



Universidade De Brasília
Instituto De Ciência Política

**Transporte Público e Segregação no Distrito Federal: Uma Análise da Mobilidade
Urbana no Riacho Fundo II**

Fabíola Orsi Lucas da Silva

Brasília - DF

Fevereiro/2025



Universidade De Brasília
Instituto De Ciência Política

**Transporte Público e Segregação no Distrito Federal: Uma Análise da Mobilidade
Urbana no Riacho Fundo II**

Fabíola Orsi Lucas da Silva

Monografia apresentada ao Curso de Ciência Política, do Instituto de Ciência Política, da Universidade de Brasília, como requisito para obtenção do grau de Bacharel em Ciência Política sob a orientação do Prof. Dr. Thiago Aparecido Trindade e Dra. Lara Caldas.

Brasília - DF

À minha mãe, pela dedicação e perseverança nos meus estudos.

Agradecimentos

Agradeço a Deus por me dar fôlego de vida todos os dias, por me proteger nas idas e vindas da Universidade de Brasília (UnB) até o local onde eu morava e por colocar em meu caminho pessoas tão especiais, que foram fundamentais para minha trajetória como Cientista Política, seja como base familiar ou rede de apoio.

À minha mãe de sangue, Suzi Maria Orsi, por ser uma grande guerreira e batalhadora para a minha educação. Desde o início, acreditou no meu potencial, me incentivou, e fez tudo que estava ao seu alcance para que eu pudesse chegar até aqui. O êxito deste trabalho não é somente meu, mas também dela, pelo empenho em fazer de mim uma grande profissional. Obrigada por ser minha base em momentos que só nos duas vivemos, como as noites em claro me ajudando em trabalhos da escola, e mesmo sem dormir, me acompanhar no transporte público para que eu pudesse descansar. Sem você, nada disso seria possível.

À minha mãe de coração, Francisca, que sempre me tratou com muito amor e cuidado, acreditando na minha competência. Sou grata pelos momentos de grandes risadas, pelos aprendizados na fé e por me fazer entender que a felicidade não está em bens materiais ou nas riquezas desse mundo.

Ao meu pai, pelas palavras de incentivo, cuidado e carinho. Agradeço por sempre me motivar no meu curso, pelas perguntas engraçadas sobre se eu seria presidenta ou deputada e pela confiança incondicional na minha competência. Suas palavras de afirmação, garantindo que eu conseguiria apesar das adversidades, me motivaram a seguir em frente.

Ao Rodrigo Alex, por me apresentar o curso de ciência política e me ajudar na escolha de qual curso escolher. Agradeço a ajuda nos meus estudos e trabalho na área profissional.

À minha psicóloga, Paula Melo, por me acompanhar em parte desta jornada, acreditando em mim, me ajudando a superar meus desafios e me compreendendo. O processo terapêutico é uma construção diária, e levarei comigo suas palavras: “Saiba diferenciar um coco de uma palmeira”. Na vida, cada situação só nos retribui aquilo que pode oferecer, pois um coqueiro dá frutos, enquanto uma palmeira não. Ao lado da Paula consegui avançar no curso de Ciência Política mesmo estando em um processo depressivo e ansioso árduo.

À Consultoria Política Júnior Strategos, onde atuei como Assessora e Coordenadora de Comunicação, pela contribuição fundamental para o meu crescimento pessoal e profissional. Além de ser uma rede de apoio nos momentos mais desafiadores, a Strategos sempre será uma memória afetiva positiva na minha vida, não apenas pelo conhecimento adquirido, mas também pelas grandes amizades que construí. Como já compartilhei antes da minha saída, nunca esquecerei a felicidade dos membros ao informar que daria continuidade mais um semestre como coordenadora da área. Como sempre dizemos: a Strategos oferece tudo aquilo que você dedica a ela.

À minha orientadora, Lara Caldas, pela atenção, ajuda, e dedicação para a realização do meu trabalho.

À minha estimada amiga, Sofia Teixeira, pela ajuda ao longo da minha jornada de estudos na UNB e por ser uma rede de apoio essencial. Em momentos de ansiedade e dificuldades, Sofia esteve ao meu lado, acalmando-me e auxiliando nos trabalhos acadêmicos ao longo do curso, que sempre buscávamos fazer juntas. Nos conhecemos durante a pandemia de Covid-19, um período em que a maioria das pessoas não ligava a câmera e nem interagiam nas aulas. Víamos apenas as iniciais dos nomes no *Teams*. Apesar disso, sempre participávamos, criando uma cumplicidade que ia além dos trabalhos acadêmicos. Compartilhamos boas conversas e muitas risadas em ligações pelo *Google Meet*, mesmo em um período de interação exclusivamente online.

Aos meus primeiros líderes de estágio, Roberto Salone e Christian Estivallet, que foram mais do que supervisores de estágio, foram amigos. No Ministério das Relações Exteriores (MRE) tive a oportunidade aprender e contribuir na Divisão de África Austral e Lusófona (DIAAL), sobre a geografia e economia dos países deste continente, ao lado de profissionais qualificados. Sempre serei grata por serem minha rede de apoio no Ministério, onde se preocupavam não somente com meu trabalho na divisão, mas com meu bem-estar pessoal. Salone e Christian, nossas conversas foram valiosas, e levarei comigo todos os aprendizados e bons conselhos que compartilharam.

Resumo

O presente trabalho busca compreender as dificuldades de mobilidade urbana enfrentadas pelos moradores do Riacho Fundo II, no Distrito Federal, e seus possíveis impactos sociopolíticos. Os residentes das regiões administrativas de Brasília que dependem do transporte público para seus deslocamentos enfrentam longos trajetos, que podem durar até duas horas. Diante desse cenário, este estudo de caso tem como objetivo analisar como a distância e o tempo excessivo de deslocamento contribuem para a segregação social dos moradores do Riacho Fundo II, além de impactar negativamente a mobilidade urbana em Brasília.

Palavras-chave: segregação urbana; Riacho Fundo II; transporte público; mobilidade urbana.

Abstract

The present work seeks to understand the difficulties of urban mobility faced by the residents of Riacho Fundo II, in the Federal District, and its possible sociopolitical impacts. Residents of the administrative regions of Brasília who depend on public transport for their commutes face long journeys, which can last up to two hours. In view of this scenario, this case study aims to analyze how distance and excessive commuting time contribute to the social segregation of the residents of Riacho Fundo II, in addition to negatively impacting urban mobility in Brasília.

Keywords: urban segregation; Riacho Fundo II; public transport; urban mobility.

Sumário

INTRODUÇÃO	10
1. BRASÍLIA: A CIDADE PLANEJADA?	12
Figura 1 - Mapa do Plano do Piloto	14
1.1 As Regiões Administrativas (RA's), são o que definem Brasília?	14
1.2 A formação das RA's.....	15
2. História do Riacho Fundo II	16
Figura 2 - Mapa do Riacho Fundo II.....	17
Figura 3 - Mapa da localização da DF 001, do Viaduto do Recanto das Emas e da 1ª Etapa do Riacho Fundo II.....	17
2.1 Características transporte público no Riacho Fundo II.....	19
2.1 Como a mobilidade ruim se relaciona à segurança?	20
Figura 4 - Parada de ônibus: QC 1 Conj 10	21
Figura 5 - Parada de ônibus: QC 5 Conjuntos 2.....	22
Figura 6 - Parada de ônibus: QC 3 Conjuntos 6.....	22
Figura 7 - Parada de ônibus: QS 2 Conjunto 1.....	23
Figura 8 - Mapa das paradas de ônibus das Figuras 4, 5, 6 e 7.....	23
3. SEGREGAÇÃO URBANA EM BRASÍLIA	25
Figura 9 - Mapa do trajeto do Riacho Fundo II ao Plano Piloto	27
4. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	30
5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	32

INTRODUÇÃO

A mobilidade urbana é um dos principais desafios enfrentados pelas grandes cidades brasileiras, sendo o Distrito Federal um exemplo significativo dessa problemática. Os habitantes do Riacho Fundo II, uma das Regiões Administrativas (RAs) de Brasília, enfrentam dificuldades consideráveis no uso do transporte público para deslocar-se até outras Regiões Administrativas. No somatório de horas, o deslocamento feito por mim do plano piloto ao Riacho Fundo II, é em média de 1h30 a 2h dentro do transporte público (elaboração própria). Sendo assim, o tempo gasto em deslocamento dentro do transporte público e a dificuldade de usá-lo do Riacho Fundo II aos outros lugares de Brasília, seja para o trabalho, ou para a faculdade, acarreta grandes barreiras, assim como desigualdades de acesso, que impossibilitam a livre circulação dos trabalhadores na cidade, para além das obrigações do dia a dia.

Neste estudo, o conceito de "cidades-satélites" é abordado com base na perspectiva do arquiteto e urbanista alemão Ludwig Karl Hilberseimer, que define essas áreas como "bairros residenciais fechados em si mesmos", caracterizados pela separação mútua e pelo distanciamento em relação ao centro econômico principal (DERNTL, 2019, p.126-127). O termo "satélite" sugere a ideia de um elemento secundário que orbita em torno de algo principal, reforçando a relação de dependência e subordinação em relação ao centro econômico.

A população do Riacho Fundo II está incluída no estudo intitulado “COMO ANDA BRASÍLIA: Um recorte a partir dos dados da Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios - PDAD 2021”, realizado pelo Instituto de Pesquisa e Estatística do Distrito Federal (IPEDF). Nesse estudo, observa-se que 37,6% dos deslocamentos "domicílio-escola" no Riacho Fundo II são feitos por automóvel. Considerando a renda domiciliar média de R\$ 3.933, essa porcentagem é significativamente menor em comparação a regiões como Park Way (77,9%), Lago Sul (76,9%) e Sudoeste/Octogonal (76,8%), onde a renda média atinge R\$ 18.127. Esse recorte evidencia uma expressiva desigualdade de renda, refletida diretamente na mobilidade urbana. O meio de transporte utilizado impacta diretamente o tempo de deslocamento, um fator essencial na organização da rotina, influenciando a disponibilidade para lazer e outras atividades não vinculadas ao trabalho ou aos estudos.

Por exemplo, de acordo com estimativas do Google Maps, o tempo médio de deslocamento entre o Riacho Fundo II e a Universidade de Brasília (UnB) é de 42 minutos quando realizado por automóvel. No entanto, ao utilizar o transporte público, esse tempo aumenta para 1 hora e 27 minutos, evidenciando os desafios enfrentados pelos moradores de

regiões com menor acesso a veículos particulares. Os dados anteriores não consideram o horário de pico, mas nesse período, o tempo de deslocamento é de 45 minutos de carro e 1h31 de ônibus. Vale destacar também que a renda da população de cada Região Administrativa (RA's) influencia diretamente o poder de compra, impactando, por sua vez, a capacidade de deslocamento. Além disso, as condições socioeconômicas determinam a possibilidade de aquisição de um automóvel.

Neste estudo, serão usados dois conceitos para a definição da caracterização de Brasília, sendo eles, o conceito de mono e polinúcleo. Uma cidade mononucleada é aquela que possui um único núcleo urbano central onde se concentra a maior parte das atividades econômicas, serviços e população. Esse modelo apresenta uma estrutura que facilita a mobilidade e a acessibilidade, pois as principais funções da cidade estão localizadas em um único ponto, tornando mais fácil para os residentes acessarem empregos e serviços. Por outro lado, uma cidade polinucleada é caracterizada por ter múltiplos núcleos urbanos (ou centros) que operam de forma interconectada, cada um com suas próprias atividades, serviços e densidades populacionais. Essa configuração pode levar a uma distribuição mais ampla de serviços e oportunidades, mas também pode resultar em desafios relacionados à mobilidade, como maior dependência do transporte entre os diferentes centros (PAVIANI, 1985 apud HOLANDA, 2000, p. 13).

Em Brasília, os trabalhos e serviços são centralizados no Plano Piloto, embora apresentem densidades distintas, o que impacta não apenas as áreas de trabalho e serviços, mas também a organização do espaço urbano (HOLANDA, 2002 *apud* HOLANDA, 2000, p. 14). A falta de linhas eficazes de transporte público, aliada à insegurança nas paradas de ônibus e dentro dos veículos, reforça a realidade de segregação urbana e limita o acesso à vida na cidade para os moradores do Riacho Fundo II. Essa restrição vai além dos deslocamentos para o trabalho, casa e escola, afetando também o acesso ao lazer. Este trabalho busca compreender como essas dificuldades afetam a vida dos moradores, contribuindo para uma segregação social que faz parte da dinâmica urbana da capital. Esse cenário evidencia a relação direta entre a precariedade das paradas de ônibus e os desafios enfrentados pela mobilidade urbana em Brasília. Considerando o tempo total de deslocamento, o trajeto realizado até o Plano Piloto demanda, em média, de 1h40 a 2h dentro do transporte público (dados de elaboração própria) desde o Riacho Fundo II. Quando somados os percursos de ida e volta, o tempo diário de deslocamento atinge cerca de 4 horas, totalizando 28 horas semanais.

1. BRASÍLIA: A CIDADE PLANEJADA?

A história da estrutura socioespacial de Brasília começa com a administração do ex-presidente Juscelino Kubitschek, que inclui a mudança da capital do Rio de Janeiro para o Planalto Central em seu "Plano de Metas". Ao ser eleito, ele iniciou as obras: em 1956, é construído o "Catetinho", seguido pelo primeiro núcleo de apoio - a "Cidade Livre", que mais tarde se tornaria o Núcleo Bandeirante (PAVIANI, 2011, p. 3).

Taguatinga, planejada em 1958 para abrigar operários, marcou o início do processo de povoamento dos núcleos de Brasília, que envolveu a migração de pessoas das favelas e "grandes acampamentos de obras" para a periferia próxima e distante do Plano Piloto. O Núcleo Bandeirante e a Candangolândia são oriundas de um antigo acampamento de construtores. A instalação da antiga favela do Paranoá e a expansão do Cruzeiro, originou Cruzeiro Velho e Cruzeiro Novo. Com o objetivo de aliviar a pressão demográfica no centro, surgem novas Regiões Administrativas (RA's): Gama, Sobradinho, Guará, Ceilândia, Samambaia, Recanto das Emas, Santa Maria, São Sebastião, além da expansão das já existentes Planaltina e Brazlândia.

A classe média e alta se beneficia dos bairros periféricos de Brasília, pois, segundo Aldo Paviani (2020, p. 3), a lógica de formação das Regiões Administrativas (RAs) na época da construção da cidade foi estruturada para abrigar apenas residências e pequenos comércios. Consequentemente, o Plano Piloto foi planejado para concentrar o trabalho e os serviços essenciais. Essa organização territorial, que delimitou as áreas destinadas ao trabalho, à moradia e aos serviços essenciais, gerou custos econômicos e desgaste físico para os trabalhadores que não residem no Plano Piloto, devido à necessidade de longos deslocamentos diários.

A classe média e alta tem acesso às novas Regiões Administrativas (RAs) que surgiram, como Lago Norte, Lago Sul, Sudoeste e Noroeste, as quais oferecem melhor suporte e proximidade ao trabalho. Dessa forma, enquanto esses grupos desfrutam de residências mais bem localizadas e com infraestrutura adequada, os habitantes das periferias enfrentam a desigualdade socioeconômica — com relação às outras regiões de maior poder aquisitivo — e a longa distância entre suas casas e o local de trabalho (PAVIANI, 2011, p. 2 e 8).

O projeto de cidade ideal do urbanismo de Brasília sofreu alterações populacionais e estruturais ao longo do tempo. A capital foi planejada com base no conceito de Cidade-Jardim, cunhado pelo inglês Ebenezer Howard no final do século XIX. Esse modelo surgiu como uma

solução para os desafios socioculturais das cidades em países industrializados (TREVISAN, 2014, p. 1-2). A ideia consiste na integração de áreas urbanas com espaços verdes, como jardins, promovendo um equilíbrio entre desenvolvimento urbano e natureza (VILLAÇA, 1999 *apud* TREVISAN, 2014, p. 11-12). O polinucleamento iniciado com Taguatinga em 1958, rompeu com a proposta de uma cidade única e centralizada. Entre 1960 e 1970, a migração alcançou um aumento populacional de 300,5%, conforme afirma Ferreira e Paviani (1973, pp. 133-162 *apud* PAVIANI, 2011, p. 8).

O principal problema na construção de Brasília foi a falta de planejamento regional por parte da Companhia Urbanizadora da Nova Capital (Novacap). Embora o Plano Piloto, elaborado por Lúcio Costa, previsse um plano de integração, ele nunca se concretizou, permanecendo apenas no papel. Como consequência, as Regiões Administrativas (RAs) foram segregadas devido à falta de um planejamento específico de serviços essenciais para cada uma. Naquele período, predominava uma visão de curto prazo entre parte da população, sem considerar o expressivo crescimento populacional que a capital enfrentaria e seus impactos negativos sobre a cidade (MAGALHÃES, 2007).

O projeto de Brasília foi desestruturado antes mesmo da conclusão de sua construção. Além disso, a expansão física e estrutural do Distrito Federal, sem a implementação de políticas públicas adequadas para cada Região Administrativa (RA), foi um dos fatores que contribuíram para a segregação urbana da cidade. Em 1960, os 5 núcleos urbanos existentes — Taguatinga, Ceilândia, Gama, Sobradinho e Núcleo Bandeirante — abrigavam 127.204 habitantes (PAVIANI, 2010a, p. 90 *apud* PAVIANI, 2011, p. 8). Segundo o último Censo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) de 2022, esse número saltou para 2.817.381 habitantes. O rápido aumento populacional demandou dos governantes investimentos significativos em infraestrutura urbana, como a ampliação da oferta de escolas, hospitais e postos de saúde em cada uma das localidades, além da construção de vias pavimentadas e viadutos para mitigar os problemas de circulação de veículos. (PAVIANI, 2011, p. 8). No entanto, essas novas estruturas, especialmente nos núcleos periféricos, não acompanharam a criação de postos de trabalho.

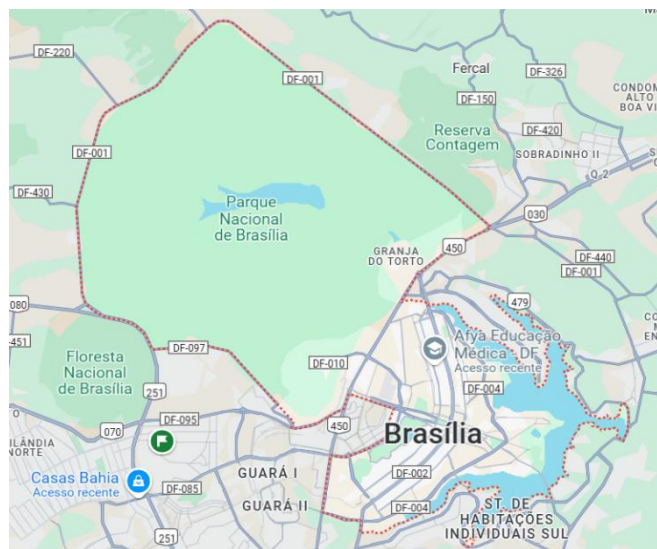


Figura 1 - Mapa do Plano do Piloto

Fonte: Google Maps, 2025.

1.1 As Regiões Administrativas (RA's), são o que definem Brasília?

As cidades-satélites de Brasília remetem, às definições do arquiteto e urbanista alemão Ludwig Karl Hilberseimer acerca da criação de "bairros residenciais fechados em si mesmos", caracterizados por sua separação mútua e pelo distanciamento em relação à cidade central. Além disso, estão associadas às concepções de cidades-jardim, *new towns* e *villes nouvelles* (FICHER E PALAZZO, 2005 *apud* DERNTL, 2019). Finalmente, as ideias de Howard sobre a cidade-jardim e suas adaptações, que se tornaram viáveis e empreendimento concisos e limitados, como Londres e as *new towns*, contribuiriam no grande conjunto das matrizes e referências urbanas que entrariam em jogo no concurso para o desenho do plano piloto da nova capital (DERNTL, 2019).

O termo “satélite” carrega consigo a conotação de algo secundário, um elemento que gira em torno de algo principal, através de sua órbita. Dessa forma, a expressão “cidade-satélite” remete a maneira com a qual as regiões administrativas de Brasília ainda são vistas e, como alguns exemplos demonstrarão, estão bastante “atrasadas”. É fato que as demais Ras não existiriam sem o plano piloto. A órbita em volta do Plano Piloto provavelmente sempre irá existir, mas isso não significa que os desejos, necessidades e demandas de sua população não devem ser ouvidos. A "Brasília real" que é frequentemente referida é esta e deve ser vista em sua pluralidade e especificidade, sem ser considerada um mero complemento em relação ao Plano Piloto.

1.2 A formação das RA's

Na cidade de Brasília, no Plano Piloto, caracteriza-se a concentração predominante de trabalhos e serviços na metrópole polinucleada (HOLANDA, 2002 *apud* HOLANDA, 2000, p.14). Por metrópole polinucleada, entende-se por ter múltiplos núcleos urbanos (ou centros) que operam de forma interconectada, cada um com suas próprias atividades, serviços e densidades populacionais (PAVIANI, 1985 *apud* HOLANDA, 2000, p. 13). Quando se utiliza o termo "polinucleada" para descrever a urbanização em Brasília, destaca-se que a cidade não seguiu o modelo de uma capital fechada, caracterizada por um núcleo central conectado a bairros de forma contínua e ininterrupta.

Desde antes de sua inauguração em 1960, a capital federal já contava com a presença de Taguatinga, projetada em 1958 para acomodar os trabalhadores. Em 1956, foram fundadas as regiões administrativas do Núcleo Bandeirante e da Candangolândia, com o mesmo propósito de abrigar os operários. No ano seguinte, foram criadas Paranoá e as áreas do Cruzeiro Velho e Cruzeiro Novo, ampliando a ocupação do Cruzeiro. Posteriormente, surgiram outros centros urbanos, como Gama, Sobradinho, Guará, Ceilândia, Samambaia, Recanto das Emas, Santa Maria e São Sebastião, além da expansão das áreas de Planaltina e Brazlândia. Entretanto, observa-se que esses núcleos apresentam distâncias consideráveis entre si e em relação ao centro econômico principal, o Plano Piloto de Brasília (PAVIANI, 2020, p. 3-4).

Brasília apresenta um elevado índice de motorização, cerca de 2 milhões de veículos inscritos em circulação, e de 2022 a 2023, houve um aumento de 3,82% (SOUZA, 2024). Tendo em vista este dado, e segundo o estudo “COMO ANDA BRASÍLIA: Um recorte a partir dos dados da Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios - PDAD 2021” do Instituto de Pesquisa e Estatística do Distrito Federal (IPEDF), há uma relação entre a renda e uso do tipo de locomoção ao seu destino (IPEDF, 2023, p. 8). A pesquisa estrutura as RA's em grupos de acordo com a renda média das regiões:

Grupo 1: Plano Piloto, Jardim Botânico, Lago Norte, Lago Sul, Park Way e Sudoeste/Octogonal. Em 2021, a população desse grupo era de 424.325 pessoas, com renda domiciliar média de R\$ 18.127; Grupo 2: Águas Claras, Arniqueira, Candangolândia, Cruzeiro, Gama, Guará, Núcleo Bandeirante, Sobradinho I, Sobradinho II, Taguatinga e Vicente Pires. Em 2021, a população desse grupo era de 959.192 pessoas, com renda domiciliar média de R\$ 8.200; Grupo 3: Brazlândia, Ceilândia, Planaltina, Riacho Fundo I, Riacho Fundo II, Samambaia, Santa Maria, São Sebastião e SIA. Em 2021, a população desse grupo era de 1.209.484 pessoas, com renda domiciliar média de R\$ 3.933; Grupo 4: Fercal, Itapoã, Paranoá, Recanto das Emas, SCIA, Varjão e Sol Nascente/Pôr do Sol. Em 2021, a população desse grupo era de 417.880 pessoas, com renda domiciliar média de R\$ 2.787 (IPEDF, 2023, p. 8).

Com relação à presença de automóveis nos domicílios e ao uso de ônibus como meio de locomoção para o trabalho, os Grupos 3 e 4, que não possuem carro, apresentam as maiores porcentagens de utilização do transporte coletivo. Esses grupos, compostos por pessoas de média-baixa e baixa renda, registram o maior uso de ônibus (IPEDF, 2023, p. 19). No caso do Riacho Fundo II, pertencente ao Grupo 3, 66,2% dos moradores utilizam ônibus para ir ao trabalho, enquanto apenas 7,2% fazem uso de automóveis (IPEDF, 2023, pp. 17-19).

Entre os domicílios que possuem carro, os Grupos 1 e 2 apresentaram as maiores taxas de utilização de automóveis para ir ao trabalho, com 82,4% e 64,8%, respectivamente. Além disso, esses grupos registraram os maiores percentuais de uso de automóveis tanto entre os domicílios com um carro quanto entre aqueles com dois ou mais veículos (IPEDF, 2023, p. 18).

Em locais de maior poder aquisitivo, onde mais se utiliza os automóveis como meio de locomoção, o tempo de deslocamento é mais ágil e direto, mesmo indo ao mesmo destino. No entanto, nas áreas de menor poder aquisitivo, como o caso do Riacho Fundo II, as quais utilizam mais os ônibus como principais meios de locomoção, as rotas são mais longas, os ônibus são superlotados em horários de pico, fazem mais paradas no percurso, e muitas vezes param de funcionar antes de chegar ao local, por isso há diferenças extremas no tempo de viagem e na qualidade do deslocamento. Como ressalta Holanda (2002, p. 15), este cenário sugere que a configuração territorial da capital impacta predominantemente a população de menor poder aquisitivo.

Portanto, o modelo centralizado de atividades econômicas gerou desigualdades socioespaciais persistentes, manifestadas na periferização, no desemprego, na violência, na segregação e na exclusão social, afetando grande parte da população do DF (CAMPOS, 1991; PAVIANI, 2003; FERREIRA e PENNA, 2005 *apud* PAVIANI, 2011, p. 8).

2. História do Riacho Fundo II

Em 7 de fevereiro de 1994, mediante o Decreto nº 15.441, foi viabilizada a subdivisão da Região Administrativa do Riacho Fundo – RA XVII, bem como a implementação do parcelamento do Riacho Fundo II. O processo de ocupação deste último teve início com a instauração de um acampamento às margens da Estrada Parque Contorno – EPCT (DF-001), nas proximidades do Viaduto do Recanto das Emas, no ano de 1995. As primeiras ocupações oficialmente reconhecidas datam de 1997, na área contígua ao Parque Ecológico Vivencial

Riacho Fundo, constituindo a 1ª Etapa do Riacho Fundo II, abrangendo as Quadras Norte QN 12 a QN 16 (CODEPLAN, 2018, p. 14). O mapa que localiza o Riacho Fundo II é representado na **Figura 2**.

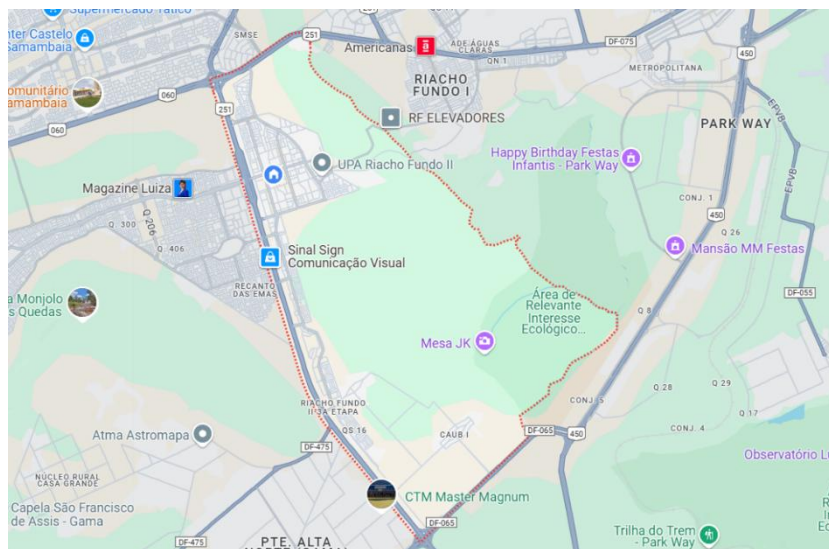


Figura 2 - Mapa do Riacho Fundo II
Fonte: Google Maps, 2025.

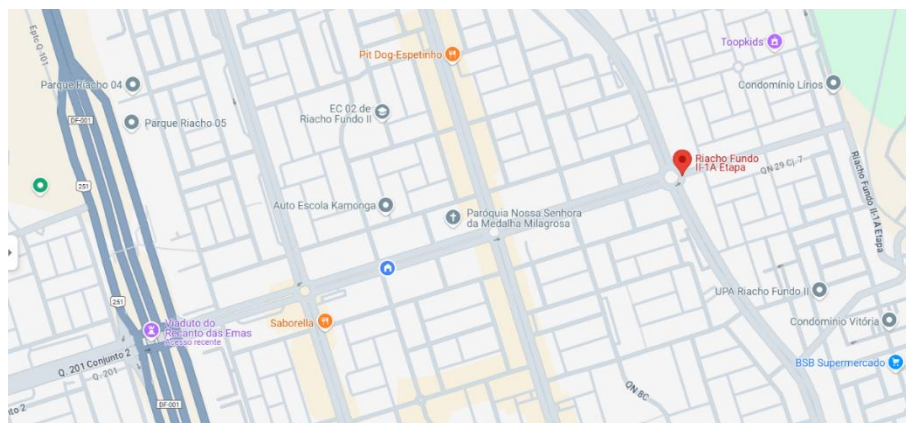


Figura 3 - Mapa da localização da DF 001, do Viaduto do Recanto das Emas e da 1ª Etapa do Riacho Fundo II
Fonte: Google Maps, 2025.

No mês de maio de 2003, a Lei nº 3.153 formalizou a designação do Riacho Fundo II como Região Administrativa XXI. Anteriormente, essa localidade figurava como uma subadministração subordinada à RA XVII - Riacho Fundo. Seu território se encontra segmentado em quatro áreas urbanas distintas: 1) Quadras Industriais – QI; 2) Quadras Norte – QN; 3) Quadras Centrais – QC; e 4) Quadras Sul – QS, além de duas entidades denominadas Conglomerados Agro Urbanos de Brasília – CAUB I e II (CODEPLAN, 2018, p.14). A

representação da DF 001, do Viaduto do Recanto das Emas e da 1ª Etapa do Riacho Fundo II estão na **Figura 3**.

Segundo o estudo “Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios – PDAD 2021” da Companhia de Planejamento do Distrito Federal (CODEPLAN) a população do Riacho Fundo II é de 72.988 habitantes (CODEPLAN, 2022, p. 16). Seu crescimento contínuo teve influência dos programas habitacionais criados pelo Governo Federal na gestão do presidente Lula em março de 2009, tais como o Morar Bem, associado ao Programa Minha Casa, Minha Vida (PMCMV). A extensão total do Riacho abrange 54,53 Km², em sua porção urbana, e 52,23 Km², em sua porção rural (ADMINISTRAÇÃO REGIONAL DO RIACHO FUNDO II, [s.d]).

A média mensal da renda domiciliar atinge o valor de R\$ 3.101, enquanto a renda per capita é de R\$ 930,37. Em específico, os residentes que possuem uma permanência de 15 anos ou mais na localidade apresentam um rendimento individual de R\$ 990,91, ao passo que aqueles que se mudaram para a região por volta de 2016, tem um rendimento de R\$ 762,96 (PÁDUA, 2018).

No que tange ao panorama ocupacional, os setores de serviços gerais e comércio se destacam, englobando 27,10% e 24,62% da população economicamente ativa, respectivamente. Adicionalmente, 8,30% estão envolvidos em atividades relacionadas à construção civil (PÁDUA, 2018).

Vale ressaltar que, segundo a CODEPLAN, a região cresceu 14,53% ao ano desde 2013, em virtude das entregas de habitações no Parque do Riacho, do programa Morar Bem. Em 2014, a partir de dados da Companhia de Desenvolvimento Habitacional do Distrito Federal (CODHAB), a região apresentou um total de 1.140 unidades habitacionais, enquanto em 2015, esse número aumentou para 2.684 (PÁDUA, 2018).

Quanto à composição demográfica, a maioria da população consiste em indivíduos do sexo feminino, representando 50,9%, enquanto os homens compreendem 49,1%. No que diz respeito à faixa etária, a idade mediana é de 30,9 anos. Em relação à raça e cor da pele, a região possui 56,7% de pessoas pardas, 30,2% de pessoas brancas, 11,9% de pessoas pretas e 1% de pessoas amarelas (CODEPLAN, 2022, pp. 30-33). Para as mulheres, o tempo consumido pelos deslocamentos na cidade se soma à dupla jornada de trabalho, tornando ainda mais escasso o tempo livre para atividades que não sejam obrigações. No entanto, o transporte público e as opções de lazer na cidade não consideram a necessidade de conciliar essas responsabilidades com o trabalho de cuidado pela distância. A distância, a falta de alternativas de entretenimento e a precariedade do sistema de transporte coletivo tornam essa conciliação ainda mais difícil.

Esse fator se torna ainda mais crítico, pois muitas mulheres dependem do transporte público para realizar suas atividades diárias (PAVAN, 2023, p. 107). A representação geográfica do Riacho Fundo II está na **Figura 2**.

2.1 Características transporte público no Riacho Fundo II

A população do Riacho Fundo II está presente neste estudo intitulado “Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios do Distrito Federal” realizado pela Companhia de Planejamento (CODEPLAN) em 2015. A pesquisa dispõe sobre a utilização do transporte ao trabalho, e nessa região, cerca de 53,33% de moradores utilizam o transporte público do Distrito Federal (CODEPLAN, 2015). Esse dado ressalta a relevância do sistema de transporte coletivo na dinâmica de mobilidade da comunidade, indicando uma significativa dependência dos moradores do Riacho Fundo II em relação a esses modos de deslocamento.

Vale ressaltar que, o Riacho Fundo II não possui estação de metrô. A estação mais próxima é Furnas há 4,0Km. Sendo assim, a região possui somente duas linhas de ônibus, a 0.806 e a 806.1. A primeira linha tem o trajeto do CAUB 1 até a estação de metrô furnas, em Samambaia Sul; e a segunda, vai do terminal do subcentro do Recanto das Emas para o Riacho Fundo II (Av. Contorno), e depois segue para a Estação Furnas.

Em 2022, houve uma mudança de trajeto na linha 806.1. Anteriormente, essa linha de ônibus ia para o CAUB 1 e 2, mas teve seu percurso reduzido e passou a trafegar apenas pela Avenida Contorno, e de lá seguir para o Recando das Emas. Essa mudança resultou em apenas uma linha operando para suprir a demanda de quem mora depois da Avenida do Contorno. Apesar do enorme impacto na mobilidade local, tal alteração de trajeto não foi formalmente noticiada pelo Governo Federal. A mudança foi percebida pelos moradores locais e por discussões informais entre os motoristas e cobradores durante o trajeto. A região já possui poucas opções de ônibus, e a mudança no itinerário dificultou ainda mais o deslocamento. Além disso, o tempo de espera, que já era um problema, aumentou significativamente devido à menor oferta de ônibus para a estação Furnas.

Com esse cenário, da grande dependência do transporte público do Distrito Federal, pela população do Riacho Fundo II e a falta de linhas de transporte para o metrô, o direito a mobilidade urbana é consequentemente minado e tirado da população. O autor que cunhou o termo, Henri Lefebvre (2011, 117-118), afirma que, o Direito à Cidade “só pode ser formulado como um direito à vida urbana, transformada, renovada”. Portanto, no caso do Riacho Fundo

II, a falta de acesso adequado ao transporte público nas Regiões Administrativas (RA's) impede não apenas a mobilidade física, mas também limita as oportunidades sociais, econômicas e culturais disponíveis para os residentes.

A concepção lefebvriana destaca a necessidade de uma vida urbana que seja dinâmica, em constante evolução e que atenda às demandas da comunidade. A ausência de linhas de transporte público eficazes contribui para a estagnação e a falta de renovação na experiência urbana dos moradores do Riacho Fundo II. Essa privação não apenas impacta negativamente a qualidade de vida, mas também perpetua desigualdades socioeconômicas ao restringir o acesso a recursos essenciais e oportunidades.

2.1 Como a mobilidade ruim se relaciona à segurança?

Segundo o estudo "Como Anda Brasília: Um recorte a partir dos dados da Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios - PDAD 2021", realizado pelo IPEDF, observa-se uma diferença significativa no uso do transporte público entre os gêneros. Os dados revelam que as mulheres utilizam o transporte público com maior frequência do que os homens. No deslocamento para o trabalho, 39,3% das mulheres utilizam o ônibus como principal meio de transporte, enquanto a proporção entre os homens é de 28,6%. No caso do metrô, 3,1% das mulheres o utilizam regularmente, em comparação com 2% dos homens. Considerando o uso geral do transporte público, o estudo indica que 26,1% das mulheres recorrem a esse meio de transporte, frente a 22,7% dos homens (IPEDF, 2024, p. 9, 10 e 13. Estes números demonstram um padrão consistente de maior dependência feminina do transporte público no Distrito Federal.

O sistema de transporte público do Distrito Federal não considera a segurança das usuárias como uma prioridade e negligência a vulnerabilidade das mulheres a situações de assédio e violência sexual. De acordo com a pesquisa "Percepções sobre segurança das mulheres nos deslocamentos pela cidade" (2021), realizada pelos Institutos Locomotiva e Patrícia Galvão, e utilizada por Íris Pavan em seu estudo "Segregação Urbana e Divisão Sexual do Trabalho: Um Olhar Interseccional sobre a Reprodução Cotidiana de Desigualdades em Brasília" (2023), as mulheres enfrentam uma sensação de insegurança significativamente maior durante seus trajetos em comparação aos homens, sendo percebidas como mais suscetíveis à violência em espaços públicos. A pesquisa aponta que, entre os entrevistados, 77% das mulheres e 66% dos homens consideram os ambientes públicos ameaçadores,

destacando a disparidade de percepção entre os gêneros (INSTITUTO PATRÍCIA GALVÃO/LOCOMOTIVA, 2021, p. 23, *apud* PAVAN, 2023, p. 42). Além disso, uma pesquisa de 2020 realizada pelo Think Olga revelou que 97% das mulheres já sofreram algum tipo de assédio no transporte público, sendo o momento de espera nas paradas de ônibus aquele em que se sentem mais vulneráveis e amedrontadas, conforme relatado por 77% das entrevistadas (THINK OLGA, 2020, p. 16, *apud* PAVAN, 2023, p. 42). Esses dados evidenciam a urgente necessidade de políticas públicas que priorizem a segurança das mulheres no transporte urbano. Para exemplificar esse cenário de vulnerabilidade social feminina, são apresentadas as **Figuras 4, 5, 6 e 7**, de paradas de ônibus específicas do Riacho Fundo II. Durante a noite, o perigo e o medo aumentam devido à baixa iluminação das vias e das paradas de ônibus, o que compromete a visibilidade de certos pontos, como a parte traseira e as laterais dessas estruturas. Além disso, a presença de árvores pode obstruir a visão, facilitando a ação de ladrões e abusadores que utilizam dessas falhas de segurança nas paradas de ônibus. Na **Figura 8**, é a representação destas figuras no mapa da região.



Figura 4 - Parada de ônibus: QC 1 Conj 10
Fonte: Elaboração própria, 2025.

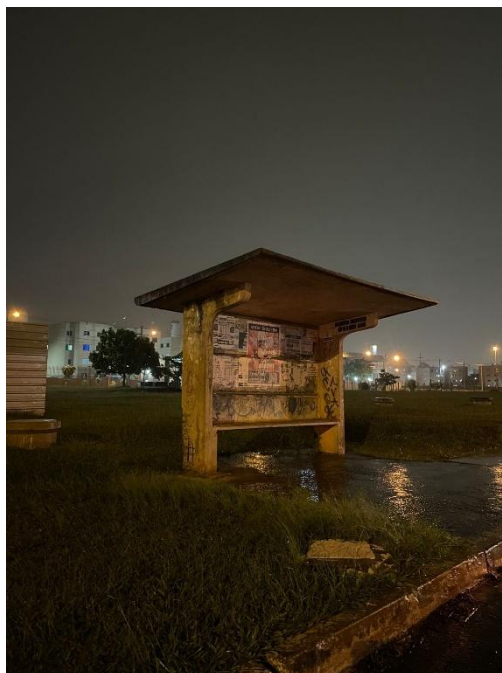


Figura 5 - Parada de ônibus: QC 5 Conjuntos 2
Fonte: Elaboração própria, 2025.



Figura 6 - Parada de ônibus: QC 3 Conjuntos 6
Fonte: Elaboração própria, 2025.



Figura 7 - Parada de ônibus: QS 2 Conjunto 1

Fonte: Elaboração própria, 2025.

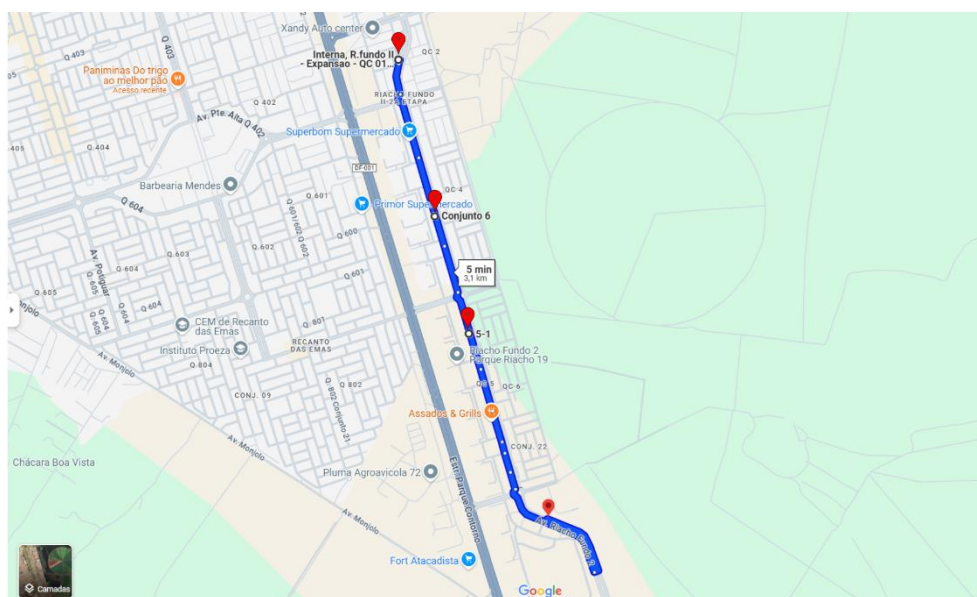


Figura 8 - Mapa das paradas de ônibus das Figuras 4, 5, 6 e 7.

Fonte: Google Maps, 2025.

Segundo Jane Jacobs ([1961] 2000), jornalista que debateu a preparação e estruturação das cidades norte-americanas, o planejamento urbano historicamente carece de embasamento nas experiências cotidianas da maioria dos cidadãos. Isso ocorre também porque a profissão de urbanista é predominantemente masculina, o que resulta em um distanciamento da realidade social. Jacobs também critica o fato de que o planejamento urbano não considera as vivências

e necessidades específicas das mulheres, uma consequência direta da predominância masculina na área e da influência das lógicas capitalistas sobre o desenvolvimento urbano (ORTIZ, 2007, p. 15; VALDIVIA, 2018, p. 68, apud PAVAN, 2023, p. 43). Além da ausência de monitoramento policial nas paradas de ônibus, a falta de iluminação adequada agrava ainda mais a situação (PAVAN, 2023, p. 43). Muitas dessas paradas são mal iluminadas – como mostradas nas imagens acima – tornando o ambiente perigoso, especialmente para as mulheres, que constituem a maior parte dos usuários do transporte público e estão mais vulneráveis a assaltos e à violência sexual.

Há diversos relatos que ilustram esse argumento, incluído experiências da minha vida pessoal. Minha mãe, moradora da região há 12 anos, foi uma entre muitas vítimas da violência, tendo sofrido um assalto por volta das 19h, enquanto voltava a pé do mercado. Desde esse ocorrido, minha mãe e eu evitamos sair no Riacho Fundo II durante o período noturno, exceto quando retornamos do trabalho, devido à baixa iluminação nas paradas de ônibus e à ausência de medidas de segurança adequadas para os moradores. Quando precisamos acessar serviços em outras regiões, neste período, recorremos principalmente a motoristas de aplicativos, especialmente para as regiões administrativas onde não há linhas de ônibus diretas. Em uma reportagem do DFTV, também conhecido como DF1, exibida em 2019, os moradores do Condomínio Residencial Versales relataram que só se sentem seguros dentro do condomínio. Eles afirmaram que as paradas de ônibus são os principais pontos onde ocorrem assaltos no Riacho Fundo II. Além disso, mencionaram a falta de policiamento na região, afirmando que a presença policial é esporádica (G1, 2019). Embora a reportagem tenha sido veiculada há alguns anos, posso afirmar, com base na minha experiência como moradora, que os assaltos e a ausência de policiamento nas paradas de ônibus ainda são uma realidade, agravados pela má iluminação nesses locais.

Outro caso de assalto ocorreu por volta das 15h, em uma distribuidora de bebidas no Riacho Fundo II, quando um sargento da Polícia Militar do Distrito Federal (PMDF) interveio em um assalto. Três criminosos estavam envolvidos na ação, e o policial disparou contra um deles, que acabou morrendo no local (SARAIVA, 2023).

Nos ambientes de ensino e nos locais de trabalho da arquitetura, os padrões de referência predominantes são estabelecidos por homens brancos oriundos da América do Norte e da Europa, cuja produção segue a lógica de uma “universalidade” (PAVAN, 2023, p. 43). A cidade não pode ser compreendida de forma universal, pois as realidades financeiras de seus habitantes são distintas. Em Brasília, por exemplo, há uma parcela significativa da população

que vive em condições de maior vulnerabilidade em comparação com outros grupos. Essa perspectiva homogênea de planejamento e desenvolvimento urbano é um pouco generalista para Brasília, uma vez que há RA's planejadas, mas faltam políticas sociais que reforcem equidade e melhor qualidade de vida.

De acordo com o estudo realizado pelo Instituto Patrícia Galvão, aproximadamente 55% das mulheres carregam consigo dois ou mais objetos durante seus deslocamentos. Esses itens incluem, por exemplo, bolsas, sacolas, carrinhos de bebê e outros utensílios relacionados ao cuidado infantil. Vale destacar que 56% das mulheres estão acompanhadas durante seus deslocamentos pela cidade. Nesse contexto urbano, a composição dos acompanhantes é heterogênea: 35% são crianças, 19% são adolescentes e 71% são adultos ou pessoas idosas (INSTITUTO PATRÍCIA GALVÃO/LOCOMOTIVA, 2021, p. 40-41 *apud* PAVAN, 2023, p. 43). Esse cenário evidencia que a mobilidade feminina enfrenta desafios específicos, tornando-se potencialmente mais complexa em comparação à mobilidade masculina. As mulheres frequentemente precisam dedicar atenção constante aos acompanhantes que dependem delas, além de lidar com a carga de objetos que, por serem pesados, dificultam ainda mais seus movimentos (PAVAN, 2023, p. 43).

3. SEGREGAÇÃO URBANA EM BRASÍLIA

Marques dispõe sobre a segregação urbana em sua obra “Segregação, Pobreza e Desigualdades Sociais”. O autor afirma que a segregação social envolve a “apartação e o isolamento” de determinados grupos sociais. Nesse contexto, Marcuse (1997, *apud* MARQUES, 2005, p. 11) associa a segregação a “guetos ou cidadelas”, ressaltando que sua formação depende da dinâmica de segregação social. Segundo o autor, o “gueto” é um espaço urbano ocupado por grupos com menor condição socioeconômica, surgindo como consequência da discriminação, exclusão ou opressão imposta pelos grupos de maior poder aquisitivo ou pela sociedade em geral. Uma das características desses locais é o isolamento de seus habitantes, que enfrentam dificuldades no acesso a oportunidades de lazer, saúde e segurança, uma vez que os empregos estão concentrados no Plano Piloto. Além disso, esses espaços frequentemente sofrem com transporte público ineficiente. Em função dessas características, a mobilidade urbana acaba por reforçar a segregação social, limitando as oportunidades de deslocamento e acesso. O Riacho Fundo II se encaixa nessas características descritas por Marcuse (MARQUES, 2005, p. 11).

As “cidadelas” representam espaços urbanos onde os habitantes de áreas mais estruturadas socioeconomicamente são sustentados por grupos sociais privilegiados. Esses espaços funcionam como uma forma de resguardo contra influências externas e a falta de segurança. Além disso, as “cidadelas” podem ser vistas como áreas privativas, onde as melhores oportunidades socioeconômicas são destinadas exclusivamente aos seus moradores. Diferentemente dos “guetos”, esses espaços oferecem melhor qualidade de vida aos seus habitantes, com acesso a serviços essenciais como lazer, saúde e segurança. Além disso, a proximidade com áreas centrais, especialmente no caso dos moradores do Plano Piloto, reduz distâncias e facilita o acesso a esses serviços. No entanto, essa configuração reforça a segregação social, excluindo outros grupos devido às desigualdades socioeconômicas. A ausência de políticas públicas eficazes para reverter esse cenário contribui para a manutenção dessas disparidades. Por fim, as “cidadelas” refletem a busca por segurança e a preservação do capital socioeconômico por parte de seus habitantes (MARQUES, 2005, p. 12).

Segundo o autor, existem duas possibilidades de segregação social. A primeira pode acontecer de maneira imposta, que é quando as pessoas segregadas são excluídas por outros grupos sociais sem opção de escolha. A segunda, ocorre quando a segregação se torna uma reação à exclusão em que estes grupos segregados sofrem. Assim, eles procuram identificação em suas comunidades, resultando na manutenção dessa segregação ao confirmar sua condição de vida (MARQUES, 2005, p.11). Portanto, neste contexto e com base no estudo da renda média das RA's de Brasília produzido pelo IPEDF em 2023. Marques (2005, p. 20 e 22), afirma que a segregação urbana depende da renda média e das opções de mobilidade urbana. Os grupos de renda alta possuem mais opções de mobilidade urbana enquanto os grupos de renda mais baixa essas opções de mobilidade são reduzidas significativamente.

Por fim, Marques também cita no texto que a segregação é “desigualdade de acesso” (Marques, 2005, p.12). Desse modo, essa discussão remete à obra “Morte e Vida de Grandes Cidades”, da escritora Jane Jacobs, especificamente ao capítulo 6, intitulado “O Uso dos Bairros”. Ela afirma que a consequência de uma cidade isolada seria a falta de engajamento político. Quando os cidadãos não se envolvem ativamente na política local, ocorre uma falta de representatividade e participação nas decisões que afetam a comunidade. Por isso, ela cita que a dificuldade do acesso à mobilidade urbana em metrópoles causa a falta identificação dos moradores e dificulta o engajamento político, além de tornar a cidade perigosa para o convívio (JACOBS, p. 3-10). Na realidade de Brasília, a falta de engajamento político dos moradores de cada RA é agravada pelo fato de a escolha dos representantes ser de competência exclusiva

do Governador do Distrito Federal. Os cidadãos não conseguem se identificar nem se engajar politicamente, uma vez que não têm a oportunidade de escolher seus próprios administradores.

Com esse conceito esclarecido, podemos agora adentrar na questão da mobilidade urbana. A autora Iris Leonhardt, em seu texto “Segregação Urbana e Divisão Sexual do Trabalho: Um Olhar Interseccional sobre a Reprodução Cotidiana de Desigualdades em Brasília” (2023), afirma que o trajeto entre a casa e o trabalho causa desgaste físico e mental à população. Além disso, ela destaca que trabalhadores de classe média levam, em média, de três a quatro horas no percurso de ida e volta ao trabalho (MARICATO, 2015, p. 42 *apud* LEONHARDT, 2023, p.38). Essa realidade se aplica ao contexto deste estudo, pois o tempo médio de deslocamento no transporte público do Riacho Fundo II – assim como em outras regiões administrativas – até o Plano Piloto, onde se concentram a Universidade de Brasília (UnB) e diversos comércios, é de aproximadamente 1h31 de ônibus, segundo estimativas do *Google Maps*. Considerando a ida e a volta, o tempo total gasto no transporte chega a cerca de 3h02. Somado à jornada de trabalho de aproximadamente oito horas, esse tempo de deslocamento consome quase todo o tempo do trabalhador no dia (PAVAN, 2023, p. 36). Como consequência, segundo a autora, o tempo livre para lazer é reduzido, sendo o final do dia dedicado apenas ao descanso em casa. Na Figura 6, está a localização geográfica do Plano Piloto e da Universidade de Brasília).

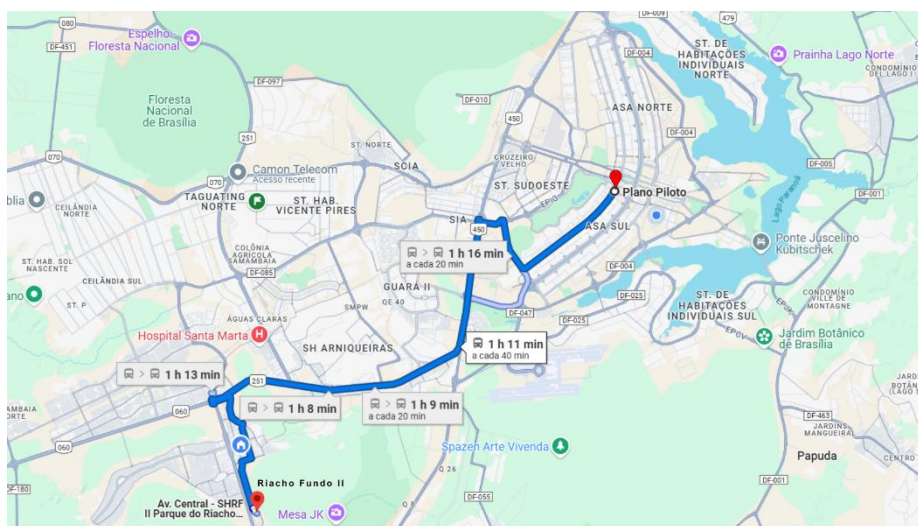


Figura 9 - Mapa do trajeto do Riacho Fundo II ao Plano Piloto

Fonte: Google Maps, 2025

No Riacho Fundo II, a oferta educacional abrange diferentes níveis de ensino, porém com limitações em relação ao ensino superior. De acordo com o Google Maps, há 28 escolas

de educação básica na região, o que indica uma presença significativa de instituições voltadas à formação inicial. No entanto, quando se trata do ensino superior, a oferta é mais restrita, com apenas três polos de ensino a distância privados. Além das instituições formais de ensino, a comunidade conta com a Casa Azul Felipe Augusto, uma organização não governamental (ONG) voltada à formação profissional e inserção de jovens no mercado de trabalho. A entidade oferece cursos e atividades para crianças e adolescentes, buscando complementar a educação formal e ampliar as oportunidades para os moradores locais.

No que diz respeito ao ensino superior público, a universidade que oferece uma maior diversidade de cursos de graduação mais próxima é o Campus Darcy Ribeiro da Universidade de Brasília (UnB), localizado no Plano Piloto. Além disso, há o Campus Gama da UnB, que fica próximo ao Riacho Fundo II, mas é voltado principalmente para cursos de engenharias e ciências naturais aplicadas. Outra instituição de ensino superior público no Plano Piloto é a Universidade do Distrito Federal (UNDF). Essa distância geográfica pode representar uma barreira para estudantes que desejam ingressar em uma instituição gratuita, especialmente quando se considera o contraste socioeconômico entre as duas regiões. Segundo dados do Instituto de Pesquisa e Estatística do Distrito Federal (IPEDF, 2023, p. 8), a renda domiciliar média no Riacho Fundo II é de R\$ 3.933, enquanto no Plano Piloto esse valor chega a R\$ 18.127. No que diz respeito às desigualdades enfrentadas pela população de baixa renda, dois fatores influenciam a segregação no acesso ao transporte coletivo: o alto custo das passagens de ônibus e a falta de serviços adequados para essa parcela da população. Além disso, a desigualdade não se restringe apenas à renda, mas também às oportunidades de lazer e educação (GOMIDE, 2006, pag. 242 e 243). Segundo pesquisa do IPEDF (2023), a maioria dos moradores do Riacho Fundo II depende do transporte coletivo. Além disso, há um agravante: os horários dos ônibus não são os mesmos nos fins de semana e em determinados períodos do dia, o que obriga muitos usuários a pegarem mais de um ônibus para chegar ao seu destino.

A infraestrutura de lazer e de ônibus no Riacho Fundo II é limitada. Os principais estabelecimentos estão relacionados ao setor alimentício, como padarias, lanchonetes, além de bares e restaurantes. Há também academias na região, mas a oferta de espaços culturais e recreativos é escassa. Não há museus, clubes ou parques com brinquedos, por exemplo, e as quadras esportivas disponíveis foram construídas pelo Programa Minha Casa, Minha Vida, nos condomínios, lançado em 2009 pelo governo federal. No que diz respeito às rotas de ônibus nesta região, por exemplo, de acordo com o aplicativo de mobilidade Moovit, a linha 823.1,

que circula por Águas Claras e Guará I e II, opera apenas em dias úteis, no período das 6h20 às 8h40. Já o ônibus com destino à Universidade de Brasília (UnB) tem horários restritos, circulando apenas entre 5h20 e 12h45. Ademais, não há linhas diretas para localidades como Lago Sul, Lago Norte e Park Way. -- Nas localidades do Lago Sul e Lago Norte, há uma concentração significativa de empresas do setor privado, e para acessá-las é necessário deslocar-se até o Plano Piloto e, de lá, utilizar outros meios de transporte.

Segundo Gomide (2006, p. 245), “a melhoria da oferta de serviços de transporte coletivo e das condições de acessibilidade urbana da população tem papel importante para a efetividade das políticas sociais [...]”. O autor destaca que não faz sentido oferecer um serviço em uma localidade sem garantir meios de transporte adequados para acessá-lo (GOMIDE, 2006, pag. 245). No caso do Riacho Fundo II, por exemplo, é essencial não apenas disponibilizar melhores condições de transporte coletivo, mas também aprimorar a mobilidade urbana na própria região, e não apenas nas áreas ao seu redor. Dessa forma, em relação ao lazer dos moradores do Riacho Fundo II, além da necessidade de melhores condições de lazer e serviços essenciais, é imprescindível que a mobilidade urbana atenda de maneira mais eficiente às demandas da localidade. Como forma de elucidar também este argumento, Gomide (2006, p. 249) afirma:

A adequada integração da política de uso e ocupação do solo com a de transporte urbano é fundamental para a sustentabilidade da mobilidade e melhoria dos serviços de transportes coletivos, pois é possível reduzir distâncias e aumentar a produtividade das infra-estruturas disponíveis, reduzindo os custos de deslocamentos. O melhor aproveitamento das áreas centrais das cidades para moradias de baixa renda, que possuem toda uma infra-estrutura instalada vai nesse sentido [...].

Vale ressaltar que a estrutura do transporte não considera as atividades de cuidado pelas quais as mulheres são responsáveis, como levar os filhos à escola, ao mercado, ao hospital, entre outras demandas (PAVAN, 2023, p. 43 *apud* MARTINEZ, 2009; BUCKINGHAM, 2010; FALÚ, 2014; HELENE, 2019). Da mesma forma, o estudo “Percepções sobre segurança das mulheres nos deslocamentos pela cidade” aponta que as mulheres se deslocam mais do que os homens devido às responsabilidades com o lar e a família. Assim, a população feminina realiza mais trajetos ao longo do dia, enquanto o deslocamento masculino, em sua maioria, se restringe ao trajeto casa-trabalho (PAVAN, 2023, p. 43 *apud* HELENE, 2019). Como consequência, as mulheres, especialmente as pobres e negras, ficam desamparadas pelo transporte público para a realização de suas atividades cotidianas (PAVAN, 2023, p. 43).

Os deslocamentos para lazer e as visitas a familiares e amigos são prejudicados pela falta de linhas de transporte público eficazes, pela escassez de opções de lazer e pela limitação de horários de ônibus disponíveis tanto nos dias úteis quanto nos finais de semana para outras Regiões Administrativas (RAs) de Brasília (GOMIDE, 2006, p. 244). Segundo Alexandre Gomide (2006, p. 244), "as atividades de lazer e integração social são essenciais para o bem-estar das famílias [...]". A família, como rede de apoio, desempenha um papel fundamental em diversas etapas da vida, especialmente no lazer, no trabalho e na educação. Para o indivíduo, é imprescindível desenvolver um senso de pertencimento à comunidade, pois isso contribui para a construção de sua identidade e valorização pessoal. A segregação dos espaços restringe o desenvolvimento das competências individuais e, ao mesmo tempo, aprofunda as desigualdades no acesso a diferentes grupos sociais. Esse cenário perpetua um ciclo vicioso de segregação social, dificultando a mobilidade e a inclusão (GOMIDE, 2006, p. 244).

Tendo em vista que no Riacho Fundo II não há linhas diretas de transporte coletivo para outras localidades, os moradores, especialmente as mulheres, precisam utilizar mais de um meio de transporte por dia. Na capital, as tarifas de ônibus estão congeladas até 2026, sendo R\$ 2,70 para trajetos curtos, R\$ 3,80 para deslocamentos entre as Regiões Administrativas (RAs) e R\$ 5,50 para percursos mais longos. Além disso, há dois acessos de integração gratuitos (CARABALLO, 2025). Apesar do congelamento das tarifas, uma pesquisa realizada pelo Drive/Poder 360 em 27 capitais posiciona Brasília como a oitava cidade com a passagem de ônibus mais cara do país (PODER360, 2025). Segundo Gomide (2006, p. 247), a política tarifária poderia incluir descontos nos horários intermediários, pois, nesses períodos, o transporte coletivo opera com uma demanda reduzida em comparação aos horários de pico. Essa medida contribuiria para o orçamento pessoal dos indivíduos que precisam utilizar mais de um transporte público para chegar ao seu destino, especialmente para os moradores do Riacho Fundo II, onde a tarifa para o Plano Piloto é de R\$ 5,50 e diversas linhas operam apenas em determinados períodos do dia. Por exemplo, estudantes que precisam se deslocar até a UnB enfrentam dificuldades, pois o último horário da linha de ônibus no Riacho Fundo II é às 12h40.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em conclusão, esta pesquisa teve como objetivo contribuir para o estudo do funcionamento do transporte público e da segregação no Distrito Federal, com foco na mobilidade urbana do Riacho Fundo II. Para o desenvolvimento desse tema, foram analisados

dados numéricos sobre a região, incluindo renda, número de habitantes que utilizam o transporte coletivo e aqueles que usam carros, segmentados por raça, cor e gênero. Além disso, há uma escassez de estudos sobre a segregação urbana enfrentada pelos moradores dessa localidade. Mesmo com essa limitação, foi possível analisar como a segregação urbana do Riacho Fundo II está relacionada aos desdobramentos da construção de Brasília e à falta de um planejamento regional. Essa ausência não se refere à arquitetura da cidade, mas à oferta de serviços essenciais, como saúde, lazer e educação.

Os moradores do Riacho Fundo II enfrentam não apenas a falta de serviços essenciais na região, mas também longos deslocamentos até o Plano Piloto, onde se concentram as principais oportunidades de trabalho, educação e lazer. O tempo médio de deslocamento diário é de quatro horas, o que totaliza aproximadamente 28 horas semanais no transporte público. A pesquisa revelou que a população local depende majoritariamente do transporte coletivo. Já os moradores que utilizam automóveis gastam, em média, 45 minutos por trajeto, uma diferença significativa em relação aos usuários do transporte público. Esse cenário é comum em outras RA's de média e baixa renda, estando diretamente relacionado à renda per capita. O estudo também constatou que, em áreas de classe média-baixa e baixa renda, o transporte público também é o principal meio de locomoção, enquanto nas regiões de classe alta, os automóveis são predominantes.

O transporte público enfrenta diversas barreiras que não apenas limitam o acesso a outras regiões, mas também contribuem para a precariedade na oferta de horários. Foi constatado que, em dias e horários específicos, não há rotas disponíveis nos ônibus do Riacho Fundo II. Além disso, a estrutura das paradas de ônibus apresenta problemas como baixa iluminação e falta de monitoramento de segurança, fatores que aumentam o risco de assaltos, assédios e violência sexual. As mulheres utilizam o transporte público em maior proporção do que os homens e, além dos deslocamentos para o trabalho e os estudos, também realizam atividades ligadas ao cuidado. O planejamento das estruturas das paradas de ônibus é pensado com base na lógica masculina, considerando um itinerário restrito ao trabalho e aos estudos, sem levar em conta atividades relacionadas ao cuidado. Nesse contexto, os moradores têm dificuldade em se identificarem politicamente com uma região onde as paradas de ônibus não oferecem segurança e o acesso aos serviços essenciais exigem longas horas de deslocamento.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

PAVIANI, Aldo. Patrimônio urbano de Brasília: urbanização com desigualdade socioespacial. In: **9º Seminário Docomomo Brasil**. Interdisciplinaridade e experiências em documentação e preservação do patrimônio recente. Brasília, junho de 2011. Disponível em: <www.docomomobsb.org>. Acesso em: 23 dez. 2023.

CARABALLO, Carolina. Distrito Federal mantém tarifas de ônibus congeladas até 2026. **Agência Brasília**, Brasília, 13 jan. 2025. Disponível em: <<https://www.agenciabrasilia.df.gov.br/2025/01/13/distrito-federal-mantem-tarifas-de-onibus-congeladas-ate-2026/>>. Acesso em: 11 fev. 2025.

CIDADES E ESTADOS. **IBGE**, 2022. Disponível em: <<https://www.ibge.gov.br/cidades-e-estados/df.html>>. Acesso em: 20 fev. 2025.

CODEPLAN. RA XXI - Riacho Fundo II. DEURA - Diretoria de Estudos Urbanos e Ambientais. 2018. Disponível em: <<https://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/02/Estudo-Urbano-Ambient-al-Riacho-Fundo-II.pdf>>. Acesso em: 22 dez. 2023.

CODEPLAN. Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios do Distrito Federal – PDADDF, 2015. Disponível em: <<https://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/02/PDAD-Distrito-Federal-1.pdf>>. Acesso em: 23 dez. 2023.

CODEPLAN. Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios do Distrito Federal – PDADDF, 2021. Disponível em: <https://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2022/05/Riacho_Fundo_II.pdf>. Acesso em: 14 fev. 2025.

ADMINISTRAÇÃO REGIONAL DO RIACHO FUNDO II. Conheça o Riacho Fundo II. Brasília, DF: Instituto de Previdência dos Servidores do Distrito Federal, 2025. Disponível em: <<https://www.riachofundoi.df.gov.br/category/sobre-a-ra/conheca-a-ra/#:~:text=Hoje%20com%20cerca%20de%20100,Programa%20Minha%20Casa%20Minha%20Vida>>. Acesso em: 23 dez. 2023.

IPEDF. Como Anda Brasília: Um recorte a partir dos dados da Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios - PDAD 2021. Brasília, Jun. 2023. Disponível em: <<http://www.ipe.df.gov.br/wp-content/uploads/2021/12/Relatorio-COMO-ANDA-BRASILIA-Um-recorte-a-partir-dos-dados-da-Pesquisa-Distrital-por-Amostra-de-Domicilios-PDAD-2021.pdf>>. Acesso em: 11 jan. 2025.

DERNTL, Maria Fernanda. **Brasília e seu território: a assimilação de princípios do planejamento inglês aos planos iniciais de cidades-satélites**. 47. ed. São Paulo: Caderno Metropole, 2019. 123-146 p. v. 22. Disponível em: <<https://doi.org/10.1590/2236-9996.2020-4706>>. Acesso em: 19 dez. 2023.

GOMIDE, Alexandre de Ávila. Mobilidade urbana, iniquidade e políticas sociais. **Políticas sociais: acompanhamento e análise**, Brasília, n. 12, fev. 2006. p. 242-249. Disponível em: <<https://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/4511>>. Acesso em: 05 fev. 2025.

HOLANDA, Frederico de. Brasília. Brasília: da Carta de Atenas à Cidade de Muros. **DOCOMOMO Journal**, Brasília, 2002, p. 14. Disponível em: <<https://docomomobrasil.com/wp-content/uploads/2016/01/054R.pdf>>. Acesso em: 23 dez. 2023.

JACOBS, Jane. Morte e vida de grandes cidades. Tradução de Carlos S. Mendes Rosa. 3. ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011. 532. Capítulo 6: O uso dos bairros.

LEFEBVRE, Henri. (2011). O direito à cidade. São Paulo: Centauro.

MAGALHÃES, Adriana. Especial Brasília 4 - A cidade projetada não é a ilha da fantasia que muitos pensam - (07'44"). Rádio Câmara, Brasília, 16/04/2007. Disponível em: <<https://www.camara.leg.br/radio/programas/282867-especial-brasilia-4-a-cidade-projetada-nao-e-a-ilha-da-fantasia-que-muitos-pensam-0744/>>. Acesso em: 20 fev. 2025.

MARQUES, Eduardo. **Elementos conceituais da segregação, da pobreza urbana e da ação do Estado**. In: "São Paulo: Segregação, Pobreza e Desigualdades Sociais". MARQUES, Eduardo e TORRES, Haroldo (orgs.). São Paulo: Editora SENAC, 2005. Capítulo 1 (p. 19-56).

G1. Onda de assaltos assusta moradores do Riacho Fundo II. Brasília, G1, 2019. Disponível em: <<https://g1.globo.com/df/distrito-federal/df1/video/onda-de-assaltos-assusta-moradores-do-riacho-fundo-ii-6819013.ghtml>>. Acesso em: 05 fev. 2025.

SARAIWA, Mariana. Policial da reserva reage a assalto e mata um dos autores no Riacho Fundo 2: Um sargento da PMDF reagiu a um assalto em distribuidora de bebidas no Riacho Fundo II, nesta sexta-feira (25/8). Três homens tentaram roubar o estabelecimento e o PM atirou contra um dos participantes do crime, que morreu na hora. Correio Braziliense, 2023. Disponível em: <<https://www.correiobraziliense.com.br/cidades-df/2023/08/5120053-policial-da-reserva-reage-a-assalto-e-mata-um-dos-autores-no-riacho-fundo-2.html>>. Acesso em: 17 fev. 2025.

PÁDUA, Samira. População do Riacho Fundo II cresceu 14,53% ao ano desde 2013. CODEPLAN, 2018. Disponível em: <<https://codeplan.df.gov.br/populacao-do-riacho-fundo-ii-cresceu-1453-ao-ano-desde-2013/#:~:text=A%20renda%20domiciliar%20m%C3%A9dia%20mensal,de%20R%24%20930%2C37.>>. Acesso em: 23 dez. 2023.

PAVIANI, Aldo. **Brasília: urbanização polinucleada**. In: Correio braziliense, n. 21008, 30/11/2020. Artigos, p. 11. Senado Federal, 2020. Disponível em: <<https://www2.senado.leg.br/bdsf/bitstream/handle/id/585741/noticia.html?sequence=1&isAllowed=y#:~:text=Ao%20se%20referir%20%C3%A0%20urbaniza%C3%A7%C3%A3o,emendamento%20de%20bairros%2C%20sem%20descontinuidade>>. Acesso em: 23 dez. 2023.

PAVIANI, Aldo. Patrimônio urbano de Brasília: urbanização com desigualdade socioespacial. Docomomo Brasil, Brasília, 2011.

PAVAN, Iris Leonhardt. Segregação urbana e divisão sexual do trabalho: um olhar interseccional sobre a reprodução cotidiana de desigualdades em Brasília. 2023. 124 f., il.

Dissertação (Mestrado em Ciência Política) - Universidade de Brasília, Brasília, 2023. Capítulo 2: A Dimensão Socioespacial da Divisão Sexual do Trabalho (p. 36; 42-43).

PODER 360. Saiba quais capitais têm as tarifas de ônibus mais caras. Brasília, 2025. Disponível em: <<https://www.poder360.com.br/poder-economia/saiba-quais-capitais-tem-as-tarifas-de-onibus-mais-caras/>>. Acesso em: 11 fev. 2025.

SOUZA, Arthur. Com 2 Milhões de veículos em circulação, vias do DF têm risco de colapso: Especialistas avaliam que a cidade se aproxima de uma situação insustentável. ruas e avenidas do DF não podem mais ser expandidas e a prioridade deveria ser os transportes público e alternativo. **Correio Brasiliense**. Brasília, 04 fev. 2024. Disponível em: <<https://www.correiobraziliense.com.br/cidades-df/2024/02/6792812-com-2-milhoes-de-veiculos-em-circulacao-vias-do-df-tem-risco-de-colapso.html>>. Acesso em: 11 jan. 2024.

TREVISAN, Ricardo. Introdução do ideário Cidade-Jardim no Brasil. 2014. Arquitetura, estética e cidade: questões da modernidade (pp.204-219). Edição: 1 Publicação: Universidade de Brasília / Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Editores: Elane Ribeiro Peixoto, Maria Fernanda Derntl. Disponível em: <<https://www.researchgate.net/publication/314685346>>. Acesso em: 13 fev. 2025.