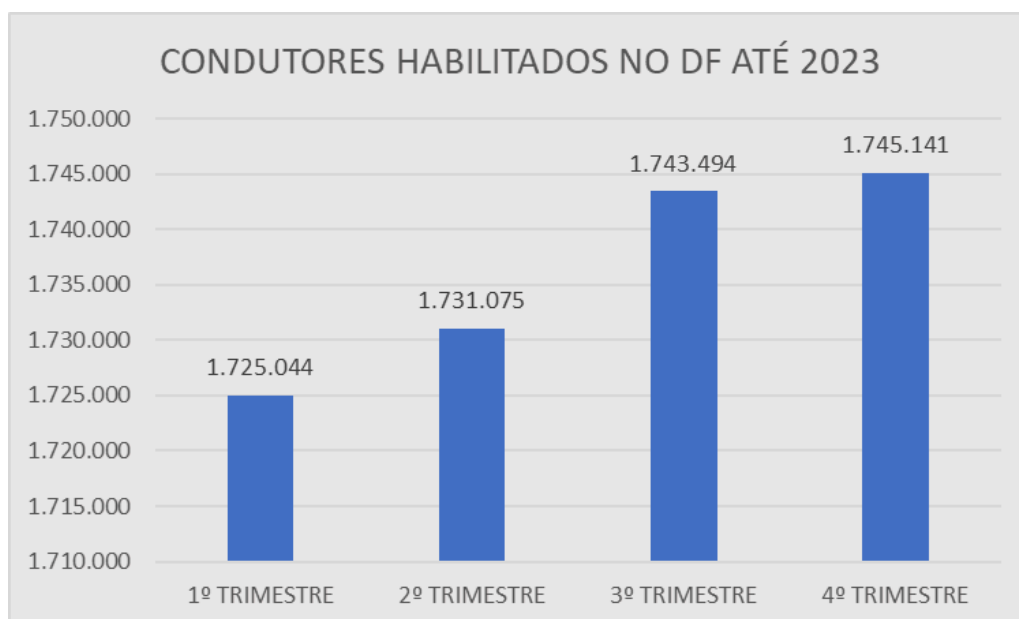
É como se fossem dadas as condições, mesmo que precárias, para o trabalhador (a) se deslocar ao centro, local onde a maioria dos postos de trabalho estão, mas não oferecem o as condições básicas para o trabalhador (a) ir ao centro com dignidade para acessar serviços como a cultura, lazer e diversão.

### 3.4 OS SINISTROS DE TRÂNSITO

Outro ponto que impacta negativamente a classe trabalhadora, são os sinistros<sup>21</sup> de trânsito. Não que esse seja um problema exclusivo dessa classe, mas são muitos os (as) trabalhadores (as) que são impactados com esse problema.

Como foi mostrado em outrora, no DF há mais de 2 milhões de veículos registrados (DETRAN/DF, 2024), temos mais de 1,7 milhões de condutores habilitados, sendo que a maioria esmagadora deles são para as categorias AB e B, para conduzir moto e carro (DETRAN/DF, 2024), conforme gráficos 10 e 11:

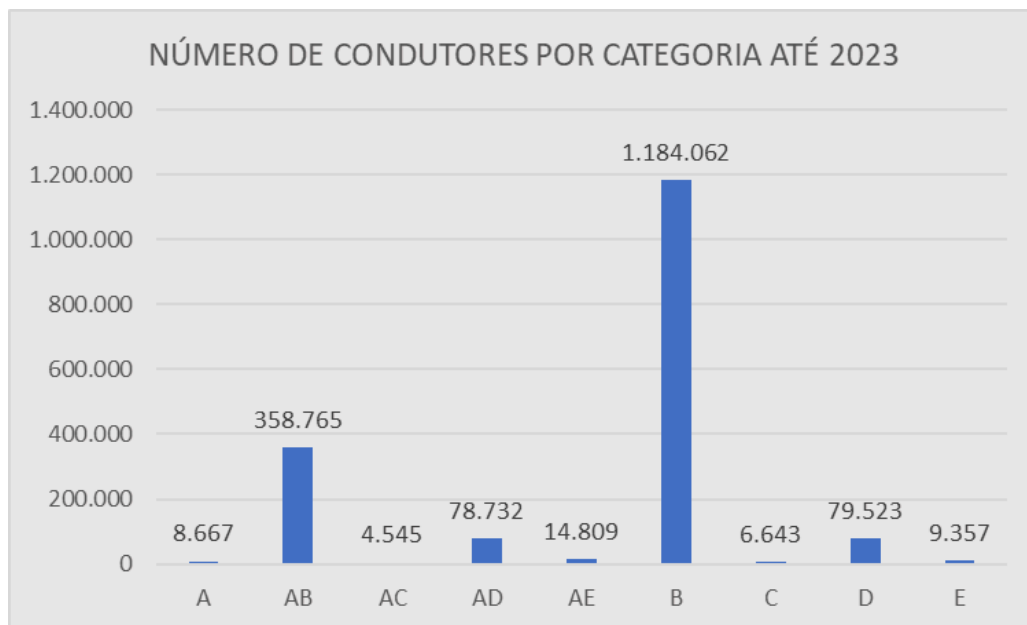
Gráfico 10: Total de condutores habilitados no DF até 2023



Fonte: DETRAN/DF, gráfico organizado por esse autor 2024

<sup>21</sup>A Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) publicou a norma NBR 10697/2020, substituindo o termo “acidente” por “sinistro” em todos os contextos relacionados ao trânsito. Essa mudança tem o objetivo de trazer uma nomenclatura mais apropriada e precisa para qualificar eventos no tráfego, promovendo uma conscientização sobre a responsabilidade dos envolvidos.

Gráfico 11: Total de condutores por categoria de habilitação, no DF até 2023



Fonte: DETRAN/DF, organizado por esse 2024

A tabela 06 revela o histórico de veículos envolvidos em sinistros de trânsito fatais no DF:

Tabela 06: Sinistros fatais por tipo de veículo de 2018 a 2024

VEÍCULO	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
Automóvel	190	165	162	136	194	159	39
Bicicleta	19	22	26	19	28	21	4
Caminhão	31	31	25	32	40	34	4
Caminhonete	20	24	24	22	21	29	7
Moto	83	109	10	98	97	96	31
Ônibus	21	22	0	15	16	19	5

FONTE: DETRAN/DF, tabela organizada por esse autor 2024

Nota-se que os automóveis e as motos são a maioria dos envolvidos nestes sinistros, e foi exposto aqui somente os sinistros de trânsito fatais. Os (as) ciclistas enquanto uma das partes mais fráglil no trânsito também figuram na tabela 06.

Em abril do corrente ano um motorista aparentemente embriagado atropelou 5 trabalhadores que voltavam para casa de bicicleta na via EPIA, como noticiou um jornal da capital:

Motorista que atropelou ciclistas estava em alta velocidade e embriagado, diz polícia. O atropelamento ocorreu por volta das 22h30. Os ciclistas pedalavam no Trecho 14, do Setor de Indústria e Abastecimento (SIA), em frente a loja da Havan, quando foram atingidos (Correio Braziliense, 2024).

Sinistros assim, não são raros no DF, centenas de trabalhadores perdem suas vidas, ou são prejudicados com alguma sequela, causada por sinistro de trânsito. Condutores, pedestres e ciclistas são vítimas do ritmo atual das cidades que, em outrora era diferente como afirma Harvey ( 2014 ,p.146):

[...] Antes do surgimento dos carros, porém, as ruas geralmente eram - um lugar de socialização popular, um lugar para as crianças brincarem, (tenho idade suficiente para lembrar que era o lugar que brincávamos o dia todo). Contudo esse tipo de comum foi destruído e transformado em espaço público dominado pelo automóvel [...].

Seria insensatez falar em diminuição de mortes no trânsito, o correto é, ter o discurso e ações para alcançar o número zero de mortes causadas pela violência no trânsito. Para isso, a educação, fiscalização e infraestrutura, precisam atuar juntas, conforme, relatou Raphael Barros, da Ong Rodas da Paz:

A educação é importante, mas precisa ser um tripé. educação, infraestrutura e fiscalização. Só a educação não resolve. Imagina o seguinte. você aprendeu tudo na escola de formação de condutores, mas você vai aplicar aonde, se as vias permitem às altas velocidades e não tem infraestrutura. Onde esse cara vai pôr em prática aquilo que ele aprendeu? Então tem que ter educação, fiscalização e infraestrutura.

Os impactos na qualidade de vida, como: atrasos, as consequências na área profissional, o desgaste na saúde mental como estresse, a saúde financeira, o difícil acesso à cultura e ao lazer, e os sinistros de trânsito, são fatores preponderantes que abalam diretamente a classe trabalhadora, causados por um modelo de mobilidade urbana ultrapassado.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A intenção do estudo foi analisar as causas dos gargalos no trânsito do DF e seus impactos na classe trabalhadora. Um problema de mobilidade urbana, mas que acaba gerando também uma desigualdade socioespacial e de direitos.

A mobilidade urbana no DF enfrenta desafios significativos em termos de melhorias. Independentemente do meio de transporte escolhido, de bicicleta, transporte público coletivo, moto ou carro, o desafio é vencer os engarrafamentos do dia a dia.

O DF colhe hoje os frutos da ocupação territorial desordenada, pois se permitiram invasões, que logo depois, os governos as regularizaram criando várias Regiões Administrativas, sem a preocupação e o cuidado de um estudo sobre os impactos na mobilidade urbana.

Com a capital do país inserida no DF, e por ela ter hoje o status de metrópole e com a criação das Regiões Administrativas, houve um crescimento do contingente populacional, tornando Brasília a 3ª capital do país em número de habitantes. atraindo também cidadãos do seu entorno, contribuindo com o adensamento de veículos nas vias. Logo, é preciso pensar a mobilidade urbana junto a RIDE do DF..

Vale dizer aqui que tanto nas análises das obras, como outros dados pertinentes ao assunto abordado, foram solicitados dados atualizados, para os órgãos competentes, mas até o término da pesquisa as solicitações não foram respondidas.

As obras viárias analisadas na pesquisa foram inauguradas sem uma estrutura pensada para o transporte público coletivo ou transporte não motorizado, sempre priorizando o fluxo de automóveis em detrimento de outros modais. Se tornou repetitivo o quanto foi falado sobre essa negligência.

Além das obras viárias favorecerem o fluxo dos automóveis, o STPC/DF está a cada ano perdendo passageiros, resultado de um serviço caro e precarizado, o que leva os trabalhadores (as), que podem, optarem pelo transporte individual motorizado que também é caro, e que não se sobressai sobre os congestionamentos.

Com todos esses fatores influenciando na mobilidade urbana, aqueles (as) que usam as vias do DF sentem os impactos, principalmente a classe trabalhadora que precisa se deslocar todos os dias para sua labuta.

Esses congestionamentos insistentes consomem preciosas horas e geram fadiga física e mental, afetando a qualidade de vida e o equilíbrio entre trabalho e vida pessoal. A ausência de um sistema de transporte público eficiente e acessível intensifica esse problema, provocando atrasos frequentes e impactando a estabilidade profissional dos trabalhadores.

Vários especialistas e estudiosos do assunto, apontam as possíveis soluções para o problema. Na CLDF, tem até uma Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana que discute o assunto e propõe soluções. Mas a verdade é que, quem está na gestão não é usuário do STPC/DF, não passa diariamente horas dentro de um ônibus lotado que disputa espaço com os carros.

Não existem especialistas melhores que os trabalhadores (as) que usam o transporte público coletivo, o seu carro ou sua bicicleta e precisam enfrentar as vias do DF. Esses (as) sim, podem dizer com propriedade, como foi citado em uma entrevista em outrora, que uma das possíveis soluções, é o corredor exclusivo para os ônibus.

Em contradição ao que os “especialistas” trabalhadores (as) já sabem, os governantes ainda não conseguiram aprender, pois em todas as obras analisadas aqui, apenas em uma delas, na EPTG, foi feito um corredor exclusivo para ônibus. Mesmo assim, ficou anos sem ser utilizado e também não se interliga com outros corredores, pois eles não existem.

Tornar o sistema de transporte público coletivo mais eficiente e acessível e qualificar e expandir o sistema cicloviário e metroviário é um caminho para melhorar as condições da mobilidade urbana do DF, para que esta venha a impactar de forma positiva na vida da classe trabalhadora e promover um ambiente urbano mais justo e igualitário. É preciso aumentar as vias que proporcionam um transporte de grandes massas de pessoas, como a malha metroviária do DF, que ainda é pequena. O quadro 08 mostra a disparidade entre as extensões das via no DF:

Quadro 08: Extensões das vias rodoviárias, metroviárias e ciclovias do DF

TIPO	EXTENSÃO (KM)
Malha Rodoviária Distrital	5.412,30
Malha Metroviária Distrital	42,38
Malha Ciclovias Distrital	687,12

Fonte: DER/DF, DF<sup>22</sup>, 2023; SEMOB/DF, 2024; METRÔ/DF, 2024, quadro organizado por esse autor

Nesse quadro não estão incluídas as rodovias federais que passam pelo DF, o que aumentaria a extensão rodoviária, mas já é suficiente para demonstrar a grande diferença entre as malhas. Motivos suficientes foram expostos para perceber, que a maior malha, que é a rodoviária, quanto mais ela é aumentada, não resolve o problema dos gargalos no trânsito.

O modelo de mobilidade urbana atual não é favorável para ninguém. É preciso modificar os padrões de deslocamento, priorizando alternativas que mudem o cenário atual. Ele é centrado no carro, é socialmente excludente e insustentável a longo prazo. Nesse molde, os desafios de mobilidade urbana continuarão a se agravar, aumentando a segregação socioespacial das cidades e comprometendo gradualmente o acesso ao trabalho e aos direitos da população.

Infelizmente o protótipo atual de mobilidade urbana continua a ser seguido. Várias obras viárias estão em execução, e as que foram concluídas não resolverão os engarrafamentos, e os investimentos no transporte público coletivo estão sempre em segundo plano. De norte a sul, de leste a oeste do DF, o que se vê nos horários de pico, e até fora deles, são engarrafamentos. Resta a classe trabalhadora, com a inauguração de cada obra viária, descobrir onde se formarão os próximos gargalos no trânsito.

---

<sup>22</sup> Rede Rodoviária Distrital - Extensões Totais em 2023, DER/DF, Sistema Rodoviário do DF, 2023, p.158

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AGÊNCIA BRASÍLIA, DF. Governador Ibaneis Rocha inaugura o Viaduto do Sudoeste. [S. l.], 21 out. 2023. Disponível em: <https://agenciabrasilia.df.gov.br/2023/10/21/governador-ibaneis-rocha-inaugura-o-viaduto-do-sudoeste/>. Acesso em: 1 maio 2023.

AGÊNCIA BRASÍLIA, DF. Viaduto do Recanto das Emas é entregue à população. *In*: DER, DF. Viaduto do Recanto das Emas é entregue à população. [S. l.], 2023. Disponível em: <https://www.agenciabrasilia.df.gov.br/2023/03/18/viaduto-do-recanto-das-emas-e-entregue-a-populacao/>. Acesso em: 5 jan. 2024.

ARQUIVO PÚBLICO DF, DF. Aniversário das RAs. [S. l.], 20 ago. 2018. Disponível em: <https://www.arquivopublico.df.gov.br/calendario-de-datas/>. Acesso em: 19 jun. 2024.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP (Brasil). MOBILIDADE HUMANA PARA UM BRASIL URBANO. São Paulo: Antp, 2017. 292 p.

BRASIL, Presidência da República. Código Trânsito Brasileiro: LEI Nº 9503, DE 23 DE SETEMBRO DE 1997. Brasília-DF, 23 set. 1997. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l9503compilado.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l9503compilado.htm). Acesso em: 25 maio 2024.

BRASIL, Presidência da República. Programa Bicicleta Brasil: LEI Nº 13.724, DE 04 DE OUTUBRO DE 2018. Brasília-DF, 04 out. 2018. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2015-2018/2018/lei/l13724.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2015-2018/2018/lei/l13724.htm) Acesso em: 25 maio 2024.

BRASIL. [Constituição (1988)]. Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Brasília, DF: Presidente da República, [2016]. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm). Acesso em 02 fev. 2024.

BRASIL. BANCO INTERAMERICANO DE DESENVOLVIMENTO. . Mobilidade por Bicicleta. Brasília, 2021. 140 p.

BRASIL. CNT. TRANSPORTE METROFERROVIÁRIO DE PASSAGEIROS. Brasília Df: Cnt, 2016. 146 p

BRASIL. ESTADO DO PLANO DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO. PROGRAMA DE METAS DO PRESIDENTE JUSCELINO KUBITSCHEK. Rio de Janeiro: Departamento de Imprensa Nacional, 1958. 97 p.

BRASIL. Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, Política Nacional de Mobilidade Urbana. Planalto. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm) Acesso em 10 nov. 2023.

BVS, Biblioteca Virtual em Saúde do Ministério da Saúde. Qualidade de Vida em 5 Passos. *In: Dicas de Saúde*. São Paulo, 13 jul. 2013. Disponível em: [https://bvsmis.saude.gov.br/bvs/dicas/260\\_qualidade\\_de\\_vida.html#:~:text=De%20acordo%20com%20a%20Organiza%C3%A7%C3%A3o,expectativas%2C%20padr%C3%B5es%20e%20preocupa%C3%A7%C3%B5es%E2%80%9D](https://bvsmis.saude.gov.br/bvs/dicas/260_qualidade_de_vida.html#:~:text=De%20acordo%20com%20a%20Organiza%C3%A7%C3%A3o,expectativas%2C%20padr%C3%B5es%20e%20preocupa%C3%A7%C3%B5es%E2%80%9D). Acesso em: 1 maio 2024.

CARVALHO, Isabela. Quanto custa manter um carro?: Veja todos os impostos e cálculos. *In: Quanto custa manter um carro?*. [S. l.], 18 jul. 2023. Disponível em: <https://inteligenciafinanceira.com.br/financas/planejamento-financeiro/quanto-custa-manter-um-carro/>. Acesso em: 30 maio 2024.

CLDF, DF. Distritais aprovam R\$ 100 milhões de subsídio para empresas de ônibus. [S. l.], 31 ago. 2021. Disponível em: <https://www.cl.df.gov.br/-/distritais-aprovam-r-100-milh-c3-b5es-de-subs-c3-addio-para-empresas-de-c3-b4nibus>. Acesso em: 1 mar. 2024.

CNI, Confederação Nacional das Indústrias, Pesquisa Mobilidade Urbana & Trabalho. [S. l.], 2023. Disponível em: [https://static.portaldaindustria.com.br/portaldaindustria/noticias/media/filer\\_public/91/c6/91c6a394-ee8b-4772-8f19-27fa401a295e/pesquisa\\_cni\\_mobilidade\\_urbana\\_populacao\\_-\\_fase\\_2.pdf](https://static.portaldaindustria.com.br/portaldaindustria/noticias/media/filer_public/91/c6/91c6a394-ee8b-4772-8f19-27fa401a295e/pesquisa_cni_mobilidade_urbana_populacao_-_fase_2.pdf). Acesso em: 2 mar. 2024.

CNTTL, Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes e Logísticas. Modal Metroviário: História do Metrô no Brasil. São Paulo, 15 jun. 2024. Disponível em: <https://cnttl.org.br/modal-metroviario>. Acesso em: 15 jun. 2024.

COCCO, Rodrigo Giraldi. TRANSPORTE PÚBLICO E MOBILIDADE URBANA: CONTRADIÇÕES ENTRE POLÍTICAS PÚBLICAS E DEMANDAS POR MOBILIDADE NA REGIÃO METROPOLITANA DE FLORIANÓPOLIS-SC. 2016. 421 f. Tese (Doutorado) - Curso de Geografia, Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2016.

CODEPLAN, DF. CARACTERIZAÇÃO DA RIDE-DF E AMB, OS DESAFIOS PARA O ENFRENTAMENTO DA COVID-19. [S. l.], 2020. Disponível em: <https://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/02/NT-Characteriza%C3%A7%C3%A3o-da-RIDE-DF-e-AMB-os-desafios-para-o-enfrentamento-da-COVID-19.pdf>. Acesso em: 10 out. 2023.

CODEPLAN, DF. GRANDES PROJETOS DE TRANSPORTES NO DISTRITO FEDERAL DESAFIOS E ÓBICES. [S. l.], 2021. Disponível em: <https://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/02/Estudo-Grandes-projetos-de-transportes-no-Distrito-Federal-desafios-e-obices.pdf>. Acesso em: 5 out. 2023.

CODEPLAN, DF. PERFIL DA DISTRIBUIÇÃO DOS POSTOS DE TRABALHO NO DISTRITO FEDERAL: CONCENTRAÇÃO NO PLANO PILOTO E DEFICITS NAS CIDADES-DORMITÓRIO. [S. l.], 2013. Disponível em: <https://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/02/Perfil-da-Distribui%C3%A7%C3%A3o-dos-postos-de-Trabalho-no-DF-Concentra%C3%A7%C3%A3o-no-Plano-Piloto-e-Deficits-nas-Cidades-Dormit%C3%B3rio.pdf>. Acesso em: 2 maio 2024.

CODEPLAN, DF. PMAD 2019/2020. [S. l.], 2021. Disponível em: <https://www.ipe.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/03/PMAD-Resultados-para-a-Periferia-Metropolitana-de-Brasilia-PMB-2019-2020.pdf>. Acesso em: 5 out. 2023.

CODEPLAN. Atlas do Distrito Federal 2017. Brasília: 2017. 114 p.

CORREIO BRASILIENSE, DF. Trânsito caótico, passageiro adoecido; veja o drama de quem usa ônibus. Brasília-DF, 10 set. 2023. Disponível em: <https://www.correiobraziliense.com.br/cidades-df/2023/09/5123378-transito-caotico-passageiro-doente-veja-o-drama-de-quem-usa-onibus.html>. Acesso em: 15 maio 2024.

CORREIO BRAZILIENSE, DF. TCDF apura suspeita de superfaturamento no túnel de Taguatinga. [S. l.], 9 jul. 2022. Disponível em: <https://www.correiobraziliense.com.br/cidades-df/2022/07/5020724-indicios-de-superfaturamento-na-obra-do-tunel-de-taguatinga-aponta-tcdf.html>. Acesso em: 5 dez. 2023.

DER/DF, DF. Concretagem das pistas Sul e Norte da Via Estrutural é finalizada. [S. l.], 2023. Disponível em: <https://www.der.df.gov.br/concretagem-das-pistas-sul-e-norte-da-via-estrutural-e-finalizada/>. Acesso em: 5 jan. 2024.

DER/DF, DF. Contratos. *In*: Contratos. Brasília-DF, 10 maio de 2024. Disponível em: <https://www.der.df.gov.br/contratos/>. Acesso em: 5 maio 2024.

DER/DF, DF. Sistema Rodoviário do Distrito Federal. Brasília: Df, 2023. 161 p.

DETRAN, DF. Estatísticas do Trânsito: Dados Anuais. *In*: Estatísticas do Trânsito. Brasília-DF, 10 maio de 2024. Disponível em: <https://www.detran.df.gov.br/dados-anuais/>. Acesso em: 10 maio 2024.

DETRAN, DF. Estatísticas do Trânsito: Dados Mensais. *In*: Estatísticas do Trânsito. Brasília-DF, 10 maio de 2024. Disponível em: <https://www.detran.df.gov.br/dados-mensais/>. Acesso em: 10 maio 2024.

DF NO PONTO, Semob. Horários de ônibus. [S. l.], 1 maio 2024. Disponível em: <https://dfnoponto.semob.df.gov.br/>. Acesso em: 2 maio 2024.

Disponível em: <http://periodicos.unb.br/index.php/ciga/> Acesso em: 08 out 2023.  
ENABICI (Brasil). Estratégia Nacional de Bicicleta. Brasília, 2023. 159 p.

G1, DF. Reeleito, Ibaneis Rocha mantém intenção de privatizar Metrô e diz que Tribunal de Contas do DF tem 'atrapalhado' governo. Brasília-DF, 5 out. 2022. Disponível em: <https://g1.globo.com/df/distrito-federal/eleicoes/2022/noticia/2022/10/05/governador-reeleito-no-df-ibaneis-rocha-confirma-apoio-a-bolsonaro-no-2o-turno-queremos-nos-engajar-na-campanha.ghtml>. Acesso em: 5 fev. 2024.

GDF, CLDF. LEI Nº 5.623, DE 09 DE MARÇO DE 2016. Brasília-DF, 9 mar. 2016. Disponível em: [https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/4c0aa9e6a75549eb9a269c110d012279/Lei\\_562](https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/4c0aa9e6a75549eb9a269c110d012279/Lei_562). Acesso em: 15 maio 2024.

GORZ, André. APOCALIPSE MOTORIZADO: a tirania do automóvel em um planeta poluído. São Paulo: Conrad Editora do Brasil, 2005. 158 p.

HARVEY, David. Cidades Rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana. São Paulo: Martins Fontes, 2013. 294 p.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Cidades e Estados. [S. l.], 2022. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/df.html>. Acesso em: 10 out. 2023.

IBGE, INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Reflexões sobre os Deslocamentos Populacionais do Brasil. Rio de Janeiro, 10 out. 2011. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/livros/liv49781.pdf>. Acesso em: 5 maio 2023.

IPEDF, INFORME DEMOGRÁFICO. [S. l.], 2024. Disponível em: [https://www.ipe.df.gov.br/wp-content/uploads/2024/04/Informe-N2\\_Doze-anos-de-RI-DE-Primeiros-resultados-populacionais-Censo-2022.pdf](https://www.ipe.df.gov.br/wp-content/uploads/2024/04/Informe-N2_Doze-anos-de-RI-DE-Primeiros-resultados-populacionais-Censo-2022.pdf). Acesso em: 16 abr. 2024.

IPEDF, PDAD 2021. DF, 10 out. 2021. Disponível em: [https://www.ipe.df.gov.br/wp-content/uploads/2022/05/Relatorio\\_DF-2021-1.pdf](https://www.ipe.df.gov.br/wp-content/uploads/2022/05/Relatorio_DF-2021-1.pdf). Acesso em: 6 abr. 2024.

IPEDF. COMO ANDA BRASÍLIA. Brasília, 2023. 35 p.

KUBITSCHKE, Juscelino. Por Que Construí Brasília. Brasília: Senado Federal, 2000. 492 p.

LAGONEGRO, Marco Aurélio. A Ideologia Rodoviarista no Brasil: Ciência e Ambiente. [S. l.], 07/12/2008. Disponível em: <https://cienciaeambiente.com.br/shared-files/2059/?039-050.pdf>. Acesso em: 5 maio 2023.

LARA, Henrique; CODEPLAN. Brasília, Uma Cidade Centenária: texto para discussão. Brasília, 2016. 56 p.

MANIÇOBA, S.R. Criação de Regiões Administrativas no Distrito Federal e o Histórico da Definição de Seus Limites Geográficos, Revista Eletrônica: Tempo - Técnica - Território, v.10, n.2 (2019), p.01:30 ISSN: 2177-4366.

MATOS, Marcelo Badaró. A Classe Trabalhadora: de Marx ao nosso tempo. São Paulo: Boitempo, 2019. 160 p.

METRÔ, DF. Metrô: Estrutura. Brasília-DF, 4 out. 2023. Disponível em: [https://metro.df.gov.br/?page\\_id=4850](https://metro.df.gov.br/?page_id=4850). Acesso em: 20 maio 2024.

MUMFORD, Lewis. A cultura das cidades. Belo Horizonte: Itatiaia, 1961.

NAÇÕES UNIDAS, Brasil. É o momento das cidades: Não há saída sem investimento em desenvolvimento sustentável 2023. [S. l.], 1 maio 2023. Disponível em:

<https://brasil.un.org/pt-br/252625-%C3%A9-o-momento-das-cidades-n%C3%A3o-h%C3%A1-sa%C3%ADa-sem-investimento-em-desenvolvimento-sustent%C3%A1vel>. Acesso em: 2 maio 2024.

OLIVEIRA, Giovanna Ortiz de. Entrevista - Lúcio Costa. 2005. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/entrevista/06.023/3313?page=5>>. Acesso em: 25 abr. 2024.

PARTICIPA DF, OUVIDORIA. PARTICIPA DF. [S. l.], 1 fev. 2022. Disponível em: <https://www.participa.df.gov.br/pages/caixa-entrada/manifestacao/aFZWUINpZUtpY UZHdHNoTUxQZzRiUSUzRCUzRA>. Acesso em: 10 nov. 2023.

PAVIANI, Aldo. GEOGRAFIA URBANA DO DISTRITO FEDERAL: EVOLUÇÃO E TENDÊNCIAS. [S. l.], 16 abr. 2005. Disponível em: <https://periodicos.unb.br/index.php/espacoegeografia/article/view/39785/30917>. Acesso em: 10 out. 2023.

PDTU/DF. Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal. 22 volumes. Lei Distrital no 4.566, de 4 de maio de 2011. Brasília, DF, 2011.

PELUSO, Marília; CANDIDO, Washington. Distrito Federal: paisagem, população e poder. São Paulo: Harbra, 2006. 121 p.

RIBEIRO, Rômulo José da Costa; TENÓRIO, Gabriela de Souza; HOLANDA, Frederico de. Brasília Transformações na Ordem Urbana. Rio de Janeiro: Letra Capital Editora, 2015. 346 p.

SANTOS, Milton. A Urbanização Brasileira. São Paulo: Hucitec, 1993. 157 p.

SANTOS, Milton. Metamorfoses do Espaço Habitado: Fundamentos Teóricos e Metodologia da Geografia. São Paulo: Edusp, 2021. 132 p.

SANTOS, Milton. O Espaço da Cidadania e Outras Reflexões. 2. ed. Brasília: Fundação Ulysses Guimarães, 2013. 226 p.

SANTOS, Milton. O Espaço Dividido. 2. ed. São Paulo: Edusp, 2004. 437 p.

SANTOS, Milton. Técnica Espaço Tempo: globalização e meio técnico científico informacional. São Paulo: Edusp, 1994. 94 p.

SCHOR, Tatiana. O Automóvel e o Desgaste Social. [S. l.], 1 maio 1999. Disponível em:

<https://www.scielo.br/j/spp/a/vBWjwxnsFXHrG9dxNzBQgSb/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 2 abr. 2024.

SEGOV, DF. Administrações Regionais. [S. l.], 2022. Disponível em: <https://segov.df.gov.br/category/administracoes-regionais/>. Acesso em: 5 out. 2023.

SEGOV, DF. Aniversário das RAs por data de criação. Brasília-DF, 2 fev. 2020. Disponível em: <https://segov.df.gov.br/wp-conteudo/uploads/2020/02/Aniversario-RAs.pdf>. Acesso em: 6 jan. 2024.

SEMOB, DF. Ciclomobilidade. *In*: Ciclomobilidade : Malha Cicloviária do Distrito Federal. Brasília-DF, 21 maio de 2024. Disponível em: <https://www.semob.df.gov.br/bicicletas-compartilhadas/>. Acesso em: 25 maio 2024.

SEMOB, DF. <https://www.semob.df.gov.br/calculo-da-tarifa-tecnica-2/>: Entenda como a tarifa técnica mantém as passagens acessíveis. Brasília-DF, 26 de nov. 2020. Disponível em: <https://www.semob.df.gov.br/calculo-da-tarifa-tecnica-2/>. Acesso em: 15 maio 2024.

SEMOB, DF. Inaugurado Complexo Viário Governador Roriz. [S. l.], 2021. Disponível em: <https://semob.df.gov.br/inaugurado-complexo-viario-governador-roriz/>. Acesso em: 5 dez. 2023.

SEMOB, DF. Inaugurado o primeiro viaduto do Trevo de Triagem Norte. [S. l.], 2017. Disponível em: <https://semob.df.gov.br/inaugurado-o-primeiro-viaduto-do-trevo-de-triagem-norte/>. Acesso em: 5 out. 2023.

SEMOB, DF. Nota informativa. Brasília-DF, 16 nov. 2021. Disponível em: <https://www.semob.df.gov.br/wp-conteudo/uploads/2021/11/Nota-Informativa-outubro.pdf>. Acesso em: 15 maio 2024.

SEMOB, DF. PDTU. Brasília-DF, 24 out. 2017. Disponível em: <https://www.semob.df.gov.br/pdtu/>. Acesso em: 15 maio 2024.

VILLAÇA, Flávio. Espaço intra-urbano no Brasil. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 2001.

## ANEXO A - ROTEIROS PARA AS ENTREVISTAS



INSTITUTO FEDERAL DE BRASÍLIA – IFB  
CAMPUS RIACHO FUNDO  
GRADUAÇÃO DE LICENCIATURA EM GEOGRAFIA



### **Roteiro para entrevista com o Presidente da Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana - CMTU, da Câmara Legislativa do Distrito Federal – CLDF, Deputado Max Maciel.**

A presente entrevista tem como objetivo acadêmico contribuir como fonte primária para a pesquisa intitulada: **OS GARGALOS NO TRÂNSITO DO DISTRITO FEDERAL E OS IMPACTOS NEGATIVOS DA MOBILIDADE URBANA NA CLASSE TRABALHADORA. AONDE VAMOS PARAR AGORA?** Essa entrevista faz parte da metodologia para construção desse trabalho e os dados coleados aqui serão usados único e exclusivamente nessa pesquisa acadêmica.

- Apresentação do discente, do docente e da instituição;
- Fazer um breve resumo sobre a pesquisa;
- Colher assinatura no formulário de autorização;
- Iniciar a entrevista; (gravação)

#### **Entrevista**

- 1- Pedir ao Deputado que se identifique (Nome e cargo na CMTU)
- 2- O senhor é Presidente da Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana – CMTU, da Câmara Legislativa do Distrito Federal- CLDF. Qual são os objetivos dessa Comissão?
- 3- Brasília foi criada para abrigar uma elite da sociedade, mas sofreu, como outras cidades, uma rápida explosão demográfica e expansão territorial urbana, consequentemente a população de baixa renda foi empurrada para longe do centro e assim foram criadas as RAs. Essa segregação espacial provocou um espraiamento das cidades do DF, forçando os trabalhadores fazerem um movimento pendular, casa – trabalho, na imensa maioria no sentido RAs ao Plano Piloto. Essa segregação prejudica a qualidade de vida do trabalhador, pois além de percorrer um caminho árduo durante a semana na sua ida e volta ao trabalho o acesso aos pontos de diversão e lazer, nos finais de semana, são prejudicados com os horários dos ônibus que não atendem adequadamente aos usuários do transporte e a tarifa é a mesma dos dias úteis, ou seja, muito cara. Nessa configuração de espaço urbano que o DF chegou temos uma realidade em que o trabalhador é proibido de acessar o centro da capital, ou os pontos turísticos, principalmente nos finais de semana, como resolver essa desigualdade?
- 4- Os problemas da mobilidade urbana são percebidos em todo o mundo, cada cidade com suas especificidades. No caso do DF, quais são os principais problemas da mobilidade urbana atualmente? O que pode ser feito para reduzir os impactos negativos na classe trabalhadora?



INSTITUTO FEDERAL DE BRASÍLIA – IFB  
CAMPUS RIACHO FUNDO  
GRADUAÇÃO DE LICENCIATURA EM GEOGRAFIA



- 5- Ao longo dos anos grandes obras viárias foram executadas no DF, e no atual governo essas obras se intensificaram, são executadas com a premissa de resolver os engarrafamentos da cidade. Esses engarrafamentos, no DF, são grandes gargalos nos deslocamentos dos trabalhadores, mesmo com tantas obras que tem a finalidade de resolvê-los, eles continuam acontecendo, por quê?
- 6- Uma das queixas que o trabalhador relata é o tempo perdido dentro de um ônibus, nos deslocamentos diários, isso faz com que muitos deles usem carro próprio, mesmo sendo mais caro e também perdendo um tempo valioso, engrossando o número de veículos nas vias. É possível diminuir o tempo que uma pessoa gasta para se locomover de um ônibus no DF?
- 7- O preço da passagem de ônibus no DF é um dos mais alto do país, mas o serviço prestado deixa muito a desejar, apesar de alguma melhora com os ônibus novos, ainda não se tem por exemplo, ar condicionado, os ônibus são sujos, os gps não funcionam, a superlotação continua e algumas linhas e horários não condizem com a realidade dos usuários. É de conhecimento público que o GDF repassa milhões para as empresas de ônibus como subsídio, e alguns segmentos como estudantes, idosos e PCDs, já são beneficiados com o passe livre, qual o posicionamento da CMTU sobre opasse livre para todos no DF?
- 8- No DF não temos um incentivo em integração de modais de transporte, como bicicleta ou andar a pé. A mobilidade ativa pode ser uma opção para substituir o automóvel em alguns deslocamentos, porém o DF apesar de ter uma das maiores malhas cicloviárias do país, são pouco usadas e sem manutenção, já as estruturas como calçadas e passarelas de pedestres não oferecem segurança para quem precisa utilizá-las. Fica bem claro que a prioridade de investimento na mobilidade é para o uso automotivo. Como desconstruir esse pensamento carrocentrista que assola as mentes da maioria da população?
- 9- Falando agora em privatização, recentemente a Rodoviária do Plano Piloto passou por esse processo e está autorizada a ser privatizada, antes disso esse equipamento passou por uma precarização nos seus serviços e estrutura, o mesmo está acontecendo com o Metrô DF, não há os investimentos necessários e é politicamente precarizado, forçando a privatização. Qual a posição da CMTU em relação a uma possível privatização do Metrô DF.
- 10- A Mobilidade Urbana é um direito que dá acesso a outros direitos como, saúde, educação, trabalho, lazer e outros. Aqui no DF, vários setores, pressionam para que o modelo carrocentrista e rodoviarista continue a ser seguido, mesmo com dados comprovando que esse modelo não está funcionando. Considerando todo esse cenário, o esforço do trabalho da CMTU e a participação popular nas audiências públicas, podemos dizer que existe esperança de mudanças na mobilidade urbana do DF?

- Ao término das perguntas, conceder ao entrevistado, espaço para considerações;
- Ao término da entrevista fazer agradecimentos.



## **Roteiro para entrevista com integrante da ONG Rodas da Paz. Rafael Barros**

A presente entrevista tem como objetivo acadêmico contribuir como fonte primária para a pesquisa intitulada: **OS GARGALOS NO TRÂNSITO DO DISTRITO FEDERAL E OS IMPACTOS NEGATIVOS DA MOBILIDADE URBANA NA CLASSE TRABALHADORA. AONDE VAMOS PARAR AGORA?** Essa entrevista faz parte da metodologia para construção desse trabalho e os dados coletados aqui serão usados único e exclusivamente nessa pesquisa acadêmica.

- Apresentação do discente, do docente e da instituição;
- Fazer um breve resumo sobre a pesquisa;
- Colher assinatura no formulário de autorização;
- Iniciar a entrevista; (gravação)

### **Entrevista**

- 1- Pedir ao entrevistado que se identifique (Nome e posição)
- 2- Rafael, você é integrante da ONG Rodas da Paz, qual a sua posição na instituição? O que é a Rodas da Paz? Qual são seus objetivos?
- 3- A Rodas, aborda o tema Mobilidade Urbana, com ênfase no incentivo ao uso da bicicleta, mas também promove a Mobilidade Ativa. Com ruas e vias que são pensadas para o uso dos carros, a segurança de pedestres e ciclistas fica comprometida. Para a Rodas, como a segurança no trânsito ajuda a garantir uma melhor mobilidade para todos?
- 4- Brasília foi criada para abrigar uma elite da sociedade, mas sofreu, como outras cidades, uma rápida explosão demográfica e expansão territorial urbana, consequentemente a população de baixa renda foi empurrada para longe do centro e assim foram criadas as RAs. Essa segregação espacial provocou um espraiamento das cidades do DF, forçando os trabalhadores fazerem um movimento pendular, casa – trabalho, na imensa maioria no sentido RAs ao Plano Piloto. Essa segregação prejudica a qualidade de vida do trabalhador, pois além de percorrer um caminho árduo durante a semana na sua ida e volta ao trabalho o acesso aos pontos de diversão e lazer, nos finais de semana, são prejudicados com os horários dos ônibus que não atendem adequadamente aos usuários do transporte e a tarifa é a mesma dos dias úteis, ou seja, muito cara. Nessa configuração de espaço urbano que o DF chegou temos uma realidade em que o trabalhador é proibido de acessar o centro da capital, ou os pontos turísticos, principalmente nos finais de semana, como resolver essa desigualdade?
- 5- Como já foi dito, a Rodas incentiva o uso da bicicleta como meio de transporte. O que as pessoas ganham ao trocar o carro pela bicicleta em alguns deslocamentos?



INSTITUTO FEDERAL DE BRASÍLIA – IFB  
CAMPUS RIACHO FUNDO  
GRADUAÇÃO DE LICENCIATURA EM GEOGRAFIA



- 6- Brasília tem umas das maiores malhas cicloviárias do país, mesmo assim elas são pouco utilizadas, por quê?
  
- 7- Várias obras viárias foram e estão sendo feitas com o argumento de acabar com os engarrafamentos e conseqüentemente melhorar a mobilidade urbana, muito dinheiro está sendo gasto nessas obras. Apesar de existirem leis que obrigam o executor a construir a cada obra feita, prever uma ciclovia ou ciclofaixa, o GDF não as cumpre. Por exemplo no viaduto do Recanto das Emas e viaduto que liga Samambaia a Taguatinga, e quando faz a ciclovia não a interliga com outras já existentes, como é o exemplo do Túnel de Taguatinga. É claro a intenção do GDF em priorizar a as obras viárias para os carros, em detrimento de outros modais. Como desestimular esse pensamento carrocentrista nas mentes dos governantes e sociedade em geral?
  - Ao término das perguntas, conceder ao entrevistado, espaço para considerações;
  - Ao término da entrevista fazer agradecimentos.



## Roteiro para entrevista com Trabalhadores (as) do DF e entorno

A presente entrevista tem como objetivo acadêmico contribuir como fonte primária para a pesquisa intitulada: **OS GARGALOS NO TRÂNSITO DO DISTRITO FEDERAL E OS IMPACTOS NEGATIVOS DA MOBILIDADE URBANA NA CLASSE TRABALHADORA. AONDE VAMOS PARAR AGORA?** Essa entrevista faz parte da metodologia para construção desse trabalho e os dados coletados aqui serão usados único e exclusivamente nessa pesquisa acadêmica.

- Apresentação do discente, do docente e da instituição;
- Fazer um breve resumo sobre a pesquisa;
- Colher assinatura no formulário de autorização;
- Iniciar a entrevista; (gravação)

### Entrevista Trabalhadores(as)

- 1- Qual seu nome, idade, onde reside, onde trabalha?
- 2- Qual meio de transporte você usa para ir ao trabalho?
- 3- Que horas você entra no trabalho e que horas você sai de casa para trabalhar? (Qual tempo gasto)
- 4- Que horas você sai do trabalho e que horas você chega em casa? (Qual tempo gasto)
- 5- Quantas conduções você usa para ida e vinda ao trabalho? Além das conduções você precisa caminhar para chegar ao destino?
- 6- Você costuma integrar modais de transporte para se deslocar ao trabalho?
- 7- Quando você precisa trabalhar nos finais de semana, os horários dos ônibus/metrô são adequados?
- 8- O que você acha da qualidade dos serviços prestados pelas empresas de ônibus no DF (entorno)? (para usuários do transporte coletivo)
- 9- O que você acha dos serviços prestados pelo Metrô DF? (para usuários do transporte coletivo)
- 10- Porque você usa o automóvel ou motocicleta para se deslocar para o trabalho? (para usuários de veículos particulares)
- 11- Você usaria a bicicleta, no trajeto total ou parcial, para se locomover para o trabalho? Justifique.



INSTITUTO FEDERAL DE BRASÍLIA – IFB  
CAMPUS RIACHO FUNDO  
GRADUAÇÃO DE LICENCIATURA EM GEOGRAFIA



12- Você tem acesso aos serviços de saúde ou de lazer e cultura, que precisam de transporte público? Exceto os deslocamentos que você faz para o trabalho você consegue se deslocar de transporte público para o lazer e cultura?

13- Já existe uma discussão para ser implantado a tarifa zero no DF. Se fosse implantado a tarifa zero no DF, você usaria mais o transporte público?

14- No seu ponto de vista, no percurso do seu deslocamento diário, o que você acha que precisa melhorar com relação à mobilidade? Por que?

- Ao término das perguntas, conceder ao entrevistado, espaço para considerações;
- Ao término da entrevista fazer agradecimentos.

**Os dados identificáveis dos participantes (páginas 118 a 124) foram suprimidos nesta versão digital, em conformidade com a Lei Geral de Proteção de Dados (Lei nº 13.709/2018).**