



**UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA**  
**INSTITUTO DE CIÊNCIA HUMANAS**  
**DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA**  
**CURSO DE BACHARELADO E LICENCIATURA EM GEOGRAFIA**

DARLAN VIEIRA DO VALE

**A POPULAÇÃO IDOSA E OS NOVOS PARADIGMAS DA MOBILIDADE: O  
CASO DA REGIÃO ADMINISTRATIVA DO PARANOÁ**

BRASÍLIA - DF  
SETEMBRO - 2022

Darlan Vieira do Vale

**A POPULAÇÃO IDOSA E OS NOVOS PARADIGMAS DA MOBILIDADE: O  
CASO DA REGIÃO ADMINISTRATIVA DO PARANOÁ**

Trabalho de Conclusão do Curso de Bacharelado e Licenciatura apresentado ao Departamento de Geografia, da Universidade de Brasília, como pré-requisito para obtenção de título de graduação.

Orientador: Prof. Fernando Luiz Araújo Sobrinho

BRASÍLIA - DF  
SETEMBRO - 2022

## **AGRADECIMENTOS**

Primeiramente, gostaria de agradecer aos meus pais por todo suporte emocional e financeiro dado durante a minha trajetória de vida, sem eles eu não conseguiria entregar esse trabalho.

Ao meu orientador Fernando Sobrinho que me acolheu no seu projeto de pesquisa (PIBIC) e deu todo o suporte necessário para a minha formação profissional e para a conclusão deste trabalho.

À professora Elisângela Machado que me orientou no PIBIC e me auxiliou nos meus primeiros passos na vida acadêmica.

A todos os professores do PIBID que contribuíram na minha formação como professor.

A todos os professores do Departamento de Geografia da UnB que compartilharam os seus conhecimentos comigo e me tornaram o geógrafo que sou hoje.

Aos meus amigos que transformaram essa jornada mais agradável.

A todos, muito obrigado.

“Em lugar do cidadão formou-se um consumidor, que aceita ser chamado de usuário” (Milton Santos)

## RESUMO

Com o desenvolvimento do meio técnico-científico-informacional, os novos paradigmas da mobilidade passaram a ter muita importância para o acesso ao direito à cidade e para a constituição de um cidadão na contemporaneidade. Desta forma, o trabalho a seguir busca analisar a capacidade de mobilidade dos idosos residentes na Região Administrativa do Paranoá, região periférica de Brasília. Para realizar essa tarefa, foi feita uma pesquisa quali-quantitativa, logo foi executado uma revisão da literatura sobre o tema e, também, foi coletado dados de órgãos públicos e sites disponíveis na internet para auxiliar na análise. Além disso, foi realizada uma saída de campo, em que foi aplicada uma pesquisa semiestruturada para compreender a perspectiva do idoso sobre o assunto e coletar alguns dados. Como resultado, foi possível observar um alto grau de exclusão da população idosa residente no local, exclusão essa que varia a partir das questões de raça, classe e gênero existentes na região.

Palavras chaves: novos paradigmas da mobilidade, racismo estrutural, desigualdade de gênero, envelhecimento populacional.

## **ABSTRACT**

With the development of the technical-scientific-informational environment, the new paradigm of mobilities started to make more importance to the right to the city and a constitution of citizen in the contemporary time. This work searches for the mobility of elderly who live in the Administration Regions of Paranoá, outskirts of Brasília. To make this activity, it was made a research quali-quantitative, so it was made literature revision about the topic and it was made a collection of data in public agencies and websites to help the researcher. Also, it was made field exit to apply some questionnaires to the elderly to know their opinion about the topic and collect some data. As a result, it was possible to see a high degree of exclusion of elderly who live in Paranoá, whose exclusion depends of the race, gender and class.

**Keywords:** new paradigm of mobilities, structural racism, gender inequality, aging population

## LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - População idosa do Distrito Federal por raça/cor (2010).....	18
Figura 2 - Porcentagem da população idosa por raça/cor (2010).....	18
Figura 3 - Número de idosos que vivem no Distrito Federal, por naturalidade. Distrito Federal, 2018.....	22
Figura 4 - Distribuição da população por faixas de idade e sexo, Paranoá, Distrito Federal, 2018.....	24
Figura 5 - Distribuição de idosos por raça/cor, segundo grupos da PED. Distrito Federal, 2018.....	25
Figura 6 - Produto Interno Bruto do Distrito Federal em 2018.....	29
Figura 7 - Linhas do Metrô do Distrito Federal.....	36
Figura 8 - Meios de transporte utilizados para deslocamento até o trabalho principal, Paranoá, Distrito Federal, 2018.....	38
Figura 9 - Avenidas da Região Administrativa do Paranoá.....	42
Figura 10 - Calçada da Avenida Comercial do Paranoá antes da reforma.....	44
Figura 11 - Calçada sendo reformada na Avenida Comercial do Paranoá.....	44
Figura 12 - Avenida Transversal do Paranoá.....	45
Figura 13 - Calçadas da zona residencial do Paranoá.....	47
Figura 14 - Localização da Região Administrativa do Paranoá.....	55
Figura 15 - Localização do Paranoá Parque.....	55
Figura 16 - Respostas das condições de uso das calçadas do Paranoá pela Perspectiva dos idosos.....	56
Figura 17 - Respostas dos idosos sobre a avaliação dos idosos da obra de revitalização da Avenida Comercial do Paranoá.....	57
Figura 18 - Respostas dos idosos em relação à segurança nas ruas.....	57

## **LISTA DE TABELAS**

Tabela 1- Países com maior IDH por gênero e suas expectativas de vida ao nascer.....	15
Tabela 2 - Países com menor IDH por gênero e suas expectativas de vida ao nascer.....	15



## **LISTA DE ABREVIATURAS**

CODEPLAN - Companhia de Planejamento do Distrito Federal

DF - Distrito Federal

IDH - Índice de Desenvolvimento Humano

IBGE- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

PDAD - Pesquisa Distrital de Amostra de Domicílios

PNUD - Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento

PMCMV - Programa Minha Casa Minha Vida

UBS - Unidade Básica de Saúde

UPA - Unidade de Pronto Atendimento

## SUMÁRIO

Introdução.....	11
<b>1. Seção 01: A população idosa .....</b>	<b>13</b>
1.1. Os diferentes contextos mundiais do envelhecimento.....	13
1.2. Envelhecimento no território brasileiro.....	16
1.3. Envelhecimento da população negra.....	17
1.4. Envelhecimento no Distrito Federal e na Região Administrativa do Paranoá.....	22
<b>2. Seção 02: Contexto urbano em questão.....</b>	<b>27</b>
2.1. Contexto Internacional e Nacional.....	27
2.2. Contexto regional.....	28
2.3. Região Administrativa do Paranoá.....	30
<b>3. Seção 03: Mobilidade dos idosos do Paranoá.....</b>	<b>34</b>
3.1. Mobilidade motorizada dos idosos.....	35
3.2. Mobilidade não motorizada dos idosos.....	41
3.2.1 Paranoá Tradicional.....	42
3.2.2. Paranoá Park.....	48
3.3. Espaço do Cidadão.....	49
Considerações Finais.....	51
Referências Bibliográficas.....	53
Anexo 1.....	55
Anexo 2.....	55
Anexo 3.....	56
Anexo 4.....	57
Anexo 5.....	57
Apêndice 1.....	58

## INTRODUÇÃO

A mobilidade se tornou, com a atual globalização e com o alto desenvolvimento do sistema técnico-científico-informacional, um sistema bastante complexo e essencial para a sociedade (Santos, 2001). Por conta desse cenário, uma nova perspectiva de análise precisa ser implementada para conseguir pesquisar com clareza os principais aspectos da atual mobilidade.

Desse modo, os pesquisadores ingleses Sheller e Urry (2006) propõem a criação de um novo paradigma referente à mobilidade, em que as múltiplas mobilidades existentes na atualidade são consideradas para a produção científica. Isto posto, esses autores consideram mobilidade desde o ato mais simples de ir à pé para algum lugar, até as ações mais complexas, como a utilização de múltiplas mobilidades ao mesmo tempo, como é o caso de utilizar o transporte público e usufruir da internet simultaneamente.

Com base no que foi dito previamente, é preciso analisar o lugar dos idosos nesta nova realidade da mobilidade humana. No caso dos idosos, essa parcela da sociedade geralmente possui limitações físicas advindas do desgaste do tempo, como é relatado por Caccia (2015). Conseqüentemente, a forma como essas pessoas se locomovem no espaço é realizada de uma maneira diferenciada, portanto, pode se encaixar em uma das múltiplas mobilidades relatadas devido às suas especificidades.

Tendo isso em mente, o trabalho em questão buscará analisar as mobilidades dos idosos na área urbana da Região Administrativa do Paranoá (RA - VII), região pertencente ao Distrito Federal, a sua localização exata pode ser observada no Anexo 1. Para realizar essa tarefa, buscou-se analisar o contexto geográfico e populacional do Paranoá, visando trazer mais profundidade as relações sociais da população idosa e o espaço geográfico em que ela está inserida. Outro ponto importante, o trabalho visa pesquisar as mobilidades dos idosos nos transportes públicos e nos transportes individuais na região em questão. Da mesma forma que buscou-se também analisar as mobilidades dos idosos nos espaços públicos da área urbana da RA em questão.

Para realizar essa pesquisa, será utilizado o método quali-quantitativo. Primeiramente será realizada uma revisão da literatura referente ao tema trabalhado, visando trazer aprofundamento teórico. Após essa ação, serão coletados dados pertinentes ao trabalho em órgãos públicos, como Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e Companhia de Planejamento do Distrito Federal (CODEPLAN), e em sites disponíveis na Internet, como é o caso do Google Earth e jornais de grande circulação. E por fim, foram realizadas entrevistas

semiestruturadas com alguns idosos residentes na região para coletar alguns dados e conhecer a opinião dessas pessoas acerca da mobilidade existente para eles no Paranoá.

O trabalho a seguir se dividirá em três seções, sendo a primeira referente à população idosa, a segunda sobre o contexto geográfico e a terceira sobre as mobilidades existentes para a população idosa.

## **1. A população idosa**

O envelhecimento da população no mundo contemporâneo é uma realidade para vários países, desta forma, o número de países com mais idosos do que jovens está aumentando ou está em processo de chegar a esse estado, esse processo é conhecido como transição demográfica. Atualmente, diversos países, como pode ser observado em Costa e Araújo Sobrinho (2021), estão nessa situação.

Entretanto, esse processo não ocorre de forma homogênea no mundo, geralmente, esses países com a população mais anciã se encontram no centro do capitalismo, enquanto os países que não iniciaram o processo de envelhecimento da população ou ainda se encontram no meio desse processo estão na periferia do capitalismo, essas diferenças serão mais aprofundadas no decorrer deste texto.

No caso do Brasil, o país se encontra no meio da transição demográfica, logo a maior parte da população se encontra na fase adulta, porém a perspectiva é que a população idosa passe o número de crianças e adolescentes já no ano de 2047, como pode ser observado em Costa e Araújo Sobrinho (2021). Todavia, como dito anteriormente, o processo de envelhecimento da população não é homogêneo, logo existem várias particularidades nesse processo, como diferença de envelhecimento entre as regiões do Brasil, diferença de envelhecimento entre brancos e negro, etc. Esses aspectos e outros não citados serão abordados com mais detalhes à frente.

### **1.1. Os diferentes contextos mundiais do envelhecimento**

O envelhecimento da população não ocorre de maneira homogênea no globo, logo existem países que possuem uma população mais velha que outros, esse aspecto fica visível com a quantidade de idosos presentes em países do centro do capitalismo, como é o caso de Portugal, comparado ao número de idosos na periferia do capitalismo, como é o caso do Brasil. Segundo Costa e Araújo Sobrinho (2021), o primeiro país possui 157,4 idosos para cada 100 jovens e o segundo país possui 29,55 idosos para cada 100 jovens

Essa realidade descrita anteriormente ocorre devido ao sistema econômico presente na maior parte dos países, o capitalismo, que produz uma sociedade desigual em que uma parte da população concentra a maior parte do capital com base na exploração do trabalho dos povos por ela controlada ou por ela influenciada. Destarte, esse processo é ocasionado por uma produção social e não por um fator biológico. (NASCIMENTO e SANTOS, 2020)

Outro ponto importante, como trabalhado por Santos (2001), é importante ressaltar que a atual fase da globalização acaba sendo um fator essencial que também deve ser levado em consideração. Dado que esse processo possui como uma das suas principais características a mais-valia global, em que o processo de exploração do capital da mão de obra trabalhadora ocorre por todo o globo. O que resulta em um elevado grau de pobreza, como é relatado por Milton Santos, que diz que é “uma pobreza de novo tipo, uma pobreza estrutural globalizada, resultante de um sistema de ação deliberada” (SANTOS, pág. 72, 2001).

Além dessa pobreza, ainda utilizando o autor citado anteriormente, vários países ficam sem acesso às técnicas e evoluções científicas criadas pela população global nas últimas décadas. Uma vez que, o desenvolvimento e posse desses meios possuem como único intuito a geração de lucro para o capital, e não o bem estar de toda a população terrestre. Assim sendo, o funcionamento da atual sociedade pode dificultar o acesso de alguns idosos aos melhores tratamentos disponíveis e/ou facilidades para a sua vida cotidiana.

Ademais, as diferenças entre os lugares também ocorrem por conta das condições dos modos de produção particulares de cada país, logo deve-se levar também em consideração as particularidades de cada local. Portanto, o desenvolvimento histórico de cada lugar também deve ser levado em consideração, visto que eles também são limitantes ao processo de desenvolvimento, o que influencia diretamente as condições de vida da população idosa. (SANTOS, 1977)

Como consequência desse cenário descrito anteriormente, ocorre um atraso do envelhecimento da população e uma piora da qualidade de vida de parte dessa população. Com isso, uma parcela da população mundial não consegue reduzir as taxas de natalidade e mortalidade por conta da pobreza elevada gerada por essa globalização e sistema econômico vigente, ficando atrasados em relação aos países em que possuem um maior grau de desenvolvimento e acesso a um maior capital econômico.

Esses aspectos ficam evidentes na obra de Costa e Araújo Sobrinho (2021), pois os autores demonstram que países europeus possuem uma população bastante envelhecida, com o número de idosos passando o número de jovens com menos de 18 anos, como é o caso de Portugal. E, ao mesmo tempo, relatam que alguns outros países não possuem o mesmo grau de envelhecimento, como é o caso da maioria dos países que se encontram fora do norte global.

Esses aspectos também ficam evidentes se comparados os países com maior Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) com os que possuem os menores índices. Porque a

expectativa de vida desses primeiros países é bastante elevada se comparada com os últimos países desse *ranking*, como pode ser observado nas tabelas 1 e 2 a seguir.

Tabela 1- Países com maior IDH por gênero e suas expectativas de vida ao nascer

Países	IDH por gênero	Esperança de vida ao nascer (feminino e masculino)
1º Noruega	0,990	84,3 anos e 80,3 anos
2º Suíça	0,963	85,5 anos e 81,7 anos
3º Irlanda	0,975	83,7 anos e 80,4 anos
4º Alemanha	0,968	83,6 anos e 79,9 anos
5º Hong Kong (China)	0,963	87,6 anos e 81,8 anos
6º Austrália	0,975	85,3 anos e 81,3 anos
7º Islândia	0,966	84,4 anos e 81,3 anos
8º Suécia	0,982	84,4 anos e 80,9 anos
9º Singapura	0,988	85,6 anos e 81,3 anos
10º Países Baixos	0,916	83,8 anos e 80,4 anos

Fonte: Relatório de Desenvolvimento Humano (2019)

Tabela 2 - Países com menor IDH por gênero e suas expectativas de vida ao nascer

Países	IDH por gênero	Esperança de vida ao nascer (feminino e masculino)
180º Moçambique	0,901	63,0 anos e 57,1 anos
181º Serra Leoa	0,882	55,1 anos e 53,5 anos
182º Burquina Faso	0,875	61,9 anos e 60,4 anos
183º Eritreia	Não informado	68,2 anos e 63,8 anos
184º Mali	0,807	59,6 anos e 58,1 anos

185° Burundi	1,003	63,0 anos e 59,4 anos
186° Sudão do Sul	0,839	59,1 anos e 56,1 anos
187° Chade	0,774	55,4 anos e 52,6 anos
188° República Centro-Africana	0,795	55,0 anos e 50,6 anos
189° Niger	0,298	63,2 anos e 60,9 anos

---

Fonte: Relatório de Desenvolvimento Humano (2019)

Com os dados da Tabela 1 e Tabela 2, pode-se observar que os países ricos e com um maior IDH possuem uma maior expectativa de vida ao nascer. Enquanto isso, os países mais pobres e com um pior IDH possuem uma menor expectativa de vida ao nascer. Portanto, é evidente a diferença de envelhecimento entre os países do centro do capitalismo e os países periféricos.

## 1.2. Envelhecimento no território brasileiro

Com base nesse cenário internacional, o Brasil também se encontra em uma posição desfavorável, principalmente devido aos processos de exploração proporcionados pela atual sociedade capitalista em que está inserida.

Além disso, vale a pena ressaltar que esse processo de envelhecimento também não é homogêneo dentro do território brasileiro, assim sendo, existe uma considerável diferença de envelhecimento da população dentro do território brasileiro, gerada principalmente pela desigualdade espacial presente no país, como pode ser observada na obra de Vasconcelos e Gomes (2012).

Estes demonstram que as macrorregiões do do Brasil possuem diferenças no processo de envelhecimento, desta forma, as regiões do Norte e Nordeste iniciaram a transição demográfica tardiamente, na década de 80. No caso das regiões Sul, Sudeste e Centro-oeste, o processo de transição demográfica já tinha se iniciado na década de 70, logo as taxas de mortalidade e natalidade se encontravam em queda nesse período, enquanto isso, nas duas macrorregiões descritas anteriormente, Nordeste e Norte, as taxas de natalidade e mortalidade ainda se encontravam alta.

Ainda utilizando a obra de Vasconcelos e Gomes (op. cit.), as autoras demonstram que, a partir da década de 80, todas as regiões do país estão em processo de transição demográfica, logo as taxas de mortalidade e natalidade começam a cair, entretanto as marcas



dos atrasos no processo de transição demográfica continuavam presentes, portanto, a porcentagem do número de idosos eram diferentes entre as regiões, sendo essa somente uma das consequências desse processo. Este cenário ainda se encontra presente na atualidade, como pode ser observado abaixo

As diferenças regionais são ainda relevantes e devem ser destacadas: (i) dez anos de diferença entre idades medianas separam as regiões Sudeste e Sul, as populações mais envelhecidas, da região Norte, esta de população mais jovem (22 anos de idade mediana); (ii) a razão de dependência alcança valores mínimos, em torno de 50,0%, nas regiões Sudeste, Sul e Centro-Oeste; (iii) o componente juvenil dessa razão é superior a 40,0% nas regiões Norte e Nordeste, e em torno de 33,0% nas regiões Sudeste e Sul; (iv) o índice de envelhecimento é superior a 50,0% nas regiões Sul e Sudeste, o dobro do índice para a região Norte. (VASCONCELO e GOMES, 2012, pág. 546)

Este cenário ocorre devido a desigualdade econômica e espacial presente no país, gerada, principalmente, segundo Santos e Silveira (2006), pela forma como o meio técnico-científico-informacional foi difundida pelo território brasileiro e pelas heranças do passado que esses locais possuem ou, como também é trabalhado, as rugosidades.

Destarte, regiões como o Sudeste e Sul do país tiveram mais facilidades para se integrar à realidade vigente, tendo mais facilidade para utilizar o meio técnico-científico-informacional e adaptar a sua herança do passado para o presente, tornando-se capaz de oferecer mais emprego e qualidade de vida para uma parcela da sociedade, tornando-se capaz de proporcionar uma melhor qualidade de vida para uma parte dos idosos.

Enquanto isso, a região Nordeste teve mais dificuldade para se integrar a essa realidade, principalmente devido às suas rugosidades e falta de interesse público para mudar essa situação, aspecto esse abundante na região trabalhada anteriormente, logo a falta de emprego e qualidade de vida era evidente nessa região destacada, prejudicando o envelhecimento da população. (SANTOS e SILVEIRA, 2006)

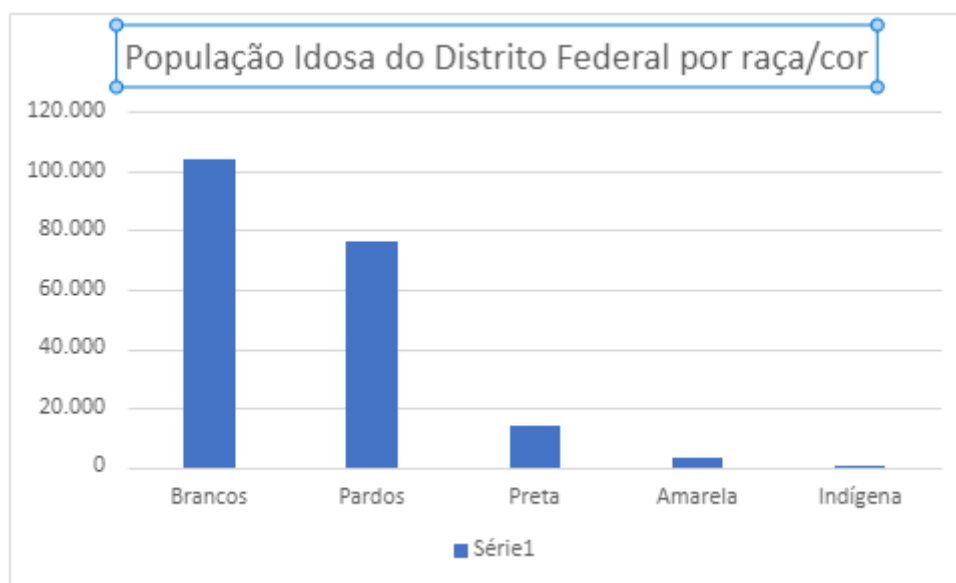
Como resultado dessa desigualdade, além da diferenciação de envelhecimento populacional, ocorreu uma forte migração de pessoas da região Nordeste para o Sudeste e Sul por grande parte do século XX em busca de melhores condições de vida. Ademais, com a construção de Brasília, esse fluxo migratório passou a também se direcionar para a capital federal e para a região Centro-Oeste, aspecto esse que será mais aprofundado à frente.

### **1.3. Envelhecimento da população negra**

Com o início do século XX, as pessoas mais excluídas do território brasileiro passaram a migrar para essas regiões mais desenvolvidas, logo com uma maior taxa de envelhecimento, porém, a realidade dessas áreas também não são homogêneas, dessa maneira, existem grupos que envelhecem de maneira diferenciada de outros grupos, com destaque para a população negra e a população nordestina e/ou periférica.

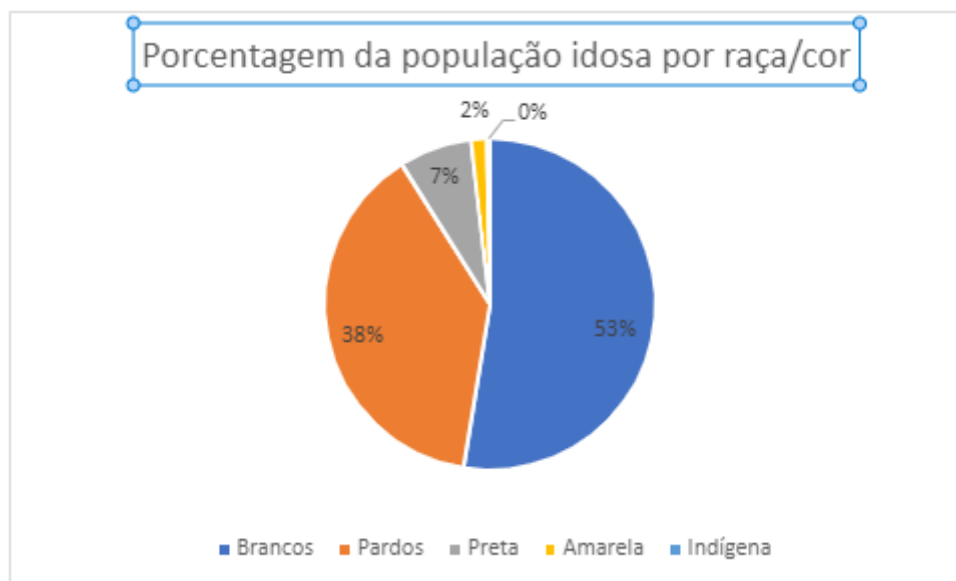
Segundo Almeida (2021), o racismo no Brasil é sempre um fenômeno estrutural, logo é um processo que perpassa por toda a organização política e econômica da sociedade. Esse racismo resulta, como demonstrado por Oliveira (2018), em uma desigualdade no envelhecimento entre a população negra e branca da população no território brasileiro, realidade essa também observada no Distrito Federal, como pode ser observado na figura 1 e 2, em que o número de idosos brancos é maior que o número de idosos negros, logo a realidade do envelhecimento da população branca não é a mesma para a população negra, sendo essa uma das facetas do racismo presente no Brasil, esse aspecto vale para todas as escalas de análise deste trabalho.

Figura 1 - População idosa do Distrito Federal por raça/cor (2010)



Fonte: CODEPLAN (2012)

Figura 2 - Porcentagem da população idosa por raça/cor



Fonte: CODEPLAN (2012)

Em primeiro lugar, a desigualdade econômica entre a população negra e branca precisa ser levada em consideração. Desde o período da escravidão os negros são explorados no país e com o fim do regime escravista, essa condição continua perdurando devido ao não integralimento dessas pessoas a sociedade. Atualmente, as diferenças salariais continuam presentes, como pode ser vista em uma pesquisa do IBGE descreve que

Em 2018, o rendimento médio mensal das pessoas ocupadas brancas (R\$ 2.796) foi 73,9% superior ao das pretas ou pardas (R\$ 1608). Tal diferença relativa corresponde a um padrão que se repete, ano a ano, na série histórica disponível. (IBGE, 2019, pág. 3)

Dessa maneira, segundo Oliveira (2018), se levarmos em consideração que os atuais idosos negros nasceram na década de 50 e 60 no Brasil, o país nesse período excluía a população negra do mercado de trabalho formal, visto que era necessário ter o primário completo para ter acesso a maioria dos empregos com carteira assinada, neste caso, a população negra não possuía muito acesso a educação formal.

Com o passar dos anos, essa realidade se manteve presente para grande parte dessa população, resultando, para os atuais idosos negros, uma diferença salarial para esses idosos, desta forma, influenciando diretamente o valor da aposentadoria ou da renda familiar, como foi abordado anteriormente.

Neste contexto, as questões de gênero se destacam, dado que os empregos e os salários são historicamente segregadores, pois as mulheres possuíam, e ainda possuem, salários menores do que o ofertado para os homens brancos héteros. Segundo as Nações Unidas

(2019), que produziu o Relatório de Desenvolvimento Humano, o rendimento nacional bruto per capita anual das mulheres era de aproximadamente 10 mil dólares enquanto os dos homens eram na faixa de 17 mil dólares.

Outro agravante, como é demonstrado por Oliveira (2018), devemos ressaltar as questões de raça no estudo de gênero, pois as mulheres brancas recebem mais que os homens negros e que as mulheres negras, dado que a população negra foi e ainda é mais excluída socialmente, economicamente e geograficamente dentro da nossa sociedade. Logo as mulheres negras acabam sendo as mais excluídas nessa realidade, visto que elas são as menos contempladas nesta conjuntura.

Para compreender melhor essa situação é preciso partir de uma perspectiva histórica, no começo da década de 60 eram ofertados para as mulheres negras, quase que exclusivamente, trabalhos de domésticas, que possuíam condições de trabalho muito próximas a escravidão, tornando o trabalho dessas mulheres ainda mais desgastante do que a do próprio homem negro. Tendo isso em vista, as maiorias das mulheres negras idosas passaram grande parte da sua vida tendo empregos informais, com a chegada na vida idosa, elas acabam recebendo uma menor quantidade de dinheiro na aposentadoria, desta forma, tendo uma pior qualidade de vida posteriormente. (OLIVEIRA, 2018)

Dessa maneira, os idosos negros que vivem hoje em dia tiveram que passar por essa situação descrita anteriormente, em que os piores empregos eram destinados a essa parcela da população, logo, também, foi destinado uma menor quantia de salário na aposentadoria dessas pessoas. (OLIVEIRA, 2018)

Assim sendo, os idosos negros que nasceram nesse período viveram uma grande exclusão social, pois as condições materiais não eram nada propícias para a ascensão social dessa parte da sociedade. Logo fica evidente que existia, e ainda continua existindo, uma divisão racial do trabalho, que gera menores salários para essa minoria dentro da sociedade, em que os brancos ficavam com os melhores empregos e os negros ficavam com os subempregos, esse cenário continua existindo na atualidade, mesmo com o progresso gerados por conta da evolução do meio técnico-científico-informacional. Como resultado dessa realidade, a grande maioria dos negros do Brasil foram jogados para morar nas grandes periferias que existem nas cidades brasileiras.

Vale ressaltar que, segundo Almeida (2021), essa desigualdade econômica e essa dificuldade de acesso ao trabalho da população negra foram e são essenciais para a formação do capitalismo no Brasil, visto que eles são fatores essenciais para o surgimento e a continuidade do Estado capitalista segregador, uma vez que a exploração com a mais-valia é

um fator primordial para o funcionamento do capitalismo, no caso brasileiro a mais-valia se apropria do racismo para pôr em prática a sua função.

Em segundo lugar, a necropolítica possui um papel essencial na desigualdade de envelhecimento da população negra residente no Brasil. Segundo Almeida (2021), a necropolítica foi posta em prática, pela primeira vez, no colonialismo europeu, esse processo possui como princípio o exercício da morte no cotidiano das pessoas. Logo para alcançar os seus objetivos de exploração econômica, os Estado e a sociedade que se localizam na periferia passam a não se importar com a vida humana. Consequentemente, a morte é algo naturalizado nesse sistema, tornando-a algo natural do dia-a-dia do ser humano que por ela é submetida.

No Brasil, ainda utilizando o autor citado anteriormente, esses resquícios de colonialismo continuam presentes na sociedade, visto que a necropolítica continua presente. Todavia, o Brasil possui uma peculiaridade, o racismo é uma pedra fundamental para o funcionamento da necropolítica, pois ele normaliza a morte no cotidiano e/ou com baixo acesso a serviços essenciais para a sobrevivência da população negra, logo esse grupo é o mais prejudicado com essa política imposta.

Deste modo, para uma grande parcela da população brasileira, a morte de uma pessoa negra é tratada como um fenômeno aceitável, da mesma forma, a vida de pessoas negras na favela sem o mínimo de condição para uma vida digna também é tratado da mesma forma. Como resultado, políticas de guerra contra as drogas, ocupação de favelas, encarceramento em massa, mortes por bala perdidas, pessoas vivendo sem saneamento básico, água potável, escolas de qualidade, etc. são tratadas com normalidade na sociedade brasileira, resultando em um alto índice de mortalidade da população negra no país. (ALMEIDA, 2021)

Como consequência, o envelhecimento da população negra é prejudicado no Brasil, visto que muitos jovens não têm a possibilidade de chegar a uma idade mais avançada, uma vez que o número de negros mortos no Brasil é bastante alto, principalmente se comparado as pessoas não negras, como pode ser observado no fragmento abaixo,

“Em 2019, os negros (soma dos pretos e pardos da classificação do IBGE) representaram 77% das vítimas de homicídios, com uma taxa de homicídios por 100 mil habitantes de 29,2. Comparativamente, entre os não negros (soma dos amarelos, brancos e indígenas) a taxa foi de 11,2 para cada 100 mil, o que significa que a chance de um negro ser assassinado é 2,6 vezes superior àquela de uma pessoa não negra (...) Da mesma forma, as mulheres negras representaram 66,0% do total de mulheres assassinadas no Brasil, com uma taxa de mortalidade por 100 mil habitantes de 4,1, em comparação a taxa de 2,5 para mulheres não negras.” (IPEA, 2021, pág. 49)

Por fim, é preciso analisar o envelhecimento do idoso a partir de uma perspectiva mais ampla, uma vez que o envelhecimento de uma pessoa branca e uma pessoa negra ocorre de maneira diferenciada na sociedade brasileira, como trabalhado por Oliveira (2018). Além disso, também é preciso levar em consideração uma perspectiva de gênero, dado que as oportunidades das mulheres são ofertadas de uma maneira desigual, com um destaque para as mulheres negras, que são ainda mais excluídas, comparando com as mulheres brancas.

#### **1.4. Envelhecimento no Distrito Federal e na Região Administrativa do Paranoá**

Com esses fatores trabalhados anteriormente, é possível analisar o envelhecimento da população na Região Administrativa em questão. Entretanto, antes de analisar o envelhecimento dos idosos no Paranoá, é preciso compreender a forma como o Distrito Federal foi ocupado.

Primeiramente, antes da construção de Brasília, essa região possuía uma baixa densidade demográfica. Com o início das obras, um elevado número de pessoas de todo o país começa a migrar para o atual Distrito Federal (DF), como pode ser observado no Figura 3, geralmente, as pessoas com maior poder aquisitivo e funcionários públicos eram oriundos do centro-sul do Brasil, essas pessoas se instalavam na parte central da cidade, como o Plano Piloto e Lago Sul e Lago Norte, como trabalhado em Vasconcelos (2010).

Figura 3 - Número de idosos que vivem no Distrito Federal, por naturalidade. Distrito Federal, 2018.



Fonte: Codeplan (2018)

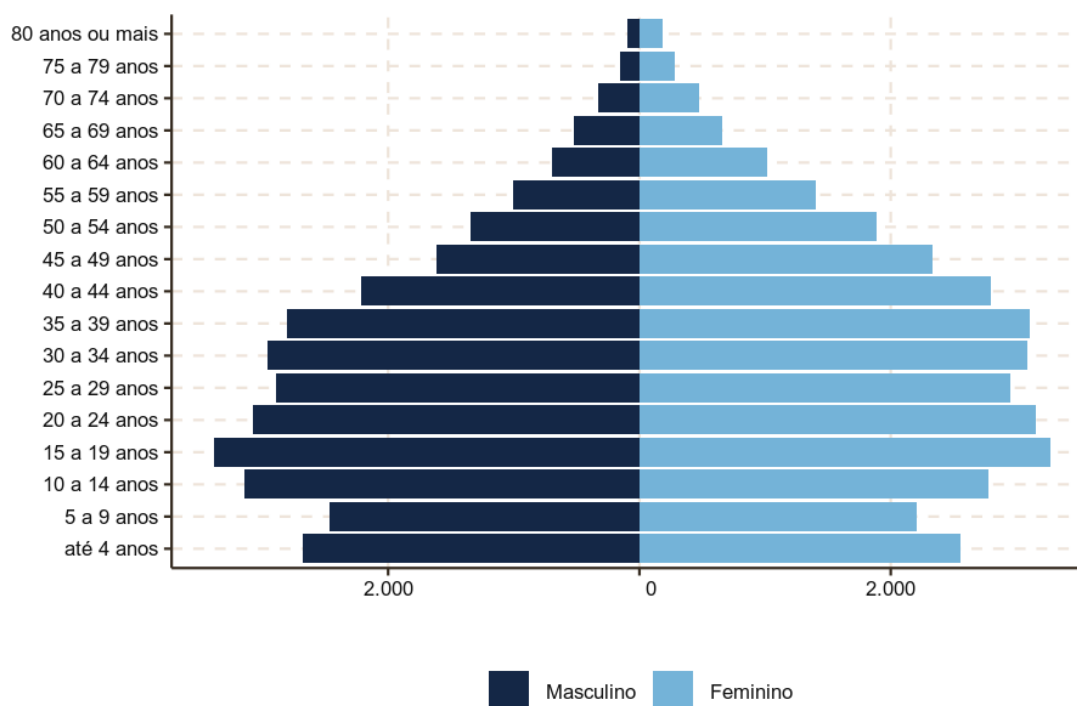
No caso das pessoas com baixa renda, eles eram do Nordeste ou de localidades pobres do resto do Brasil, normalmente, eles foram colocados na periferia de Brasília e/ou no entorno do Distrito Federal, que são municípios do Estado de Goiás próximos ao DF, caso essas pessoas conseguissem ficar no centro, elas eram realocados para a periferia com o passar do tempo. (VASCONCELO, op. cit.)

Além disto, ainda utilizando a obra de Vasconcelos (op. cit.) o crescimento vegetativo também possui a sua importância para o crescimento populacional do Distrito Federal, dado que a população possuía uma alta taxa de natalidade e um nível relativamente baixo de mortalidade, geralmente a taxa de natalidade era mais alta na periferia, proporcionando um importante crescimento populacional para essa região. Esse fator associado  migração, foi relevante para o crescimento populacional até o início do século 21, tornando possível a população do Distrito Federal e entorno passarem da marca de 2 milhões de indivíduos, atualmente esse número é superior a 3 milhões.

Como relatado anteriormente, as pessoas de baixa renda, geralmente negros e nordestinos, eram colocados para residir na periferia, enquanto as pessoas com maior poder aquisitivo moravam no centro. Devido a essa desigualdade econômica e espacial, que será mais aprofundada na próxima parte do texto, o processo de envelhecimento ocorreu de forma

desigual dentro do Distrito Federal, como resultado, a transição demográfica está em um estágio mais avançado no centro da cidade, enquanto isso, na periferia a transição demográfica se encontra em um estágio inicial, como pode ser observado na figuras 4 que retrata a situação do Paranoá.. (VASCONCELO, op. cit.)

Figura 4 - Distribuição da população por faixas de idade e sexo, Paranoá, Distrito Federal, 2018



Fonte: CODEPLAN (2018)

Como resultado, é possível observar uma população mais idosa na parte mais rica da cidade, como é o caso do Lago Sul, que possui quase 20% da sua população acima dos 60 anos, em que, em sua grande maioria, é formada por pessoas brancas. No caso das zonas periféricas, esse percentual não passa dos 10%, como é o caso do Paranoá que possuía 5,27% da sua população idosa, geralmente formada por negros e/ou nordestinos ou descendentes de nordestino, todos esses dados são referentes ao Censo de 2010, como pode ser observado no Perfil da população idosas do Distrito Federal, produzido pela CODEPLAN (2010).

Deste modo, fica evidente que existe uma diferenciação de envelhecimento das populações do DF, se destacando as questões de classe, raça e gênero. Primeiramente, com a população oriunda do nordeste ou de regiões mais pobres que migraram para as periferias do Distrito Federal, como pode ser observado no mapa abaixo, no caso do Paranoá, mais da

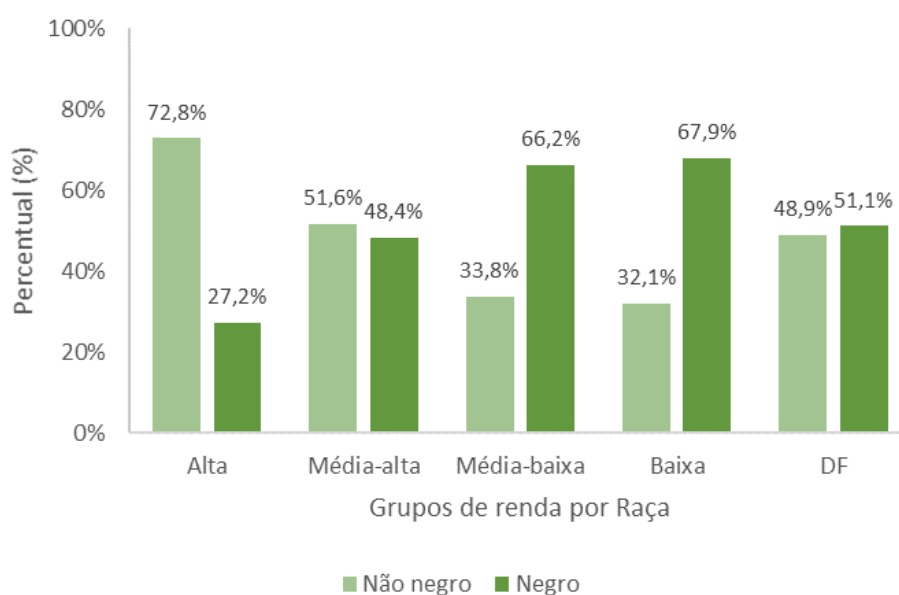


metade da população vem do Nordeste, e 67,5% da população do Paranoá não se considera branca, como pode ser observado no PDAD (2018).

Logo essa parcela da população que foi excluída e explorada durante grande parte da sua vida na sua terra natal, continua sendo excluída e explorada em Brasília, com um maior grau de exploração caindo sobre as mulheres, principalmente as negras, tendo que morar em zonas periféricas da cidade e possuir um menor poder aquisitivo. Resultando, portanto, em uma diferenciação do envelhecimento desses migrantes e seus descendentes, se comparado aos migrantes do centro-sul do país que residem no centro da cidade, como é o caso dos migrantes da Região Administrativa do Paranoá e Região Administrativa do Lago Sul.

Em segundo lugar, a raça também precisa ser levada em consideração, vale a pena ressaltar que ela não é um fator excludente com as questões de classe, logo a população negra além de sofrer com os fatores mencionados, também sofre com os impactos no racismo no envelhecimento, uma vez que existe uma divisão racial no envelhecimento da população, desta forma, a população negra ou não branca ficam restritas em sua grande maioria as zonas periféricas da cidade, como pode ser observado na figura 5, sofrendo todas as ações destacadas anteriormente no texto, como necropolítica, política de extermínio, divisão racial do trabalho, etc.

Figura 5 - Distribuição de idosos por raça/cor, segundo grupos da PED. Distrito Federal, 2018



Fonte: Codeplan (2018)

Como resultado desse processo, os idosos negros ou não brancos acabam recebendo um menor salário na sua aposentadoria, visto que viveram com um baixo poder aquisitivo durante toda a sua vida, tornando a qualidade de vida dessas pessoas inferior a dos idosos brancos que vivem nas RAs mais ricas da cidade.

Ademais, vale a pena mencionar que a situação se torna ainda mais complicada quando são colocados em questão os fatores de gênero, uma vez que as mulheres negras normalmente recebem um menor salário e, ocasionalmente, acabam sendo mães solteiras que criam os filhos sozinhas, principalmente devido ao abandono do homem da criação dos filhos sobrecarregando essas mulheres e reduzindo o poder aquisitivo, como é o caso das mulheres do Paranoá, em que, segundo o PDAD (2018), 25,8% das mulheres são mães solteiras.

No caso dos idosos residentes na RA do Paranoá, que se encontram, segundo CODEPLAN (2018), no grupo de baixa renda, assim sendo, acabam vivendo com uma renda próxima de um salário mínimo no decorrer da vida de aposentado. Logo, a população negra ou não branca, que são a maioria nas RAs, acabam tendo que viver nessa situação descrita anteriormente. Segundo o PDAD (2018), a renda média mensal de um indivíduo na Região Administrativa do Paranoá era de R \$1562,99.

Portanto, pode-se observar que a população idosa no Brasil não é homogênea, logo é preciso levar essas diferenças em consideração no momento de analisar a mobilidade dessa parcela da sociedade, sendo necessário analisar todo o percurso e todas as dificuldades que tiveram que passar para chegar na vida idosa, uma vez que esses fatores acabam sendo um agravante para as situações de exclusão que essas pessoas passam atualmente, como o caso da mobilidade urbana que será trabalhada mais a frente.

## 2. O contexto urbano em questão

### 2.1. Contexto Internacional e Nacional

Primeiramente, segundo Santos (2012), a urbanização ocorreu de maneira desigual entre os países desenvolvidos e os países subdesenvolvidos. A urbanização dos países desenvolvidos ocorreu a partir de uma acumulação de capital, gerado pelos impérios coloniais e/ou por conta do setor secundário, assim sendo, a industrialização possui um papel crucial na urbanização. Ademais, o desenvolvimento dos países ocorriam de uma forma mais homogênea no espaço europeu, logo não era somente a grande cidade que se desenvolvia, mas também as pequenas e médias cidades e o campo, da mesma forma, o setor primário e terciário também partilhava desse crescimento. A partir dessa acumulação de capital, os países desenvolvidos foram capazes desenvolver uma forte industrialização, dessa maneira, a suas cidades foram criadas a partir do desenvolvimento econômico.

No caso dos países subdesenvolvidos, ainda utilizando a obra de Santos (op. cit.), as cidades não possuíam um setor secundário muito desenvolvido e, geralmente, a sua função era de exportar produtos primários e/ou matéria prima, por conta desse cenário, as cidades e os campos eram empobrecidos. Deste modo, as cidades são somente elos de exportação de riquezas dos países subdesenvolvidos para os os países desenvolvidos, assim sendo, a acumulação se torna mais difícil nesses países, tornando, também, inviável a industrialização de várias nações, o que resulta também o empobrecimento de outros setores da economia e da não integração da cidade com o resto do território, o que também prejudica o processo de desenvolvimento do território.

Enquanto a cidade dos países industrializados é parte integrante de um território que mais ou menos a gerou e com o qual viveu, em constante inter-relações, a mesma aventura histórica e econômica, a cidade dos países subdesenvolvidos aparece muitas vezes como um corpo estranho, alógeno, inserido em um meio com o qual estabelece relações descontínuas no espaço e no tempo. (SANTOS, 2012, pág. 109)

Por conta do cenário descrito anteriormente, a acumulação de capital nos países subdesenvolvidos ocorre de maneira cumulativa em poucos lugares, como pode ser visto no processo de urbanização e industrialização do Estado de São Paulo e no empobrecimento exacerbado das outras regiões, salvo algumas exceções. Posteriormente, por conta do empobrecimento exacerbado, a migração, portanto, as questões demográficas, acabam

exercendo um maior impacto no processo de urbanização que os fatores cumulativos de capital, tornando a concentração de pessoas em grandes cidades maior nos países não industrializados. (SANTOS, op. cit.)

Por conta dessa situação, primeiramente, um número elevado de pessoas precisou migrar para outras localidades no Brasil, principalmente para centros urbanos que ficavam localizadas em estados no litoral brasileiro, com um destaque maior para as cidades do sudeste brasileiro. Além disto, com o crescimento exacerbado dessas cidades próximas ao litoral e, como consequência, um elevado número de habitantes nessas cidades, o Estado brasileiro buscou povoar e desenvolver o interior do Brasil, conseqüentemente, foi realizada a marcha para o oeste no governo getulista e a criação de Brasília durante o Governo de Juscelino Kubitschek. (PAVIANI, 2010)

## **2.2. Contexto regional**

No caso de Brasília, a cidade começou a ser construída na segunda metade da década de 50 com o intuito de ser um modelo de planejamento urbano, visando evitar todos os problemas encontrados em outras cidades brasileiras, como a criminalidade, problemas habitacionais, grande densidade habitacional, etc, todavia, como vai ser detalhado mais à frente, esse cenário não ocorreu.

Primeiramente, a cidade foi pensada para ser um núcleo urbano de médio porte, assim sendo, não foi planejada inicialmente para se tornar uma metrópole, entretanto com a construção da cidade, um número elevado de migrantes se locomover para a cidade em busca de emprego, dificultando por em prática o plano inicial. Além disso, após a inauguração da cidade, esses migrantes continuaram a se locomover para o Distrito Federal, porém, como o Plano Piloto foi idealizado para um número reduzido de pessoas, grande parte dessas pessoas foram morar nas regiões periféricas de Brasília, junto com as pessoas que foram expulsas do centro da cidade ou em novas Regiões Administrativas que eram criadas. Aliado a isso, o crescimento vegetativo da população também influenciou o crescimento urbano, desta forma, Brasília acabou se tornando uma metrópole. (PAVIANI, 2010)

Vale a pena ressaltar que Brasília foi constituída como uma cidade polinucleada, isso significa que a cidade possui uma dinâmica de um conjunto de cidades que não possui status de município. Todavia, nesses núcleos, ocorreram uma centralização dos empregos e do capital no centro, tornando grande parte das outras localidades em cidades dormitórios, visto que não existia uma grande oferta de empregos nas outras RAs, obrigando essas pessoas a se

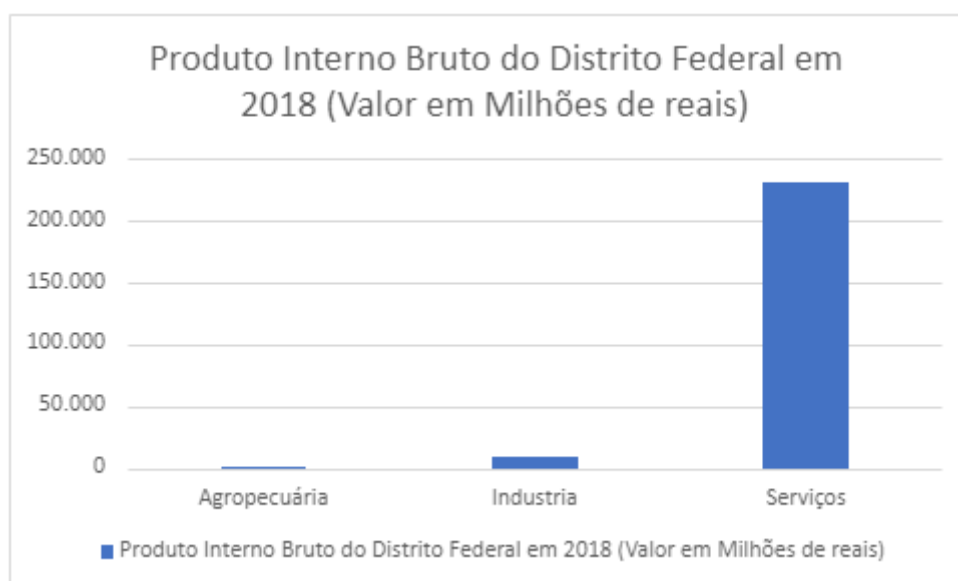
locomover para outros lugares em busca de emprego, esse cenário foi se atenuando em algumas regiões da capital. (PAVIANI, 2010)

Com o crescimento da cidade, várias pessoas foram obrigadas a se abrigar em localidades mais longe do centro devido ao menor custo de vida dessas regiões, logo essas pessoas começaram a morar no “entorno” do Distrito Federal, no caso, municípios dos Estado de Goiás próximos a capital. Destarte, esses municípios passaram a fazer parte da Região Metropolitana da Capital Federal

Como resultado, Brasília passou a ter uma ocupação excludente do espaço, como abordado por Paviani (2010), em que as pessoas com maior poder aquisitivo moravam nos núcleos ricos da cidade, que possui um certo desenvolvimento econômico e social, enquanto as pessoas pobres passaram a morar nos núcleos pobres da cidade, que geralmente se encontram em localidades longe do centro da cidade e que não possui desenvolvimento econômico e social para comportar esses trabalhadores na RA que habita.

Além desses fatores, Brasília foi projetada para não abrigar grandes polos industriais, logo era proibido ter fábricas poluentes na capital federal, por conta disso, a cidade foi influenciada a ser um cidade terciária e quaternária, como é abordado por Paviani (2010), em que o autor afirma que “Na fase inicial, ao não desejar Brasília como uma grande cidade, o governo JK impediu a instalação de indústrias poluentes, com o que se predeterminou sua característica de metrópoles terciária/quaternária.” (PAVIANI, 2010, pág. 231). Os efeitos dessa decisão reverberam até hoje, pois o trabalho terciário e quaternário continuam sendo as principais fontes de renda da cidade, como pode ser observado na Figura 6.

Figura 6 - Produto Interno Bruto do Distrito Federal em 2018



Fonte: CODEPLAN (2020)

Dessa maneira, é possível observar em Brasília a perspectiva de Santos (2012), em que o autor fala que o setor secundário não é o principal responsável pelo surgimento de grande parte das cidades no Brasil, mas sim, as questões demográficas e o setor terciário. Neste caso, o setor terciário e quaternário causou grande influência no desenvolvimento da cidade, porém os setores citados anteriormente, que possuem um alto grau de desenvolvimento, ficam restritos somente ao centro político e econômico da capital, devido ao funcionamento público do Estado brasileiro se encontrar nesse local, e outras localidades que conseguiram se desenvolver no decorrer do tempo, como é o caso de Taguatinga. No caso das outras regiões do DF, é possível observar o baixo desenvolvimento do setor terciário e quaternário e as suas consequências para o desenvolvimento urbano dessas regiões, salvo algumas exceções.

Portanto, é possível observar que as questões demográficas e o desenvolvimento do setor terciário são as principais responsáveis pela urbanização brasiliense, corroborando a ideia do autor citado anteriormente, em que nos países periféricos se urbanizaram principalmente por causa dos fatores demográficas e no não desenvolvimento do setor secundário. Logo, é nesse cenário regional que se encontra a Região Administrativa do Paranoá, que é o próximo tópico deste trabalho.

### **2.3. Região Administrativas do Paranoá**

Partindo de um ponto de vista cronológico, o Paranoá foi um dos primeiros grandes assentamentos populacionais existentes na região analisada no trabalho. Segundo o PDAD (2018), o Paranoá surgiu em 1957 para a construção da Barragem do Paranoá, estrutura responsável pela criação do Lago Paranoá, assim sendo, os construtores e seus familiares foram os responsáveis por criar uma pequena vila na região que comportava aproximadamente 3 mil pessoas durante a obra em questão, como relatado anteriormente essa cidade era composta geralmente por nordestinos e pessoas não brancas.

Com o fim da construção da barragem, alguns moradores decidiram continuar morando no local, mantendo viva a Vila do Paranoá. Com o passar dos anos, a vila foi oficializada em 1964 como região administrativa, status que mantém até hoje. Entretanto, a região começou a receber um número considerável de migrantes no decorrer do século XX, tornando-se assim na década de 80 a maior área de ocupação espontânea do Distrito Federal, com aproximadamente 25 mil pessoas. (PDAD, 2018)

Em 1988, segundo o PDAD (2018), o Paranoá foi realocado para uma região bastante próxima da localização original, segundo o governo da época, a região não possuía condições físicas para a realização das obras de saneamento básico. Desta forma, a parte urbana da região administrativa foi recriada com planejamento urbano, deixando de ser uma área de ocupação espontânea, logo nesse processo foi delimitado área especial para escolas, serviços de saúde e órgãos públicos, facilitando o processo de criação de infraestrutura.

Por conta desse cenário, uma série de imóveis foram distribuídos para a população residente no antigo Paranoá e para pessoas de fora dessa região, tornando possível a expansão urbana da região e, também, reduzindo um pouco o problema habitacional que existia devido ao fluxo de migrantes e a falta de políticas públicas para a habitação. (PDAD, 2018)

Atualmente, a Região Administrativa do Paranoá possui uma população de mais de 65 mil pessoas, esse valor leva em consideração a população do Paranoá Park, que será mais detalhada no decorrer do texto. E o Paranoá Velho, antiga localização do Paranoá, foi transformado em um Parque.

Do ponto de vista econômico, o local possui um mediano desenvolvimento econômico, visto que, segundo o PDAD (2018), 26,1% da população trabalha no local em que habita e, normalmente, o trabalho realizado não é muito qualificado, uma vez que a remuneração da população é baixa, como foi detalhada anteriormente, e a maioria trabalha no setor de serviços, 71,1%, 20,1% trabalha no comércio e somente 7,8% trabalha na indústria. Logo, fica evidente aqui a constatação feita por Paviani (2010), que grande parte do DF se enquadra no setor terciário e quaternário, no caso do Paranoá, esse setor não é muito desenvolvido.

Deste modo, grande parte da população do local não trabalha no local onde mora, segundo o PDAD (2018), 36,5% da população trabalha no Plano Piloto e 37,4% trabalha em outras localidades. A partir desta constatação, é possível afirmar que o Paranoá funciona, para uma parcela razoável da sua população, como uma cidade dormitório, pois muitas pessoas utilizam o local apenas para dormir, enquanto grande parte das suas atividades cotidianas são realizadas em outro local, geralmente na parte mais rica da cidade de Brasília, como o Plano Piloto.

Outra questão que sempre esteve presente na região é o déficit habitacional, porém esse problema não é exclusivo do Paranoá, pois é algo estrutural no DF. Devido a essa situação, várias ocupações ocorreram em Brasília no decorrer da sua história, como demonstrado por Moura (2010), sendo esse fenômeno responsável pela criação de várias regiões administrativas do Distrito Federal.

Neste cenário, criando uma ocupação regular do território, o Governo Federal em conjunto com o Governo Distrital criaram no ano de 2014 um novo “bairro” na Região Administrativa do Paranoá chamado de Paranoá Park, a sua localização pode ser observada no anexo 2. Para a implementação desse projeto, foi utilizado o programa Minha Casa Minha Vida, que foi criado em 2009 com a intenção de reduzir os problemas habitacionais presentes no Brasil.

O PMCMV foi lançado em março de 2009 pelo Governo Federal, tendo como principal finalidade anunciada contribuir para a redução do déficit habitacional no país por meio da concessão de incentivos à produção e compra de novas unidades habitacionais. Em sua primeira fase, compreendida entre março de 2009 e meados de 2011, estabeleceu-se como meta a construção de um milhão de novas moradias. Em sua segunda fase, iniciada em meados de 2011 e prevista para se estender até o final de 2014, dobrou-se a meta da primeira fase, prevendo-se a construção de mais dois milhões de unidades habitacionais. (RAQUEL ROINIK et al, 2015, pág. 129)

Nesse local foi criado um conjunto habitacional formado por prédios de 4 pavimentos e que possui a capacidade de receber um pouco mais de 20 mil habitantes de baixa renda. Esse conjunto habitacional não possui um bom desenvolvimento econômico, pois não possui um grande setor comercial, ficando restrito a pequenos comércios e a um shopping, logo a sua população, em sua grande maioria, não possui emprego nas proximidades de casa.

Ademais, o Paranoá Parque não possui uma grande oferta de serviços públicos, dado que o local não possui escolas públicas e até pouco tempo não possuía acesso a uma Unidade Básica de Saúde (UBS), ficando restrita somente a uma UPA 24 horas. Todos os outros serviços públicos se encontram presentes somente no Paranoá, no caso do sistema de transporte público, o tema será abordado na próxima parte do trabalho, logo o poder público criou uma nova região com baixo investimento econômico, o tornando dependente de outra Região Administrativa, sobrecarregando o serviço desta região, como é o caso das escolas públicas.

Essa situação é bastante comum na criação desses conjuntos habitacionais, visto que a criação desses locais é tratada como uma mercadoria para o governo. Dessa maneira, em vez de disponibilizar moradia para a população com infraestrutura básica, dando prioridade ao valor de uso, os conjuntos habitacionais também servem para gerar lucro ou valor de troca para as grandes empreiteiras, como demonstrado por Raquel Rolnik (2015), logo a população acaba não recebendo todos os direitos que a ela deveria ser disponibilizado, pois o lucro é posto à frente.



Como resultado, o local é bastante dependente economicamente de outras regiões, especialmente do Paranoá e do centro econômico de Brasília, logo grande parte da sua população precisa se locomover para outras regiões em busca de emprego e para ter acesso serviços básicos, se tornando das regiões analisadas, a mais dependente de outras regiões e, praticamente, somente uma cidade dormitório.

Portanto, a Região Administrativa do Paranoá exerce uma certa centralidade, principalmente sobre o Paranoá Parque, dentro dessa região, sendo ela responsável por ofertar serviços públicos e possui o melhor desenvolvimento econômico local, mesmo sofrendo uma certa dependência econômica do centro de Brasília. Com os contextos históricos e geográficos dessas duas regiões, é possível trabalhar a questão da mobilidade da população idosa, que será realizada na próxima seção do trabalho.

### 3. Mobilidade dos idosos do Paranoá

A mobilidade é um fenômeno bastante complexo na atualidade, pois devido ao avanço tecnológico adquirido nas últimas décadas ou até mesmo séculos, como o surgimento dos carros e o desenvolvimento da internet, a forma como os indivíduos começaram a se locomover passou por drásticas mudanças.

Antes da revolução industrial, a capacidade de uma pessoa percorrer pelo mundo era bastante limitada, geralmente as pessoas passavam toda a sua vida nos lugares onde nasciam, salvo raras exceções. Com o desenvolvimento técnico da sociedade, com, por exemplo, o surgimento de veículos motorizados, essa ação passou a ser mais acessível para uma parcela da sociedade, como é trabalhado por Hobsbawm (2006).

Desta forma, os avanços na mobilidade eram gerados pelo surgimento das máquinas a vapor, como os trens e barcos a vapor. Sendo essa, portanto, o principal meio de locomoção existente nos países que iniciaram a revolução industrial ou que investiram nessa tecnologia posteriormente, causando reflexos até hoje na forma como as pessoas se locomovem pelo espaço, principalmente no que diz respeito a linhas férreas, como é o caso de alguns países da Europa.

Segundo Caccia (2015), com o desenvolvimento da indústria automobilística, a forma como as pessoas se locomovia passou por outra drástica mudança, tornando a utilização de transportes individuais motorizados, como carros e motocicletas, e transportes coletivos motorizados, como o ônibus, uma das principais formas de mobilidade existentes atualmente no globo terrestre, com um destaque para os veículos individuais, com a implementação do carrocentrismo, a autora afirma que

A indústria automobilística passa a ter um papel central na dinâmica capitalista industrial, como motor do desenvolvimento e em, seus desdobramentos na conformação de cidades que privilegiam o uso de transportes privados individuais.(...) O modelo centrado no automóvel extrapola os limites da esfera produtiva e atinge o modo de vida cotidiano e a conformação das cidades. Foi necessária uma intensiva adaptação das cidades para adequá-las às demandas dos automóveis (CACCIA, 2015, pág. 50)

Sendo essa a fase do meio técnico que mais influenciou no desenvolvimento da mobilidade no Brasil, causando influência desde os meios de transportes mais comuns no país até a forma como as cidades se desenvolveram, como é o caso de Brasília.

Com a popularização da internet, logo com a evolução do meio técnico-científico-informacional, trabalhado por Santos (2001), a mobilidade passou por outra evolução, dado que a utilização da internet passou a ser considerada uma outra forma de mobilidade, como pode ser observado em Sheller e Urry (2006), em que os autores afirmam que “Mobilities also includes movements of images and information on local, national, and global media.” (SHELLER e URRY, 2006, pág. 212).

Devido a esse cenário, os autores citados anteriormente propõem a criação de novos paradigmas da mobilidade, que criticam a incapacidade das ciências sociais de realizar estudos que abrangem toda a mobilidade disponível e seus impactos na realidade. Deste modo, os novos paradigmas da mobilidade, proposto por Sheller & Urry (2006), propõem analisar as múltiplas mobilidades existentes atualmente, indo desde a simples atividade de andar a pé até a locomoção por veículos motorizados, buscando ao mesmo tempo compreender os impactos que essa atividade causa na sociedade e no espaço.

Vale a pena ressaltar que essas mobilidades podem ser usufruídas ao mesmo tempo, por exemplo, uma pessoa dentro de um transporte público pode utilizar duas mobilidades ao mesmo tempo, a mobilidade proporcionada pela locomoção do ônibus e a mobilidade digital com o uso da internet de um celular.

Utilizando esse novo paradigma como base, devido a essas múltiplas mobilidades relatadas, é preciso levar em consideração as especificidades do caso da mobilidade dos idosos, destacando as limitações existentes para esse grupo social, em que os idosos são uma ampla parcela das pessoas com deficiência, como pode ser observado por Caccia (2015), em que a autora diz

A própria questão da deficiência também se relaciona diretamente com a idade. Em 2010, 46 milhões (24%) da população do país apresentava algum tipo de deficiência mental, motora, visual ou auditiva. (...) O Gráfico 12 mostra que, desses 8,3% da população com deficiência severa, 41,81% possuem 65 anos ou mais, demonstrando uma relação direta entre esses dois grupos (CACCIA, 2015, pág. 118)

Para facilitar essa tarefa, o texto a seguir dividirá a análise da mobilidade dos idosos em mobilidade motorizada, utilizada por meio de veículos automotores, e a mobilidade não motorizada, realizada a pé ou com algum veículo que não possui motor, como bicicleta ou patins.

### **3.1. Mobilidade motorizada dos idosos**

Como relatado anteriormente, a segunda revolução industrial, que popularizou a utilização de veículos motorizados para o transporte, teve um alto impacto no sistema de transporte no Brasil, principalmente na segunda metade do século XX. Dessa maneira, outros meios de transportes, como as ferrovias e os metrô, não possuem uma grande importância na locomoção de pessoas e bens no país, sendo restrito somente a algumas partes do território, logo os veículos automotores que realizam grande parte dessa locomoção.

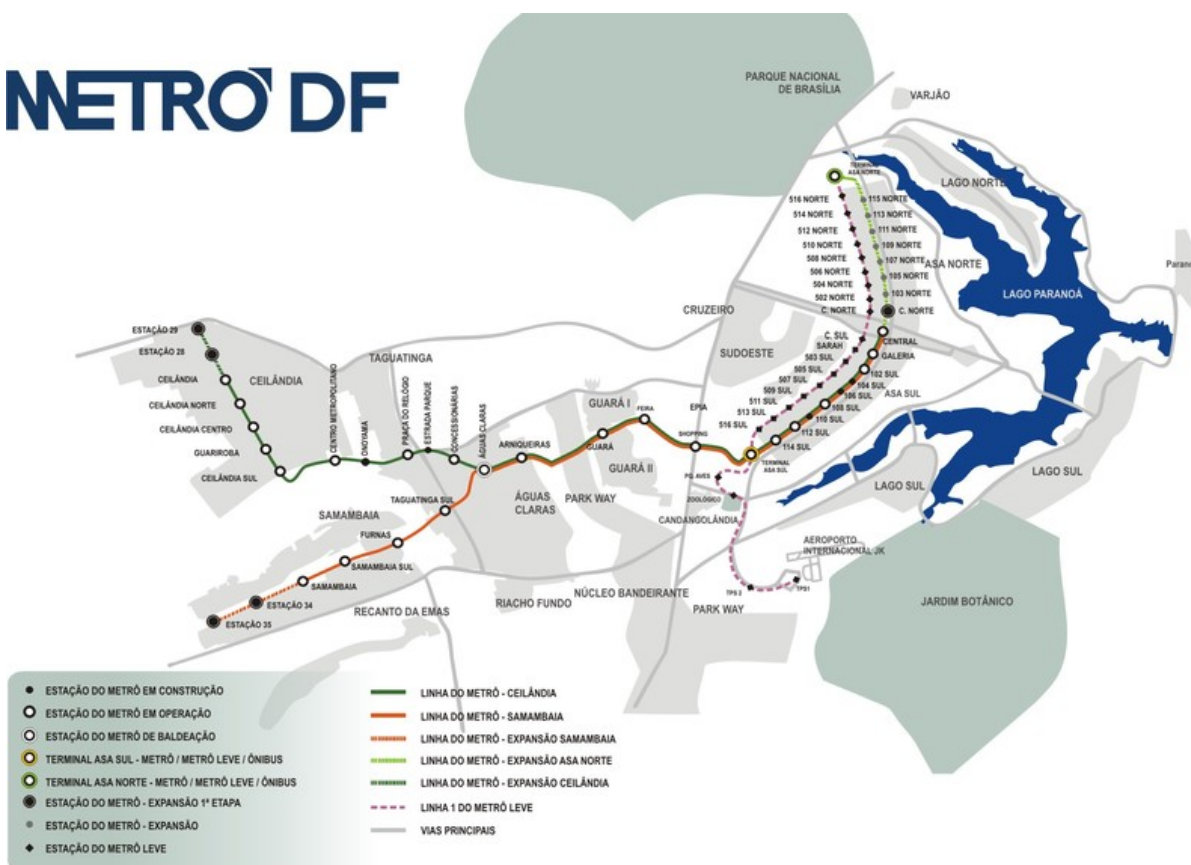
No caso do Distrito Federal, é possível observar no planejamento inicial da cidade os privilégios dados aos meios de transporte motorizados individuais em detrimento aos outros meios existentes no período, sendo isso uma questão estrutural na formação espacial do distrito em questão. Uma vez que, a cidade possui várias vias expressas, muitas delas planejadas desde a formação da cidade, que possuem a função de escoar o fluxo de carros e ônibus. Esse modelo de mobilidade buscava facilitar a implementação da indústria automobilística no Brasil e gerar lucro para o capital externo, sendo essa uma das principais marcas do Governo de Juscelino Kubitschek. (PAVIANI, 2010)

Enquanto isso, outros meios de locomoção não tiveram o mesmo investimento dado aos meios de transportes detalhados anteriormente, como por exemplo, a cidade recebeu as primeiras estações de metrô no início do século XXI, mais de 40 anos depois da sua criação, como pode ser observado em Metrô DF (2022), ou, como será trabalhado mais a frente, a questão da mobilidade não motorizada, que possui uma série de problemas.

Atualmente, o metrô de Brasília se encontra reservado a uma parcela bem restrita do território de Brasília, como pode ser observado na Figura 7.

Figura 7 - Linhas do Metrô do Distrito Federal

# NETRÔ DF



Fonte: Metrô DF (2022)

Por conta desses fatores, a cidade possui uma forma que privilegia a locomoção de veículos motorizados, o que pode tornar a locomoção a pé bastante complicada, principalmente no que diz respeito a largura das pistas, que muitas vezes dificulta a locomoção entre algumas partes da cidade, fator esse importante para a próxima parte deste texto.

Todavia, mesmo com a cidade sendo planejada para a utilização de veículos automotores, o sistema público de transporte possui vários problemas relacionados ao uso de ônibus, que é ofertado gratuitamente para os idosos a partir de 65 anos, segundo a Lei Federal 10.741/2003. Desse modo, a superlotação dos ônibus é um fator frequente no Distrito Federal e a grande quantidade de carros resulta em engarrafamentos, dificultando, dependendo da situação, a locomoção desse transporte coletivo, como relatado por Caccia (2015).

Dessa maneira, fica evidente em Brasília, o carrocentrismo descrito por Caccia (2015), em que os automóveis individuais são os meios de locomoção automotivo mais privilegiados pelo Estado brasileiro. Uma vez que os transportes coletivos não são valorizados pelo Estado, fomentando assim a indústria automobilística, pois a péssima qualidade do transporte público obriga as pessoas a comprarem carros ou motos para ter um mínimo de qualidade de vida, no

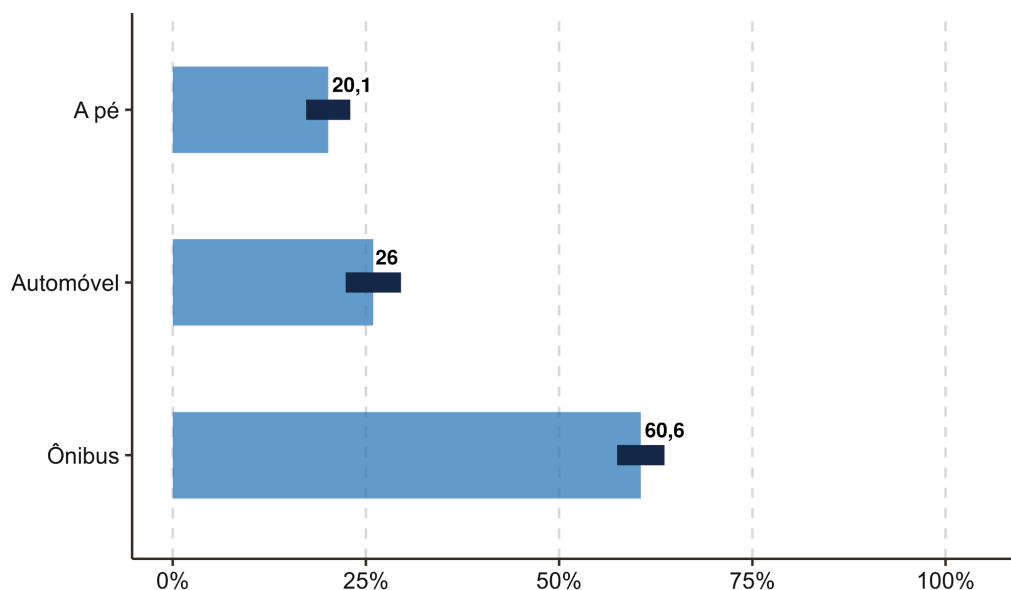
caso das pessoas que não conseguem comprar um veículo individual precisa ser submetido a péssima qualidade do transporte público.

Aliado a isso, ainda existe a questão da terceirização do transporte público de Brasília, especificamente da frota de ônibus, que transforma o sistema de transporte relatado em mercadoria. Deste modo, o transporte público do DF também tem a função de gerar lucro para as empresas responsáveis por esse serviço, assim sendo, esse serviço necessita exercer valor de troca, gerando assim mais-valia ou mais-valor para os empresários, como trabalhado por Harvey (2016). Resultando em uma maior precarização do serviço analisado, visto que o objetivo primordial não é proporcionar um bom serviço, mas, sim, lucro para o empresariado.

um serviço público como o transporte ser regulado e taxado por meio das metas das empresas privadas que recebem a concessão pública para atuar, e por sua vez utilizam desse serviço, que é uma necessidade básica da população, para extrair lucros sempre crescente. (Caccia, 2015, pág. 64)

No caso do Paranoá, além de se encontrar excluído economicamente e socialmente, como descrito anteriormente, ele se encontra inserido nesta realidade dos transportes públicos. No caso dessa região, o único transporte público existente é o ônibus, as linhas de metrô não chegam a essa parte da cidade, logo 60% da população utiliza esse transporte motorizado para chegar ao trabalho, como pode ser observado na Figura 8, os meios de transporte utilizado para outras funções não são detalhados na pesquisa, como, por exemplo, o principal meio de transporte utilizado para o lazer.

Figura 8 - Meios de transporte utilizados para deslocamento até o trabalho principal, Paranoá, Distrito Federal, 2018.



Fonte: PDAD 2018

Tendo isso em vista, é importante destacar que o transporte público nesta região visa suprir principalmente as demandas de locomoção relacionadas ao transporte de pessoas para o trabalho, dado que o número de linhas é aumentado durante o horário de pico e reduzido ou até mesmo excluído durante outros horários, como pode ser observado no *site* DF no Ponto, reforçando a função de cidade dormitório existente na RA.

No caso do Paranoá Parque, a situação é ainda mais complicada, pois o número de linhas de ônibus no local é bastante reduzido, logo, dependendo da situação, as pessoas precisam se locomover para a parte mais antiga do Paranoá para pegar o ônibus, podendo realizar esse trajeto pegando o transporte público ou se locomovendo a pé.

Tendo esses fatores em vista, as pessoas que buscam se locomover para outras atividades, ou até mesmo ir para o trabalho, acabam tendo bastante dificuldade para realizar esse ato, como é o caso dos idosos aposentados, principalmente devido a superlotação dos ônibus no horário em que as pessoas estão indo para o trabalho ou por conta da falta de ônibus, como pode ser observado na notícia abaixo,

como consequência da liberação das atividades comerciais após a flexibilização das medidas restritivas pelo governo, no mês passado. O Metrô flagrou aglomerações constantes no sistema público de transporte (...), especialmente nos dias de semana, devido à necessidade de os brasileiros irem ao trabalho e voltarem para casa. (METROPOLÉS, 2021)

Esse aspecto fica evidente com as entrevistas realizadas com os moradores idosos do Paranoá, em que esses entrevistados relatam a dificuldade de utilizar o transporte público no horário de pico, principalmente devido a superlotação, que continuou mesmo durante a pandemia da COVID-19, sendo este mais um fator de periculosidade.

Vale a pena ressaltar que existe a Lei Distrital nº 5.984/2017, que obriga as pessoas que não possuem limitações físicas a levantar e disponibilizar qualquer assento do ônibus ou metrô para pessoas que possuem alguma dificuldade de locomoção ou não podem ficar em pé durante muito tempo. Essa lei ajuda a reduzir os problemas gerados pelo transporte público cheio, porém não exclui os transtornos e restrições causados pela superlotação, dado que o ônibus cheio pode impedir o idoso a entrar no transporte público e/ou ainda vai gerar dificuldades de locomoção dentro desse transporte público.

Por conta desses fatores, é gerado uma exclusão ou uma dificuldade da utilização de parte das mobilidades relatadas por Urry e Sheller (2006), principalmente para os idosos. Uma vez que a mobilidade utilizada em prol do lazer ou por qualquer outro motivo que não seja o trabalho não é valorizada ou até mesmo ofertada. Ademais, as múltiplas mobilidades proporcionadas pela utilização da internet também ficam comprometidas, visto que a superlotação dificulta a utilização dessa mobilidade.

Portanto, os idosos da região, muitas vezes, não possuem a liberdade de escolher o horário desejado para realizar a sua própria locomoção pelo transporte público, algo que geralmente não ocorre com as pessoas não idosas e que possuem a capacidade de se locomover sem maiores empecilhos, ou usufruir todas as mobilidades existentes na atualidade.

Todavia, é importante relatar que existe uma quantidade considerável de idosos que continuam trabalhando mesmo depois de receber o dinheiro relacionado a aposentadoria, isso pode ocorrer por inúmeras razões, como dificuldades econômicas, por não ter se aposentado ainda, etc. (CODEPLAN, 2012). Além disso, existe o agravante das questões de raça e gênero que foram relatadas anteriormente, que fazem os idosos não brancos a sofrerem mais com as razões descritas, principalmente no que diz respeito aos menores salários ofertados a essa população no decorrer da vida, que gera uma menor quantia de aposentadoria, resultando na necessidade de trabalhar mesmo depois de aposentado.

No caso das questões de gênero, é preciso relatar que as mulheres ainda passam por violências específicas, como é o caso dos assédios sexuais que ocorrem dentro do transporte público, que também causam problemas para as mulheres idosas, como pode ser observado por Caccia (2015), em que a autora diz



A percepção de segurança é um dos fatores preponderantes na escolha do modo de transporte (no caso de haver possibilidade de escolha). Os abusos sexuais são extremamente frequentes e preocupantes, e uma parte considerável acontece dentro do transporte público. Relatos de assédio verbais e até mesmo estupro no interior de veículos são bastantes comuns. A falta de dados é muitas vezes atribuída à falta de denúncia por parte das mulheres que se sentem acuadas e com medo de retaliações (CACCIA, 2015, pág. 113)

Ademais, é importante relatar que, no contexto analisado, essas agressões acabam prejudicando mais as mulheres negras ou não brancas, visto que elas são a maioria que utilizam o transporte público no Paranoá. Essa realidade ocorre devido à condição que a população, que é segregada pela sua cor, é posta, principalmente devido a sua periferização nos centros urbanos, as razões dessa segregação já foram trabalhadas anteriormente, que a obriga a utilizar o transporte público aqui analisado.

Portanto, essas pessoas precisam utilizar o transporte público cheio que não leva em consideração as limitações existentes para a grande maioria de idosos, como as dificuldades de locomoção e as diversas violências existentes dentro desse meio de locomoção, como relatado previamente.

No caso das pessoas idosas que utilizam automóveis individuais, elas se encontram mais aptas para se locomover, visto que, mesmo com as dificuldades relacionadas aos engarrafamentos, a mobilidade não é impossibilitada devido ao número excessivo de pessoas dentro de um mesmo veículo ou as violências existentes dentro do transporte público. Porém, esse meio de transporte é restrito a uma pequena parcela dos moradores, algo em torno de 26% dos indivíduos, como pode ser observado no gráfico anterior, e é impossível de ser disponibilizado para toda a população como é relatado por Caccia (2015).

Desse modo, é possível observar um elevado grau de exclusão dos idosos na mobilidade motorizada, com um agravante para os idosos não brancos e para as mulheres idosas.

### **3.2. Mobilidade não motorizada dos idosos**

No caso da mobilidade não motorizada - que enquadra o uso de bicicletas, patins, cadeira de rodas, se locomover a pé, etc -, o seu desenvolvimento se deu submisso ao sistema carrocentrista, dado que a função de boa parte do espaço urbano serve para a locomoção de

veículos individuais, como trabalhado anteriormente. Deste modo, a formação do espaço urbano priorizou adequar a cidade para receber os veículos automotores e colocou as outras mobilidades existentes não motorizadas em segundo plano. (CACCIA, 2015)

Por conta dessa condição, foram criadas pista para o escoamento de veículos e não ocorreu criação adequada de infraestrutura para pedestre e/ou veículos não motorizados, resultando em uma grave desigualdade de infraestrutura nas cidades ou, em uma perspectiva mais estrutural, criando uma cidade que possui a forma adequada para o uso de carros, mas péssima forma para a locomoção a pé. (CACCIA, 2015)

O Distrito Federal é um dos principais exemplos de cidades voltadas ao carrocentrismo no Brasil. Sendo, portanto, nesse cenário que se enquadra a análise das mobilidades dos idosos da Região Administrativa do Paranoá. Para facilitar a análise, a Região Administrativa do Paranoá será dividida da seguinte forma: Paranoá Tradicional, região mais antiga do Paranoá, e Paranoá Parque, região criada pelo Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV).

### **3.2.1 Paranoá Tradicional**

No caso da região tradicional do Paranoá, área construída na década de 90, ela possui vários problemas relacionados às mobilidades em questão. Primeiramente, a RA possui três avenidas comerciais: Avenida de alta tensão, Avenida Comercial e Avenida transversal, a localização dessas avenidas pode ser observada na Figura 9. Essas avenidas foram planejadas no plano de reconstrução do Paranoá, nesse plano, as avenidas foram idealizadas com espaços adequados para carros e pedestres, tendo porções do espaço adequado para favorecer a mobilidade urbana.

Figura 9 - Avenidas da Região Administrativa do Paranoá



Fonte: Google Earth (2022)

Tendo isso em vista, essas são as principais vias de locomoção existentes dentro da cidade, pois são nessas avenidas em que grande parte do comércio da região se encontra e é onde a população realiza tarefas básicas do dia a dia, como fazer compras, ir à padaria, trabalhar, etc. Entretanto, essas avenidas não possuem, em boa parte da sua extensão, infraestrutura adequada para a locomoção de pessoas, pois mesmo como seleção de espaços adequados para a ambos tipos de mobilidade relatadas, a motorizada e a não motorizada, o carrocentrismo, relatado por Caccia (2015), se impõem na forma do espaço geográfico. Visto que as pistas para o escoamento de carros possuem uma infraestrutura adequada para o seu funcionamento, enquanto as calçadas para a locomoção não motorizada se encontram em péssimo estado de funcionamento, essencialmente devido a falta de investimento público para a sua manutenção ou adequação.

O caso da Avenida Comercial do Paranoá, principal avenida da RA, em que as pistas para os carros possuem o mínimo de infraestrutura adequada para o seu funcionamento. Enquanto isso, as calçadas públicas eram construídas e de responsabilidade dos donos dos prédios ou imóveis comerciais existentes no local. A exceção era a calçada central existente no meio da avenida, que também servia de ciclovia, logo a mobilidade para ciclista possui um

mínimo de infraestrutura para o seu funcionamento, porém com as saídas de campo, foi possível ver as pessoas utilizando a ciclovia como pista para pedestre.

Por conta desse cenário, as calçadas da região não possuíam uma uniformidade, como pode ser observado na figura 10, tornando as múltiplas mobilidades possíveis muitas vezes inacessível para a parcela dos idosos que possuem mais dificuldade de locomoção, que, durante as entrevistas, reclamavam do estado da avenida, como pode ser observado no anexo 3.

Figura 10 - Calçada da Avenida Comercial do Paranoá antes da reforma



Fonte: Autoria própria (2022)

Entretanto, esse problema está sendo solucionado no ano de 2022, mais de 30 anos depois da reconstrução do Paranoá, fator esse que também evidencia a forte presença de carrocentrismo no local. Tendo isso em mente, o governo está realizando uma obra de revitalização da Avenida Comercial do Paranoá, em que todas as calçadas construídas pelos donos dos imóveis foram destruídas e uma nova calçada está sendo feita no local, como pode ser observado nas imagens abaixo, padronizando a pista e a tornando acessível para os idosos que possuem dificuldades de mobilidade ou outras pessoas que possuem alguma limitação.

Figura 11 - Calçada sendo reformada na Avenida Comercial do Paranoá





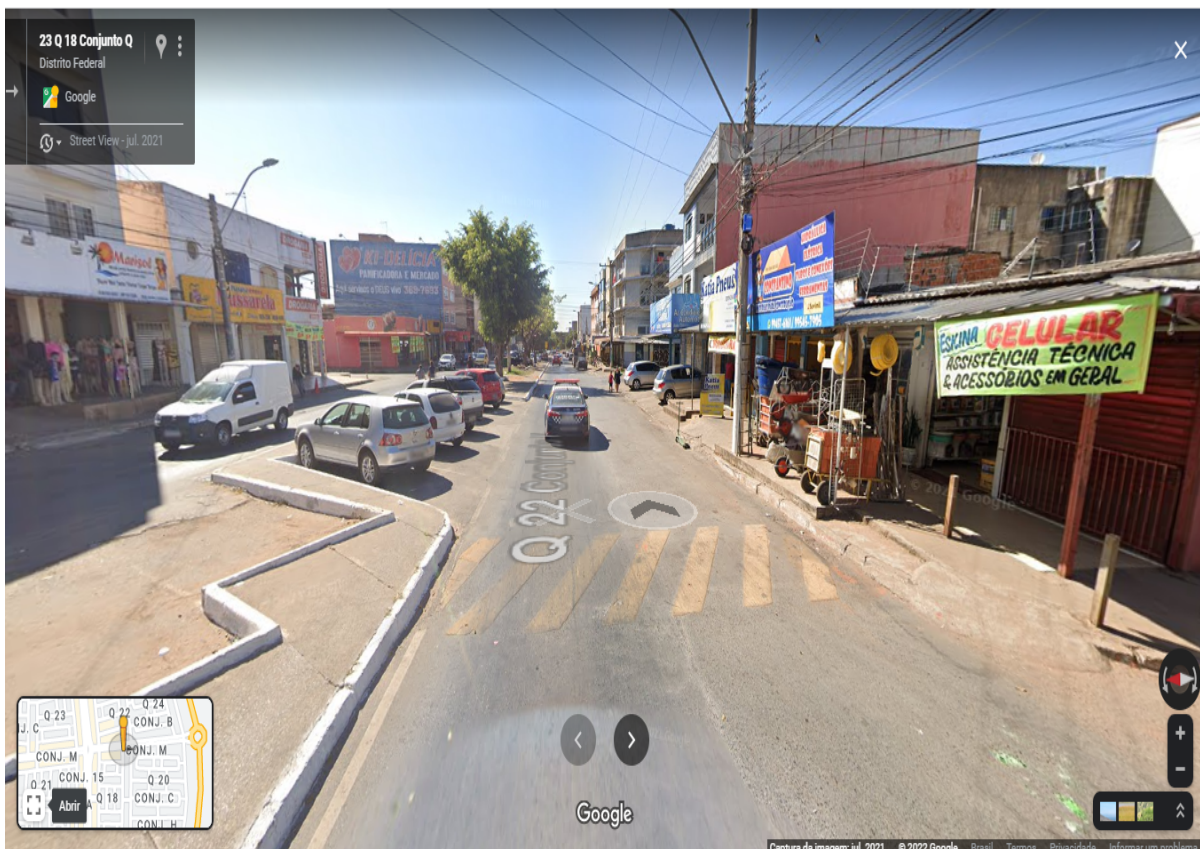
Fonte: A autoria própria (2022)

Nas entrevistas realizadas para a produção deste trabalho, os idosos relataram estar satisfeitos com a mudança de infraestrutura, sendo, portanto, uma avaliação quase unânime entre os entrevistados.

No caso da Avenida de Alta Tensão, a situação do local se encontra na mesma conjuntura da Avenida Comercial antes da obra de revitalização, logo não possui infraestrutura para a locomoção de grande parte dos idosos, afirmando a lógica carrocentrista trabalhada previamente. Até o momento de publicação deste trabalho não foi divulgada nenhuma intenção de realizar uma obra de revitalização nessa avenida, logo é possível compreender que o governo buscou somente melhorar a infraestrutura da avenida mais rica da cidade e deixou as outras de “menor importância” sem o melhoramento necessário.

No caso da Avenida Transversal, o local possui a pior infraestrutura para pedestre dentre as avenidas analisadas. Visto que, as calçadas da região também são construídas pelos donos dos imóveis comerciais, porém existe um agravante a essa problemática na região, pois em algumas situações as calçadas são completamente ocupadas pelos estabelecimentos comerciais, servindo como extensão da loja, impossibilitando, as vezes, a locomoção de pedestre neste espaço, o que resulta na necessidade de utilizar a pista para carros para a locomoção a pé dessas pessoas, como pode ser observado na imagem abaixo.

Figura 12 - Avenida Transversal do Paranoá



Fonte: Google Maps (2022)

O que pode ser bastante perigoso devido ao alto fluxo de carros presente na região, o que torna a situação ainda mais complicada para a população acima dos 60 anos, uma vez que eles são, geralmente, as principais vítimas dos acidentes de trânsito, como é demonstrado por Caccia (2015).

Outro agravante existente na região é a falta de calçadas no meio da avenida, fator esse que ocorre somente nesta via. No caso da avenida analisada, as calçadas centrais foram destruídas pelo governo para a construção de um estacionamento público para veículos automotores, o que prejudica bastante a locomoção de pedestres no local e de ciclistas, uma vez que também não existe ciclovia, como pode ser observado na figura 12.

Desta forma, é evidente os impactos do carrocentrismo relatado anteriormente neste local, dado que a via em questão possui primordialmente a função de facilitar a locomoção de carros e motos, tendo a locomoção não motorizada somente um papel secundário ou até mesmo indesejado no que diz respeito à mobilidade. Esse aspecto também fica realçado com a forma que essa avenida possui, que gera muitos transtornos para a locomoção não motorizada, especialmente para as pessoas que possuem mais dificuldade de locomoção, como é o caso dos idosos.



Partindo para o setor residencial da área tradicional do Paranoá, as calçadas da região também são construídas pelos moradores ou donos dos imóveis, como pode ser observado na imagem abaixo, logo ocorre o mesmo fenômeno observado no setor comercial, em que a mobilidade não motorizada não é valorizada da mesma forma que a motorizada, pois o governo só mantém ou dar suporte a uma delas.

Figura 13 - Calçadas da zona residencial do Paranoá



Fonte: Google Maps (2022)

Por conta desse cenário, as calçadas não possuem infraestrutura básica para a mobilidade dos idosos que possuem dificuldade de locomoção, sendo comum observar os moradores utilizando as pistas feitas para os carros no momento de se locomover a pé por essa área.

As mulheres idosas, além de serem submetidas a todos esses problemas relacionados à falta de infraestrutura, precisam passar por todas as questões de gênero existentes neste tipo de mobilidade, como o assédio e a violência sexual. Logo esses fatores precisam ser considerados no momento de analisar a mobilidade dentro da cidade, como trabalhado por Caccia (2015), pois eles inviabilizam grande parte das novas mobilidades relatadas por

Sheller e Urry (2006), uma vez que esse tipo de violência muitas vezes impossibilita ou geram medos nessa parcela da sociedade no momento de usufruir dessas mobilidades.

Outro ponto relevante é a violência urbana, que também se torna um fator limitante na mobilidade das pessoas idosas na RA analisada. Visto que, essa violência pode limitar a locomoção das pessoas nas ruas e/ou na utilização de celulares durante os percursos não motorizados, logo as novas mobilidades trabalhadas por Sheller e Urry (2006), essencialmente devido ao medo existente de ser mais uma vítima de assalto e/ou assassinatos, algo bastante comum na região, por conta dessa realidade a maioria dos entrevistados relataram medo ao andarem pelas ruas do Paranoá, como pode ser observado no anexo 5.

Essa problemática da violência se torna ainda mais complicada se levarmos em consideração as questões de raça, pois a população negra é geralmente a mais afetada por essa realidade. Uma vez que ela é a maioria da população periférica e ainda é a que mais sofre com as violências descritas. Dessa maneira, acaba sendo mais perigoso andar pelas ruas do Paranoá caso as pessoas não sejam brancas, sendo também um fator limitante as mobilidades trabalhadas nesta pesquisa.

### **3.2.2. Paranoá Park**

No caso do Paranoá Park, a região possui problemáticas específicas para a realidade da Região Administrativa.

Primeiramente, a região não possui avenida comercial, logo essa localidade é estritamente residencial, o que gera a necessidade das pessoas se locomoverem para a região mais antiga do Paranoá em busca de acesso a serviços básicos, como comprar roupa, comer em um restaurante, ir à padaria, etc, algo não comum para a realidade da área tradicional do Paranoá. Tornando ainda mais intenso o carácter de cidade dormitório existente para essa parcela da Região Administrativa do Paranoá.

Como relatado anteriormente, essa mobilidade é realizada por veículos automotores, que já foi destrinchada anteriormente, ou por meio da mobilidade não motorizada. No caso da última forma relatada, essa ação pode ser problemática, dado que os idosos, muitas vezes, necessitam percorrer longas distâncias para realizar tarefas básicas do dia a dia, o que pode ser impossível de se realizar dependendo da capacidade de mobilidade o idoso, gerando, portanto, uma imobilidade ou uma dificuldade dessa ação.

Ademais, é importante realçar que o Paranoá Park possui boas condições de infraestrutura no que diz respeito às calçadas, assim sendo, as condições internas de



mobilidade não são prejudicadas por esse motivo, como ocorre na região anterior. Todavia os moradores ainda necessitam utilizar as péssimas condições das calçadas das avenidas da área tradicional do Paranoá, sendo a principal via de acesso à Avenida Transversal, pois, como relatado, muitos deles precisam andar até a área tradicional do Paranoá.

No que diz a respeito a violência, a região possui a mesma realidade da área tradicional do Paranoá, logo as questões de raça e gênero também se encontram presentes no local de uma maneira bastante similar.

E por fim, outra questão específica da realidade do Paranoá Park é a infraestrutura dos prédios construídos pelo governo federal que possuem uma série de problemas relacionados à mobilidade de pessoas idosas. Sendo o principal a falta de infraestrutura de locomoção dentro dos prédios, principalmente devido à falta de elevadores nesses locais, logo um idoso com dificuldade de locomoção pode ter que subir até quatro andares de um prédio para chegar a sua residência, podendo assim gerar uma imobilidade dentro da própria moradia do idoso.

### **3.3. Espaço do cidadão**

Para Milton Santos, em seu livro *O espaço do cidadão*, cidadão é aquele que possui os direitos políticos, direito de associação e direitos sociais. Com base no que foi escrito anteriormente, é possível observar que parte dos direitos sociais dos idosos do Paranoá se encontra indisponível para essas pessoas, tornando-os não cidadãos. Pode-se afirmar isso com base na falta de mobilidade ou a dificuldade de mobilidade existente dentro da região analisada, que impossibilita esses indivíduos de ter acesso ao direito à cidade, aspecto este fundamental para se tornar um cidadão no mundo contemporâneo.

Desta forma, ainda utilizando a última obra citada, Milton Santos argumenta que é muito comum observar espaços vividos em zonas periféricas no Brasil que não possui acesso ao básico de infraestrutura, o que resulta em espaços sem cidadão, como pode ser observado abaixo,

Olhando-se o mapa do país, é fácil constatar extensas áreas vazias de hospitais, postos de saúde, escolas secundárias e primárias, informação geral e especializadas, enfim, áreas desprovidas de serviços essenciais à vida social e à vida individual. O mesmo, aliás, se verifica quando observamos as plantas das cidades em cujas periferias, apesar de uma certa densidade demográfica, tais serviços estão igualmente ausentes. É como se as pessoas sem lá estivessem. (SANTOS, 2014, pág. 59)

Um cenário com certas similaridades ao relatado previamente pode ser observado na RA do Paranoá, uma vez que a região possui graves problemas de infraestrutura nas mobilidades motorizadas e não motorizadas, como trabalhado anteriormente, que impossibilita as diversas formas de mobilidades trabalhadas por Sheller e Urry (2006) na locomoção dos idosos, resultando, como dito anteriormente, em um espaço vivido sem cidadão.

Além dessa falta de infraestrutura, é possível também observar a diferença de acesso à mobilidade entre a população negra, com um agravante para as mulheres negras, e para as mulheres. Uma vez que, como relatado anteriormente, existe uma diferença salarial e de oportunidades entre esses idosos devido a desigualdade de gênero e de raça existentes na sociedade brasileira, logo em uma comunidade em que os direitos sociais são baseados na capacidade de consumir, algo criticado por Santos (2014), os idosos que possuem um menor salários podem ser limitados no acesso a serviços básicos da sociedade, como é o caso das diversas mobilidades existentes atualmente, tornando-os ainda menos cidadão que o resto da população.

E por fim, ainda na questão de gênero e raça, a violência sofrida por esses indivíduos é também um fator limitante para o acesso à mobilidade, visto todas as limitações existentes para essas pessoas, como é o caso da violência sexual sofrida pela mulheres brasileiras, logo também é um fator limitante para o acesso à cidadania e precisa ser realçado.

Portanto, a falta de mobilidade presente na região é um fator limitante ao acesso à cidadania na Região Administrativa do Paranoá, com um agravante para as parcelas mais excluídas da sociedade, como é o caso da população não branca e das mulheres brasileiras.

## Considerações Finais

A mobilidade teve um grande avanço técnico no decorrer do último século, gerando vários modos diferentes de se locomover sobre o espaço. Entretanto, com base na pesquisa realizada, é possível afirmar que esse acesso se encontra restrito a uma parcela da sociedade, assim sendo, várias pessoas se encontram excluídas deste serviço, sendo o principal grupo as pessoas que moram em regiões periféricas, com o grau de exclusão variando com base na idade, cor e gênero do indivíduo.

Desse modo, no caso dos idosos da Região Administrativa do Paranoá, a mobilidade para essas pessoas se encontra bastante limitada. Visto que, as mobilidades existentes, tanto nos veículos motorizados quanto nas áreas públicas, não se encontram aptas a receber esses indivíduos, portanto, dependendo da situação, eles podem ser limitados ao acesso ou, como ocorre nos piores casos, até mesmo ser excluídos.

Isto posto, as novas mobilidades trabalhadas por Sheller e Urry (2006) não são geralmente ofertados para esse público, uma vez que as mobilidades que não são relacionadas a necessidade dos indivíduos jovens ir ao trabalho e/ou as mobilidades que não privilegia o modelo carrocentrista são excluídas ou pouco privilegiadas pelo Estado, por conseguinte a maiorias das mobilidades desenvolvidas nas últimas décadas não são disponibilizadas para a população.

Conseqüentemente, ocorre uma exclusão de vários indivíduos dentro da RA, em especial os idosos, com um agravante para os não brancos e as idosas, logo o acesso às múltiplas mobilidades, como é o caso das pessoas que utilizam transporte público e usam o celular ao mesmo tempo, que é uma das formas múltiplas formas de se locomover na atualidade, como trabalhado pelos autores citados previamente, ou mobilidades necessárias para o cotidiano dos idosos podem não estar disponível para essas pessoas.

Esse cenário é bastante preocupante, dado que a população idosa está aumentando o seu número a cada dia que passa, como trabalhado por Costa e Araújo Sobrinho (2021), desta forma, a atual situação já exclui uma quantidade razoável de idosos, porém a problemática pode se agravar, caso alguma medida não seja aplicada para solucionar essa questão.

Tendo isso em mente, como trabalhado por Caccia (2015), é preciso criar um modelo de mobilidade que consiga receber todos os indivíduos com suas particularidades e que oferte todas as mobilidades existentes na sociedade contemporânea para a população residente na Região Administrativa do Paranoá. Desse modo, é preciso disponibilizar um transporte

público que esteja adequado para o uso dos idosos e que funcione para conectar todas as localidades do Distrito Federal a qualquer momento.

Além disto, também é necessário tornar os espaços públicos aptos a receber esses indivíduos, logo que possua uma infraestrutura adequada e que seja seguro para todas as pessoas, especialmente as mulheres. E por último é essencial a oferta de internet para todas as pessoas, visto que é primordial para o funcionamento das múltiplas mobilidades existentes na atual conjuntura.

Com essas medidas, seria possível tornar democrático o acesso desses serviços aos idosos que moram na Região Administrativa do Paranoá, possibilitando-os de se integrar mais à sociedade e os tornando mais cidadãos.

## Referências Bibliográficas

- Almeida, S. **Racismo estrutural**. São Paulo: Editora Pólen Livros, 2021.
- Alves, J. **A transição demográfica e a janela de oportunidades**. São Paulo, Instituto Fernand Braudel de Economia Mundial, 2008.
- Brasil. Presidência da República. Casa Civil. Lei nº 10.741, de 1º de outubro de 2003. Dispõe sobre o **Estatuto do Idoso**. Conselho dos Direitos dos Idosos – DF. 2003. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/2003/110.741.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/2003/110.741.htm)>
- Caccia, L. **Mobilidade urbana: Políticas públicas e apropriação do espaço em cidades brasileiras**. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Instituto de Geociências, Universidade do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, p. 184. 2015.
- Costa, E; Araújo Sobrinho, F. **Envelhecimento e transição demográfica: estudo comparativo Brasil e Portugal**. 2021.
- Companhia de Planejamento do Distrito Federal (CODEPLAN). **Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios –PDAD**, Brasília: 2018
- Companhia de Planejamento do Distrito Federal (CODEPLAN). **Perfil da População Idosa do Distrito Federal**, Brasília: 2012
- Companhia de Planejamento do Distrito Federal (CODEPLAN). **Produto Interno Bruto do Distrito Federal de 2018**, Brasília: 2020.
- Companhia de Planejamento do Distrito Federal (CODEPLAN). **Retratos Sociais DF 2018: A população idosa dos Distrito Federal**. Brasília, 2020.
- Estrela, C. No ápice da pandemia, DF não reduz passageiros no transporte público. **Metrópoles**, 11 de abril 2021. Disponível em: <<https://www.metropoles.com/distrito-federal/no-apice-da-pandemia-df-nao-reduz-passageiros-no-transporte-publico>>
- Harvey, D. **17 contradições e o fim do capitalismo**. 1 ed. São Paulo: Boitempo, 2016.
- Hobsbawm, E. **A era das revoluções**. 20 ed. São Paulo: Paz e Terra, 2006.
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). **Desigualdade social por cor ou raça no Brasil**. 2019 <sup>1</sup>
- Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. **Atlas da Violência**. Brasília; Rio de Janeiro; São Paulo:<sup>2</sup> Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada; Fórum Brasileiro de Segurança Pública, 2021.

---

1

2

- Sheller, Mimi & Urry, John. **The New Mobilities Paradigm**. Environment and Planning A. 38. 207-226. 2006.
- Memória. **Metrô DF**, 2022. Disponível em: <[https://metro.df.gov.br/?page\\_id=4832](https://metro.df.gov.br/?page_id=4832)>
- Moura, C. “Condomínios” no DF: clube, favela ou cidades? In: PAVIANI, Aldo et al. (Org.). **Brasília 50 anos: da capital a metrópole**. Brasília: EdUnB, 2010.
- Nascimento, M; Santos, M. **O envelhecimento populacional na sociedade capitalista: entre o social e o econômico**. Serviço Social e a Assistência Social: trajetórias e tendências, Brasília, V. 20, N. 39, p. 163-176, jan./jul. 2020
- Oliveira, I. **Processo de envelhecimento brasileira, racismo e gênero: aproximações necessárias**. Anais do XVI Encontro Nacional de Pesquisadores em Serviço Social, Espírito Santos, v. 16 n. 1, 2019.
- Paviani, A. A metrópole terciária: evolução urbana socioespacial. In: PAVIANI, Aldo et al. (Org.). **Brasília 50 anos: da capital a metrópole**. Brasília: EdUnB, 2010.
- Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD). **Relatório do Desenvolvimento Humano 2019**. Nova York. 2019
- Raquel Rolnik et al. **O Programa Minha Casa Minha Vida nas regiões metropolitanas de São Paulo e Campinas: aspectos socioespaciais e segregação**. Cad. Metrop, São Paulo, v. 17, n. 33, pp. 127-154, maio, 2015.
- Santos, M. **A urbanização desigual: A especificidade do fenômeno urbano em países subdesenvolvidos**. 3. ed. São Paulo: Edusp, 2012
- Santos, M. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal**. 7. ed. Rio de Janeiro: Record, 2001.
- Santos, M & Silveira, M L. **O Brasil — Território e Sociedade no Início do Século XXI**. 6. ed. Rio de Janeiro: Record, 2006.
- Santos, M. **O espaço do cidadão**, 7. ed. São Paulo: Edusp, 2014.
- Santos, M. **Sociedade e Espaço: a formação social como teoria e como método**. Boletim Paulista de Geografia. São Paulo, n. 54, AGB, 1977, p. 35-59.
- Vasconcelos AMN, Gomes MMF. **Transição demográfica: a experiência brasileira**. Epidemiol Serv Saúde. 2012;21(4):539-48.

**Anexo 1**

Figura 14 - Localização do Região Administrativa do Paranoá



Fonte: Google Earth (2022)

**Anexo 2**

Figura 15 - Localização do Paranoá Parque

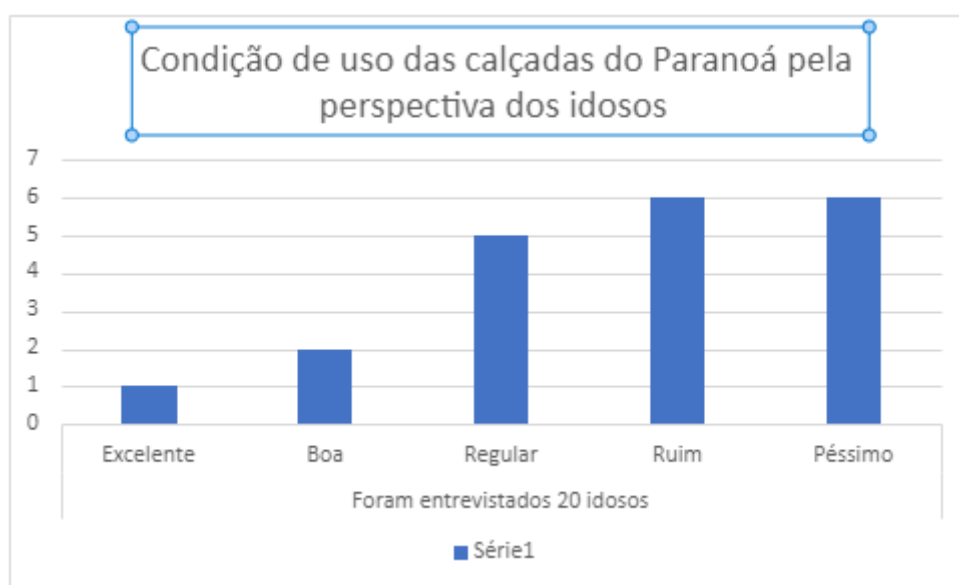




Fonte: Google Earth (2022)

### Anexo 3

Figura 16 - Respostas das condições de uso das calçadas do Paranoá pela Perspectiva dos idosos

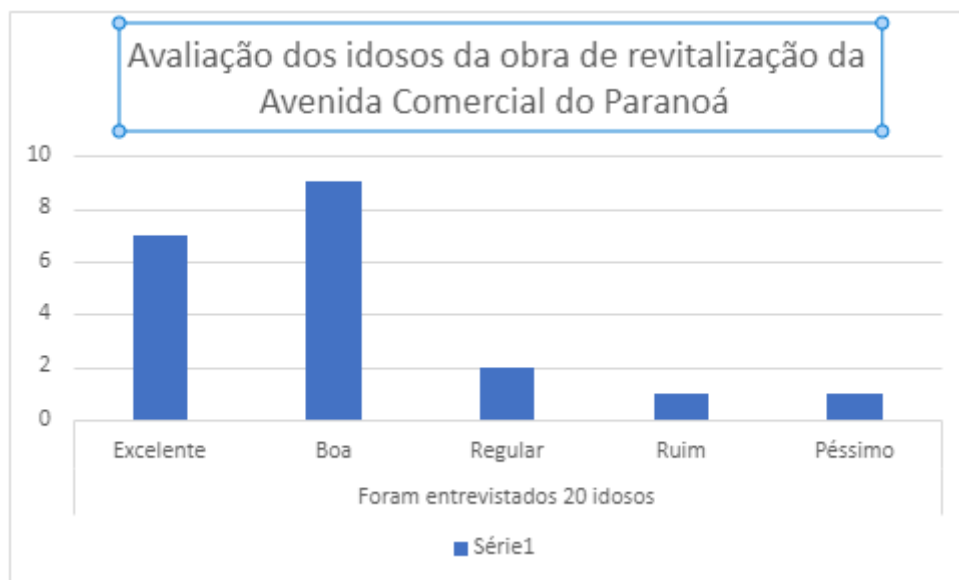


Fonte: Entrevistas semiestruturadas (2022)



**Anexo 4**

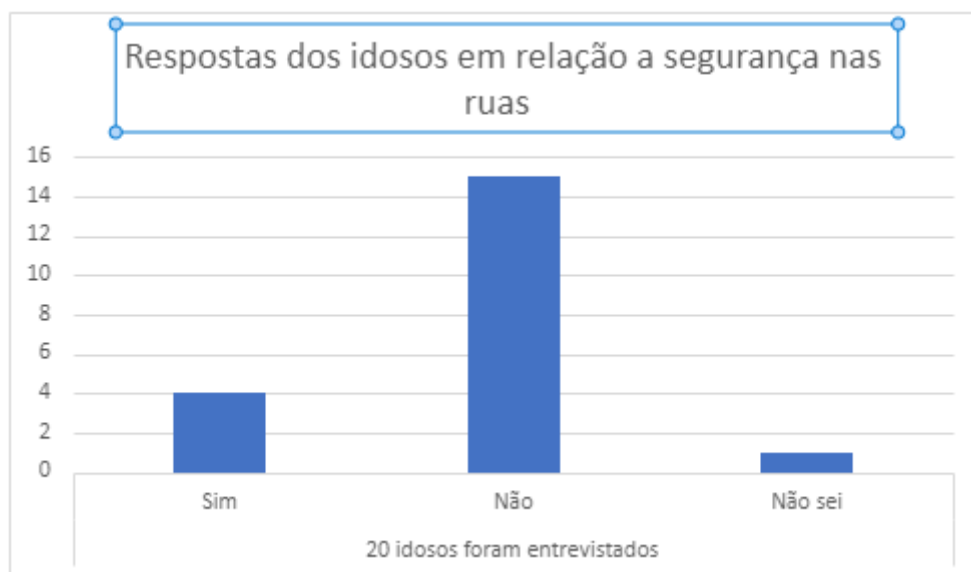
Figura 17 - Respostas dos idosos sobre a avaliação dos idosos da obra de revitalização da Avenida Comercial do Paranoá



Fonte: Entrevistas semiestruturadas (2022)

**Anexo 5**

Figura 18 - Respostas dos idosos em relação a segurança nas ruas



Fonte: Entrevistas semiestruturadas (2022)

## APÊNDICE 1

### **Entrevista semiestruturada com os moradores das Regiões Administrativas do Paranoá. (aplicada presencialmente)**

Qual a sua idade?

Entre 20 e 29 anos ( )

Entre 30 e 39 anos ( )

Entre 40 e 49 anos ( )

Entre 50 e 59 anos ( )

Entre 60 e 69 anos ( )

Entre 70 e 79 anos ( )

Entre 80 e 89 anos ( )

Mais de 90 anos ( )

Não quero responder ( )

Onde você mora?

Paranoá ( )

Paranoá Parque ( )

Itapoã ( )

Outros ( ) Qual?

Você tem alguma deficiência física que atrapalhe a sua locomoção?

Sim ( ) Qual?

Não ( )

Não quero responder ( )

Você faz exercício físico na cidade?

Sim ( )

Caminhar ( ) Pedalar ( ) Futebol ( ) Academia de ginástica ( ) Outros ( )

Não ( )

Você precisa andar muito para ir à avenida comercial da sua região?

O que você acha das condições de uso das calçadas da sua região?

Excelente ( )

Boa ( )

Regular ( )

Ruim ( )

Péssima ( )

Justifique sua resposta:

Você se sente seguro caminhando pela cidade?

Sim ( )

Não ( )

Não sei ( )

Justifique sua resposta:

O que você acha da obra de revitalização que está sendo realizada na Avenida Comercial do Paranoá?

Excelente ( )

Boa ( )

Regular ( )

Ruim ( )

Péssima ( )

Justifique sua resposta:

Você utiliza transporte público? Se sim, o que você acha do transporte público da região?

Sim ( )

Justifique sua resposta:

Não ( )

Você tem dificuldade de mobilidade pela cidade?

