

Universidade de Brasília
Instituto de Ciência Política

Metrô do Distrito Federal: uma análise dos mecanismos de segregação

Vinícius da Silva Louzeiro

Brasília – DF

Outubro/2022



Universidade de Brasília
Instituto de Ciência Política

Metrô do Distrito Federal: uma análise dos mecanismos de segregação

Vinícius da Silva Louzeiro

Monografia apresentada ao Curso de Ciência Política, do Instituto de Ciência Política, Universidade de Brasília, como requisito parcial para obtenção do grau de Bacharel em Ciência Política sob a orientação do professor Richer Fernando Borges de Souza.

Brasília - DF

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho a todas as pessoas que acordam cedo diariamente para ir estudar ou trabalhar e que necessitam enfrentar o sistema de transporte público do Distrito Federal. Dias melhores, eu espero, estão por vir.

AGRADECIMENTOS

Eu agradeço, de início, ao Senhor, o meu Deus. Ele não é grande. Ele é gigante. Maior que tudo e maior que todos. Sem o seu toque, sem a sua presença e sem a sua fidelidade eu não chegaria até aqui, neste momento de final da graduação. Também, reconheço a pessoa de minha mãe, Maria Neuma da Silva Louzeiro, do meu pai, Eduardo Louzeiro Gonçalves e de meu irmão caçula, Raphael da Silva Louzeiro. Todos foram mais do que importantes na minha vida. No mais, devo dizer que a minha família é o meu apoio, o meu sustentáculo. Em outras palavras, a minha razão de existir e de ser. Portanto, este agradecimento se faz bastante oportuno.

RESUMO

O projeto de pesquisa em cima do metrô-DF procura analisar os mecanismos de segregação inerentes a este modal. As linhas da Companhia do Metropolitano do Distrito Federal se inserem numa lógica racionalista, utilitarista e capitalista. O resultado é a exclusão. Melhor. A segregação da população periférica das cidades satélites dos espaços de lazer de Brasília, o centro. A capital, portanto, torna-se um local de encontro, a partir do conceito de Lefebvre, apenas para algumas pessoas. Notadamente, aqueles indivíduos mais abastados, para os quais a mobilidade não se constitui numa problemática cotidiana primária. Nessa lógica, o direito à cidade é, efetivamente, relegado a poucos.

Palavras-chave: Direito à cidade; Mobilidade; Segregação; Encontros; Metrô-DF

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	5
METODOLOGIA	8
CAPÍTULO I - Apanhado histórico da construção de Brasília como uma cidade para automóveis	9
1.1 O desenvolvimento do Distrito Federal	10
1.2 Problemas conjunturais relativos ao automóvel a combustão	12
1.3 Mobilidade urbana	13
1.4 A construção dos núcleos urbanos, futuras RAs, e o metrô-DF	15
CAPÍTULO II - Direito à cidade e metrô como mecanismo de segregação	20
2.1 Os mecanismos de segregação	21
2.2 Conflitos entre o Estado, o mercado e a população periférica	23
2.3 O direito à cidade	25
2.4 Outras contribuições importantes do pensamento de Henri Lefebvre	27
CAPÍTULO III - Análise documental e observação de mudanças a nível institucional Legislação e Plano Diretor de Transporte Público do DF (PDTU/DF)	30
CAPÍTULO IV – O que a literatura propõe?	35
CONSIDERAÇÕES FINAIS	38
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICA	39

INTRODUÇÃO

A partir da análise dos mecanismos de segregação e os problemas gerados por eles para a mobilidade urbana no Distrito Federal, o futuro trabalho acadêmico terá como função analisar e justificar quais mecanismos de segregação provocados pela utilização do metrô de Brasília contribuem para a noção de direito à cidade, e acesso da mesma, pelos indivíduos brasilienses. Esta análise é o objetivo geral deste trabalho. Apesar do metrô no DF ter sido um projeto pensado para auxiliar e otimizar a mobilidade urbana da população, este abarca apenas seis das 33 regiões administrativas da capital. Uma vez que o projeto teve início em 1991, após quase três décadas, o Distrito Federal se encontra em constante expansão, contudo, o sistema metroviário não acompanha esse aumento populacional. Além disso, devemos nos atentar a vários elementos singulares do funcionamento do metrô do DF quando comparado a outras cidades, como por exemplo: o seu horário de funcionamento, a quantidade de trens proporcionados à população e o valor de sua passagem - a mais cara do mundo segundo estudos do Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor (IDEC) em 2012. Este parágrafo se constitui no contexto base para esta pesquisa acadêmica.

Desta forma, a partir de um estudo de caso, utilizando de documentos sobre a criação do sistema metroviário no DF, estudos sobre o tema relacionado a mobilidade urbana e a segregação socioespacial, sempre a fim de entender, partindo também de estudos prévios acerca da geração de segregação a partir da construção de Brasília, como a utilização do transporte público, especificamente do metrô-DF, pode ser uma ferramenta de segregação e afastamento das pessoas do centro? Esta pergunta do presente trabalho servirá de orientação para o desenvolvimento da pesquisa.

De forma a abordar e abranger um apanhado histórico da construção de Brasília a partir de uma cidade que foi projetada para automóveis, e que por não acompanhar o crescimento populacional contribui para a violação do direito à cidade e acesso aos principais pontos de lazer, o metrô do Distrito Federal se torna um mecanismo de segregação para a população dependente do transporte público. Este é, inclusive, a condensação do meu problema de pesquisa, isto é, examinar os mecanismos de segregação intrínsecos ao metrô-DF tendo como fundo uma bibliografia especializada sobre o tema de direito à cidade e mobilidade urbana e a partir disso tentar refletir um pouco sobre o que a sociedade mais o poder público local devem

procurar resolver e como. Seguindo a linha de estudos dos autores Henri Lefebvre, Aldo Paviani, Alexandre de Ávila Gomide e Ernesto Pereira Galindo, a título de exemplo.

O artigo “A mobilidade urbana: uma agenda inconclusa ou o retorno daquilo que não foi”, de Alexandre de Ávila Gomide e Ernesto Pereira Galindo, possui contribuições relevantes à discussão, de modo que aponta a trajetória da condução administrativa dos transportes coletivos públicos na sociedade brasileira, desde meados da década de 80 até as manifestações de 2013, conhecidas como as “Jornadas de Junho”. Ademais, a própria noção de mobilidade urbana, conduzida de acordo com a visão de política pública adotada pelos governantes, como apresentada pelos autores do artigo, possibilitou uma maior ligação da temática com os pressupostos do direito à cidade. Nesse sentido, a relação entre governo e direito à cidade como apresentada por Henri Lefebvre, que entende a essencialidade da promoção dos encontros nos espaços públicos como uma premissa da cidade, é colocada à prova. No mais, as teorias dos acadêmicos citados neste e noutros parágrafos serão fundamentais para o desenvolvimento do trabalho que se deseja construir, já que eles são importantes nomes para a literatura de Direito à cidade. O último, Henri Lefebvre, é um clássico na temática à nível internacional. A minha principal referência.

Em continuidade, os objetivos específicos deste trabalho, também, são imprescindíveis de notabilidade. O primeiro deles se trata da exposição historiográfica da construção de Brasília e da formulação de políticas públicas voltadas para o automóvel no Brasil e na capital há algumas décadas. Essa contextualização é essencial para o entendimento das dinâmicas de segregação que tanto afetam a população periférica do Distrito Federal. No mais, desenvolver um trabalho em cima do Metrô-DF orientado pela teoria de Henri Lefebvre – direito à cidade - e de David Harvey é o terceiro e último objetivo específico. Nesta perspectiva os conceitos de valor de uso e de valor de troca de Lefebvre são pontos importantes para o amadurecimento teórico da pesquisa. Por fim, dar conta de analisar a realidade da mobilidade urbana local tendo como apoio a legislação conexa é outro objetivo específico salutar, já que é importante, igualmente, analisar quais são as diretrizes estabelecidas pelos nossos representantes políticos. Especialmente, explorar se houve alguma mudança de orientação a nível de leis e normas.

A partir da estrutura de um estudo de caso e análise documental e bibliográfica, inclusive no que se refere ao planejamento governamental para a criação da linha ferroviária no Distrito Federal, juntamente com estudos já prontos da Companhia de Planejamento do Distrito Federal (Codeplan) e da Secretaria de Mobilidade Urbana do DF, como possíveis referenciais teóricos

da pesquisa, será possível construir um trabalho dinâmico. Ademais, para finalizar é importante, também, dar uma justificativa sobre as motivações da pesquisa que se seguirá. É notório a existência de um buraco na literatura de direito à cidade que se atente especificamente à mobilidade urbana no Distrito Federal, tendo como foco o Metrô do Distrito Federal. Grande parte dos estudos presentes, hoje, focam numa análise macro e relativa a políticas públicas. Portanto, se atentar para mecanismos de segregação de um modal específico pode se tornar um complemento importante para aqueles que desejam compreender a mobilidade urbana no DF.

METODOLOGIA

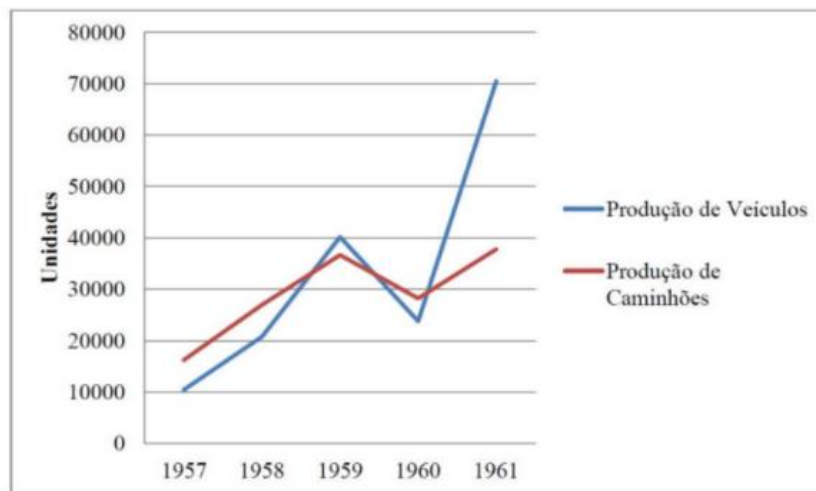
A pesquisa, "Metrô do Distrito Federal: uma análise dos mecanismos de segregação"(título), que se propõe é explicativa e profunda. Essa afirmação é corroborada quando se considera que o fenômeno que se pretende analisar (segregação ou exclusão) já é conhecido, ou seja, foi de algum modo amplamente difundido pela literatura vigente. É possível afirmar, também, que a prioridade do estudo é a elucidação e explanação de determinados mecanismos e não a sua descrição ou exploração. Igualmente, o trabalho possui uma perspectiva profunda. Isso é facilmente notado quando se observa que a segregação a ser investigada tem como cerne, particularmente, o metrô-DF. O espaço de tempo que será explorado, também, é limitado e preciso. Basicamente, o foco será o ano de 2001 - início do funcionamento do metrô-DF -, até o ano de 2022, presente. Em continuidade, pode-se dizer que a abordagem da pesquisa será construtivista. Isso se deve ao fato, entre outras coisas, de que o caso a ser analisado é restrito. Além disso, a precisão será uma característica primordial do trabalho acadêmico.

Nessa perspectiva, salienta-se que o estudo é qualitativo, já que a pesquisa se constituirá num estudo de caso, o objeto de estudo é somente o metrô do Distrito Federal. No mais, a análise documental e bibliográfica são outros processos do estudo que será realizado. Para fins de exemplificação pode-se salientar que os materiais prontos da Codeplan, da Secretaria de Mobilidade Urbana do DF e a legislação conexa a temática de transporte urbano tal como o PDTU-DF (Plano Diretor de Transporte Urbano) servirão como documentos de apoio ao trabalho de pesquisa. Os materiais da Codeplan, por exemplo, que são na realidade pesquisas desenvolvidas pela empresa estatal, foram apanhados no próprio site da companhia. As pesquisas da Secretaria supracitada mais a legislação correlata, também, foram obtidas pela internet através do site da entidade. Todo esse material está disponível de forma gratuita conforme a lei de acesso à informação (Lei nº 12.527 de 2011).

1 CAPÍTULO I - APANHADO HISTÓRICO DA CONSTRUÇÃO DE BRASÍLIA COMO UMA CIDADE PARA AUTOMÓVEIS

A cidade de Brasília, planejada e projetada, é um modelo moderno de capital. Edificada, no planalto central, a partir do plano piloto do urbanista Lúcio Costa, a cidade de Brasília começou a se erigir a partir dos últimos anos da década de 50 do século passado. Portanto, foi no governo do ex-presidente e mineiro Juscelino Kubitschek que a administração pública federal se transferiu da cidade do Rio de Janeiro. No mais, é salutar expor que a finalidade primor deste projeto arquitetônico que data do Brasil Império foi a integração, ou seja, estabelecer uma maior proximidade entre as diversas regiões do país. Essa tarefa se consubstanciou na meta síntese do presidente supracitado (PAVIANI, 2007, pp. 5; 13-14). Paralelo a tudo isso, políticas de cunho desenvolvimentista orientavam a condução da política econômica do Brasil entre os anos de 1956 e 1961. O reflexo disso, na prática, foi uma maior aproximação do país com o capital estrangeiro, notadamente, a indústria automobilística. Tal empreendimento centrado nos veículos de motor a combustão, no solo brasileiro, deveria vir a estimular o crescimento da oferta de empregos, da produção veicular, como indica o gráfico 01, e do consumo. Portanto, da economia. O preço que o Estado viria a arcar seria razoável, isto é, a construção de uma infraestrutura viária que pudesse atender aos novos automóveis, principalmente, o carro particular de passeio. Para Brasília, a situação não seria diferente. Melhor. A nova capital, sinônimo de modernidade no Brasil e no mundo, deveria se aliar a um outro elemento símbolo do moderno, o carro. Nas palavras do acadêmico Fernando Luiz Lara, o quadriciclo de motor a explosão. Esse mesmo pesquisador nos afirma que "Brasília não tinha como deixar de ser a cidade do automóvel por excelência" (LARA, 2016, p. 139).

Gráfico 01 - Produção de Veículos (1957-1961).



Fonte: Relatório ANFAVEA (2015).

1.1 O DESENVOLVIMENTO DO DISTRITO FEDERAL

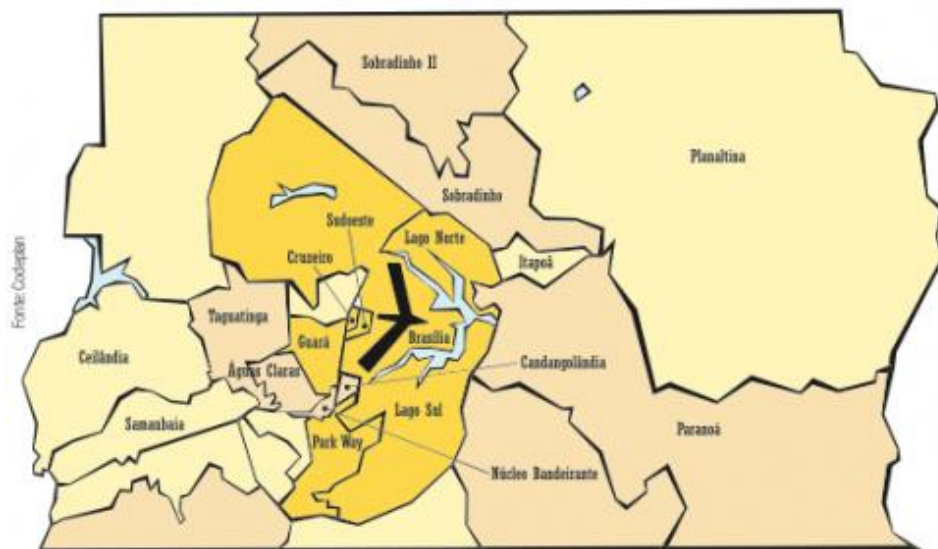
Em continuidade, a cidade de Brasília se expandiu, inclusive, demograficamente, já que a migração de pessoas, sobretudo do Nordeste brasileiro, foi intensa. Além disso, a capital se tornou uma metrópole nacional. Sob esses aspectos é importante denotar dois processos peculiares inerentes à formação do Distrito Federal e de Brasília. O primeiro tem por base o pensamento de Aldo Paviani (1992). No artigo "Dinâmica urbana e os desafios da urbanização em Brasília" o autor coloca que o Distrito Federal evoluiu a partir de um modelo de povoamento de núcleos múltiplos. Ele nos diz que há, no DF, uma constelação urbana que se colocou no espaço com somas populacionais não homogêneas. Demais, o segundo processo se refere a "metropolização do espaço". Este conceito é utilizado por diferentes autores, como Ana Fani Alessandri Carlos.

O processo de metropolização acompanha e realiza o movimento constitutivo da metrópole como momento diferenciado do processo de acumulação e em função de suas exigências, o que explicita o desenvolvimento do tecido urbano, que, a partir do

centro, desenvolve-se até a periferia com conteúdos diferenciados em seu processo de extensão (CARLOS, 2013, p. 38).

O que se pretende colocar tendo por base os dois conceitos apresentados acima, "núcleos múltiplos" e "metropolização do espaço", é que o Distrito Federal compreende um território heterogêneo. Ele tem Brasília por centro político e econômico rodeada por um espaço periférico que se subdivide em cidades satélites (Regiões Administrativas), tal como demonstra o mapa 01 abaixo. Logo, o que se verifica é uma segregação socioespacial contundente no território em questão. A consequência disso é o distanciamento dos indivíduos dos postos de trabalho que são concentrados em Brasília além do próprio lazer, já que as atividades lúdicas e os equipamentos urbanos são mais expressivos quantitativamente e qualitativamente no centro. Nesta perspectiva, pode-se considerar que ocorre uma secundarização das demandas da população periférica no DF. Esta, inclusive, é muitas vezes tida apenas como mão de obra para a cidade (PAVIANI, 1998, pp. 111-112).

Mapa 01 - Mapa político do Distrito Federal. Divisão do DF nas suas principais Regiões Administrativas (RAs).



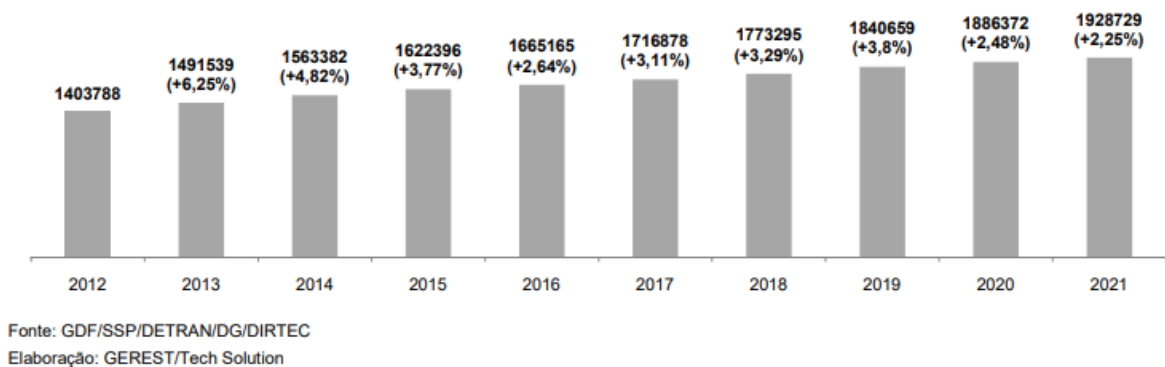
O DF é a única unidade da federação composta por regiões administrativas (30) em vez de cidades

1.2 PROBLEMAS CONJUNTURAIS RELATIVOS AO AUTOMÓVEL A COMBUSTÃO

É importante entendermos, também, que se as pessoas estão espacialmente segregadas será necessário um sistema de transporte público e paralelamente a isso uma infraestrutura rodoviária ou de trilhos que possa de alguma maneira integrá-las, ou seja, estabelecer encontros nas palavras do filósofo Henri Lefebvre ([1968] 2008). Porém, a questão não é tão simples, ainda mais quando se leva em consideração a expansão desenfreada da população urbana do DF num esquema de macrocefalia urbana - ocupação voraz e desregrada de determinados pontos em detrimento de outros e concentração das atividades econômicas em Brasília - (PAVIANI, 2007). Além de tudo, esta cidade possui vias largas que foram planejadas, justamente, para viabilizar um grande tráfego de carros. Apesar disso, a primazia pelo automóvel como meio de locomoção torna toda a situação muito insustentável por diversos motivos. Diga-se de passagem, a frota de veículos aumenta significativamente ano após ano, no Distrito Federal, como mostra o gráfico 02. Ademais, quem explora essa questão de maneira bastante abrangente, a nível nacional, é o acadêmico Eduardo Alcântara de Vasconcellos. O artigo "Mobilidade cotidiana, segregação urbana e exclusão" nos traz importantes contribuições nesse sentido, principalmente, no quarto capítulo que trata do "metabolismo da mobilidade". São diversos os problemas apontados por esse último escritor. Todos eles corroborados por dados estatísticos. Porém, cinco deles merecem destaque apesar dessa problematização não ser o enfoque desta pesquisa: o espaço de circulação ocupado pelo automóvel; a energia consumida; a poluição atmosférica; custos diretos (infraestrutura, por exemplo) e congestionamentos diários. O consumo de espaço nas vias, muitas vezes, realizado por um público específico que trafega com o automóvel particular ocupa grande área do leito carroçável das vias principais, inclusive, mais do que aqueles que se utilizam do transporte coletivo, como o ônibus. Já com relação a energia consumida a situação também é desafiadora. O transporte individual consome mais energia do que o transporte coletivo. Portanto, polui mais a atmosfera com os gases do efeito estufa (GEE), tal como o dióxido de carbono (CO_2) e também prejudica em maior grau a saúde humana com as elevadas emissões de gases como o monóxido de carbono (CO) e os hidrocarbonetos (HC). Os custos diretos relacionados ao uso do automóvel talvez sejam a situação mais dramática. O país, historicamente, gasta mais com a construção e manutenção do sistema rodoviário usado pelos automóveis do que pelo transporte coletivo. Por

último, os congestionamentos. Um impacto que está diretamente relacionado aos potenciais físicos das rodovias. O tempo de circulação das pessoas tende a aumentar muito em determinadas localidades e em horários específicos do dia em função de tais congestionamentos (VASCONCELLOS, 2016, pp. 65; 66; 68-69; 71); (GOMIDE; CARVALHO, 2016, p. 304).

Gráfico 02 – Total de veículos registrados no Distrito Federal em circulação, por ano (2012 - 2021)



1.3 MOBILIDADE URBANA

A mobilidade urbana, conceito que se refere "ao deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano, utilizando para isto veículos, vias e toda a infraestrutura urbana" (2004, pp. 15, apud CARVALHO, 2008, pp. 33), é afetada, também, por adversidades que dizem respeito a forma com a qual se deu o uso da terra ou do solo. Basicamente, a ocupação física da terra, no Distrito Federal, se deu de maneira desregrada e sem a complacência ou procedimento legal dos órgãos competentes. Essa situação tem como causa histórica, entre outras, o crescimento populacional vertiginoso do DF. No mais, esta expansão demográfica local está concatenada à ausência de planejamento urbanístico e fragilidade na aplicação da lei, por exemplo. Aliado a tudo isso, a especulação imobiliária força muitas pessoas, sobretudo de baixa renda, a procurarem lugares cada vez mais distantes do centro em prol da acumulação de capital de alguns. De maneira mais simples, o que ocorre é a compra ou o estabelecimento de propriedade em determinadas localidades e futura venda dela em um momento propício à onde a terra estará

substancialmente valorizada. Pode-se dizer nesse caso em formação de capital fictício dentro de uma dinâmica capitalista voraz que envolve instituições financeiras, bancárias, ou seja, o mercado e o próprio Estado. O resultado de todos os processos aqui descritos leva a "vários usos insalubres ou geradores de tráfego indesejável de veículos" (VASCONCELLOS, 2016, p. 74). Por fim, cabe mencionar que tais disposições críticas ao liberalismo contemporâneo foram retiradas da leitura de David Harvey, "Cidades Rebeldes: do direito à cidade à Revolução urbana". As constatações, diferentemente, tendo como fundo o Distrito Federal foram capitaneadas dos artigos de Aldo Paviani, acadêmico da Universidade de Brasília.

A terra é, porém, não é uma mercadoria no sentido corrente do termo. É uma forma fictícia de capital que deriva das expectativas de aluguéis futuros. Nos últimos anos, a maximização de seu rendimento tem afugentado de Manhattan e do centro de Londres famílias de baixa renda, ou mesmo de renda moderada, com efeitos catastróficos sobre as disputas de classe e o bem-estar dos segmentos menos privilegiados da população (HARVEY, 2014, p. 70).

Mas eu digo que eles constituem, pelo menos nas economias capitalistas avançadas, um vasto terreno de acumulação por desapropriação, por meio do qual o dinheiro é sugado para a circulação do capital fictício a fim de sustentar as imensas fortunas por dentro do sistema financeiro (HARVEY, 2014, p. 112).

Continuamente, não apenas terra ou moradia é fruto da demanda das pessoas na periferia, mas também uma infraestrutura urbana básica para que as suas atividades cotidianas possam se realizar no meio. Nessa perspectiva, diferentes modais são necessários, como o próprio metrô. Interligar as classes mais baixas da periferia ao centro é parte de uma dinâmica de acessibilidade que tem como fundo, por mais contraditório que pareça, a segregação socioespacial instituída pelo próprio Estado. Os trabalhadores com pouco ou nenhum conhecimento técnico, ou seja, essa força de trabalho com poucos recursos, na maioria das vezes, foi controlada politicamente. A ideia, histórica, é instituir um domínio social e espacial sobre os mais pobres. Portanto, o centro, como local de encontro, se realiza, mas apenas para alguns. Somente para a classe abastada que detém o carro ou que se localiza em Brasília. O direito à cidade é, efetivamente, relegado a poucos (LEFEBVRE, 2001). Além disso, o transporte público, notadamente, o metrô entra nessa lógica como um instrumento que reforça

o empreendimento exclusivista do aparato estatal. Ele leva o trabalhador para o centro com a finalidade do labor, unicamente. São diversos os mecanismos de segregação que corroboram essa afirmação. Eles serão desenvolvidos mais à frente em outros capítulos.

1.4 A CONSTRUÇÃO DOS NÚCLEOS URBANOS, FUTURAS RAS, E O METRÔ-DF

A formação dos núcleos urbanos, no Distrito Federal, é importante de ser destacada para entendermos com maior clareza o desenvolvimento de Brasília e os processos inerentes a ela, como a própria dinâmica de segregação socioespacial. De acordo com Aldo Paviani, no artigo "Geografia urbana do Distrito Federal: evolução e tendências", a urbanização do DF tem a Vila Planalto, a Cidade Livre, a Candangolândia e a Metropolitana como as primeiras aglomerações que eram, na realidade, canteiros de obras. Os núcleos urbanos, propriamente, eram no ano de 1957: Planaltina, Brazlândia, Núcleo Bandeirante e Plano Piloto (PAVIANI, 2007, pp. 6 – 7). Posteriormente, foram sendo constituídas outras cidades, tal como Taguatinga e Ceilândia. Elas já eram relativamente mais distantes do centro, Brasília. E isso estava de acordo com o plano do governo de gentrificação, ou seja, formação de uma cidade limpa de determinadas classes sociais que tinham pouco a oferecer além do, próprio, trabalho braçal (VASCONCELLOS, 2016). De resto, os dados referentes ao recenseamento da população do DF, tabela 01, no final da década de 1950 e início da década de 1960 ilustra um pouco a evolução dos diversos núcleos urbanos.

O povoamento da periferia, inaugurado com Taguatinga, se apresenta como “solução” para dar abrigo aos favelados que inchavam o Núcleo Bandeirante e aos operários dos acampamentos das construtoras (...) Promiscuidade e falta de higiene. Tudo construído em poucos dias, principalmente à noite, para burlar a vigilância sanitária (PAVIANI, 1998, p. 145).

Tabela 01 - População recenseada

LOCALIDADE	1957(1)	1959(2)	1960(3)
Distrito Federal	12.700	64.314	141.742
Brasília	6.283	45.781	92.761
Plano Piloto	xxx	11.007	71.728
Núcleo Bandeirante	2.212	17.761	21.033
Acampamentos	3416	11250	xxx
Outros locais	5763	xxx	xxx
Taguatinga	*	3.677	27.315
Brazlândia	xxx	355	734
Sobradinho	*	*	10217
Plana l tina	xxx	2.245	4.651
Gama	*	*	811

xxx - Dado inexistente na fonte indicada, * - Localidade inexistente no ano indicado

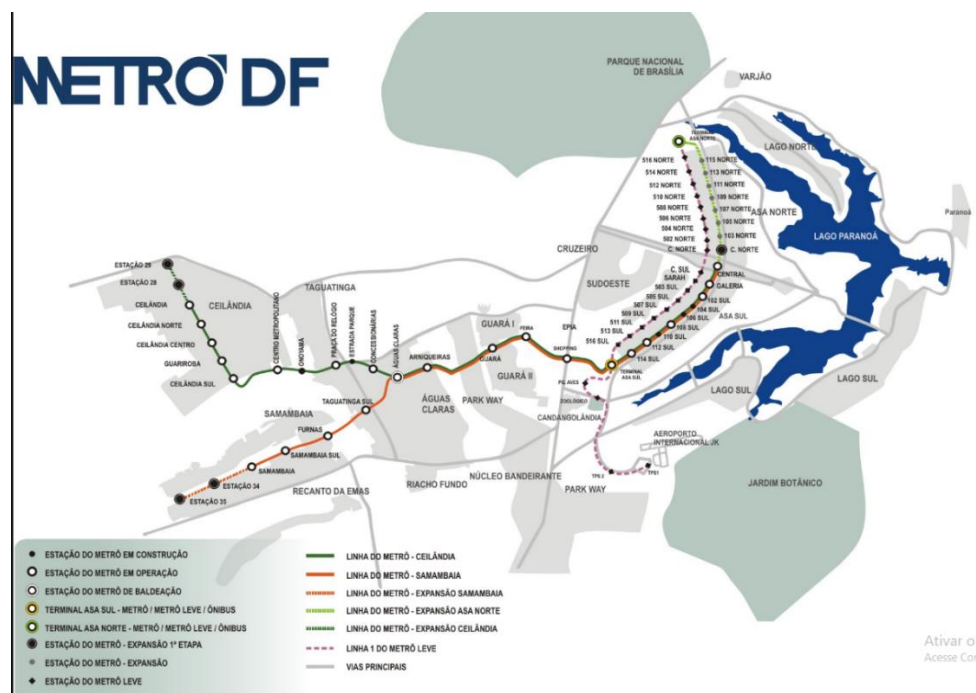
Fontes: (1) IBGE. *1.º Recenseamento de Brasília*. Rio, IBGE, 1957; (2) IBGE. *Censo Experimental de Brasília*. Rio, IBGE, 1959; e (3) FIBGE. *Brasília*. Rio de Janeiro, FIBGE, 1969.

A Companhia do Metropolitano do Distrito Federal - Metrô-DF -, faz parte da história de Brasília e merece especial atenção por ser o caso que será tratado neste projeto. Aliás, a proposta do metrô no DF data do início da década de 1990. Naquele momento, o governador do Distrito Federal foi o político, já falecido, Joaquim Roriz que, inclusive, foi responsável pelo loteamento de algumas cidades satélites do DF, como Samambaia. A classe política daquele momento olhou para o projeto metroviário como uma oportunidade de dar mais uma opção de mobilidade para o trabalhador e estudante da periferia além do ônibus, um meio de transporte público que era e ainda é bastante demandado pelo brasileiro. Em 1992, iniciaram-se as obras. O término estava marcado para 1994. Porém, houve atraso. Apenas no ano de 2001, ou seja, no século seguinte que os serviços de transporte metroviário lograram êxito. Hoje, ano de 2022, o Metrô-DF possui menos de 43 quilômetros de extensão, apenas 27 estações operacionais e uma frota de 32 trens. Além disso, a média de usuários ao dia é de 160 mil pessoas. No mais, apenas seis regiões administrativas são beneficiadas com a presença do sistema: Taguatinga, Ceilândia, Águas Claras, Samambaia, Guará e Asa Sul. Os últimos dados, imprescindíveis para as análises que se seguirão, dizem respeito aos horários de funcionamento: de segunda a sábado, das 5h30 às 23h30. Nos domingos e feriados, das 7h às 19h. A tarifa para ter acesso ao transporte é de R\$5,50 reais, no momento. Portanto, pode-se afirmar que o metrô do DF é bastante limitado, principalmente, se for comparado com o metrô da cidade de São Paulo que possui mais frotas

de trens, opera numa linha mais extensa, funciona num horário conveniente, possui uma média de usuários superior e tem uma tarifa mais barata, de R\$ 4.40 reais (METRÔ-SP, 2022). Tais informações comparativas tiveram como base o site oficial do metrô-SP. Importante considerar que esta última cidade (SP) possui uma população maior e os seus administradores gerenciam mais recursos públicos. O mapa a seguir demonstra claramente as linhas metroviárias no DF – Mapa 01. Por fim, é importante destacar que os dados expostos neste parágrafo foram todos retirados do site oficial do Metrô-DF.

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, 2022).

Mapa 01 – Mapa do Metrô-DF mais futuras extensões e estações



Fonte: Metrô-DF

¹ Disponível em: https://metro.df.gov.br/?page_id=8768. Acesso em: 04 de outubro de 2022.

Imagem 01 – Trens próximos da Região Administrativa (RA) de Águas Claras²

Fonte: Metrô-DF

Por fim, uma última problematização em relação ao Metrô-DF, neste primeiro momento, está relacionada diretamente com as limitações da extensão da linha metroviária. A baixa cobertura do território junto ao fato de que a companhia do metropolitano opera apenas uma única linha tem como consequência a baixa atratividade para boa parte dos usuários brasileiros (BRINCO, 2012). Ricardo Brinco, economista, escreve nesse sentido. Este acadêmico possui uma contribuição literária importante quando a temática é o metrô. O artigo "Mobilidade urbana e transporte público: sobre a oportunidade de implantação de sistemas metroviários" de autoria do acadêmico supracitado nos dá importantes contribuições nesse sentido.

O problema é que os serviços operacionais de uma única linha revelam-se ineficientes do ponto de vista da cobertura do território e tem baixa atratividade para o conjunto dos usuários. Além disso, por conta da necessidade de dar viabilidade comercial ao sistema, adotam-se procedimentos forçando o redirecionamento dos fluxos de

² Disponível em: <https://metro.df.gov.br/?p=49016>. Acesso em: 04 de outubro de 2022.

demanda no espaço urbano, afunilando-os para as estações do metrô (BRINCO, 2012, p. 111).

Outras informações de suma importância extraídas deste trabalho são relevantes para este projeto. Por exemplo, existem razões muito coerentes para a adoção de um sistema metroviário em uma cidade. No entanto, é necessário, igualmente, levar em consideração os aspectos negativos. Para fins de exemplificação, pode-se dizer que o metrô é um modal que disponibiliza elevadas capacidades de transporte; ele é um sistema rápido e extremamente seguro. Sob outro ângulo, o metrô aufere uma quantidade grande de investimentos o que leva os responsáveis pelo empreendimento a uma reflexão quanto aos custos de oportunidade. Além do mais, os serviços em grande parte das vezes carecem de um aporte de capital para manutenção de sua operação diária. Isso ocorre em todo o mundo. Finalmente, a somatória de recursos financeiros aumenta conforme a solução subterrânea do metrô cresce, ou seja, quando é necessário que a linha de metrô seja construída em baixo do solo por questões urbanas técnicas. Esse acréscimo é vertiginoso, inclusive (BRINCO, 2012, pp. 110; 111; 112). Paralelo a tudo isso é imposto aos sistemas metroviários, de acordo com Ricardo Brinco, uma integração do metrô com os outros modais, como o rodoviário, especialmente. Esta situação ocorre no Distrito Federal, notadamente, na Rodoviária do Plano Piloto.

A integração do metrô com os outros modais de superfície de transporte urbano é uma medida que se impõe. Nesse sentido, a implantação de linhas alimentadoras e distribuidoras é uma natural decorrência, ainda que não seja uma política fácil de ser implementada, tendo em conta os inevitáveis remanejamentos reestruturadores dos serviços prestados pelas operadoras de ônibus, que são forçadas a ceder suas linhas de longo percurso em favor do eixo de transporte pesado (BRINCO, 2012, p. 114).

2 CAPÍTULO II - DIREITO À CIDADE E METRÔ COMO MECANISMO DE SEGREGAÇÃO

Analisar os mecanismos de segregação inerentes a utilização do sistema Metrô-DF deve ter como fundamento um olhar aguçado sobre as problemáticas de ordem social e de mobilidade urbana que são históricas no Distrito Federal, ou seja, estão presentes desde a sua fundação. Parte dessas disposições foram desenvolvidas em tópicos anteriores. As outras assertivas serão elaboradas aqui. No mais, pode-se dizer, também, que Brasília, capital da República Federativa do Brasil, deveria dispor de acessibilidade aos seus habitantes em sua plenitude. Isso significa, entre outras coisas, promover encontros a todas as pessoas sem distinção de classe ou de qualquer outra natureza além de permitir que esses indivíduos possam interagir com toda a complexidade disponível da cidade. Ademais, para entender toda essa dinâmica relacionada ao Metrô, no DF, junto a ideia de Direito à cidade serão considerados os pensamentos de autores como David Harvey, mas principalmente Henri Lefebvre. Por fim, devo salientar que este último acadêmico citado é francês. A sua área de pesquisa se situa na filosofia marxista e na sociologia. A Universidade de Paris é a instituição de formação deste teórico único.

Os conceitos-chave propostos por Henri Lefebvre e que serão base teórica deste capítulo do trabalho são dois: "valor de uso" e "valor de troca". Além disso, as consequências oriundas da operacionalização do metrô-DF, inclusive, estão diretamente relacionadas a estes conceitos. Entende-se que o sistema metroviário em questão é um instrumento particular dentro da dinâmica capitalista contemporânea. As linhas metroviárias se inserem numa lógica racionalista promovida pelo aparelho de Estado. Esta racionalidade a qual me refiro é restritiva e se orienta pela razão analítica (LEFEBVRE, [1968] 2008).

No século XX, toma forma a racionalidade organizadora, operacional nos diversos degraus da realidade social. Provém essa racionalidade da empresa e da gestão das unidades de produção? Nasce ao nível do Estado e da planificação? O importante é que seja uma *razão analítica* levada às suas últimas consequências (LEFEBVRE, [1968] 2008, p. 29).

Portanto, não é a razão que convém incriminar, mas sim um certo racionalismo, um racionalismo limitado e os limites dessa racionalidade. O mundo da mercadoria tem sua lógica imanente, a do dinheiro e do valor de troca generalizado sem limites (LEFEBVRE, [1968] 2008, p. 87).

2.1 OS MECANISMOS DE SEGREGAÇÃO

Isso fica evidente quando se analisam as diversas características próprias do metrô. Por exemplo, o horário de funcionamento da Companhia do Metropolitano do Distrito Federal. Ele opera, como já foi dito, no horário de 5h30 às 23h30, de segunda a sábado, ou seja, são 18 horas de atividade nos dias úteis em que há uma intensidade elevada de trabalho, normalmente. Nos domingos e feriados ele atua apenas nos horários das 7h às 19h, isto é, são 12 horas de operação do sistema nos dias que são em tese voltados ao descanso e ao lazer. Claramente, o Metrô-DF é um produto constituído exclusivamente para o trabalho, já que como se pode perceber aquelas pessoas que prestam serviços no centro notadamente não têm o direito de usufruir dos mesmos espaços que frequentam para trabalhar. Melhor. O processo de deslocamento dessa força de trabalho da periferia para o centro (Brasília) e posterior retorno é limitado na razão casa-trabalho. Consequentemente, o horário de funcionamento das linhas metroviárias se firma como um mecanismo de segregação sob uma perspectiva técnica (METRÔ-DF, 2022).

Igualmente, para reforçar essa tese é viável analisarmos a disponibilidade de trens em diferentes momentos, este é aliás outro mecanismo de segregação, o segundo. O funcionamento da linha metroviária, no domingo, se dá com uma quantia de oito trens funcionando, cinco a menos que o máximo de trens circulando no dia anterior, sábado, e 16 a menos que os dias úteis da semana. Esses dados se referem à operação desse sistema durante o mês de março de 2021, momento cingido de restrições à circulação de pessoas devido a pandemia do novo coronavírus provocada pela COVID-19 (METRÔ-DF, 2022).

O preço da passagem para que um usuário qualquer possa fazer uso do sistema metrô-DF é o terceiro mecanismo de segregação. O valor desse ticket, como já foi mencionado, é de R\$5,50 reais. Essa quantia está muito acima do montante necessário para se locomover em grandes cidades brasileiras como São Paulo, por exemplo (METRÔ-SP, 2022). Depois, podemos considerar realizando um cálculo simples que um usuário assíduo deste modal em específico que o utiliza para trabalhar ou para estudar faz cerca de 44 viagens por mês (duas

por dia). Este consumidor hipotético gasta R\$242,00 reais por mês. Isto equivale a cerca de 20% (vinte por cento) do salário mínimo. Foi levado em consideração que o salário mínimo no ano de 2022 é de R\$1.212,00 reais. Dito isso, pode-se considerar que grande parte dos trabalhadores deve arcar com um valor alto na passagem do metrô-DF, especialmente, aqueles trabalhadores informais, ou seja, pessoas que não são protegidas, na maioria das vezes, pela legislação trabalhista (METRÔ-DF, 2022). Cabe destacar que o trabalhador formal, que se beneficia das disposições legais, tem o vale-transporte custeado pelo seu próprio salário básico na parcela correspondente de até 6% (seis por cento). São excluídos para essa contagem adicionais. Essa disposição está elencada, taxativamente, no artigo 114 do Decreto Nº 10.854/2021.

As limitações quanto ao número de estações operantes e extensão da linha metroviária são os outros mecanismos de segregação a nível técnico. O consumidor desse sistema não tem depois de aproximadamente 30 anos de iniciado o projeto do metrô-DF acessibilidade a região da Asa Norte. Sem falar no fato de que os brasilienses que se localizam na região norte do Distrito Federal, tal como Sobradinho e Planaltina, não têm acesso direto ao metrô-DF a partir dessas regiões administrativas. Assim sendo, fica bastante evidente as diversas limitações impostas pela máquina pública ao cidadão brasiliense e o orçamento não é uma justificativa plausível para este cenário, dado que o Distrito Federal recebe valores vultosos da União, cifras bilionárias. Tais transferências, apenas no ano de 2021, por parte da União ao DF, foram de quase R\$16 bilhões (PODER 360, 2021). Não foi levado em consideração outros repasses que são usualmente dados aos Estados e municípios. Além de que, todas essas informações de transmissão de capital entre os entes brasileiros podem ser acessadas no portal da transparência que é gerido pelo governo e informatizado pela Controladoria-Geral da União (PORTAL DA TRANSPARÊNCIA, 2022).

Além disso, ficam em questão algumas perguntas. Em que momento esses indivíduos poderão ter acesso, via metrô-DF, a cidade de Brasília para outras finalidades, como o lazer? Caso se vá para Brasília a fim de se ter ingresso em eventos ou equipamentos urbanos públicos aos finais de semana ou feriados no período noturno – momento em que ocorrem a maioria das festividades -, como se dará o retorno ao lar via metrô-DF? Todas essas questões nos demonstram que há um impedimento claro de acesso dos indivíduos da periferia ao centro urbano, Brasília. A integração é efetivamente relegada, portanto, a circunstâncias particulares, como já foi dito, isto é, o labor.

2.2 CONFLITOS ENTRE O ESTADO, O MERCADO E A POPULAÇÃO PERIFÉRICA

Em continuidade, pode-se afirmar que o "valor de troca", na perspectiva acima, é priorizado em relação ao "valor de uso". As relações capitalistas contemporâneas que pregam o progresso a qualquer custo estão a favor dos processos industriais e econômicos. A troca vale mais do que o uso, em outras palavras. Na cidade, o comércio tem mais valor que o próprio urbano e os processos de urbanidade circunscritos para citar Lefebvre. Igualmente, a égide do sistema capitalista esculpe os convívios sociais, econômicos e até culturais de determinadas localidades. Brasília não foge à regra. Desse modo, os diversos meios de transporte, como o Metrô-DF, as obras da cidade e as outras estruturas físicas importantes se tornam apenas cenários constituídos com o intuito, final, de gerar fluxo e acumulação de capital (LEFEBVRE, [1968] 2008, pp. 12 - 13). Por fim, Henri Lefebvre nos adianta, na obra "O direito à cidade", claramente, a distinção entre os dois conceitos abordados neste parágrafo.

A própria cidade é uma *obra*, e esta característica contrasta com a orientação irreversível na direção do dinheiro, na direção do comércio, na direção das trocas, na direção dos *produtos*. Com efeito, a obra é valor de uso e o produto é valor de troca (LEFEBVRE, [1968] 2008, p. 12).

A cidade e a realidade urbana dependem do valor de uso. O valor de troca e a generalização da mercadoria pela industrialização tendem a destruir, ao subordiná-las a si, a cidade e a realidade urbana, refúgios do valor de uso, embriões de uma virtual predominância e de uma revalorização do uso (LEFEBVRE, [1968] 2008, p. 14).

É possível que se aprofunde ainda mais nas questões que foram expostas até aqui. No mais, o sistema do Metrô-DF foi planejado e estruturado de determinada forma pela máquina pública local que fica evidente que ele se apresenta como um instrumento não só para o trabalho, mas para a manutenção de um esquema segregacionista dentro da cidade. Logo, afirma-se que a exclusão é projetada e que ele, o metrô-DF, é o maior mecanismo de segregação apontado até aqui. Isso é patente para os olhares mais aguçados. O lucro subordina os encontros e os processos de urbanidade (LEFEBVRE, [1968] 2008). Posto isso, é viável alinharmos esse

entendimento às considerações do professor da Universidade de Brasília, Aldo Paviani. Principalmente, no que diz respeito a desumanização das demandas das pessoas, notadamente, aquelas que se situam na periferia. A própria mecânica liberal voraz – que desrespeita as virtudes humanas de justiça social -, por conseguinte, atenta contra o proveito do espaço público brasiliense pelo todo. Na verdade, este proveito é secundarizado. Desimportante (PAVIANI, 1998, p. 111-112). Pode-se declarar, também, que a "obra" da cidade que se materializa no entretenimento, no lazer e no encontro, neste espaço dominado pelo automóvel, é coordenada por uma classe abastada que se situa nas regiões mais centrais do DF. As outras classes menos favorecidas são, desse modo, marginalizadas. O metrô-DF pouco ajuda. Ele foi encurtado, como já foi dito, a relações trabalhistas.

Os mecanismos de exclusão promovidos pelo sistema Metrô-DF foram instituídos pelo Estado. A máquina estatal é protagonista nas mais diversas cidades do globo quando a temática é planejamento urbano e mobilidade. Porém, em Brasília a máquina pública possui uma primazia clara. Determinante em outras palavras. Eduardo Alcântara Vasconcellos no texto "Mobilidade cotidiana, segregação e exclusão" argumenta nesse sentido. De acordo com o pensamento do escritor a construção do espaço e a produção de políticas públicas, no caso brasileiro, é orientada para garantir a reprodução social e econômica de uma classe específica. Ele se refere a classe média e as classes mais altas – estratos de renda elevada. Tais grupamentos não correspondem à maioria dos brasileiros, diga-se de passagem. A segregação ou tais políticas de afastamento, portanto, são notórias. Em complementação, o pensador supracitado ressalta a utilização do automóvel como marca de tais políticas e a utilização por parte das classes abastadas das áreas centrais da cidade que possuem mais equipamentos urbanos e infraestrutura se comparadas com as áreas periféricas (VASCONCELLOS, 2016, p. 74).

O professor titular da Universidade Federal Fluminense, Jorge Luiz Barbosa, é um outro pesquisador importante para este estudo. O seu texto "O significado da mobilidade na construção democrática da cidade", também, coloca o Estado, mas não apenas ele como um agente ímpar no manejo de proposições políticas em cima do tema da mobilidade. Além disso, a dinâmica urbana é colocada em termos de conflitos (BARBOSA, 2016). Cabe destacar que esse ponto de vista que toma "as lutas de classe" como um dos pontos-chave de todas essas adversidades que se apresentam no meio urbano tem como fonte fundamental o pensamento de Henri Lefebvre. Este último pensador foi enormemente influenciado por Karl Marx e suas

obras, como "O capital" e "Manifesto comunista". Esta última obra literária teve contribuições de Friedrich Engels.

Linhas férreas, ruas, avenidas e estradas passam a constituir uma morfologia urbana de suporte às máquinas circulantes e, simultaneamente, um campo de disputa mais ou menos explícito, que envolve o Estado, o mercado e, evidentemente, os habitantes de cidades e metrópoles (BARBOSA, 2016, p. 45).

2.3 O DIREITO À CIDADE

O direito à cidade, um dos pontos-chave deste trabalho e título de uma das principais obras de Henri Lefebvre, é um conceito bastante complexo e que necessita ser mais explorado nesta pesquisa. Para isso será utilizado não apenas o pensamento do filósofo supracitado, mas outros trabalhos acadêmicos como o do professor do Instituto de Ciência Política da Universidade de Brasília, Thiago Aparecido Trindade. O artigo "Direito e cidadania: reflexões sobre o direito à cidade" é um exemplo de fonte fundamental. Outrossim, nas palavras do último acadêmico citado o marxista Henri Lefebvre define o conceito em questão como "uma plataforma política a ser construída e conquistada pelas lutas populares contra a lógica capitalista de produção da cidade". Essa produção ele continua "mercantiliza o espaço urbano e o transforma em uma engrenagem a serviço do capital" (TRINDADE, 2012, p. 140). O próprio Lefebvre coloca o direito à cidade em termos de "direito à vida urbana", ou seja, de uma "condição de humanismo e democracia renovados" na sua apresentação da obra homônima ao conceito que aqui estamos explorando. Voltando ao Thiago Trindade ele coloca a questão do direito à cidade como uma imposição de ruptura com a lógica capitalista de produção do espaço público. Nesse caso, o valor de uso deve ser priorizado face o valor de troca. Noutras palavras, deve existir uma valorização integral da obra urbanística e dos encontros que ela propicia (TRINDADE, 2012, p 142); (LEFEBVRE, [1968] 2008). Em cima disso nota-se, entre outras coisas, as políticas públicas que privilegiaram os carros em detrimento de outros modais e, também, os próprios distanciamentos que possuem uma relação direta com a historiografia da construção de Brasília. Posso falar, até mesmo, que isto se apresenta como um mecanismo de segregação a nível político-institucional. No mais, o metrô-DF surgiu como um agente que

poderia vir a resolver tais adversidades, pois ele se constitui numa alternativa àquele meio de transporte dominante, o automóvel. Porém, ainda assim não consegue oferecer uma solução adequada e conveniente ao brasiliense tendo em vista, por exemplo, os grandes trajetos que são percorridos por uma parte importante dos trabalhadores do Distrito Federal e, igualmente, aquelas outras problematizações exploradas em parágrafos anteriores.

Não obstante, o papel do Estado perante a promoção de políticas públicas de acessibilidade e a relação com a construção e desenvolvimento do metrô-DF refletem uma longa jornada de descaso do poder público com as regiões administrativas mais distantes do Plano Piloto, localidade central no Distrito Federal no quesito político e econômico, ao passo que grande parte dos moradores do entorno e das periferias necessitam se locomover para o centro para trabalharem ou para terem acesso aos programas de lazer mais específicos. Dentre as particularidades apresentadas por Brasília, tal como a promoção da segregação por parte do poder público de forma contundente, inicialmente apenas de maneira geográfica, excluindo os construtores da capital de Juscelino Kubitschek dos espaços centrais, e posteriormente fisicamente pela moradia, quanto economicamente pela não inclusão desses trabalhadores no mercado de trabalho pós-construção, se mostra de extrema relevância para compreender as limitações do metrô-DF (PAVIANI, 2007). Então, a urbanização, como se vê, fica refém da atividade capitalista agressora (TAVOLARI, 2016, p. 96).

Importante destacar que Lefebvre está desenvolvendo o seu raciocínio em cima do direito à cidade no final da década de 60 do século passado. Um momento singular na história do globo onde muitas pessoas, notadamente, jovens estudantes estão refletindo e manifestando sobre um arcabouço de temáticas, tal como os direitos sociais. O movimento "Maio de 1968" é um processo histórico singular nesse momento. Para mais, a discussão de Henri Lefebvre está circunscrita numa crítica contundente às operações urbanísticas levadas adiante por George Haussmann, no século XIX. Basicamente, o Barão Haussmann também conhecido como o "artista demolidor" transformou de maneira bastante brusca a cidade de Paris, na França. Em termos simples, ele segregou do centro urbano o proletariado (força de trabalho) desmantelando a "urbanidade" (LEFEBVRE, [1968] 2008, pp. 23-27).

Primeiro ato – o barão de Haussmann, homem desse Estado bonapartista que se erige sobre a sociedade a fim de tratá-la cinicamente como o despojo (e não apenas como a arena) das lutas pelo poder, substitui as ruas tortuosas mais vivas por longas avenidas,

os bairros sórdidos, mas animados por bairros aburguesados (LEFEBVRE, [1968] 2008, p. 23).

Em determinado momento da obra "O direito à cidade" Henri Lefebvre traça uma crítica que pode ser utilizada no caso específico de Brasília. Isso evidencia, diga-se de passagem, o caráter universal da obra deste acadêmico. O autor ataca, entre outras coisas, o que ele considera ser um urbanismo tecnocrático e científico dos administradores que são ligados à esfera pública. De acordo com a filosofia deste escritor esse conhecimento científico e técnico que se pretende universal ou tenciona a considerar a completude da realidade é na verdade parcelar, fragmentário. Esta filosofia extrapola os seus resultados além de negligenciar o fator humano (LEFEBVRE, [1968] 2008, pp. 31).

Esse urbanismo tecnocrático e sistematizado, com seus mitos e ideologias (a saber, o primado da técnica) não hesitaria em arrasar o que resta da cidade para dar lugar aos carros, às comunicações, às informações ascendentes e descendentes (LEFEBVRE, [1968] 2008, p. 31).

2.4 OUTRAS CONTRIBUIÇÕES IMPORTANTES DO PENSAMENTO DE HENRI LEFEBVRE

A filosofia da cidade desenvolvida por Henri Lefebvre e fortemente influenciada por Karl Marx também pontua as problemáticas em torno do urbanismo como ideologia. Para o filósofo francês a ideologia que se põe como absoluta é perigosa e arbitrária. Ela advém de contenção e excesso. Além disso, essa ideologia se oferece como uma "verdade total". Para uma melhor visualização Lefebvre notabiliza os problemas que são circunscritos a tais ideias que se intencionam pela ciência e pelo método. Ainda de acordo com o acadêmico esse urbanismo (ideologia) que se veste, por exemplo, de algum conhecimento real, mas parcelar deve passar por uma crítica radical, já que ele não mais faz do que responder a crises que se colocam perante a cidade (LEFEBVRE, [1968] 2008, pp. 48 – 49; 51).

A segregação é um conceito trabalhado por Henri Lefebvre e que merece especial atenção neste trabalho mais uma vez. De acordo com o intelectual supracitado a segregação não pode ser tomada como fruto do acaso ou consequência de algum processo social particular. Ela é, claramente, uma estratégia de classe. As pessoas abastadas socialmente, ou seja, aquelas que detêm riquezas materiais e de capital não habitam os mesmos espaços destinados às diferentes classes, na maioria das vezes. O que existe, na verdade, são guetos de riqueza para citar Lefebvre. Também, guetos de lazer. Além disso, este autor coloca esse aparato excludente como um aspecto nevrálgico da realidade social, pois ele ceifa a cidade e a própria vida urbana. Nessa lógica a integração e a participação na cidade por aqueles que são mais humildes, tal como a classe trabalhadora periférica, é deixada de lado (LEFEBVRE, [1968] 2008, pp. 98 – 99; 104).

Para a classe operária, vítima da segregação, expulsa da cidade tradicional, privada da vida urbana atual ou possível, apresenta-se um problema prático, portanto *político* (LEFEBVRE, [1968] 2008, p. 104).

Ainda dentro da perspectiva de Henry Lefebvre é importante traçarmos o que é plausível para o autor em termos de construção de uma urbanidade para todos, isto é, democrática aludindo o significado mais genérico deste último conceito. Desta maneira, podemos falar em produção de obras e de relações sociais ligadas a essas obras na cidade; da não subordinação da realidade urbana ao valor de troca; da primazia da vida urbana que promove encontros, confrontos das diferenças, conhecimento e reconhecimentos recíprocos; da não ordenação dos espaços urbanos em uma simples justaposição de áreas que obedecem a lógica de mercado; do não desaparecimento da simultaneidade e do encontro; da não supressão da "obra" face a racionalidade produtivista e ideológica; do fortalecimento da vida urbana e da operação satisfatória da sociedade urbana, tal como sua base material; do combate da segregação que arruína a cidade e a vida urbana; do aprofundamento da participação e da integração; da construção de um novo humanismo; da restauração da centralidade na cidade; do destacamento das novas necessidades que se tornam agora imperativas; do direito à cidade por fim (LEFEBVRE, [1968] 2008, pp. 13; 14; 22; 82; 84; 98 – 99; 104; 108; 124).

Continuamente, algumas perguntas podem se fazer presentes. De que maneira, por exemplo, a estruturação do meio urbano e por consequência a disposição das políticas em torno do metrô-DF poderiam melhorar a capacidade do indivíduo em usufruir da “obra” da cidade, de maneira que se sentisse incluído nas dinâmicas sociais que a cidade deveria permitir, baseada essencialmente na lógica de Lefebvre em promover os encontros e embates entre pessoas e ideias? Dessa forma, surge um outro questionamento lógico de uma possível proposta que viria a sanar parte do problema que envolve o metrô, especificamente, as dificuldades das pessoas em se locomoverem pela cidade. Refiro-me à construção de mais estações de metrô nas regiões que, hoje, não são abarcadas pelo sistema metroviário. Porém, seria essa a melhor solução ou a mais viável? Estes pontos são salutares e podem ser explorados em futuras pesquisas

3 CAPÍTULO III - ANÁLISE DOCUMENTAL E OBSERVAÇÃO DE MUDANÇAS A NÍVEL INSTITUCIONAL - LEGISLAÇÃO E PLANO DIRETOR DE TRANSPORTE PÚBLICO DO DF (PDTU/DF)

Realizar um apanhado documental do metrô-DF (legislação) mais leis conexas é algo importante, também, para entender o funcionamento dele e das diversas características intrínsecas desse modal que está presente na vida de uma parcela significativa dos brasilienses. Parte deste trabalho já foi realizado em capítulos anteriores desta pesquisa. Porém, também, é exequível compreendermos as diretrizes e as prioridades contemporâneas da máquina pública, ou seja, o que ela planeja tratando-se de ação política sobre o planejamento urbano e conseqüentemente acerca da mobilidade urbana do Distrito Federal. É sabido, como foi enunciado anteriormente, que o governo federal e o GDF possuem um histórico, tratando-se de políticas públicas, que privilegiou o automóvel e toda a infraestrutura pertinente a ele.

Algumas das documentações analisadas para esse presente estudo foram a Lei nº 513/93 (Dispõe sobre a criação da Companhia Metropolitana do DF - Metrô-DF); a Lei nº 4.566/11 (Dispõe sobre o PDTU/DF); a Lei nº 12.587/12 (Política Nacional de Mobilidade Urbana); a Lei nº 10.257/01 (Estatuto da Cidade). Todo esse material, claramente, nos dá ao menos duas bases primordiais para o estudo de mobilidade urbana no caso específico do Distrito Federal. A primeira, como já foi citada, é sobre a própria Companhia do Metropolitano do Distrito Federal. Se estamos procurando compreender os aspectos da segregação urbana no caso do Metrô-DF é considerável o uso de uma metodologia que privilegie, entre outras coisas, a documentação e a legislação que está por trás da existência desse meio de transporte em específico. A segunda base se relaciona com o arcabouço de legislações, algumas federais. De um modo ou de outro elas obrigam as diversas entidades da federação, notadamente, os municípios a terem um planejamento – plano diretor -, que traga diretrizes e responsabilidades em cima da temática da mobilidade urbana. A reserva de políticas públicas específicas para a mobilidade significa, também, respeitar os direitos do cidadão brasileiro à cidade. Isso é importante de se considerar.

Art. 40. O plano diretor, aprovado por lei municipal, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e expansão urbana. § 1º O plano diretor é parte integrante do processo de planejamento municipal, devendo o plano plurianual, as diretrizes orçamentárias e o orçamento anual incorporar as diretrizes e as prioridades nele contidas (BRASIL, 2001).

Vale ressaltar o caráter democrático e participacionista da letra do Estatuto da Cidade. O parágrafo quarto do artigo quarenta expressa bem isso:

§ 4º No processo de elaboração do plano diretor e na fiscalização de sua implementação, os Poderes Legislativo e Executivo municipais garantirão: I – a promoção de audiências públicas e debates com a participação da população e de associações representativas dos vários segmentos da comunidade; II – a publicidade quanto aos documentos e informações produzidos; III – o acesso de qualquer interessado aos documentos e informações produzidos (BRASIL, 2001).

Uma questão que, igualmente, merece ser detalhada aqui é a Política Nacional de Mobilidade Urbana. A Lei nº 12.587/12 – lei da mobilidade urbana -, estabelece que os municípios brasileiros devem planejar e acionar a política de mobilidade urbana. Ademais, outras duas questões são significativas. Essa política passou a requerer que os municípios acima de 20 mil habitantes, além de alguns outros, confeccionem e exponham um plano de mobilidade urbana. A segunda questão trata-se da priorização que essa política dá ao maior desenvolvimento dos modos não motorizados e do transporte público coletivo. Esse aspecto é essencial para se ponderar, já que a partir dele é possível vermos mudanças, ao menos na legislação, quanto às diretrizes base para os tomadores de decisão, notadamente, o governador e as secretarias de governo. O que se quer dizer é que é possível vermos uma transformação, no mínimo, gradual da orientação que ocorre a nível institucional. Além disso, um fato curioso da lei citada acima. Como já foi mencionado, a gestão dos transportes é uma competência municipal, previsto na constituição. Porém, a União cabe ofertar “assistência técnica e financeira aos entes federados” (LEAL, 2017).

A política tarifária é a segunda maior consideração a se fazer a partir da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Porém, é preciso inicialmente saber diferenciar duas coisas, isto é, a tarifa de remuneração e a tarifa pública. A primeira “é o valor pago ao operador para a prestação do serviço de transporte público coletivo”. A segunda “é o valor da passagem paga pelo usuário”. A tarifa de remuneração, hoje, é o fruto da concorrência entre as diversas organizações que prestam serviço de transporte. A empresa operadora deverá indicar uma tarifa menor que a das outras competidoras (LEAL, 2017). Porém, esta situação varia um pouco entre os diversos Estados do Brasil.

O Plano Diretor de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal (PDTU/DF) é outro documento singular para o presente trabalho. Demais, podemos simplificar e dizer que o PDTU surge com a intenção de guiar as ações públicas em transporte público. No entanto, de início, é considerável citar a linha de pensamento técnica dos profissionais que elaboraram o PDTU/DF (LEAL, 2017).

O rápido e expressivo crescimento do Distrito Federal e seu entorno exige a adoção de medidas que propiciam melhorias na qualidade do transporte urbano. O resultado do crescimento acelerado da área foi a sua degradação urbana, impactando, assim, na qualidade do transporte e consequentemente na qualidade de vida dos cidadãos.

Para organizar a mobilidade do amanhã no DF foi necessário compreender como funcionam as RAs de hoje (LEAL, 2017, passim).

Em continuidade, é possível estabelecermos relações históricas causais para explicar a problemática da mobilidade urbana no Distrito Federal. Uma dessas causalidades se refere ao modelo de expansão urbana de Brasília. Este modelo deriva do automóvel. Isto foi delineado tendo por base os trabalhos de Aldo Paviani, previamente. Para corroborar o que foi dito urge a necessidade de visualização dos gráficos 03 e 04 abaixo, como complementação. Eles foram retirados do trabalho de Carlos Chagastelis Martins Leal, "CODEPLAN – Companhia de Planejamento do Distrito Federal. Plano Diretor de Transportes e Mobilidade do Distrito Federal (PDTU/DF): Instrumento de Mobilidade Urbana. Brasília". Outrossim, a face de um modelo de desenvolvimento (histórico) orientado a partir do automóvel é corroborada pelo desenvolvimento econômico local. “O DF lidera o ranking das unidades da federação com maior renda per capita do Brasil”. Outro fato é considerável. Os brasilienses não olham para as externalidades que estão diretamente relacionadas com as suas decisões quando eles vão escolher um serviço de transporte para deslocamento. Isso reforça a escolha pelo automóvel particular (LEAL, 2017).

Gráfico 03 - População, frota e taxa de motorização do Distrito Federal, 2000 a 2009 (LEAL, 2017).

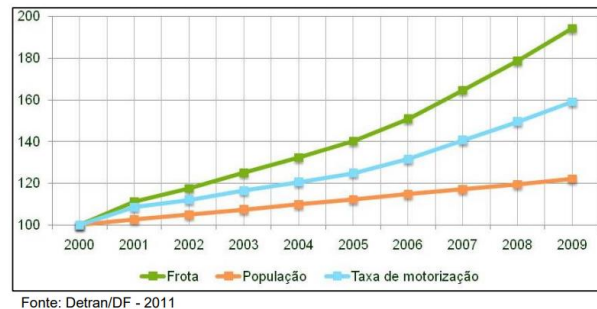
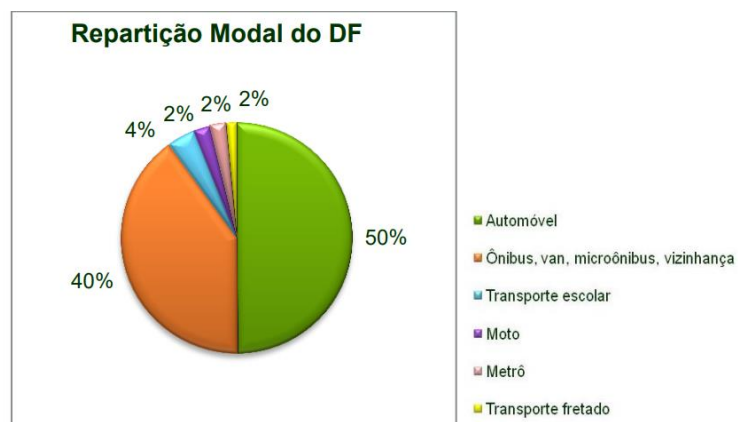


Gráfico 04 - Repartição das viagens por modo motorizado - DF (LEAL, 2017).



São cerca de 3,8 milhões de viagens por dia realizadas no Distrito Federal quando nós vamos fazer a consideração de todos os modos. É possível dizer, olhando para o gráfico 04, que o transporte individual está numa situação ímpar. Tudo isso devido ao modelo de mobilidade urbana adotado pelo Distrito Federal no passado e que ainda possui eco, hoje. Para mais, é interessante expor outras informações que estão associadas ao gráfico 04 – repartição das viagens por modo motorizado (LEAL, 2017).

O metrô roda cerca de 13 mil quilômetros/dia e transporta em média 151 mil passageiros/dia. Não obstante, a rede tem um desenho radial que penaliza as relações transversais e a integração dos serviços de transportes que é, ainda, bastante precária. Atualmente, o transbordo entre os serviços de transportes é feito por apenas 5% dos passageiros do sistema (LEAL, 2017).

Em suma, pode-se concluir que existe uma quantidade considerável, mais recentemente, de legislação e documentos que ditam, delegam, estabelecem diretrizes e entre outras ações considerando a temática de mobilidade urbana e direito à cidade. Entre todos esses elementos algumas coisas podem ser ressaltadas mais fortemente. A necessidade que os gestores e técnicos possuem em priorizar o transporte não automotivo e o transporte público é um exemplo. Essa operação é um desafio para os representantes políticos locais, mas é um dever por parte daqueles que possuem um compromisso de sustentabilidade. Ademais, o Metrô-DF faz parte dessa questão problemática.

4 CAPÍTULO IV – O QUE A LITERATURA PROPÕE?

Em continuidade, a mobilidade urbana e o acesso ao transporte público de qualidade, notadamente, o metrô-DF deveriam, na prática, promover a integração e a inclusão das pessoas com os espaços públicos. No entanto, o que ocorre é o contrário, isto é, o afastamento das pessoas do centro. Notadamente aquelas que se situam nas periferias. No mais, as linhas de metrô do Distrito Federal não atendem a todas as regiões administrativas (CARVALHO, 2008, p. 63), e funciona como um elemento de transporte casa-trabalho para uma parte considerável dos brasilienses. De acordo com o texto "A Arquitetura Moderna Brasileira e o Automóvel: o casamento do século (2016)" de Fernando Luiz Lara, o modelo de construção urbana que prioriza o uso de automóveis deve ser transformado a partir de novas possibilidades de mobilidade e acesso entre as pessoas, espaços e meio ambiente.

No momento em que percebemos claramente a exaustão desse modelo, fica a pergunta: como deveríamos desenhar as cidades hoje, para que em cinquenta anos tenhamos uma estrutura de mobilidade mais eficiente e menos agressiva, que valorize o elo entre os seres humanos e o ambiente que nos cerca? Como quebrar a relação de glamour e identidade que temos com o automóvel e desenvolver valores mais sustentáveis e mais saudáveis, como andar a pé e de bicicleta, sentar em um banco de praça ou simplesmente interagir com o outro; ações simples e, no meu entender, fundamentais para a sociedade, diariamente estragadas pela presença hegemônica do quadriciclo com motor a explosão (LARA, 2016, p. 141).

Num outro panorama é imprescindível a reflexão quanto a possíveis propostas resolutivas que possam encarar de frente o problema da exclusão causada, também, pelas limitações do modelo metroviário. Em síntese, podemos pensar a questão sob dois aspectos: o técnico e o político-institucional. O primeiro se refere, entre outras coisas, a mudanças nas capacidades estruturais do sistema Metrô-DF. A título de exemplo, podemos considerar o aumento na frota dos trens e a expansão da linha metroviária para outras regiões administrativas, como o Recanto das Emas e o Gama e para a região Norte do Distrito Federal (Sobradinho e Planaltina), de início. Acredito, particularmente, que é bastante positivo o desenvolvimento da linha do metrô em todo o Distrito Federal para fins de maior integração. A extensão do horário de funcionamento durante a semana, mas principalmente nos domingos e

feriados, é outra medida que traria mais acessibilidade para as pessoas das localidades periféricas. Isto é, fomento ao encontro que se materializa no lazer e nas atividades de entretenimento. Além disso, essa proposta é ao meu ver uma das principais que eu posso elencar aqui, neste momento. O ideal é que as estações do metrô possam funcionar 24 horas por dia em todos os dias da semana, inclusive, feriados. Por fim, saliento que levar o metrô-DF para outras RAs aumentará o valor dos imóveis nessas localidades. Isso pode se tornar um problema para as pessoas mais pobres que muitas vezes são coagidas a venderem seus imóveis ou a custearem altos aluguéis. Essa relação direta entre o aumento do valor do terreno, do imóvel e dos aluguéis face à aquisição de equipamentos urbanos, infraestrutura e metrô é algo que já está pacificado na literatura que trata de urbanização (NETO, 2011).

Apesar de ser clara a valorização imobiliária decorrente do incremento da mobilidade, os efeitos do sistema de transporte metroviário nem sempre são positivos para a sociedade [...] Para fins de comprovação empírica, foram analisados os valores dos terrenos anunciados pela Terracap entre os anos de 2003 e 2010 para as cidades de Águas Claras, Ceilândia e Samambaia. Os comportamentos foram semelhantes nos casos observados, sendo constatada uma variação positiva de valor para os terrenos de uso misto e uma variação negativa para os de uso residencial situados a uma distância de até 500 metros das estações do sistema metroviário (NETO, 2011, passim).

A solução na seara política é mais complexa. Tal temática é desenvolvida, sob certos aspectos, por Marcelo Carreiro Matias, Joaquim José Guilherme de Aragão e Yaeko Yamashita no artigo "O planejamento urbano e o metrô no Distrito Federal: desenvolvimento orientado ao transporte?". Custa destacar que consinto na sua plenitude com o que fora desenvolvido por esses acadêmicos. Basicamente, é postulado que o sistema de transporte pode se tornar mais estável a partir do momento em que a definição de cargos diretivos no âmbito dos transportes seja de caráter mais técnico e, portanto, menos político. Em outras palavras, o perfil dos ocupantes de tais cargos devem ser orientados de forma pragmática (MATIAS et al, 2016, p. 9). Noutra perspectiva, uma maior interação dos diversos órgãos públicos que atuam na promoção do planejamento urbano deve ser considerada. O diálogo permanente entre agentes de diferentes setores e órgãos é imprescindível para a troca de conhecimentos e a formulação de ações que venham a satisfazer a mobilidade urbana eficiente (MATIAS et al, 2016, p. 11).

Em suma convém dizer que este capítulo de forma alguma tenta esgotar as possíveis proposituras de ações que possam vir a sanar os problemas relativos à mobilidade urbana no DF e do próprio metrô-DF. Pelo contrário, fiz aqui apenas um pequeno panorama sobre o que alguns autores estão discutindo em termos de soluções ou orientações que os tomadores de decisão podem seguir futuramente.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O objetivo maior desta pesquisa foi analisar os mecanismos de segregação inerentes ao sistema metrô-DF, particularmente, aqueles que eu considerei como mecanismos técnicos. Realizar esse exame tendo como fundo a historiografia da construção e do desenvolvimento de Brasília também foi pertinente, justamente, para podermos identificar os problemas sociais, urbanos e de mobilidade aos quais a cidade enfrenta. Demais, para dar margem teórica a estas questões me utilizei, principalmente, do pensamento do acadêmico Henri Lefebvre. Um dos nomes mais importantes da área de estudo contemplada, o direito à cidade. Para fins de complementação também foi apropriado uma análise documental mais observações de possíveis mudanças a nível institucional. Refiro ao arcabouço de leis e diretrizes mencionados no terceiro capítulo.

A proposição de soluções para as adversidades e para os desafios que foram expostos neste trabalho teórico de pesquisa se constituem como temáticas para futuros trabalhos científicos dada a complexidade da urbanização e da mobilidade urbana no Distrito Federal. Outros *insights* relacionados, como a questão do solo, da macrocefalia urbana, do uso intensivo do automóvel, das limitações da linha metroviária, da segregação e da exclusão do povo periférico devem ser considerados, igualmente. De resto, o que foi feito no quarto capítulo foi uma contribuição pequena. Na verdade, apenas uma síntese do que alguns pesquisadores estão refletindo em termos de saídas para os infortúnios que se apresentam na seara urbana.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANFAVEA. Anuário Estatístico da Indústria Automobilística Brasileira. São Paulo, Ponto & Letra, 2015.

ALBIM, Renato. **Mobilidade**: uma abordagem sistêmica. In: Renato Balbim, Clarissa Cunha Linke, Cleandro Krause. (Org.). Cidade e Movimento. 1ed. Brasília: IPEA, 2016, v. 1, p. 23-42.

BARBOSA, Jorge Luiz. **O significado da mobilidade na construção democrática da cidade**. In: Renato Balbim, Clarissa Cunha Linke, Cleandro Krause. (Org.). Cidade e Movimento. 1ed. Brasília: IPEA, 2016, v. 1, p. 43-56.

BRASIL. Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012: Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; revoga dispositivos dos Decretos-Leis n.º 3.326, de 3 de junho de 1941, e 5.405, de 13 de abril de 1943, da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), aprovada pelo Decreto-Lei nº 5.452, de 1º de maio de 1943, e das Leis n.º 5.917, de 10 de setembro de 1973, e 6.261, de 14 de novembro de 1975; e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm. Acesso em: 25 de fevereiro de 2021.

BRASIL. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001: regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110257.htm. Acesso em: 25 de fevereiro de 2021.

BRINCO, Ricardo. **Mobilidade Urbana e Transporte público**: sobre a oportunidade de implantação de sistemas metroviários. Indic. Econ. FEE, Porto Alegre, v. 40, n. 1, p. 105-116, 2012.

CARLOS, A. F. A. **Dinâmica urbana e metropolização**: desvendando os processos espaciais. In: Alvaro Ferreira; João Rua; Glaucio José Marafon; Augusto César Pinheiro da Silva. (Org.). Metropolização do espaço: gestão territorial e relações urbano-rurais. 1ed. Rio de Janeiro: Consequência, 2013, v., p. 35-52.

CARVALHO, Diego Lourenço. **Mobilidade urbana e cidadania no Distrito Federal**: um estudo do programa Brasília Integrada. Dissertação (Mestrado em Sociologia) Departamento de Sociologia, Universidade de Brasília. Brasília, 2008.

CERVI, Larissa de Almeida Nogueira. **Segregação urbana e esfera pública: uma análise sobre a relação entre cidade e democracia no Distrito Federal.** 2019. 136 f., il. Dissertação (Mestrado em Ciência Política) - Universidade de Brasília, Brasília, 2019.

CODEPLAN. BRASÍLIA EM MAPAS, 2022. Ferramentas para visualizar e analisar dados espaciais do Distrito Federal. Disponível em: <<http://brasiliaemmapas.homologacao.codeplan.df.gov.br/>>. Acesso em: 21, outubro de 2022.

Companhia do Metropolitano de São Paulo. Metrô, 2022. Tarifas. Bilhetes do Sistema Metrô. Disponível em: <<https://www.metro.sp.gov.br/m/sua-viagem/tarifas.aspx>>. Acesso em: 04 de outubro de 2022.

Companhia do Metropolitano do Distrito Federal - Metrô-DF. Metrô DF, 2022. Projeto do Metrô-DF. Disponível em: <https://metro.df.gov.br/?page_id=4850>. Acesso em: 21, setembro de 2022.

BRASIL. Decreto nº 10.854, de 10 de novembro de 2021. Regulamenta disposições relativas à legislação trabalhista e institui o Programa Permanente de Consolidação, Simplificação e Desburocratização de Normas Trabalhistas Infralegais e o Prêmio Nacional Trabalhista, e altera o Decreto nº 9.580, de 22 de novembro de 2018. Leis do Trabalho, Brasília, DF, 10 nov. 2021.

DETRAN. Departamento de Trânsito do Distrito Federal (2021). Frota de Veículos registrada no Distrito Federal em circulação. Disponível em: <http://detran.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/06/FrotadeVei%CC%81culosRegistradosnoDFemCirculac%CC%A7a%CC%83o-fevereiro-2022.pdf>. Acesso em: 04 de outubro de 2022.

DISTRITO FEDERAL. Lei nº 513, de 28 de julho de 1993: Dispõe sobre a criação da Companhia do Metropolitano do Distrito Federal – METRÔ – DF, define sua estrutura básica e dá outras providências. Disponível em: http://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/48472/Lei_513_28_07_1993.htm. Acesso em: 25 de fevereiro de 2021.

DISTRITO FEDERAL. Lei nº 4.566, de 04 de maio de 2011: Dispõe sobre o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal – PDTU/DF e dá outras providências. Disponível em: http://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/68571/Lei_4566_04_05_2011.htm. Acesso em: 25 de fevereiro de 2021.

FERREIRA, Ignez C. B. **Brasília: mitos e contradições na história de Brasília.** In: PAVIANI, Aldo et al. (Org.) Brasília 50 anos: da capital a metrópole. Brasília: Editora UnB, 2010, p. 23-54.

- GOMIDE, Alexandre de Ávila. **Cidade e movimento**: mobilidades e interações no Desenvolvimento Urbano. Organizadores: Renato Balbim, Cleandro Krause, Clarisse Cunha Linke. – Brasília. Ipea: ITDP, 2016.
- GOMIDE, Alexandre de Ávila; GALINDO, Ernesto Pereira. **A mobilidade urbana**: uma agenda inconclusa ou o retorno daquilo que não foi. Estudos Avançados, São Paulo, v. 27, n. 79, p. 27-39, 2013.
- Harvey, David. **Cidade Rebeldes**: do direito à cidade à revolução urbana. São Paulo: Martins Fontes, 2014.
- IBGE. (1957) 1. Recenseamento de Brasília. Rio de Janeiro: IBGE
- IBGE. (1959) Censo Experimental de Brasília. Rio de Janeiro: IBGE
- IBGE. (1969) Brasília. Rio de Janeiro: FIBGE
- IBGE. (2000) Censo Demográfico do Brasil - Resultado do Universo. Rio de Janeiro: IBGE
- LARA, Fernando Luiz. **A arquitetura moderna brasileira e o automóvel**: o casamento do século. In: Renato Balbim, Clarissa Cunha Linke, Cleandro Krause. (Org.). Cidade e Movimento. 1ed. Brasília: IPEA, 2016, v. 1, p. 131-142.
- LEAL, Carlos Chagastelis Martins. Plano Diretor de Transportes e Mobilidade do Distrito Federal (PDTU/DF): Instrumento de Mobilidade Urbana. **Texto para Discussão**: CODEPLAN, Brasília, n. 25, maio de 2017.
- NETO, V. C. L. **O efeito de investimentos em transporte público no valor dos imóveis**: o caso do Distrito Federal. Boletim Regional, urbano e ambiental (IPEA). p. 165-175, 2011.
- MATIAS, M. C.; ARAGAO, J. J. G.; Yamashita, Y. **O Planejamento Urbano e o Metrô no Distrito Federal**: Desenvolvimento Orientado ao Transporte? In: XXX ANPET - Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes, 2016, Rio de Janeiro. Anais XXX ANPET: Aspectos do Transporte - Políticas Públicas e Transportes I, 2016.
- PAVIANI, Aldo. **A conquista da cidade**: movimentos populares em Brasília. Editora UnB, Brasília. 1998.
- PAVIANI, Aldo. **Brasília, ideologia e realidade** - espaço urbano em questão. Editora UnB, Coleção Brasília. Brasília, 2010.
- PAVIANI, Aldo. **Dinâmica urbana e os desafios da urbanização em Brasília-DF**. NEUR/CEAM. 1992.
- PAVIANI, A. **Geografia Urbana do Distrito Federal**: Evolução e tendências. Espaço e Geografia (UnB), v. 10, p. 1-22, 2007.

Detalhamento de recursos transferidos por UF e Município. **Controladoria-Geral da União**. Portal da Transparência, 2022. Disponível em: <<https://www.portaltransparencia.gov.br/transferencias/consulta?paginacaoSimples=true&tamanhoPagina=&offset=&direcaoOrdenacao=asc&de=01%2F01%2F2021&ate=31%2F12%2F2021&uf=DF&colunasSelecionadas=linkDetalhamento%2Cuf%2Cmunicipio%2Ctipo%2CtipoFavorecido%2Cacao%2ClinguagemCidada%2CgrupoDespesa%2CelementoDespesa%2CmodalidadeDespesa%2Cvalor#avisualizacao-grafica>>. Acesso em: 04 de outubro de 2022.

TAVOLARI, B. M. D. **Direito à cidade**: uma trajetória conceitual. Novos Estudos CEBRAP (Impresso), v. 104, p. 93-109, 2016.

TRINDADE, THIAGO APARECIDO. **Direitos e cidadania**: reflexões sobre o direito à cidade. Lua Nova. Revista de Cultura e Política, v. -, p. 139-165, 2012.

União transferirá a Brasília em 2021 mais que 3 anos de investimentos do MEC. PODER 360, 2021. Disponível em: <<https://www.poder360.com.br/brasil/uniao-transferira-a-brasilia-em-2021-mais-que-3-anos-de-investimentos-do-mec/>>. Acesso em: 28 de setembro de 2022.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **Mobilidade cotidiana, segregação urbana e exclusão**. In: Renato Balbim, Clarissa Cunha Linke, Cleandro Krause. (Org.). Cidade e Movimento. 1ed. Brasília: IPEA, 2016, v. 1, p. 57-80.