

**ORGANIZAÇÃO ESPACIAL, TRANSPORTE E MOBILIDADE: A PERSPECTIVA
DOS USUÁRIOS DO METRÔ NA ESTAÇÃO TERMINAL EM CEILÂNDIA -
DISTRITO FEDERAL.**

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA

**ORGANIZAÇÃO ESPACIAL, TRANSPORTE E MOBILIDADE: A PERSPECTIVA
DOS USUÁRIOS DO METRÔ NA ESTAÇÃO TERMINAL EM CEILÂNDIA-
DISTRITO FEDERAL.**

Monografia de Graduação

Ana Júlia Tomasini

Orientadora: Prof. Dr^a Lúcia Cony Faria Cidade

Brasília

Outubro de 2012.

Universidade de Brasília
Instituto de Ciências Humanas
Departamento de Geografia

Organização Espacial, Transporte e Mobilidade: A perspectiva dos usuários do Metrô na Estação Terminal em Ceilândia – Distrito Federal.

Ana Júlia Tomasini

Monografia apresentada junto ao Departamento de Geografia da Universidade de Brasília como requisito parcial à obtenção do título de Bacharel e Licenciado em Geografia

Prof^a. Dr^a. Lúcia Cony Faria Cidade

Prof. Dr^a. Marília Luiza Peluso
Departamento de Geografia – GEA/UnB

Prof. Msc. Marcus Fábio Ribeiro Farias

Brasília,
Outubro de 2012

FICHA CATALOGRÁFICA

Tomasini, Ana Júlia

Organização Espacial, Transporte e Mobilidade: A perspectiva dos usuários do metrô da Estação Terminal em Ceilândia- Distrito Federal. 71f.

Monografia de graduação – Universidade de Brasília, Departamento de Geografia. Bacharelado em Geografia, UnB, 2012.

1. Organização Espacial
2. Transporte
3. Mobilidade Urbana
4. Direito à cidade

CESSÃO DE DIREITOS

AUTOR: Ana Júlia Tomasini

TÍTULO: Organização Espacial, Transporte e Mobilidade: A perspectiva dos usuários do metrô da Estação Terminal em Ceilândia- Distrito Federal.

Grau: Bacharel e Licenciado

ANO: 2012

É concedida á Universidade de Brasília permissão para reproduzir cópias dessa monografia de graduação e emprestar ou vender tais cópias somente para propósitos acadêmicos e científicos. A autora reserva outros direitos de publicação e nenhuma parte desta monografia de graduação pode ser reproduzida sem autorização por escrito do autor.

ANA JÚLIA TOMASINI

Instituto de Ciências Humanas. Departamento de Geografia. ICC Ala Norte, Campus Universitário Darcy Ribeiro, Universidade de Brasília, Brasília, DF.
anajulia.tomasini@gmail.com

*em ceilândia não se fez
a vontade do príncipe
sem maquete
sem maquiagem
a W3 da dor
atravessa a L2
do abandono
outros eixos
cruzam teus medos
ceilândia, inaugurada
sem discurso de jk*

Nicolas Behr

DEDICATÓRIA

*À minha madrinha “Tia Marli” (in memoriam),
pelo carinho e amor imensuráveis.*

AGRADECIMENTOS

Agradeço a minha Mãe e ao laia, sem vocês nada disso seria possível. Obrigada por existirem, por ser meu porto seguro, onde eu tenho o maior amor do mundo. Eu amo vocês. Obrigada por tudo. E a todos meus familiares, que com muito carinho e amor fazem parte da minha vida.

Agradeço a minha orientadora Lúcia Cony, pela paciência e carinho dedicados ao longo desse caminho. Professora, não sei como expressar de forma mais próxima do que eu sinto o quanto sou agradecida. OBRIGADA

Aos meus companheirxs de vida e academia, café e fumaça. O bonde. Entre eles; Bruna + Kid + Laurinha, Belinha, Kel, Pinda, Coutinho, Florinha, Lê, Nath, Soneca, Laine, Chris, Ananda, Betão, Greg, Ju prima, Tereza, Murilo Caixêta, Navez, Félix, Aranha, Farage, galere do Mendóia, parceiros da BCE, do CAGEA, CA3 e diversos outros amigxs que não citei mas que me fizeram chegar até aqui! Vocês são demais! Obrigada por me serem contemporâneos. Tamo Juntx!

A Ceilândia e todos os moradores que encontrei, pela gentileza e hospitalidade. Meu sincero Obrigada!

Ana Júlia Tomasini

Sumário

1 INTRODUÇÃO	1
1.1 Aspectos gerais	1
1.2 Aspectos Metodológicos	6
2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA E ANALÍTICA.....	8
2.1 Organização espacial e estrutura urbana	8
2.2 Sistemas intraurbanos	10
2.3 Transportes e mobilidade: o acesso a cidade.....	15
3. ORGANIZAÇÃO ESPACIAL, TRANSPORTES E MOBILIDADE NO DISTRITO FEDERAL.....	18
3.1 Organização espacial, transportes e mobilidade no Distrito Federal: antecedentes (1960 a 1988)	18
3.2 Organização espacial, transportes e mobilidade no Distrito Federal (1989-2012)	24
4. ORGANIZAÇÃO ESPACIAL, TRANSPORTES E MOBILIDADE EM CEILÂNDIA	32
4.1 Organização espacial, transportes e mobilidade em Ceilândia (1971 a 1988)	32
4.2 Organização espacial Ceilândia: fase atual (1989- 2012)	37
5 A ESTAÇÃO TERMINAL EM CEILÂNDIA: OS TRAJETOS DOS USUÁRIOS.....	44
5.1 A Estação Terminal em Ceilândia	44
5.2. Procedimentos específicos da pesquisa de campo.....	46
5.3. Resultados, discussão e análise da pesquisa.....	46
6 CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES.....	54
7 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	57
8 APÊNDICE	61

1 INTRODUÇÃO

1.1 Aspectos gerais

O modo de produção vigente – o sistema capitalista - carrega algumas características na sua materialização no espaço urbano. Entre elas, mesmo que de modo não exclusivo, as metrópoles dos países capitalistas periféricos apresentam uma intensificação da industrialização a partir de meados do Século XX, com um maior crescimento econômico, que não é acompanhado por políticas públicas e melhorias sociais.

No Brasil as metrópoles chegaram a seu nível de complexidade urbana primordialmente na região Sudeste, enquanto no Centro-Oeste, a Capital Federal evoluiu como uma metrópole polinucleada (PAVIANI,1985). Em Brasília, apesar de ser uma cidade planejada, se percebe as contradições em seu espaço. As Regiões Administrativas – se sucederam à margem do planejamento urbano do Plano Piloto¹- carecem de serviços para uma melhoria de vida de seus habitantes, mantendo uma relação centro - periferia com Brasília marcada pela segregação.

Nas Regiões Administrativas do Distrito Federal, não há um acompanhamento de equipamentos e infraestruturas para as necessidades de maiores massas populacionais. Com o aumento das distâncias, dos deslocamentos e com o objetivo de conduzir maiores quantidades de mão-de-obra ao centro, a mobilidade através de transportes se torna uma necessidade no Distrito Federal. Que dada sua maior complexidade urbana, na década de noventa tem a criação do Metropolitano – o metrô, que busca transportar maiores quantidades de pessoas.

O presente trabalho busca analisar qual o papel do metropolitano na mobilidade urbana para a população da cidade, com foco na estação Terminal da Região Administrativa IX Ceilândia.

¹ Para fins deste estudo, Plano Piloto refere-se a RA I - Brasília.

No Brasil o setor de transportes desempenhou um importante papel no processo de crescimento econômico e de integração do território brasileiro. Enquanto transportes considerados modernos – como ferroviário e rodoviário - foram implantados no Brasil na metade do século XIX, a integração é recente, datando da década de setenta do Século XX.

O transporte rodoviário no Brasil tem seu início no Século XX, na década de vinte, porém a organização e expansão são da década de trinta, no primeiro governo Vargas. No entanto, somente na década de cinquenta, no governo desenvolvimentista de Juscelino Kubitschek, que, impulsionado majoritariamente pelas indústrias, o transporte rodoviário transformou-se em um dos principais meios de locomoção do país. As matérias primas necessitavam chegar às indústrias e as mercadorias aos centros consumidores. Era necessário que as pessoas circulassem para adquirir os produtos; assim a circulação de mercadorias entre os estados brasileiros foi um impulsor da integração econômica do espaço nacional. Era necessário outras variáveis, como o transporte para manter essa circulação (SANTOS; SILVEIRA, 2008).

Com o aumento das distâncias nas cidades, políticas públicas por meio de transportes são feitas visando suprir as necessidades de deslocamentos. Desta forma, “o metrô é o sistema de transportes mais indicado para as grandes cidades, a fim de evitar o colapso no trânsito de veículos de superfície.” (FERRAZ ;TORRES, 2004). A construção do metropolitano no Distrito Federal data da década de 1990.

Brasília foi construída, ainda na fase desenvolvimentista, para ser a nova capital do país. Apesar de a cidade surgir como símbolo do período conhecido como nacional-desenvolvimentismo, que tinha como características o incentivo à urbanização, industrialização e integração do país. A nova capital deveria ser o símbolo do processo de modernização do país, diferente das outras cidades brasileiras, julgadas desordenadas e ineficientes pelo seu não planejamento. Porém, para Paviani, Brasília não foge à regra das demais cidades brasileiras, nas quais “as mudanças socioeconômicas e políticas não arranham o verniz das transformações necessárias a uma distribuição equitativa dos bens socialmente construídos”

(PAVIANI, 2010, p. 78). Apesar de seu planejamento urbano, a sua materialização excludente, a centralização da localização dos equipamentos urbanos, estruturas de oportunidade, das habitações, dos empregos, do comércio, das praças, entre outros, nem sempre é ponderada de forma integrada à disponibilidade de serviços, entre eles de transporte público².

Pela maior complexidade do tecido urbano das metrópoles, na qual Brasília se insere, e com a necessidade de suprir grandes deslocamentos, não são democratizadas as oportunidades, entre elas a de se locomover com liberdade. Em algumas metrópoles há a criação do metropolitano – o metrô – que é utilizado para transportar maiores números de passageiros nas áreas urbanas. Logo o metrô se torna uma possível alternativa para a mobilidade, especialmente com a maior produção de novos tecidos urbanos. Porém os percursos percorridos pelo metrô, nem sempre contemplam as necessidades de deslocamento de seus usuários.

Em Brasília, o início da criação do metropolitano corresponde ao ano de 1991. No ano de 2008 são finalizadas as últimas estações de Ceilândia e da quadra 108 Sul do Plano Piloto, segue construções de expansão até os dias de hoje.

Ceilândia é a IX Região Administrativa do Distrito Federal. Fundada no ano de 1971, surgiu do despejo de uma população de aproximadamente 80.000 (CODEPLAN, 2010/2011) pessoas que habitavam as favelas da Vila do IAPI, Vila Tenório, Vila Esperança, Vila Bernardo Sayão e Morro do Querosene do Distrito Federal, apresenta hoje características que respondem a origem da sua formação, pois não apresentava as condições mínimas de infraestruturas, como água, luz elétrica, transporte coletivo, saneamento básico e escolas. Com a instalação do metrô em Brasília, foi previsto que uma das linhas seguiria na direção de Ceilândia. No ano de 2006, se tem a Operação Branca no trecho que conecta Taguatinga a Ceilândia Sul, passando pela estação Centro Metropolitano. Um ano depois, a operação neste trecho passou a ser de uso comercial. No mesmo ano, começaram as obras para levar o Metrô - DF até a estação Terminal Ceilândia, localizada na Ceilândia Norte.

² Por transporte público entende-se o transporte coletivo urbano, não individual, realizado em áreas urbanas e com características de deslocamento diário dos cidadãos. (BORGES, 2006)

A Estação Terminal Ceilândia tem sua localização mais afastada do centro de Ceilândia. É a última estação da Linha Verde do metrô de Brasília, há projeto de expansão de duas mais estações nesse sentido. A Linha Verde se estende da estação Concessionárias (localizada em Águas Claras) até a estação Terminal Ceilândia (Qnn 07, 23), passando pelas estações: Praça do Relógio, Túnel Onoyama, Centro Metropolitano, Ceilândia Sul, Guariroba, Ceilândia Centro, e Ceilândia Norte.

Uma pesquisa exploratória sugere que o uso da estação Terminal em Ceilândia é um bom parâmetro para a análise da mobilidade dos usuários do Metrô-DF, pela sua distância ao centro da própria Região Administrativa - é a última estação- e por sua distância com a Região Administrativa I, Plano Piloto. A problemática proposta pelo projeto é a de analisar como se dá o uso do metrô na estação Terminal em Ceilândia no que tange a mobilidade urbana enquanto parte do transporte público do Distrito Federal. Desta forma, sugerem questionamentos do mais amplo ao mais específico para orientar uma aproximação ao objeto de estudo.

- 1) Qual o papel da organização espacial na mobilidade da população do Distrito Federal?
- 2) Qual o papel da organização espacial na mobilidade da população de Ceilândia?
- 3) Qual o papel do metrô na mobilidade dos usuários da Estação Terminal de Ceilândia?

O objetivo geral da pesquisa é compreender a relação: organização espacial e a mobilidade urbana na escala Distrito Federal e Ceilândia. O foco da pesquisa se debruça sobre uma análise do uso do metrô pelos usuários da Estação Terminal em Ceilândia, para analisar a mobilidade e organização espacial por meio de um transporte público coletivo e suas (re)produções no espaço urbano. Para alcançá-lo, atenderemos aos seguintes objetivos específicos, que estão relacionados a cada questão de pesquisa proposta:

1. Analisar de que forma a organização espacial do Distrito Federal dialoga com a mobilidade da população.
2. Analisar a organização espacial e a mobilidade da população na Ceilândia.

3. Compreender através dos usuários da Estação Terminal do metrô de Ceilândia qual o papel deste na mobilidade.

Diante das questões de pesquisa supracitadas, surgem as seguintes hipóteses de trabalho: a) A organização espacial e a mobilidade urbana tem uma relação direta com o uso do transporte coletivo urbano, especificamente com o metrô do Distrito Federal; b) O metrô exerce um papel de apoio na mobilidade dos usuários da Estação Terminal em Ceilândia.

Para o desenvolvimento deste trabalho, serão apresentados cinco capítulos. O Capítulo 2, Fundamentação Teórica e Analítica, apresenta teorias e conceitos que são a base para as análises dos próximos capítulos. Os conceitos trabalhados são de Organização Espacial, Transportes e Mobilidade.

O Capítulo 3 analisa a mobilidade e o transporte na organização espacial do Distrito Federal, a abordagem é dividida em períodos que datam da construção de Brasília até a fase atual. Optou-se por essa divisão temporal, pois permite observar os processos em escala nacional e local. Os dois períodos escolhidos permitem analisar fases significativas para a dinâmica urbana. De 1960 a 1988, inauguração de Brasília sua implementação, de 1989 a 2012 sua fase de expansão e (re)configuração espacial.

O Capítulo 4 analisa a relação entre a organização espacial, transporte e mobilidade na Ceilândia. Neste capítulo adotou-se uma análise interpretativa baseada, a partir da criação de Ceilândia, na divisão de períodos significativos dos processos locais, que também se aproximassem daqueles apresentados no Capítulo 3. Os dois períodos são de 1971 a 1988 e de 1989 a 2012.

O Capítulo 5 faz a análise do objeto de estudo empírico, no qual se parte de uma observação direta sobre os assuntos discutidos ao longo do trabalho. O capítulo contém uma breve caracterização da Estação Terminal em Ceilândia, seguido pela descrição dos procedimentos específicos de pesquisa, e a apresentação e análise dos resultados obtidos através do questionário sobre o uso do metrô. A discussão se desenvolve a partir da exposição dos procedimentos da pesquisa de campo.

O Capítulo 6, Considerações Finais, pondera os aspectos relevantes dos capítulos anteriores e analisa os resultados da pesquisa. Além disso, aponta algumas tendências e perspectivas que o estudo permitiu identificar. E finalmente, sugere algumas soluções.

1.2 Aspectos Metodológicos

O tema se baseia na compreensão do uso do transporte público coletivo, em específico o metrô, na organização espacial urbana e mobilidade. Como a relação com a mobilidade e conseqüentemente o acesso à cidade pode ser impedida ou catalisada através da infraestrutura urbana. A escolha do metrô responde por ser uma política pública característica das metrópoles. Brasília é inserida no contexto de uma metrópole polinucleada.

A escolha da Região Administrativa da Ceilândia se baseia no seu endossamento populacional, além de ser fundada no ano de 1971, ou seja, acompanha Brasília em seus padrões de materialização urbana.

A Estação Terminal em Ceilândia foi escolhida por ser a última estação do metropolitano. Ficando distante do centro de Ceilândia, e da centralização de equipamentos e serviços do Distrito Federal, o Plano Piloto, a RA I.

A primeira questão de pesquisa é relativa ao papel da organização espacial na mobilidade da população do Distrito Federal. Para responder a essa questão foi feita consulta a literatura sobre a construção e inauguração de Brasília, além de análise de mapas da configuração sócio espacial do Distrito Federal, com o entendimento da intensificação populacional e a conseqüente necessidade da mobilidade.

Para a segunda questão proposta, relativa ao papel da organização espacial na mobilidade da população de Ceilândia, também foi feita revisão da bibliografia, além de análise empírica da Região Administrativa, quanto à sua estrutura urbana, transporte e mobilidade.

A terceira e última questão de pesquisa refere-se ao papel do metrô na mobilidade dos usuários da Estação Terminal de Ceilândia. Os procedimentos usados para o

estudo proposto fundamentam-se através dos seguintes instrumentos de pesquisa: revisão bibliográfica referenciada sobre o tema, tabelas sobre crescimento populacional, análise de fontes oficiais disponibilizadas em arquivos do Governo do Distrito Federal (GDF). Além disso, foi feita observação direta para analisar a estrutura urbana de Ceilândia quanto sua mobilidade e acessibilidade; e aplicação de questionário aos usuários da estação, com o objetivo de analisar através dos usuários qual o papel preponderante do metrô no uso deles na Estação Terminal de Ceilândia. .

O próximo capítulo abordará as relações entre os conceitos e definições que serão usadas ao longo deste trabalho, o suporte teórico. Os conceitos trabalhados são: organização espacial e sistemas intraurbanos, a partir dos quais se fazem definições de transportes e mobilidade urbana.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA E ANALÍTICA

2.1 Organização espacial e estrutura urbana

A importância de uma maior compreensão na relação entre a organização espacial, mobilidade urbana e transportes, é relevante, pois as pessoas necessitam se deslocar para inúmeras atividades. Com o aumento das distâncias na cidade existe também o crescimento da demanda por transportes públicos e/ou privados. Nesse contexto citado, a individualização do transporte é favorecida no uso de automóveis privados para os que podem pagar, visto que na maioria dos percursos os transportes coletivos públicos não contemplam as reais necessidades da população. Desta forma, o transporte vai além da sua estrutura física ele pode ser um catalisador ou impedimento nas interações humanas, na vivência cotidiana, na apropriação da cidade e na própria necessidade de deslocamento. Torna-se também um condicionante social, pois:

As classes de renda mais alta, que têm acesso ao carro, possuem maior mobilidade que as de renda mais baixa. A mobilidade espacial é um paradigma da mobilidade social, pois quanto maior a facilidade de locomoção, maior o acesso aos equipamentos sociais da cidade, como escolas, emprego, saúde, centros culturais e de lazer (...). A mobilidade urbana favorece a mobilidade social. (Instituto de Energia e Meio Ambiente, p. 17-19, 2009).

A mobilidade urbana por transportes é limitada e responde sempre a lógica da cidade, a lógica do capital, para Carlos “a reprodução do espaço urbano recria constantemente as condições gerais a partir das quais se realiza o processo de reprodução do capital.” (CARLOS, 1994, p. 82) Onde se tornam relevantes às ações de políticas públicas na cidade com um planejamento integrado ao transporte, que frequentemente prioriza reestruturações urbanas que privilegiam o transporte particular e individual em detrimento do transporte coletivo (VASCONCELLOS, 2000). Dentro desta lógica o automóvel, por uma série de fatores (autonomia, conforto, trajetos) é privilegiado dentro do planejamento dos transportes enquanto política pública. Logo, muitas políticas públicas são voltadas para obras viárias visando proporcionar uma maior mobilidade para o automóvel em detrimento aos incentivos a outros modos de transporte coletivo, o que faz perder na sua qualidade

do transporte público e até mesmo na qualificação do espaço urbano a fim de proporcionar uma melhor acessibilidade³.

Organização espacial

A definição única do espaço social geográfico é uma difícil tarefa, pois seus conceitos são complexos, visto a totalidade do espaço. Uma totalidade dinâmica produzida através do tempo em uma relação dialética sociedade e natureza. Essas (re)produções espaciais onde a natureza primitiva é transformada em segunda natureza⁴ através do cotidiano pelas vivências, apontam no crescimento das relações que se esboçam em estruturas urbanas materializadas e que em cada mudança sua afetam a totalidade do espaço (SANTOS, 1985). Desta forma, a organização espacial está em permanente mudança resultante da ação de fatores exógenos e endógenos. Para o geógrafo Corrêa, a organização espacial é:

[...] expressão da produção material do homem, resultado de seu trabalho social. Como tal, refletirá as características do grupo que a criou. Em uma sociedade de classes, a organização espacial refletirá tanto a natureza classista da produção e do consumo de bens materiais, como o controle exercido sobre as relações entre as classes sociais que emergiram das relações sociais ligadas à produção. (CORRÊA, 1986, p. 56)

Ou seja, a organização do espaço se insere em sua constante (re)produção através do tempo. O espaço analisado em sua totalidade se percebe na sua materialidade, que é uma parte dos processos econômicos, sociais, culturais, políticos, seus fluxos e fixos, entre outros postos no espaço. Ainda, CORRÊA afirma que:

“como materialidade, a organização espacial é uma dimensão da totalidade social construída pelo homem ao fazer a sua própria história. Ela é, no processo de transformação da sociedade, modificada ou congelada e, por sua vez, também modifica e congela. A organização espacial é a própria sociedade espacializada.” (CORRÊA, 2000, p.27)

Silva (1989) define organização espacial como a maneira pela qual uma determinada sociedade se estrutura e funciona em um dado meio, como resultado de processos sociais, econômicos, culturais e políticos, a organização espacial integra todas essas categorias dando a elas uma forma material. É importante

³ Por acessibilidade refere-se a facilidade de atravessar os espaços e atingir os equipamentos urbanos. (VASCONCELOS,1998)

⁴ Aqui se refere a segunda natureza como a transformada pelo homem.

ressaltar que o homem não atua somente no espaço, mas também no tempo, na decorrência dele. (FISCHER, 2008).

Para Santos (1985) a acumulação do tempo histórico nos permite entender a atual organização espacial. Nas rugosidades do espaço se parte para uma compreensão analítica da organização espacial juntamente com conceitos como: forma, função, estrutura e processo, que são categorias analíticas que precisam ser ponderadas concomitantemente para a percepção de totalidade, pois:

A história é uma totalidade em movimento, um processo dinâmico cujas partes colidem continuamente para produzir cada novo momento. O movimento da sociedade é sempre compreensivo, global, totalizado, mas a mudança ocorre a diferentes níveis e em diferentes tempos: a economia, a política, as relações sociais, a paisagem e a cultura mudam constantemente, cada qual segundo uma velocidade e direção próprias- sempre, porém, inexoravelmente vinculadas umas às outras. (SANTOS, 1985 p. 53)

As categorias citadas são indissociáveis, pois analisadas em separado representam realidades parciais e limitadas, não abrangendo o espaço geográfico enquanto totalidade.

A organização do espaço e sua estrutura urbana não é imutável, ela é (re)produzida por mudanças sociais, avanços tecnológicos, pelo sistema de transportes, pelas ações de políticas governamentais, pelos cidadãos, entre diversos fatores. Esses agentes sociais estão em constante processo de modificação do espaço e são afetados – modificados, cerceados, limitados, incentivados, motivados – por ele. Nesse trabalho a definição de Santos (1985) é a escolhida para organização espacial, por ser a que mais se aproxima do entendimento do estudo proposto.

2.2 Sistemas intraurbanos

*Transporte*⁵

A cidade enquanto território usado resulta em conjunto de objetos transformados pelo homem e postos sobre a superfície do espaço urbano, como expressão material do homem, apresentando as características dos grupos que a criaram. Desta forma, temos a organização espacial urbana como uma construção social que

⁵ O uso amplo de transporte se refere aos transportes rodoviários e ferroviários da cidade e suas adjacências influenciadoras e influenciadas no espaço urbano.

(re)produz na configuração espacial do sistema de circulação do atual modo de produção. O transporte é fundamental para que as pessoas e as mercadorias possam circular no espaço. É essencial para que as atividades econômicas, de lazer, educação, saúde e outras possam se realizar numa determinada cidade ou região. Segundo Vasconcellos (2000) existem várias formas de provimento de meios de transporte como: o uso de veículos privados, motorizados ou não; públicos ou privados, e o transporte a pé, que segundo o autor é a maneira mais direta e individual de meios de transporte, além de ser considerado um dos modos mais utilizados pela população em todo o mundo. No Brasil o presidente JK deixou clara a sua posição de incentivar e implementar a indústria automobilística:

A importância que passou a adquirir, no país, o transporte rodoviário, a curta e longa distância vem criar a necessidade urgente de ser instituída entre nós a indústria automobilística, em bases amplas e definitivas. A decisão governamental de lutar pela implantação da indústria automobilística, a curto prazo, é firme e definitiva. (GATTÁS, 1981, p. 39, apud SANTANA, 2008, p. 28).

No espaço urbano são realizados, diariamente, milhares/milhões de deslocamentos, utilizando diferentes meios de transporte, por também diferentes motivos e em diversos horários (VASCONCELLOS, 1992). Os meios de transporte rodoviários e ferroviários são considerados modernos, pois eles surgem em meados do século XIX com a clara intenção de responder a demanda do uso de circulação de mercadorias. Desde a origem é importante destacar o transporte como um meio político-econômico e não só técnico, pois as decisões do governo em diferentes escalas influem diretamente na vida dos cidadãos, posto que o transporte coletivo é gerenciado pelo Estado.

O transporte é um instrumento de indução e revalorização de ocupações urbanas, além de um meio de circulação de mercadorias e pessoas. Portanto, transporte público deve ser encarado não apenas como um sistema que sustenta a expansão urbana e os espaços já estruturados, pois esse meio de transporte não tem o papel simplesmente de possibilitar a mobilidade para os que não têm alternativas,

Em geral, todos os segmentos da sociedade são beneficiados pela existência do transporte público: os trabalhadores, porque podem atingir o local de trabalho; os empresários, porque dispõem de mão-de-obra e do mercado consumidor com facilidade; e o conjunto da sociedade, porque, através do

transporte coletivo, pode usufruir todos os bens e serviços que a vida urbana oferece. (SANTOS, 2003, p.01).

Os trabalhos de Dupuy mostram que apesar dos transportes coletivos e de massa serem mais sustentáveis na locomoção, eles se defrontam com as verdadeiras necessidades de deslocamento das populações urbanas.(1987, apud CARVALHO, 2010)

Santos (2009) mostra a relação entre o desenvolvimento socioeconômico de uma determinada área urbana e a oferta de transporte público, visto que a oferta viabiliza grande parte do acesso aos indivíduos para suas atividades econômicas e sociais, permitindo, desta forma, o desenvolvimento urbano, que se relaciona ao sistema de transportes na medida em que permite aos indivíduos acesso ao diversos locais. Para Vasconcellos (1992, p. 11) “todos esses deslocamentos representam vida da cidade e estão, portanto diretamente ligados às características socioeconômicas da população, à idade das pessoas, a seu trabalho, sua renda, seu local de moradia.” Portanto, a oferta e uso do transporte são organizados pelo Estado, por agentes privados aos grupos e usuários, tendo que se contemplar que “as decisões referentes à oferta, operação e uso são influenciadas por fatores sociais, políticos, econômicos e culturais, que variam acentuadamente no tempo e no espaço” (VASCONCELLOS, 1996, p. 17). Ou seja, em uma cidade que seja democrática, acessível, não importa o seu nível de renda, escolaridade e seu endereço – o livre acesso aos bens e direitos especificamente urbanos se faz necessário. O transporte público de qualidade, contudo, é o meio material de todos eles (CARVALHO, 2010).

As ações diretas e indiretas feitas pelo Estado a fim de se intervir na organização e controle do espaço urbano, e conseqüentemente na circulação dos transportes, são: o planejamento urbano, de transportes e de circulação, que têm respectivamente como objeto de intervenção os padrões de uso do solo, a estrutura de transportes (vias, calçadas) e meios de transporte (veículos), além da divisão do espaço de circulação (VASCONCELLOS, 2000). O planejamento dos transportes urbanos é ainda baseado no modelo tradicional criado nos anos 50 do século passado e adotado até meados dos anos 80. Corresponde a lógica do planejamento da infraestrutura do espaço viário para os deslocamentos por transporte motorizado, principalmente para o automóvel. Os problemas de transporte eram resolvidos de

acordo com a engenharia de tráfego tradicional para tratar de problemas de capacidade viária. Isto desencadeou numa abertura de novas vias de circulação para atender ao aumento da capacidade viária, e conseqüentemente se incentivava ao aumento do número de veículos automotores nas cidades.

O transporte público, no entanto não foi privilegiado nas políticas de transporte, nem o modo a pé, isso é perceptível no processo de urbanização das cidades, com o aumento da população e de sua ocupação em direção às áreas periféricas. Ocorreu então o prolongamento da malha viária concomitantemente com o novo tecido urbano para atender à demanda de infraestrutura para a circulação do automóvel. Assim, a estrutura urbana interna permite que as pessoas circulassem em seus deslocamentos mais longos, dentro do tecido urbano. Porém, contribuiu para o aumento da disparidade do afastamento espacial entre a localização das atividades (especialmente entre trabalho – casa) em áreas urbanas, configurando cidades dormitórios e exacerbando migrações pendulares.

O metrô carrega significações em uma metrópole por transportar uma massa maior de pessoas. O primeiro metrô – transporte metropolitano sobre trilhos - brasileiro foi construído na década de sessenta no ano de 1974 em São Paulo, e

A partir da construção dos metrô do Rio de Janeiro e de São Paulo, o Brasil foi palco de várias tentativas no sentido de prover transporte de massa em diversas capitais e cidades populosas. (PRADO, 1997, p. 162)

Sendo seguidamente as construções dos metrôs de Recife, Porto Alegre e Belo Horizonte. Em Brasília, sua construção começa no ano de 1991 sua inauguração data do ano 2001 com expansões em construção.

A mobilidade urbana se diferencia do transporte, pois a mobilidade leva em consideração os indivíduos em suas formas de deslocamento, sejam elas a pé, com o uso de bicicletas e veículos públicos e/ou privados. O transporte pode ser analisado com uma ferramenta da mobilidade, porém não distanciado do uso da cidade e ao que ela dispõe.

Mobilidade urbana

O transporte e a mobilidade urbana estão associados aos conceitos de espaço e tempo, que são fatores constitutivos da vida social e das relações humanas de uma cidade. A mobilidade demonstra mais do que um modo de uso dos espaços, ela distingue as hierarquias sociais, as relações, o cotidiano, carrega significados e símbolos ao espaço urbano. Além da análise de transporte urbano que envolve a mobilidade na cidade, e, portanto o uso do solo urbano e que indiscutivelmente permite o acesso à cidade de diversas formas, para DUARTE;

A formação de uma cidade se dá pela estruturação de caminhos e a convivência social, fazendo com que olhemos para ela de diferentes formas, dependendo dos meios de transporte que utilizemos. Assim, podemos passar de ser pedestres, a estar motoristas ou estar passageiros do serviço coletivo, determinando-se uma hierarquia que espelha prioritariamente um meio de transporte. (2006, p. 17)

Ainda para Duarte:

O movimento das pessoas, do qual decorre também a circulação das coisas e das idéias, confere às cidades uma dinâmica própria, intrínseca ao fenômeno urbano. Trata-se de um movimento simultaneamente mecânico e interativo de intercâmbio e comunicação que faz da cidade "obra e ato perpétuos", como nos diz Henri Lefebvre. Essa obra perpétua envolve a tudo e a todos num movimento (contínuo-descontínuo) incessante que resulta das ações individuais e coletivas empreendidas pelo território, e a partir do território, através das redes de circulação disponíveis. (DUARTE, 2006, p. 35)

Ou seja, a cidade aparece enquanto uma concentração de construções fixas, porém de gente em movimentação constante, meios de circulação, onde ocorrem dinâmicas de atividades. A cidade:

[...] é um locus dinâmico de atividades, exercidas por pessoas, de acordo com suas necessidades sociais, vinculadas diretamente ao processo de reprodução do capital cuja tendência é a concentração, em determinados pontos do território nacional, da acumulação assegurada por uma rede de circulação que agilize a realização do ciclo do capital, tendo, na metrópole, sua expressão máxima. (CARLOS, 1994, p. 51)

Essa rede de circulação, inerente a cidade, se faz necessária, a mobilidade urbana é uma forma de uso do solo na cidade. Através dela que se permite chegar aos locais necessários para diversas atividades.

Existem muitas diferenças conceituais acerca da mobilidade urbana, essas passam pela simplificação do deslocamento antrópico em um espaço urbano a outras

definições e conceitos com abordagens quantitativas sobre os deslocamentos. A mobilidade urbana é determinante na garantia do direito à cidade. Com o crescimento das cidades em âmbito populacional e morfológico, a oferta de serviços públicos e de lazer não é homogênea por toda a cidade. Os bens públicos não acompanham a dinâmica de crescimento horizontal do tecido urbano e acabam se concentrando nos centros e subcentros que se desenvolvem, porém o acesso a estes serviços através do transporte público não é satisfatório. A mobilidade urbana;

oferece uma perspectiva dos indivíduos na sua realidade socioeconômica e espacial (idade, gênero, categoria sociolaboral); transporte se limita à perspectiva oferta e demanda, o que não permite ver com clareza os graves problemas de acessibilidade, mobilidade ou imobilidade que padecem os pobres; mobilidade permite ir mais além na análise da pessoa que se desloca (MONTEZUMA, 2003, apud CARVALHO, 2008, p. 32).

A definição de mobilidade urbana usada nesse trabalho é a desenvolvida pelo Ministério das Cidades, por estar diretamente relacionada a organização espacial, onde a mobilidade urbana: “É um atributo associado às cidades relativo ao deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano, utilizando veículos, vias e toda a infraestrutura urbana” (BRASIL,2004, p.9)

2.3 Organização espacial, Transportes e Mobilidade: o acesso a cidade.

O direito à cidade enquanto um princípio da mobilidade urbana

As cidades contêm delimitação espacial, as localizações representam limites, impedimentos para mobilidade assim como aponta DUARTE:

o espaço urbano não é um espaço homogêneo indiferenciado. Ao contrário, é a valorização diferencial dos lugares e dos referentes simbólicos que o constituem que permite a construção subjetiva dos mapas mentais, imprescindíveis para a orientação do indivíduo que se desloca pela cidade. (DUARTE, 2006, p.31)

Ou seja, a produção intencional do espaço urbano acaba inserindo alguns e necessariamente sendo excludente para outros. O que se torna uma barreira no uso do solo urbano na cidade. Os problemas urbanos não são uma questão meramente administrativa, técnica, científica, assim como salienta Lefebvre (1999), pois eles mantêm uma relação com sujeito e objeto do espaço social, oriundo de relações

econômicas de dominação e de políticas urbanísticas por meio das quais o Estado ordena e controla a população.

A luta pelo direito à cidade é uma importante ferramenta de combate simultâneo a diversas formas de exclusão. O direito à mobilidade urbana, a ser efetivado por meio da garantia do transporte público faz o uso da cidade ser possível.

A regulamentação dos artigos 182 e 183 da Constituição Federal⁶ deu origem ao Estatuto da Cidade que estabelece diretrizes gerais da política urbana, prevendo uma série de instrumentos para a garantia do direito à cidade, de garantia da função social da propriedade e para a democratização da gestão urbana. Garante o direito às cidades sustentáveis, entendido como direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações⁷. Na Carta Mundial pelo Direito à Cidade, o direito à cidade é definido como o usufruto equitativo das cidades dentro dos princípios de democracia, equidade e justiça social. É um direito coletivo dos habitantes das cidades, a ação e organização, baseado em seus usos e costumes, com o objetivo de alcançar o exercício do direito à livre uso dos espaços e a um padrão de vida adequado. O Direito à Cidade é a base material que proporciona todos os direitos humanos internacionalmente reconhecidos, concebidos integralmente, e inclui, portanto, todos os direitos civis, políticos, econômicos, sociais, culturais e ambientais que já estão regulamentados nos tratados internacionais de direitos humanos⁸.

A carta mundial do direito à cidade é uma ferramenta que visa contribuir com as vivências urbanas e com o processo de reconhecimento no sistema internacional dos direitos humanos do direito à cidade. O direito à cidade se define como o uso igual e possível das cidades dentro dos princípios da justiça social. Tanto para o uso dos seus equipamentos e serviços, quanto um cotidiano possível de vivência.

⁶ Disponível em: http://www.dji.com.br/constituicao_federal/cf182a183.htm

⁷ (Estatuto da Cidade, lei 10257/2001).

⁸ (<http://tinyurl.com/33xqutb>) endereço eletrônico da Carta Mundial do direito à cidade

Assim posto, a organização espacial, a estruturação urbana, são as bases materiais da cidade, são a materialização dos equipamentos, dos caminhos, a cidade estática em geral. A organização espacial é fixada nas cidades geralmente respondendo aos interesses maiores, como deslocamento de mão-de-obra, não propiciando uma organização que leve sempre todas as necessidades humanas para uma boa qualidade de vida.

A mobilidade urbana, seja ela pelo uso de transportes ou não, é o que permite o uso dessa cidade, para aumentar a qualidade de vida- é o que a torna dinâmica, carrega vivências e faz parte do território utilizado. Sem a mobilidade não se tem direito a cidade.

Neste capítulo trabalhamos as relações dos conceitos que serão usados ao longo do trabalho e a necessidade deles para o planejamento de um efetivo uso da cidade. O próximo capítulo relaciona os conceitos com a organização espacial do Distrito Federal, datando da criação e implementação de Brasília até os dias atuais.

3. ORGANIZAÇÃO ESPACIAL, TRANSPORTES E MOBILIDADE NO DISTRITO FEDERAL

O objetivo deste capítulo é responder à primeira questão de pesquisa, referente ao o papel da organização espacial na mobilidade da população do Distrito Federal. Partiu de uma revisão bibliográfica sobre a construção e organização espacial de Brasília e Distrito Federal sobre o olhar da mobilidade. Este capítulo está dividido em dois períodos: antecedentes - que vai de 1960 a 1988 - da inauguração de Brasília até meados dos anos oitenta e fase atual, de 1988 a 2012.

3.1 Organização espacial, transportes e mobilidade no Distrito Federal: antecedentes (1960 a 1988)

No Distrito Federal, os transportes e a mobilidade urbana seguem a lógica das metrópoles como já dito, onde há uma centralização dos serviços, e equipamentos. O transporte tem a função de propiciar o seu acesso. Pois, através do uso do solo, a cidade é também uma forma de apropriação do espaço urbano produzido (CARLOS, 1994).

Contexto: aspectos socioeconômicos no Distrito Federal (1960-1988)

A construção de Brasília na década de sessenta faz parte de um contexto de um País desenvolvimentista que participava de um Projeto Nacional de unificação. No final da década de cinquenta com o governo de Juscelino Kubitschek deu-se a construção da nova capital com o intuito de promover a integração nacional, a consolidação do poder no centro e a manutenção do desenvolvimento econômico que se dava através da construção de rodovias, pois desta forma “os fixos e fluxos passam a fazer parte de uma ótica mercantil, na sua quantidade e hierarquia” (SANTOS ; SILVEIRA, 2008 p. 179). No dia 21 de abril de 1960, na inauguração de Brasília, o Distrito Federal contava com 141. 742 habitantes (PAVIANI, 2005). A configuração da ocupação no Distrito Federal é materializada além de Brasília desde os primeiros dias da sua existência, já esboçando um quadro de segregação sócio espacial.

Assim, “a construção de Brasília acarreta de forma direta ou indireta, juntamente com a ascensão industrial de São Paulo, a emergência de uma nova arquitetura territorial e de novas centralidades” (SANTOS ; SILVEIRA, 2008 p. 267). Logo, Brasília concretiza-se como centro político e São Paulo como centro econômico. A centralidade política de Brasília e a centralidade econômica de São Paulo, apesar do intuito de integração fortalecem a diferenciação territorial. Dentro de Brasília essa diferenciação mais notória se deu entre o Plano Piloto (RA I) e as demais RA's. Pois aos migrantes da antiga capital – Rio de Janeiro - a ocupação se deu de forma mais intensa na RA I, já aos migrantes com outras finalidades, além dos que vieram construir Brasília, as moradias se destinavam as antigas cidades-satélites, as atuais Regiões Administrativas.

Na nova capital a diferenciação territorial deu-se basicamente entre centro-periferia, onde o Plano Piloto exerce a função político-administrativa e as Regiões Administrativas exercem a função de fornecedoras de mão-de-obra, enquanto cidades dormitórios que por não possuírem esse caráter político-administrativo são privadas de alguns tipos de serviços públicos, que se localizam no centro.

A recente Capital Federal no Centro-Oeste foi foco de migração, esse estímulo resultou na construção de mais estradas, necessidade de sistemas viários que circulassem pessoas e mercadorias. As Regiões Administrativas, também cresceram e se intensificaram especialmente o Gama, Taguatinga e Sobradinho, em um primeiro momento. Desta forma, o impulso do desenvolvimento de zonas terciárias em uma região predominantemente primária foi impulsionado por Brasília. Pois, as cidades de Goiânia e Anápolis (Goiás), que exerciam a função de importantes fornecedores agrícolas, aumentaram sua produção para atender a demanda da futura região do Distrito Federal com fornecimentos variados. Para PAVIANI:

O processo de urbanização, propiciado pela cidade, levou às inevitáveis mudanças e transformações sociais e econômicas, impulsionadas por modernizações tecnológicas, políticas e administrativas, além do desenvolvimento dos serviços e da indústria. A implantação de indústrias, de forma tímida e embrionária, esteve sob controle em razão das limitações determinadas pelo plano piloto da capital. (PAVIANI, 2005,p.8)

As atividades econômicas não estavam desprendidas das práticas sociais, a mão-de-obra que alimentava Brasília foi endossada por muitos imigrantes. Além da oferta de serviços ser preferencialmente de Brasília, nos anos de 1978 a 1982 em média cerca de 75% dos operários empregados no Distrito Federal trabalhavam no Plano Piloto e moravam em outras Regiões Administrativas (VESENTINI, 1986).

Com a transferência da Capital do Rio de Janeiro para Brasília, e com a carência de habitações finalizadas, muitos órgãos administrativos instalados no Rio de Janeiro demoraram mais na sua transferência, em vista da impossibilidade de acomodar seus funcionários. As embaixadas também não puderam funcionar imediatamente, o Itamaraty só se transferiu para Brasília em 1970. Suas principais estruturas chegaram mais tardiamente, mas a cidade nunca parou de crescer, “houve intenso processo de migração atingindo uma taxa média de 109,88% ao ano, passando a população de 12.700 habitantes em 1957, para 127.000 em 1960” (PAVIANI, 1985, p. 60). Com esse crescimento populacional, fez necessário políticas de ordenamento territorial.

Ações: planejamento e gestão do território no Distrito Federal (1960-1988)

A partir de um olhar cronológico das ações em planejamento urbano do Distrito Federal, para ordenamento territorial, temos em 1960, a Lei Santiago Dantas, a primeira lei orgânica do Distrito Federal, que obrigava qualquer modificação na cidade ser autorizada previamente pelo Senado, fixando um modelo urbano que se revelou socialmente excludente (RIBEIRO, 2005, p. 177)

No ano de 1964, o Distrito Federal foi repartido em oito administrações regionais. A instituição do Plano Estrutural de Organização Territorial- PEOT data do ano de 1977, esse plano destacava estratégias de ordenamento da ocupação do DF, as propostas partiam como análises e possibilidades sobre o crescimento populacional e das novas configurações territoriais. No ano de 1985 surge o Plano de ocupação Territorial - POT, que revalidava as propostas do PEOT, porém não foi institucionalizado. No próximo ano de 1986 o Plano de Ocupação e uso do Solo-POUSO chegou a ser homologado, porém não foi efetivo no ordenamento territorial

do DF. Nessas ações do GDF, é importante ressaltar que "Esses planos, de maneira geral, se caracterizavam por uma visão fortemente tecnicista e determinista do processo de planejamento e gestão urbana da cidade, tendo o Estado como protagonista de todo o processo." (REIS, 2001, p. 116).

O PEOT do ano de 1977 é um planejamento de ações para previsão de traçados urbanos, tentativas de proposta para uma interface dos núcleos habitacionais em relação às futuras redes de transporte de massa (id, 2005).

No início da construção de Brasília, devido a sua rápida e crescente habitação, as Regiões Administrativas não fizeram parte do planejamento urbano formalizado. As ampliações urbanas que aconteceram no Distrito Federal são respostas também a transferências de funcionários públicos, além das migrações que viam em Brasília uma Capital de oportunidades. Na tentativa de responder às demandas e com a necessidade de habitação, O GDF implantou sucessivas cidades satélites no início dos anos 1960, ao longo dos anos 1970, além de transferências de vilas. (PAVIANI, 2005)

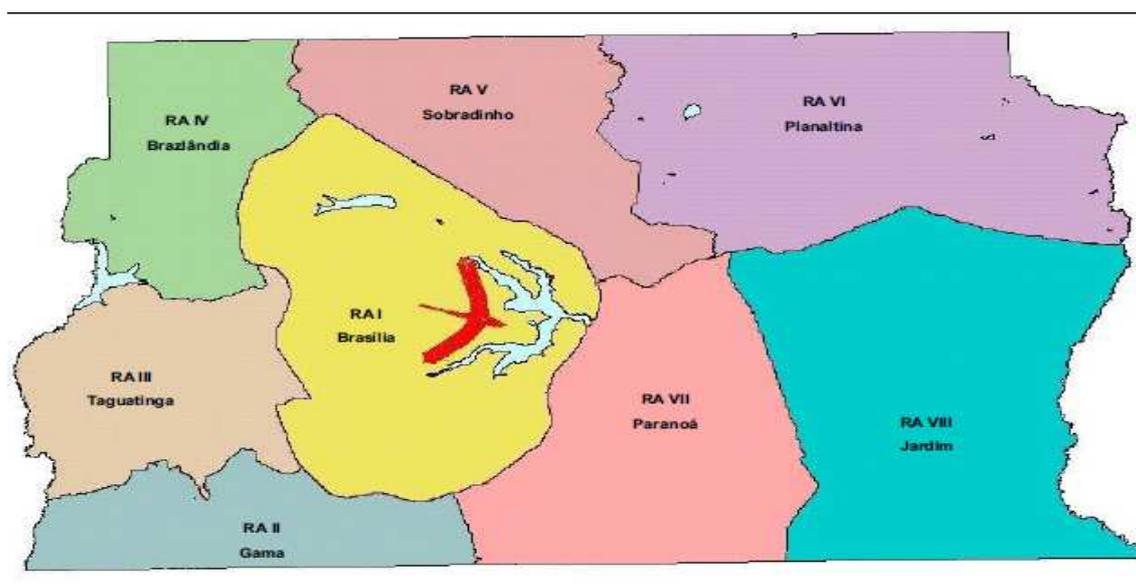
Em Brasília, os órgãos de planejamento efetivaram intencionalmente a segregação da cidade sob o discurso de preservação do Plano Piloto, além de por meio de instituições do GDF pela detenção das terras urbanas e seu poder de aloca-las (id, 2005). O que culminou na criação das Regiões Administrativas sem um planejamento prévio, promovendo maior vulnerabilidade social.

Resultados: organização espacial, transportes e mobilidade no Distrito Federal (1960-1988).

A distribuição territorial no decorrer dos anos pode ser visualizada nas Figuras 3.1 e 3.2 a seguir. Onde No ano de 1964 o Distrito Federal já contava com oito Regiões Administrativas, no ano de 1989, a sua expansão já contava com mais quatro, totalizando 12 RA's. Esse rápido crescimento já mostrava uma nova configuração espacial no Distrito Federal. Percebe se que a área urbana contendo o Plano Piloto foi se edificando de forma polinucleada. Imaginava-se que a RA I e as ações de concepção das demais RA's seriam suficientes para organizar a estrutura de

ocupação do Distrito Federal. Contudo, a década de 1970 e 1980 do século XX foi marcada por um forte aumento populacional e por um grande processo migratório para as cidades, fazendo a organização de o Distrito Federal crescer de forma constante e não ordenada, apesar de suas ações de controle da configuração territorial.

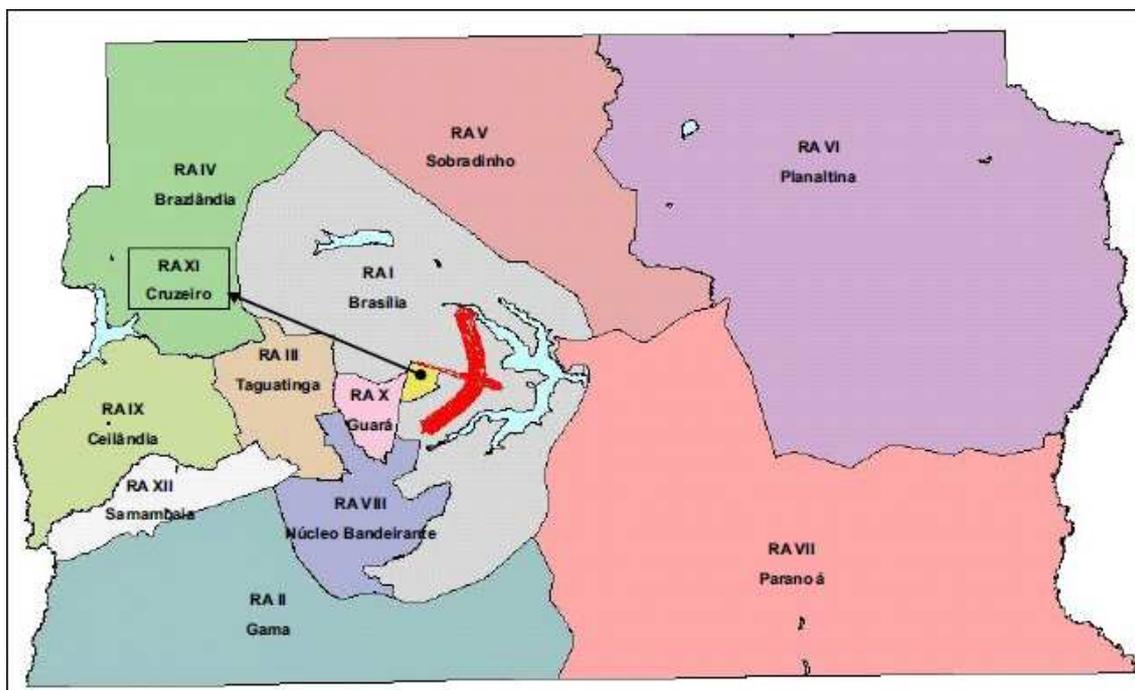
Figura 3.1- Distribuição Territorial do Distrito Federal - 1964



Fonte: Levantamentos Aerofotogramétricos de 1958, 1960, 1964, 1975, 1982, 1986, 1991 e 1997 / Diário Oficial do Distrito Federal DODF.

Essa migração para o Centro-oeste evidenciava a necessidade de medidas para a preservação do plano original, como citada na Lei Santiago Dantas, controlando as ocupações até então existentes. É importante frisar que pela quase impossibilidade das RA's se desenvolverem independentemente da aprovação Federal, o seu crescimento era ameaçado por meios legais, pois a legislação sempre respondeu a intenção de manter as características do Plano Piloto. Se tornando difícil, pelos fatores como: rápido adensamento das áreas autorizadas pela NOVACAP, além da especulação imobiliária, que se tornaria um traço marcante em Brasília.

Figura 3.2- Distribuição Territorial do Distrito Federal - 1989



Fonte: Levantamentos Aerofotogramétricos de 1958, 1960, 1964, 1975, 1982, 1986, 1991 e 1997 / Diário Oficial do Distrito Federal DODF.

Com análise das figuras 3.1 e 3.2, se percebe a expansão rápida e de grande parte do solo em um curto período de tempo. Além da constante conservação da RA I e divisão, expansão das demais RA's.

Nesse contexto, é importante salientar que o ordenamento territorial do, a distribuição territorial e populacional no Distrito Federal e demais RA's não é dissociado da urbanização e do desenvolvimento nacional, pois:

“[...] a configuração socioespacial resultante do processo de urbanização não poderia ser muito diferente das encontradas nas demais metrópoles nacionais, uma vez que está submetida ao mesmo processo econômico (regime de acumulação) e à mesma formação social.” (CAIADO,2005, p. 54)

Ou seja, a formação social e configuração espacial não esta dissociada do contexto nacional e mundial da industrialização tardia dos países ditos periféricos.Com o cenário de integração nacional que Brasília e o Distrito Federal estavam inseridos, não foram isentas de propostas de uma ampliação na rede de transportes:

[...] é indispensável coordenar a mudança da Capital com uma série de obras públicas que a completem. Sempre imaginei a transferência da Capital como seguida (e talvez mesmo precedida) de um sistema racional de comunicações, fáceis e baratas, para os diversos azimutes do litoral e das fronteiras terrestres. E por quê? Porque o problema primordial das nações ocupantes de espaços desérticos é povoá-los, não transitória e precariamente, mas de modo estável e duradouro. Para fixar a população ao solo cumpre possuir rede de comunicações abundantes, para que se dê a exploração econômica efetiva. A mudança da Capital, não é, portanto, um ato isolado, como que solto no ar. Cumpre acompanhá-lo de uma política territorial bem estruturada. (Le Corbusier, 1977, p. 98 apud Vesentini, 1986, p.77)

Essa preocupação era condizente com a interiorização da Capital, e a circulação de mercadorias, tão necessárias a uma integração nacional. O sistema de transportes se baseava mais como um sistema de sustentação da expansão urbana do que propriamente uma necessidade de deslocamento aos moradores.

A intensificação da migração, que configura até hoje os tecidos urbanos do DF, é também uma resposta ao processo de estruturação intra-urbana, que “condicionada principalmente pela oferta de moradias sem o desenvolvimento paralelo de atividades geradoras de emprego e renda nos municípios de destino, intensificou outra forma de movimentação populacional no interior da região: a mobilidade pendular” (CAIADO, 2005, p. 86).

Ou seja, além da centralização de serviços, a estrutura urbana do DF sempre demonstrou uma grande distância física entre a RA I e as demais RA's, gerando custos para o transporte público e problemas de deslocamento, tornando as regiões mais dependentes e funcionando como cidades dormitórios.

3.2 Organização espacial, transportes e mobilidade no Distrito Federal (1988-2012)

Contexto: aspectos socioeconômicos e quadro ambiental no Distrito Federal na fase atual (1989 a 2012)

No Distrito Federal temos em Brasília, a capital federal, uma intencionalidade esclarecida na sua organização espacial com a sua construção planejada, a de ser o centro político do país e símbolo da modernidade brasileira. O caráter urbanista bucólico, as superquadras e a sua materialização no território são postas de forma diferenciada no solo urbano. Pois, com o Plano Piloto e as Regiões Administrativas

que se sucederam a margem do planejamento urbano de Brasília temos uma grande diferenciação do uso da cidade e dos equipamentos urbanos, que tendem a ser centralizados no Plano Piloto e conseqüentemente geram impedimentos ao seu acesso pelos moradores das RA's

Dados da CODEPLAN (2006) mostram que as atividades econômicas da população encontram-se concentradas principalmente na prestação de serviços (55,8%), nas administrações Federal e Local (19,3%), e no comércio (16,9%), contra apenas (7,1%) na indústria e não chegando a um por cento na agropecuária.

Desta forma, as atividades econômicas do Distrito Federal podem ser explicitadas como a maior parte no setor de serviços públicos, com uma pequena participação das atividades industriais e uma ainda menor, nas atividades agropecuárias. A Capital Federal desempenha principalmente as funções político-administrativas e, por isso, suas atividades econômicas encontram-se empregadas na prestação de serviços, nas atividades de administração pública federal e local.

Assim, a população não inserida nessa categoria funcional, principalmente aquela residente nas localidades periféricas, resta a busca pela apropriação de parte dessa renda através de atividades terciárias, seja via mercado de trabalho formal, seja nas múltiplas atividades informais que se proliferam.

Ações: planejamento e gestão do território no Distrito Federal na fase atual (1989 a 2012)

Com o constante crescimento populacional e expansão do uso do solo urbano, muitos planejamentos urbanos, de propostas a estrutura intra-urbana foram sugeridas pelo GDF, o Plano de Ocupação – POUZO, por exemplo, que só foi homologado no ano de 1990, carregava algumas sugestões do Brasília Revisitada, que foi elaborado paralelamente a esse plano. O documento “Brasília Revisitada 1985-87: Complementação, Preservação, Adensamento e Expansão Urbana”⁹ segue a mesma linha do relatório de Lucio Costa, “Brasília 57-85: do plano piloto ao Plano Piloto (COSTA, 2011)

⁹ COSTA, Lucio. Brasília Revisitada 1985-87: Complementação, Preservação, Adensamento e Expansão Urbana. Brasília, 1987

A Figura 3.3, do PDOT do ano de 1992 nos mostra o caráter polinucleado e consolida a bipolaridade entre o Plano Piloto e Taguatinga como centralidades complementares. Nota-se o vetor de crescimento acentuado pela introdução da linha do metrô na direção Plano Piloto, Guará, Taguatinga, Ceilândia e Samambaia (COSTA, 2011).

Figura 3.3 - PDOT 1992



Fonte: Acervo Arquivístico da SEDUMA. Planos de Ocupação Territorial do Distrito Federal – Documento Técnico. Brasília, s/d do Plano Diretor de Ordenamento Territorial – PDOT/92 apud COSTA, 2011.

O tecido urbano está notoriamente mais complexo, porém ainda marcado pela constante criação de RA's. Agora suas distâncias físicas ainda maiores, além de atualmente já existirem 31 Regiões Administrativas. No mapa podemos ver a linha do metrô que conecta o Plano Piloto e a Saída Sul da Cidade, criando subcentros urbanos.

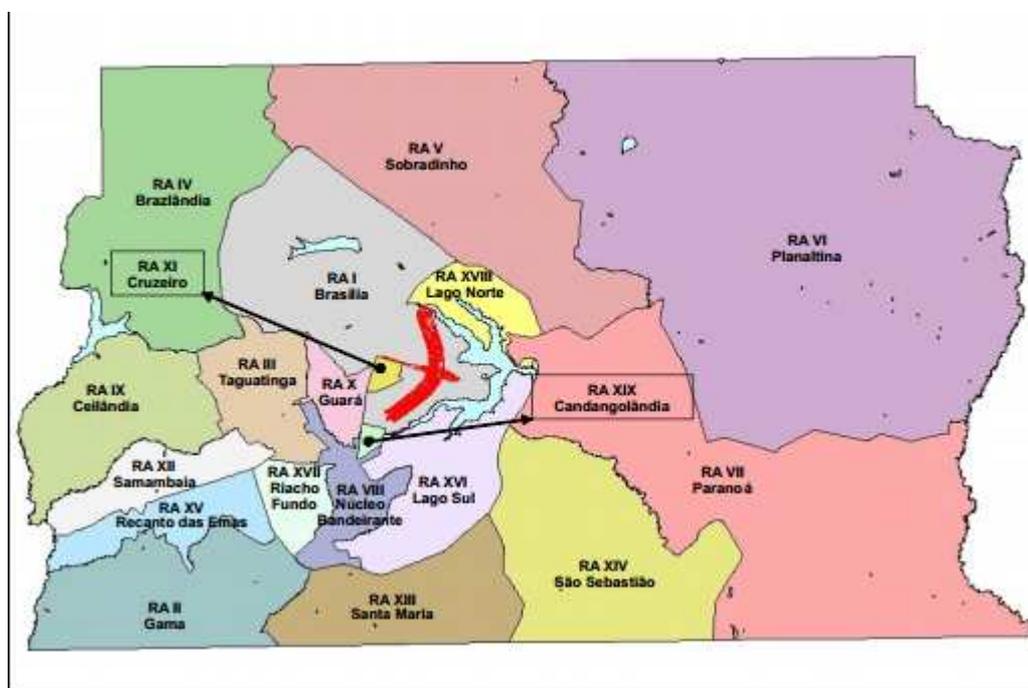
O PDOT de 1992, acima citado, estabeleceu um processo de descentralização das ações de planejamento determinando que cada Região Administrativa elaborasse seu Plano Diretor Local - PDL criando Gerências de Planejamento e Conselhos Locais de Planejamento – CLPs nessas RA's. O que acarreta em uma maior autonomia urbana das Regiões Administrativas. E uma preocupação com sua estrutura intra urbana. Pois a concentração de atividades e serviços no Plano Piloto, desde a sua origem, desequilibra o ordenamento territorial do DF. Com o PDOT do

ano de 1997 se tem o reforço dessa autonomia e centralidade das RA's de forma que seus centros urbanos obtivessem a oportunidade de se tornar mais dinâmicos e dependentes. O citado Plano propôs a formação de um Centro Regional entre Regiões Administrativas: Taguatinga, Ceilândia e Samambaia. Essa medida só foi implantada pelo GDF em 2007, de forma a compartilhar com o Plano Piloto as funções administrativas distritais. Em 2009, em função de mudanças na organização político-administrativa do DF esse centro regional foi desconstituído (id, 2011).

Resultados: organização espacial, transportes e mobilidade no Distrito Federal na fase atual (1989 a 2012).

A ocupação territorial do DF se materializa nas segregações, e demonstram que os Planos de Ordenamento Territorial, sempre foram de interesse estatal, ou seja, os ordenamentos que mostram a atual configuração territorial foram tecidos pelo controle da espacialização através do Estado (ver Figura 3.4). Que seguem o padrão de manutenção espacial da RA I até os dias atuais.

Figura 3.4- Distribuição Territorial do Distrito Federal - 1994

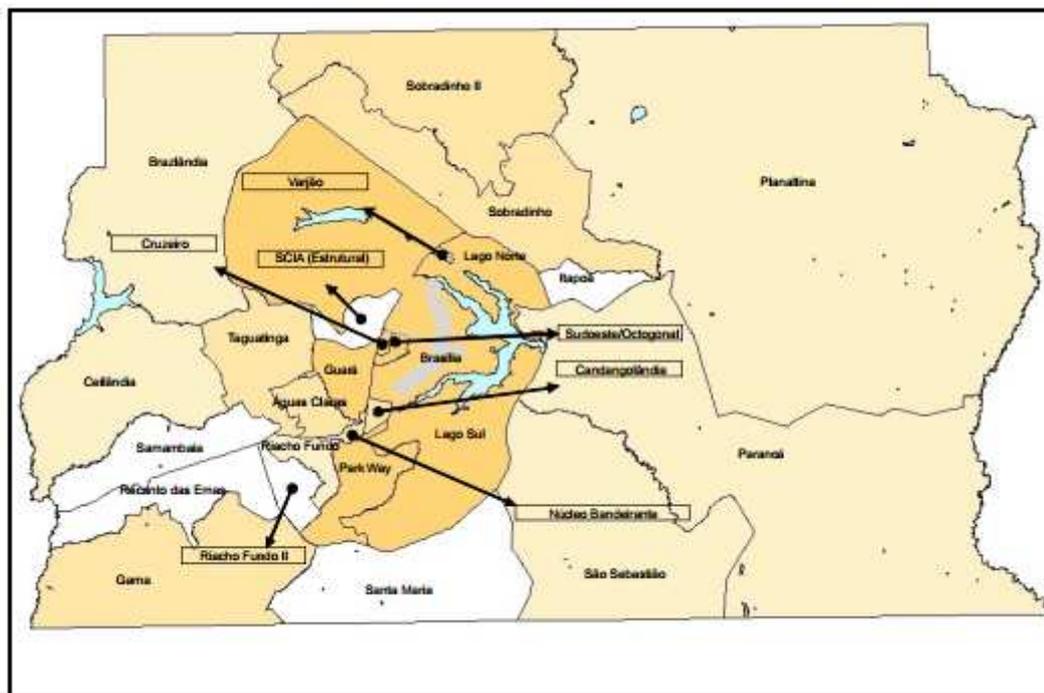


Fonte: Levantamentos Aerofotogramétricos de 1958, 1960, 1964, 1975, 1982, 1986, 1991 e 1997 / Diário Oficial do Distrito Federal DODF.

Analisando a Figura 3.4 acima, percebe-se que as criações de novas RA's vão dando outra configuração ao tecido urbano do Distrito Federal, além que as áreas mais valorizadas economicamente e socialmente tende a ficar próximas do Plano Piloto. As periferias, por sua vez, e por em sua maioria não possuírem meio de fornecer empregos a todos seus habitantes, se tornam núcleos de mão-de-obra e cidades-dormitório desde a sua origem. Não exclusivamente as áreas periféricas se mostram como as com menores condições sócio-econômicas, porém todas elas tem seu acesso ao centro limitado, individualizando as formas de fazer o uso da cidade, propiciando uma maior qualidade de vida as classes mais abastadas. Assim, a mobilidade pendular se torna uma importante referência no cotidiano, movimentos diários e de grande monta, precisando centenas de ônibus (PAVIANI, 1991)

Como vemos na Figura 3.5 e para PAVIANI, com o mesmo padrão de ocupação socioespacial que o Distrito Federal vem materializando ao longo dos anos, é fácil constatar que será crescente o contingente dos excluídos, e “de nada adiantará alocar lotes semi-urbanizados para a massa dos semi ocupados, pois a solução da cidade tida como planejada não passa apenas pelo esmerado desenho do seu centro e das cidades satélites.” (1991, p. 141). A cidade não disponibiliza seus serviços, para todos fazerem o uso da cidade. Carece de uma mobilidade fluída, e transporte que contemplem a todos.

Figura 3.5- Distribuição Territorial do Distrito Federal - 2004



Fonte: Levantamentos Aerofotogramétricos de 1958, 1960, 1964, 1975, 1982, 1986, 1991 e 1997 / Diário Oficial do Distrito Federal DODF.

Assim, vemos as realidades da mobilidade urbana por transportes partilham de dados contraditórios no DF. De um lado, o Plano Piloto, que concentra 70% da oferta de empregos no Distrito Federal e apresenta altos índices de qualidade de vida. No outro extremo, as Regiões Administrativas, que concentram mais de 80% da população do DF. Cerca de 60% das viagens estão concentradas nos horários de pico, para uma distância média de 49 km entre o Plano Piloto e as Regiões Administrativas. (ALVES; SANTOS; KNEIB; 2010). Em Brasília, no Plano Piloto, que responde como centro funcional há a concentração da maior parte dos empregos e serviços da metrópole polinucleada, mas nunca foi a parte fisicamente mais acessível do sistema urbano (HOLANDA, 2002).

A despeito da grande densidade de pessoas que configuram o território no Distrito Federal, há uma dispersão espacial da alocação dessa população. Com a centralidade de serviços e equipamentos em Brasília, vemos que:

“as forças centrífugas se incluem no jogo dos fluxos, daí emergindo o quadro da mobilidade urbano-espacial de Brasília. Compõe essas forças a abertura de novas cidades satélites, que levam parcelas de população,

geralmente as de mais baixo status sócio-econômico, a procurar habitação mais barata nas cidades satélites. Na raiz deste problema está o elevado custo da terra e da moradia no Plano Piloto, expulsando os habitantes com baixo status, acarretando assim a elitização ainda maior do centro” (PAVIANI, 1976 p. 166)

No DF não há dúvida sobre as grandes distâncias que o espaço urbano da cidade evidencia para serem percorridos todos os dias. O Quadro 3.6 mostra as distâncias de deslocamento entre as Regiões Administrativas

Quadro 3.6¹⁰

RA	BSB	GM	TG	BZ	SB	PL	PR	NB	CEIL	GR	CRU	SAM	SM	SS	RE	LS	RF	LN	CD	AC
BSB	-	30	21	45	22	38	25	13	26	11	07	25	26	26	26	08	18	08	11	19
GM	30	-	24	49	50	67	48	20	26	23	29	20	04	37	14	28	22	39	20	25
TAG	21	24	-	30	36	52	44	12	05	08	15	06	25	41	10	24	07	25	14	01
BZ	45	49	30	-	60	76	63	42	21	37	39	39	55	70	40	53	37	49	44	31
SB	22	50	36	60	-	16	20	32	41	30	22	44	46	48	44	30	37	16	30	35
PL	38	67	52	76	16	-	26	48	57	46	39	60	63	68	61	47	53	32	46	51
PR	25	48	44	63	20	26	-	33	46	31	27	45	41	20	45	20	38	16	31	43
NB	13	20	12	42	32	48	33	-	17	04	11	12	16	30	12	13	05	21	02	13
CEI	26	26	05	21	41	57	46	17	-	13	20	06	26	46	12	29	12	30	19	06
GR	11	23	08	37	30	46	31	04	13	-	09	14	19	29	14	11	07	19	03	07
CRU	07	29	15	39	22	39	27	11	20	09	-	23	25	33	23	15	16	11	09	14
SAM	25	20	06	39	44	60	45	12	06	14	23	-	20	42	06	25	07	33	14	10
SM	26	04	25	55	46	63	41	16	26	19	25	20	-	29	14	25	21	35	16	26
SS	26	37	41	70	48	68	20	30	46	29	33	42	29	-	43	17	35	34	29	40
RE	26	14	10	40	44	61	45	12	12	14	23	06	14	43	-	26	08	33	14	11
LS	08	28	24	53	30	47	20	13	29	11	15	25	25	17	26	-	18	17	11	23
RF	18	22	07	37	37	53	38	05	12	07	16	07	21	35	08	18	-	26	07	08
LN	08	39	25	49	16	32	16	21	30	19	11	33	35	34	33	17	26	-	19	24
CD	11	20	14	44	30	46	31	02	19	03	09	14	16	29	14	11	07	19	-	15
AC	19	25	1	31	35	51	43	13	6	7	14	10	26	40	11	23	8	24	15	-

Mapa Rodoviário 2002- DER/DF

Percebe-se que as distâncias a serem percorridas em relação a RAI são grandes. Ceilândia está a 26 km de distância da RA I, um percurso diário que se torna inviável de ser feito a pé pelos moradores da Região Administrativa IX. Além de que os deslocamentos diários para as diversas mobilidades da população, não são definidas (PAVIANI, 1976). Logo, a organização espacial do Distrito Federal se materializou de forma excludente com as demais RA's. Com Ceilândia ainda existe o metrô como uma forma de transportar maiores quantidades de pessoas. Porém a estrutura urbana da própria região Administrativa, também seguiu o padrão segregacionista de Brasília.

¹⁰ Em anexo, as Regiões Administrativas.

Este capítulo abordou as relações dos conceitos explicitados no capítulo anterior com a organização espacial do Distrito Federal, desde a inauguração de Brasília até os dias atuais. Respondendo a primeira questão de pesquisa no tocante ao papel da Organização Espacial do Distrito Federal na mobilidade urbana do mesmo. Através da bibliografia e análise das figuras, se percebe que a constante expansão territorial que o DF vem tendo não é acompanhada de políticas públicas que contemplem o transporte público ou sistema viário em geral de forma satisfatória ao uso da própria cidade. Os serviços centralizados na RA I, ficam cada vez mais inacessíveis pela distância das demais RA's. O próximo capítulo faz a mesma metodologia de análise, através da periodização de 1971 (data da inauguração de Ceilândia) até 1988, e de 1989 até 2012 na Região Administrativa Ceilândia.

4. ORGANIZAÇÃO ESPACIAL, TRANSPORTES E MOBILIDADE EM CEILÂNDIA

ceilândia lembra eva (evita) perón:

“onde há uma necessidade, há um direito”.

Nicolas Behr.

Este capítulo pretende responder à segunda questão de pesquisa, referente ao o papel da organização espacial na mobilidade da população de Ceilândia. Para isso, se faz necessária a contextualização socioespacial da Região Administrativa Ceilândia que corresponde a década de 1970; além da análise do processo de desenvolvimento do espaço urbano que promovem a consolidação da cidade e as dinâmicas que se observam na estruturação urbana possibilitando ou impedindo sua mobilidade.

4.1 Organização espacial, transportes e mobilidade em Ceilândia (1971 a 1988)

Até o ano de 2012 existem 31 Regiões administrativas, com formações territoriais diferenciadas no Distrito Federal. Ceilândia é uma das primeiras regiões administrativas, constituída legalmente no ano de 1971.

Contexto: aspectos socioeconômicos em Ceilândia (1971-1988)

A formação da Região Administrativa de Ceilândia remonta a uma nova Brasília, com uma década de existência. Com os olhares sob a nova capital do país, as políticas de retirada de invasões – expressão atribuída às ocupações das vilas que se formaram próximos à Cidade Livre (atual Núcleo Bandeirante RA VIII) foram efetivadas. Em 1969, Brasília já contava com 79.128 moradores considerados favelados, morando em 14.607 barracos (CODEPLAN, 2005) A justificativa do governo do Distrito Federal foi a de que não seria possível a permanência dessas ocupações, pois elas estariam submersas na área do chamado anel sanitário, o que colocava em risco as condições de saneamento básico da nova capital. Essas ocupações vivenciavam mínimas condições, pois careciam de infraestruturas, assim, sem condições básicas de moradia. Porém com o deslocamento, essas ocupações (re)produziram o mesmo caráter, respondendo a mesma estrutura social.

A Região Administrativa IX, Ceilândia foi criada a partir da Campanha de Erradicação de Invasões (CEI), no dia 27 de março do ano de 1971, pelo governo do Distrito Federal, sob o comando do governador Hélio Prates da Silveira (1969-1974). Ocorreu a transferência de aproximadamente 80.000 moradores das favelas da Vila do IAPI, Vila Tenório, Vila Esperança, Vila Bernardo Sayão e Morro do Querosene do Distrito Federal, para a atual Ceilândia, estabelecendo assim a data da sua criação¹¹. Sua população urbana é de aproximadamente 400 mil habitantes (CODEPLAN, 2011). Considerada a maior Região Administrativa do Distrito Federal. Ainda, segundo dados da CODEPLAN, muito da população da Ceilândia trabalha no Plano Piloto, a Região Administrativa absorve 1/3 dos seus trabalhadores, seguidos pela RA Brasília com 29,7% e Taguatinga com 12,0% (CODEPLAN, 2011).

É importante ressaltar que;

A erradicação da Vila do IAPI se constitui em um exemplo bem marcante deste período devido como se processou a sua remoção, bem como à sua dimensão. Composta de 12.000 barracos, com uma população de 82.000 pessoas, foi removida contra a vontade de seus moradores para um local sem infra-estrutura urbana ou comunitária, localizado cerca de 30 km do Plano Piloto. (GOUVÊA, 1995, p. 67-68 apud OLIVEIRA, 2007, p. 94).

A expectativa para a ocupação que se tornou a Ceilândia perpassava a distribuição das possíveis moradias. Existiu um quadro de ocupação fomentado no discurso para convencer a população, no que se refere à constituição de uma cidade, que responderia a um processo de “adesão de equipamentos comunitários básicos, que posteriormente seriam ampliados” (VASCONCELOS, 1988, p. 59 apud TAVARES, 2009, p.6). Porém, somente seis anos depois de criada é que se tem água encanada aos seus moradores, e a partir de 1983 a rede de esgotos começa a ser instalada (RESENDE, p. 219, apud PAVIANI, 1991). O contexto econômico demonstrava que

“[...] segundo pesquisa de 1980, é o de prestação de serviços, representando 44% da população economicamente ativa. Segue-se o setor de comércio de mercadorias com pouco mais de 20% (VASCONCELOS, 1988, p. 83)”

A nova localidade da Ceilândia para Paviani (1991) se formou enquanto uma construção injusta do espaço, onde os novos habitantes careciam de oferta de trabalho, a não ser atividades construtivas de moradias, às vezes sob a forma de

¹¹ Fonte: www.ceilandia.df.gov.br

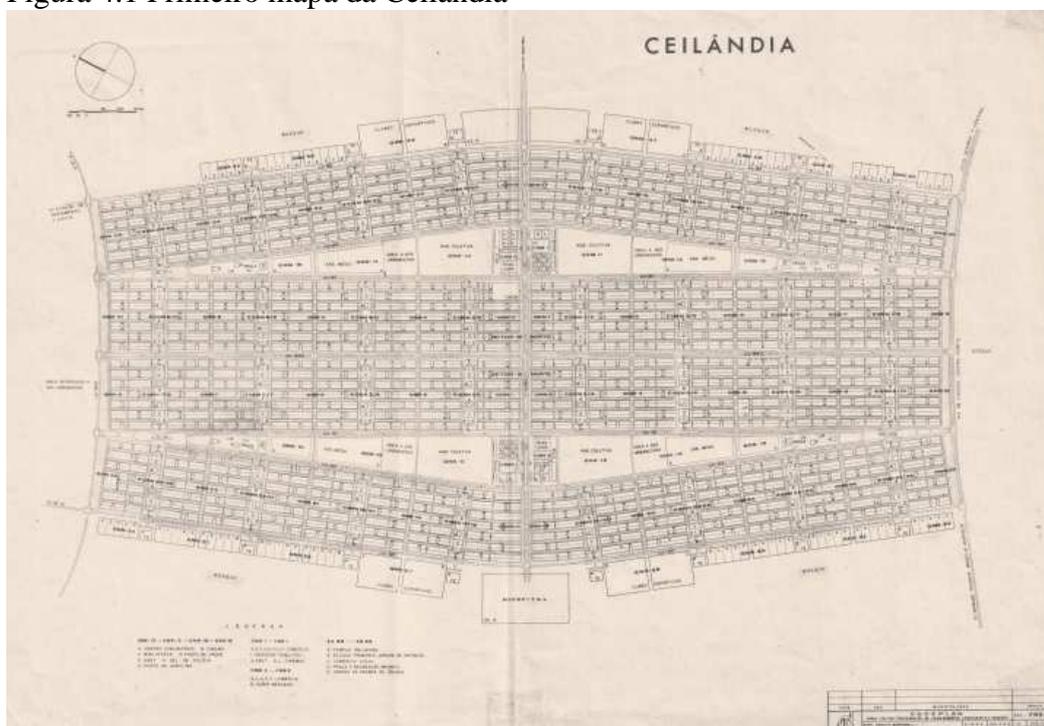
subtrabalho. Na Ceilândia as atividades econômicas se desenvolveram seguindo um padrão mais informal, assim como a Feira Permanente, e o comércio autônomo, além de servir como cidade dormitório. Na origem, o próprio comércio tinha problemas de se estabelecer na cidade. Apesar das áreas destinadas aos estabelecimentos comerciais, muitos locais ainda não estavam ocupados, o que não explicaria a presença de comércio por falta de demanda. Assim posto, nos primeiros anos o comércio era constituído basicamente por estabelecimentos informais nos lotes residenciais (MORAES, 2004).

Os moradores das favelas do Distrito Federal que foram realocados em Ceilândia, não chegaram a uma região com infraestrutura e boas condições, assim como já citado. O contexto sócio-econômico da criação de Ceilândia é o de uma Região Administrativa que se sucedeu à margem do planejamento urbano da nova capital do país, onde a higienização da cidade se fazia necessária através do deslocamento da população favelizada, aos olhos do País e notoriamente sobre o olhar do Presidente Médici (PAVIANI, 1997). Com a repercussão internacional da nova capital, era necessário mostrar políticas públicas e sociais eficazes. Para Gouvêa “a mudança das famílias causou uma significativa redução de suas rendas, devido à distância do novo núcleo em relação ao centro de empregos e principalmente em face do custo do transporte”. Além da redução da renda familiar, a inexistência de equipamentos urbanos e comunitários frisou a dependência da população em relação a RA - I (apud PAVIANI, 1991, p. 83). *Ações: planejamento e gestão do território em Ceilândia (1971-1988)* A RA IX “foi projetada em consonância com o plano urbanístico de Brasília, que prevê núcleos periféricos em relação ao Plano Piloto - as então cidades-satélites” (VASCONCELOS, 1988, p. 81). Para atender as necessidades de fixação das populações excedentes da RA I, em resposta ao crescimento natural ou emergencial do Distrito Federal, Ceilândia, estava assim sob controle desse planejamento em primeira ordem. a oficialização da data de sua fundação ocorreu em 1975, através de decreto do governador Elmo Serejo de Freitas.(GONÇALVES, 2002).

Para planejar as necessárias medidas, foi criada a Comissão de Erradicação de Invasões (CEI) com participação de diversos órgãos participativos do DF, foram necessários nove meses, e uma área de 20 quilômetros quadrados ao norte e contínuo a Taguatinga para fixar a habitação. (RA III). (VASCONCELOS, 1988).

Ceilândia (re)produziu o padrão estilístico de Brasília, é a única RA a ter uma obra do Oscar Niemeyer além do Plano Piloto. E sua organização espacial marcada pela segregação, criação de núcleos periféricos Seu primeiro mapa representava um barril, como abaixo na figura 4.1:

Figura 4.1 Primeiro mapa da Ceilândia



Fonte: Disponível em: <http://www.proejatransiarte.ifg.edu.br/picture/BARRIL>, 2012

Vemos que Ceilândia, construída durante o regime militar, carrega semelhanças urbanísticas modernistas que remetem a construção do Plano Piloto, que dificultam a apropriação do espaço pelos moradores por seus espaços e poucas ferramentas para utiliza-los. Quanto aos problemas referentes a infra-estrutura urbana “Ceilândia exhibe, ainda hoje, toda a sorte de carências (hospitais, espaços para lazer, pavimentação, etc.) decorrentes da falta de assistência, por parte de nossas autoridades.” (RESENDE apud PAVIANI, 1991, p. 220-221)

Resultados: organização espacial, transportes e mobilidade em Ceilândia (1971-1988)

Além das habitações, Ceilândia contava com setores residenciais divididos em Ceilândia Norte e Sul, ainda em seu território as ocupações do Setor P-Sul e P-Norte, Setor O e Guariroba.

O próprio GDF reconhecia que ela “apresentava ruas bem traçadas, lotes cercados e em alguns setores um processo espontâneo de fixação, uma verdadeira comunidade de vivência e serviço” (Governo do Distrito Federal, 1970 apud GOUVÊA, 1991, p. 82).

A localização da Região Administrativa de Ceilândia está posicionada entre a rodovia federal BR-070 e o prolongamento da Estrada Parque Taguatinga - EPTG - (DF-085), que teve sua duplicação concretizada em 1989, para facilitar o acesso. O sistema viário usado como principal apresentava uma série de problemas, pois responde a uma desarticulação entre os setores que foram criados desde a fundação da cidade.

Os trabalhadores tiveram seus percursos de trabalho mais distanciados, e não houve um acompanhamento de mobilidade para os trabalhos ou serviços disponíveis que se localizavam no centro.

Toda a estrutura social e do mercado de trabalho que havia se estabelecido nas vilas originais foi desfeita. Antes, o trabalho estava próximo, no Núcleo Bandeirante e no próprio Plano Piloto, podendo ser alcançado a pé ou de bicicleta. Após a remoção, dependia-se do transporte público para ir ao Plano Piloto, despendendo mais de uma hora em cada viagem e estabelecendo um maior gasto (PAVIANI, 1991).

A mobilidade através de transportes se tornava mais cara e distante. Estava distante da oferta de trabalho, que era basicamente na construção civil (aproximadamente 30 km de Brasília), antes mais acessível a partir das vilas. Exceções constituíam as atividades construtivas de moradias, às vezes, sob a forma de mutirão, no próprio espaço de Ceilândia. Os transferidos para Ceilândia viram desestruturar-se o

mercado de trabalho, que passou a demandar demorados percursos de mais de uma hora, além de gastos com o deslocamento, que antes era feito a pé ou de bicicleta. Outra desestruturação foi a da vizinhança, como também a do lazer, das feiras e das escolas. Em razão do volume de habitantes da Ceilândia, poder-se-ia afirmar que se trata da maior metrópole-dormitório do Centro Sul (PAVIANI, 1991).

4.2 Organização espacial Ceilândia: fase atual (1989- 2012)

Contexto: aspectos socioeconômicos em Ceilândia na fase atual (1989 a 2012)

Ceilândia tem aproximadamente 400.000 habitantes, é considerada a RA mais populosa do Distrito Federal (CODEPLAN, 2011). A Região Administrativa IX está situada a 26 quilômetros da RA I – Brasília. Na organização espacial de Ceilândia há comunidades dotadas de identidade histórica própria e que, juntas, configuram a maior cidade do Distrito Federal. Na Figura 4.2 abaixo, pode se analisar a complexidade urbana que Ceilândia apresenta.

Figura 4.2



Foto: George Giani, 2012

Podemos analisar que, Ceilândia é (re)produzida na lógica da segregação urbana, do centro-periferia. Com as políticas de desenvolvimento regional com a consolidação da RA, vemos sua importância na oferta de serviços e na dinâmica do Distrito Federal. Porém, temos que destacar que os espaços urbanos da cidade se encontram em situações distintas, muito mais conservadas e consolidadas no centro do que nas regiões mais afastadas;

“[...] entendendo historicamente e avaliando a constituição de Brasília dentro do sentido dado à preservação daquilo que foi planejado, a consequência imediata foi, e continua sendo até hoje, a de afastar e controlar o fator de aglomeração que se formaria inevitavelmente em torno do Plano-Piloto” (QUINTO JR; IWAKAMI s/d apud Paviani, 1991, p. 69)

Ações: planejamento e gestão do território em Ceilândia na fase atual (1989 a 2012)

Ceilândia se consolidou como uma RA somente no ano de 1989, e sua autonomia local só vai se desenvolver nos anos 2000, com a criação da Lei Complementar

314¹², PDL – Plano Diretor Local. Que foi uma Ação de desenvolvimento urbano para tentar diminuir as contradições espaciais. Ou seja, objetiva-se na melhoria dos espaços públicos ceilandeses e seu acesso.

O Plano Diretor Local - PDL/Ceilândia determina as áreas mais passíveis à erosão, além das diretrizes e restrições para usos e ocupação dos solos. O desenvolvimento e aplicação de tecnologias adequadas associadas a práticas conservacionistas, visando ao manejo racional do solo e da sua cobertura vegetal, de forma a garantir seu uso sustentável, regulamentação das atividades agrícolas, pastoris e industriais, bem como de construção de estradas e de expansão urbana, visando reduzir os desmatamentos, as queimadas, a impermeabilização e outros usos inadequados dos solos. O (PDL), aprovado pela Câmara Legislativa através da Lei Complementar nº 314, de 1º de setembro de 2000, é uma espécie de "constituição" da cidade. Toda e qualquer ação do governo ou de particulares, no tocante a uso e ocupação do solo, transportes e obras em geral, somente poderá ser implementada em Ceilândia se estiver de acordo com o que estabelece o PDL. Por isso, é importante que cada cidadão conheça o seu teor, para poder fiscalizar e exigir o seu cumprimento. No capítulo II do PDL, entre objetivos e estratégias, temos a relevância da prioridade ao transporte coletivo; além do reforço à implementação do metrô pela integração com outros meios de transporte e pelo adensamento das áreas lindeiras e a suas estações (GDF, 2000)

Resultados: organização espacial, transportes e mobilidade em Ceilândia na fase atual (1989 a 2012)

O transporte é um dos setores que mais contribuem para a estruturação urbana e pode ser visto muitas vezes como indutor desse processo, sendo evidente sua relevância no uso e na ocupação do solo. Se integrado com o planejamento e a implementação de ações promotoras do desenvolvimento urbano, ajuda na, mobilidade dos cidadãos.

Em Ceilândia, a expansão do tecido urbano juntamente com o crescimento populacional, revela déficit na instalação de equipamentos urbanos, nas atividades

¹² Disponível em: http://www.copevdf.com.br/coordenacao/pdot_pdl/lei_314.htm

comerciais e serviços nas áreas que se encontram mais distantes do centro, cujos moradores possuem, na maioria dos casos, um baixo poder aquisitivo, fortalecendo a diferenciação socioespacial no interior das cidades. Em contraposição há uma crescente centralização de bens e serviços na área central, privilegiando aqueles que residem nas imediações ou que possuem melhores condições de deslocamento, pois, os moradores das áreas periféricas têm de utilizar o transporte coletivo, que em muitos casos é precário e ineficiente.

O poder de compra dos usuários define a localização das moradias, fazendo com que aqueles com menor renda estejam em áreas distantes, tendo que se deslocar para trabalhar e fazer o uso de equipamentos urbanos e serviços necessários. Em Ceilândia presenciamos isso de perto, respondendo a lógica polinucleada da metrópole Brasília

A RA IX continua com aumento populacional, Segundo os dados da Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios – PDAD 2010, a população urbana de Ceilândia é de 398.374 habitantes enquanto no ano de 2004 era de 332.455 (CODEPLAN, 2011). Porém com as demais expansões, Ceilândia chega a contabilizar quase 600 mil habitantes na sua região.

Percebe-se que algumas qualidades do espaço urbano da RAI são reproduzidas em Ceilândia. Por exemplo, as avenidas largas com áreas verdes não utilizadas, as habitações se arranjam de forma perpendicular à avenida principal (Hélio Prates), em casas geminadas, muitas vezes formando becos. Muitas delas foram construídas pela Sociedade de Habitações de Interesse Social (SHIS), por meio do Sistema Financeiro de Habitações (SFH). Entre as quadras há ocupação de comércios, escolas, igrejas e pontos de ônibus. (CAMPOS, 1991).

Ceilândia ainda apresenta algumas falhas de organização e estrutura que atrapalham e impedem o uso e a mobilidade em seus espaços públicos. Caminhar por algumas regiões da cidade se torna difícil devido aos problemas e irregularidades. A oferta de serviços e equipamentos diminui na medida em que se distancia do centro. As localidades mais distantes possuem comércios nas entre quadras voltadas para as necessidades mais imediatas locais (MORAES, 2004).

Assim com o transporte também, aproximadamente 30% da população possui automóvel particular (CODEPLAN / PISEF – DF, 2010-2011).

A Tabela 4.1 mostra que mais da metade da população não tem a propriedade de um automóvel, evidenciando a dependência de transporte público coletivo para os principais deslocamentos.

Tabela 4.1

Distribuição das famílias, segundo a existência de automóveis, na Região Administrativa de Ceilândia e no Distrito Federal, em 1997:

(Em %)

Região Administrativa	Não Possui Automóvel	Possui 1 Automóvel	Possui 2 Automóveis	Possui mais de 2 Automóveis	Total
Ceilândia	62,72	32,47	3,92	0,89	100,00
Distrito Federal	50,19	32,92	11,77	5,12	100,00

FONTE: CODEPLAN / PISEF – DF

Os dados sugerem que a estrutura urbana não permite uma mobilidade autônoma pela quantidade de pessoas que não tem um carro, logo sugere a necessidade de um sistema de transporte público coletivo que seja eficiente. Pois, a falta de um sistema de transporte coletivo eficiente, aliado às premissas do urbanismo funcionalista, sobretudo quanto à setorização de atividades e baixas densidades, favoreceu o transporte individual, nas diversas formas de deslocamento, mesmo a maioria da população não o possuindo. O aglomerado formado pelas cidades de Ceilândia, Taguatinga e Samambaia, corresponde a 39,7% da população do Distrito Federal (IBGE-1996).

Ceilândia conta com seis estações de metrô, de acordo com o DFTRANS (2011), setor da Secretaria de Transportes responsável pela construção de paradas de ônibus, há 353 pontos para a espera de ônibus em Ceilândia. Nem todas as paradas tem estrutura de concreto, metal ou vidro. Muitas estão representadas apenas por uma placa, ou pelo próprio uso do local, não tendo três metros de recuo entre a pista e o asfalto, norma exigida pelo próprio DFTRANS.

O sistema viário apresenta problemas, que respondem a falta de um planejamento urbano e a desarticulação entre os vários setores que foram criados desde a fundação da cidade. Os usuários do transporte público em Ceilândia enfrentam problemas ao acesso desses bens, assim como explicita;

As condições adversas enfrentadas pelos usuários de transporte público não são distribuídas igualmente. Como as linhas de transporte são mais densamente distribuídas nas áreas mais centrais, as regiões periféricas são menos servidas. Linhas ligando áreas periféricas são especialmente raras, uma vez que a maioria dos serviços liga os bairros ao centro. Portanto, as pessoas que vivem muito longe do centro têm sua acessibilidade ao transporte mais prejudicada ainda. (VASCONCELLOS, 2000 p. 17).

Os usuários da Estação Terminal estão mais prejudicados por sua localização em relação ao centro, tanto de Ceilândia, quanto ao Plano Piloto. O espaço urbano de Ceilândia atualmente apresenta algumas falhas de organização que atrapalham o uso e a mobilidade em seus espaços. Caminhar em algumas regiões da cidade é tarefa difícil devido às barreiras e irregularidades nas calçadas em frente às lojas, que ocupam os espaços destinados à circulação, fazendo com que o pedestre passe a subir e descer escadas ou usar o espaço dos estacionamentos com os carros (CAIXÊTA, 2011).

A pista constituído pela Avenida Hélio Prates e Avenida Comercial em Taguatinga, principalmente no lado norte, detém o maior número das viagens. Este trecho não foi, entretanto, contemplado pelo trajeto do metrô, o que indica a necessidade de criação de um sistema de transporte coletivo ou de massa, que estabeleça a integração com o metrô.

A Estação Terminal do metrô de Ceilândia, localizada em Ceilândia Norte, foi inaugurada no dia dezesseis de abril de dois mil e oito. É a última estação construída.

Este capítulo abordou os conceitos aplicados em Ceilândia. A organização espacial de Ceilândia, em muito se materializou respondendo a lógica segregacionista de Brasília. Na própria região há centralização de serviços e equipamentos por responder a lógica centro-periferia, mostrando a necessidade de se deslocar

grandes percursos para acessar a cidade, e a necessidade do transporte para essa mobilidade. O próximo analisará o objeto empírico focal deste trabalho. Os conceitos aplicados ao estudo de campo, a metodologia da pesquisa e os resultados.

5 A ESTAÇÃO TERMINAL EM CEILÂNDIA, DISTRITO FEDERAL: OS TRAJETOS DOS USUÁRIOS.

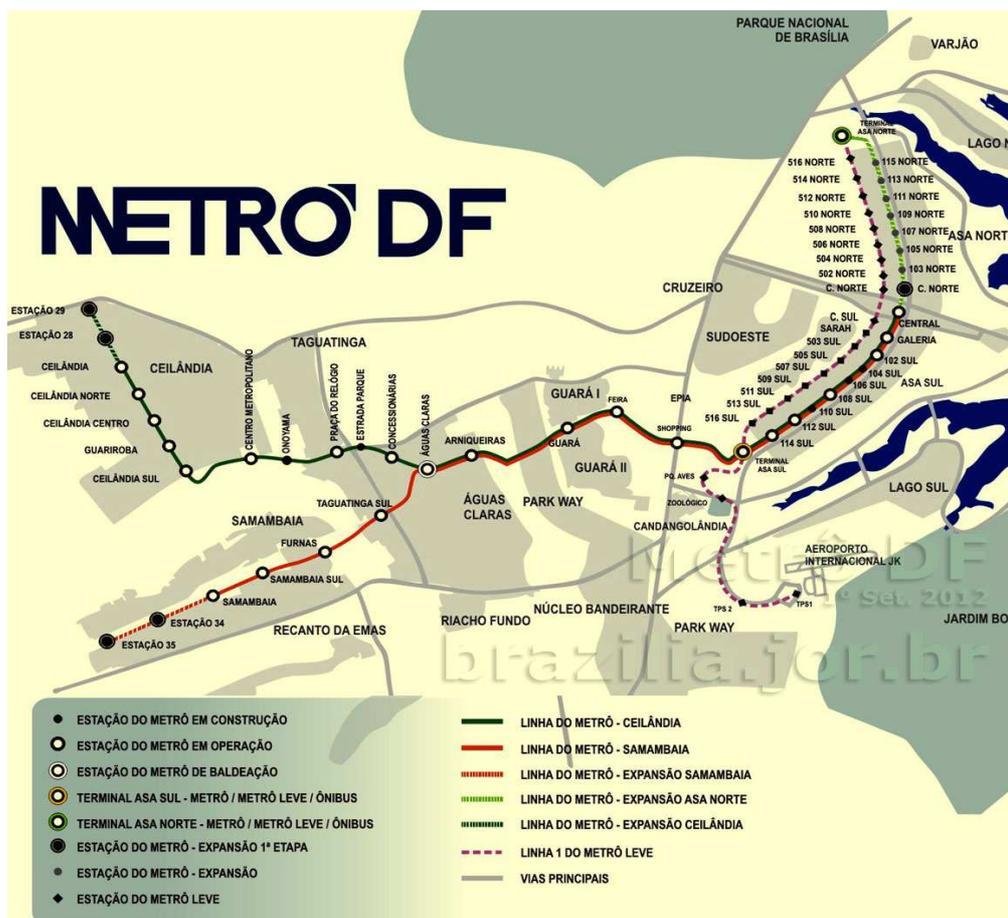
Este capítulo tem como objetivo responder à terceira questão de pesquisa, relativa ao papel do metrô na mobilidade dos usuários da Estação Terminal em Ceilândia. Aqui se faz a análise do objeto de estudo empírico, no qual se parte de uma observação direta sobre os assuntos discutidos ao longo do trabalho. O capítulo contém uma breve caracterização da Estação Terminal em Ceilândia, seguido pela descrição dos procedimentos específicos de pesquisa, e a apresentação e análise dos resultados obtidos através do questionário sobre o uso do metrô.

5.1 A Estação Terminal em Ceilândia

Aspectos gerais

No plano inicial do Metrô de Brasília, a Estação Ceilândia (nº 27) seria a última da Linha Verde — por isso Estação Terminal em Ceilândia, foi aberta ao uso juntamente com as estações Guariroba, Ceilândia Centro e Ceilândia Norte — em 16 de abril de 2008. Com o plano de expansão, passaram a ser previstas mais duas estações, (nº 28) e (nº 29), em Ceilândia, após a Estação Terminal em Ceilândia, como referencia a Figura 5.1 abaixo.

Figura 5.1



Mapa dos trilhos e estações do Metrô de Brasília, expansão planejada. Fonte: Metrô DF, em 1º outubro 2012

Por uma análise da figura podemos perceber a Linha Verde, a Estação Terminal Ceilândia tem sua localização mais afastada do centro de Ceilândia. É a última estação da Linha Verde do metrô de Brasília, há projeto de expansão de duas mais estações nesse sentido (nº 28 e 29). A Linha Verde se estende da Estação Concessionárias (localizada em Águas Claras) até a Estação Terminal Ceilândia (Qnn 07, 23), passando pelas estações: Praça do Relógio, Túnel Onoyama, Centro Metropolitano, Ceilândia Sul, Guararioba, Ceilândia Centro, e Ceilândia Norte.

A Estação Terminal, como demonstra a Figura 5.2 abaixo, está conservada e é aberta diariamente para o uso em determinados horários. De Segunda a Sábado funciona de 6:00 às 23:30 e aos Domingos e feriados de 7:00 às 19:00

5.2. Procedimentos específicos da pesquisa de campo

A pesquisa de campo, tanto a observação empírica quanto a aplicação de questionários surgiu da necessidade de dialogar os conceitos trabalhados ao longo do trabalho com o uso do transporte coletivo que mais se encaixa ao estudo proposto na região de estudo. A finalidade é entender como o metrô auxilia nos deslocamentos da população usuária da Estação Terminal. Apontamentos sobre a necessidade de outras formas de transporte (Bicicleta, ônibus, a pé.) para chegar até a Estação e/ou o destino desejado

Foi realizada uma pesquisa de campo à Estação e seus arredores nos dias 21 de setembro e 03 de outubro de 2012. No primeiro dia foi realizada uma observação direta com a finalidade de observar o local para perceber as pessoas se movimentando, se existia filas, os trajetos de deslocamento até a estação, as distâncias a pé e o tempo desses deslocamentos.

5.3. Resultados, discussão e análise da pesquisa



Fonte :George Gianni, 2012

Como se analisa na figura 5.2¹³, podemos ver os caminhos de deslocamento até a estação estão com calçadas em geral, em boas condições. Conta com paradas de ônibus próximas como se percebe na figura 5.3

Figura 5.3



Foto: Renan F. Souza, 2012

A parada de ônibus se localiza na direita da foto, bem próxima da Estação, além de estacionamento para carros e como se analisa na figura 5.4, locais destinados a bicicleta, bem ao lado da Estação.

¹³ Todas as fotos disponíveis em: <http://www.panoramio.com/photo/64438532>

Figura 5. 4



Foto: Renan F. Souza, 2012.

Na figura 5.5, podemos observar a entrada da Estação Terminal, sua visão externa.

Figura 5.5



Foto: Renan F. Souza, 2012

A estação já tem mais de 4 anos de uso, e se mantém bem conservada, nos horários visitados (a tarde) não se observou grande demanda de pessoas, os equipamentos estão bem cuidados, as catracas funcionam com o cartão para acesso (onde são contabilizados os usos diários da Estação). Porém nos horários de “rush” principalmente ao fim do dia (18:00hs), aumenta a quantidade de pessoas que circulam na Estação.

Na figura 5.6, vemos a entrada para pegar o metrô que se encontra no subsolo. Essas catracas funcionam algumas com cartão para entrada e outras para saída.

Figura 5.6



Foto: Renan F. Souza, 2012

No segundo dia a pesquisa foi organizada por meio da aplicação de questionários¹⁴ aos usuários da Estação Terminal Ceilândia. Foi aplicado um total de 19 questionários com perguntas fechadas e abertas. O primeiro bloco de perguntas tinha como objetivo traçar brevemente o perfil dos usuários por sexo, idade, renda. Os próximos blocos seguiam os seguintes temas: a finalidade dos deslocamentos quanto a sua natureza e localização, frequências destes, e uma pequena avaliação sobre como o metrô ajuda nos deslocamentos de cada entrevistado.

¹⁴ O questionário está em apêndice.

A Estação Terminal tem uma circulação diária em média de 3.500 pessoas¹⁵, nesta Estação só um trem funciona no sentido Centro – Plano Piloto, pois é a última Estação da Ceilândia. Há um grande fluxo de pessoas nos horários observados (no período diurno) e a maioria origens das viagens são de moradores da própria Ceilândia, Águas Lindas, Setor “O” e demais expansões da Região Administrativa IX.

Pesquisa por questionários

A pesquisa feita por questionário não tem a pretensão de ter validade estatística, a amostra de 19 usuários é casual. Os questionários foram aplicados às pessoas que estavam disponíveis na Estação, mais como uma sondagem dos trajetos de cada um para contribuir ao estudo proposto.

Em um perfil de primeira análise, foram entrevistados 9 homens e 10 mulheres. A média de idade dos entrevistados foi de 25 anos. Todos acima de 16 anos. A maior parte dos entrevistados, 17 deles, possui emprego atualmente; aproximadamente metade dos entrevistados recebe entre 1 e 2 salários mínimos mensais¹⁶, os outros entre 1 salário mínimo para menos. Dos 19 entrevistados, 12 ou 63% usam o metrô para chegar ao trabalho, e 2 ou 10,52 % a escola. Dessa totalidade 14, 8 ou 57,14 % dos usuários precisam usar outro tipo de transporte (ônibus) para chegar a Estação e a finalidade [ao trabalho/escola]. Os outros 6 ou 31% dos usuários se deslocam a pé até seus primeiros objetivos. Todos esses usam o metrô diariamente (exceto aos fins de semana) no mínimo duas viagens por dia (ida e volta). Os outros 5 usuários ou 26 % dos usuários que responderam o questionário fazem o uso de formas diversas, para lazer, visita a familiares. Não usam o metrô com frequência diária.

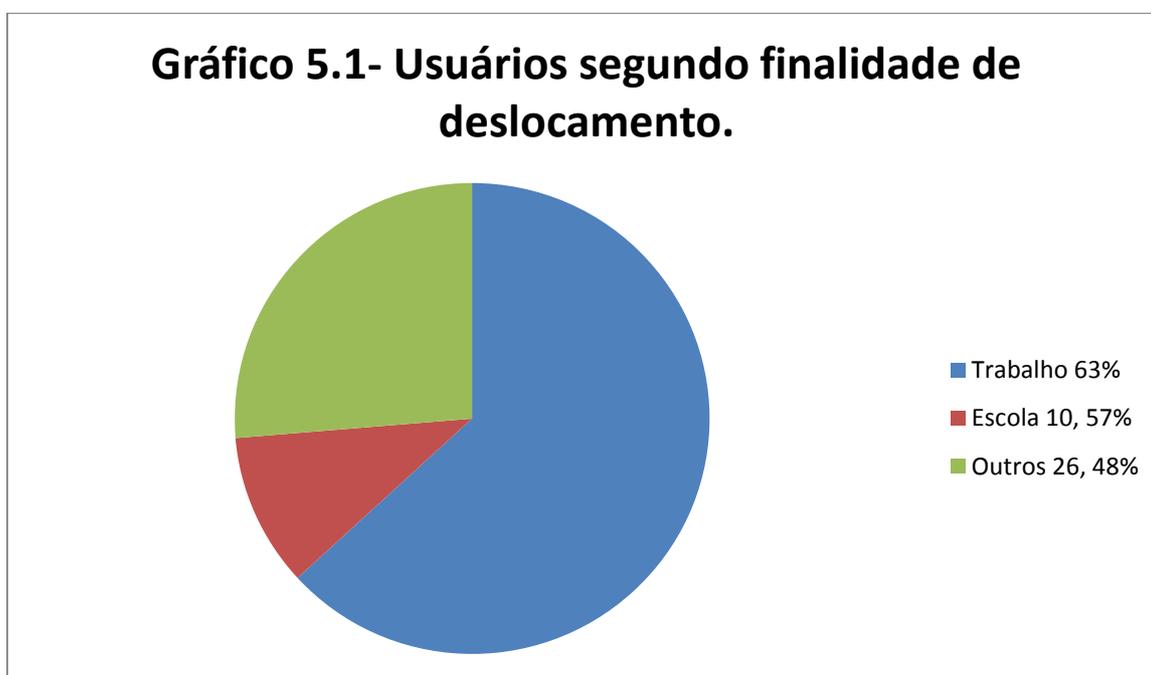
Entre os 19 usuários, todos afirmam que em geral o metrô os ajuda na locomoção aos seus trabalhos, porém não de forma integral por necessitarem de outra forma de transporte e conseqüentemente aumentam-se os gastos com mais deslocamentos, além dos horários não contemplarem os horários dos trabalhos (3 usuários ou 15% só saem dos seus trabalhos quando o metrô finalizou seus serviços, às 23:30 nos

¹⁵ Dado coletado e disponibilizado no computador da Estação, através da contabilização da catraca.

¹⁶ O Salário Mínimo desde 01 de janeiro de 2012 equivale a R\$ 622,00.

dias da semana). Todos os usuários gastam em uma média mínima 60 minutos nos seus deslocamentos (equivalente a duas viagens ida e volta).

A pesquisa exploratória pretende sugerir que em uma pré-análise, através da sondagem de alguns usuários, o papel que o metrô – em específico a Estação Terminal em Ceilândia – desempenha no cotidiano desses, é a apreensão que desse uso do metrô funciona como um transporte que prima por levar seus usuários para seus trabalhos. Quando perguntados se o usam para o lazer ou uso de serviços ao centro (hospitais, escolas, eventos) mais de 80% das respostas foram que usam outro tipo de transporte para tal finalidade (ônibus). Abaixo os gráficos 5.1 e 5.2 mostram os dados para melhor visualização.

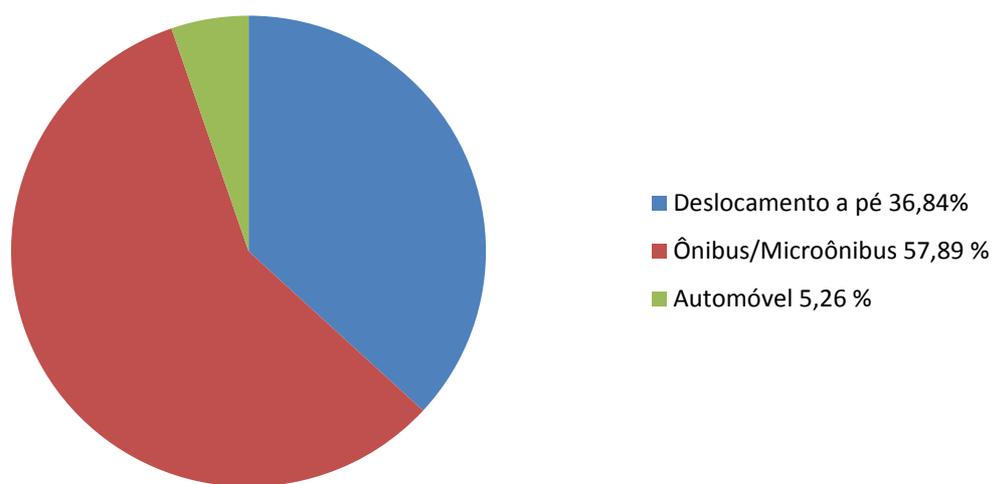


Fonte: Ana Júlia Tomasini, 2012.

Como vemos no gráfico 5.1 – Usuários segundo finalidade de deslocamento, a maior parte dos usuários usam o metrô para chegar ao Trabalho, seguido da Escola. Nesses deslocamentos podemos observar pelo gráfico 5.2 – Usuários segundo

necessidade de outro transporte para chegar a Estação¹⁷, que dos 19 entrevistados (100%), 57, 89% ou 11 usuários fazem uso de outro transporte coletivo público (ônibus/microônibus) para chegarem a Estação Terminal em Ceilândia. Os outros 7 ou 36,84% dos usuários se deslocam a pé, e 1 ou 5,26% se desloca de automóvel.

Gráfico 5.2 - Usuários segundo necessidade de outro transporte para chegar a Estação.



Fonte: Ana Júlia Tomasini, 2012.

Desta forma, a organização espacial, transporte e mobilidade urbana em Ceilândia, mostra uma (re)produção na materialização do espaço que ocorre na maior parte das cidades, e que a concepção de mobilidade revela prioridades que não contemplam todas as reais necessidades dos usuários. Pois se é necessária outras formas de transporte para chegar aos locais desejados, além dos horários e o tempo gasto na viagem, como condicionantes do próprio uso, se percebe que não é um transporte que contempla todas as reais necessidades.

Com a análise dos dados, podemos ponderar a importância da mobilidade, transporte para o funcionamento do sistema urbano, assim como na (re)produção social, uma vez que os indivíduos precisam concretizar deslocamentos para realizar atividades alusivas a essa (re)produção. Porém, a efetivação dessa mobilidade nem

¹⁷ Esse gráfico refere-se a necessidade de outra forma de deslocamento para chegar a Estação Terminal em Ceilândia

sempre acontece de forma adequada, ela não é dissociada das determinações políticas, sociais e econômicas da própria organização espacial. A organização espacial, desde sua origem é embutida de significâncias que são materializadas ao longo da (re)produção do urbano.

Da primeira sondagem podemos apreender através dos 19 usuários, que o metrô é usado majoritariamente para promover deslocamentos aos trabalhos/empregos. Boa parte desses usuários necessita de outra forma de deslocamento para chegar tanto a Estação quanto a destino almejado. Desta forma, a última questão de pesquisa é respondida; Qual o papel do metrô na mobilidade dos usuários da Estação Terminal em Ceilândia? No desenvolvimento ao longo do estudo, a apreensão no trabalho é a de que o papel é primordialmente uma forma de deslocar os usuários ao trabalho. Assim, a organização espacial do Distrito Federal e da Ceilândia são agentes na transformação e (re)produção do espaço das mesmas, podendo propiciar ou não uma melhor mobilidade na cidade

6 CONCLUSÕES E RECOMENDAÇÕES

6.1 Conclusões

O presente trabalho procurou fazer uma análise geográfica da organização espacial, transporte e mobilidade urbana no Distrito Federal, através de características da ocupação urbana, para compreender as dinâmicas que interferem no uso do metropolitano de Ceilândia e, mais especificamente, da Estação Terminal.

O capítulo 2, referente ao referencial teórico e analítico se propôs a esclarecer os conceitos usados ao longo do trabalho, entre eles o que o trabalho proposto entende por Organização Espacial, Transportes e Mobilidade, suas definições, inter relações e a relevância desses no uso urbano, no acesso a cidade e na construção do trabalho enquanto suporte teórico.

O Próximo capítulo, Organização Espacial, Transportes e Mobilidade no Distrito Federal buscou responder à primeira questão de pesquisa, relativa ao papel da organização espacial na mobilidade da população do Distrito Federal. Relacionou os conceitos ao Distrito Federal em geral, traçou como a organização espacial é estruturada pelo seu uso do solo, onde a mobilidade é a premissa dessa movimentação. Como a expansão urbana marcada pela segregação é (re)produzida em outras escalas, uma leitura através dos planos diretores e formação territorial do Distrito Federal. A organização espacial é um condicionante da Mobilidade.

O Capítulo 4 buscou responder à segunda questão de pesquisa, relativa ao papel da organização espacial na mobilidade da população de Ceilândia. Apresentou a aplicação de conceitos na escala Ceilândia, construindo o caminho para chegar ao foco da pesquisa, o uso do metrô em uma determinada estação. Para tal, foi preciso analisar a organização espacial de Ceilândia, suas intencionalidades, seu território usado e foi percebida a (re)produção política e material de Brasília em Ceilândia.

O último capítulo buscou responder à terceira questão de pesquisa, relativa ao papel do metrô na mobilidade dos usuários da Estação Terminal de Ceilândia. Referiu-se ao estudo de caso, a uma análise através da observação e questionários (sondagem sem validade estatística) para um esboço do uso do metrô pelos usuários. Buscou

compreender o papel que o metrô desempenha para os usuários, o metrô enquanto uma ferramenta para a mobilidade, seus propósitos e o uso da cidade propriamente dita.

A pesquisa mostrou Brasília, enquanto uma metrópole polinucleada que vem se expandindo e aproximando a malha ocupada; e vai materializando suas características ao longo das demais expansões urbanas, as demais Regiões Administrativas. Isso ocorre tanto na sua organização espacial como no uso da cidade, no acesso aos equipamentos e nos grandes deslocamentos necessários e nem sempre com serviços disponíveis para promovê-los.

O metrô se mostrou como um transporte para massas populacionais, em geral mão-de-obra. Não como um transporte para levar os usuários a outras localidades, outras necessidades. Não estruturado em uma lógica de um espaço urbano para que os cidadãos possam usufruir, e sim como usuários de um serviço com trajetos e horários fixos.

Os resultados obtidos mostram que as formas como a cidade foi planejada e como o poder público conduziu sua política de mobilidade urbana desde a origem, proporcionaram uma priorização ao automóvel particular nos investimentos viários, deixando o transporte público em segundo plano e destinado apenas a atender as necessidades de acesso aos locais de trabalho das classes menos abastadas.

6.2 Recomendações

No lado prático, o processo de (re)produção espacial necessita da mobilidade física para realizar as atividades. O que necessariamente já determina a disponibilidade de meios de transporte, ou seja, permite que a ligação física e temporal tenha que ser adequada entre os meios de transporte e os destinos desejados. Assim, o processo de (re)produção é uma combinação entre meios pessoais, o sistema de circulação e os destinos desejados. A mobilidade como um fim a ser obtido por um meio de transporte varia de acordo com o meio em que ela é realizada. À medida que a expansão territorial cresce é necessária uma adequada política de transportes atrelada ao planejamento e às políticas urbanas, de modo a favorecer a melhoria e a

eficácia dos deslocamentos por meio de transporte público coletivo, contribuindo para que o acesso aos equipamentos de uso coletivo e aos espaços para as realizações das diferentes funções e atividades seja adequado, garantindo essa condição principalmente para a população que utiliza esses serviços e que, se encontram cada vez mais afastada da área central.

Em acordo com a estruturação urbana da sua organização espacial que se estabelece no Distrito Federal e em Ceilândia se percebe aumento nos deslocamentos para a realização de atividades pela localização dos serviços no centro de Brasília, conforme suas áreas centrais e as mais periféricas- RA's.

A pesquisa sugere a necessidade de um maior aprofundamento sobre como o metrô pode ser avaliado pelos seus trajetos de deslocamento e ter trechos diferenciados na cidade. É relevante avaliar que o deslocamento das pessoas e os equipamentos entre diferentes lugares se estrutura, em especial, através da criação/ formação, no centro da organização espacial, dos eixos de transportes, cujo principal objetivo é proporcionar facilidades nas relações entre o local de origem e destino, contribuindo para a intensificação dos fluxos das mais diversas ordens, na dinâmica das cidades. Assim posto, é demonstrado a relevância de estudar a importância dos transportes, mobilidade suas influências na (re)organização do espaço, é de suma relevância para os estudos geográficos.

7 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALVES S, KNEIB E. C., SANTOS E. F *Brasília 1960 2010: passado, presente e futuro*. Francisco Leitão (organizador) – Brasília: Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e MeioAmbiente, 2009.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS: ANTP. *Transporte Humano: cidades com qualidade de vida. Cap. 1: "Desenvolvimento urbano: Brasil"*. Coordenadores: Ailton Brasiliense Pires, Eduardo Alcântara Vasconcellos & Ayrton Camargo e Silva. Apresentação: Rogério Belda. São Paulo, ANTP, 1997.

BORGES, Rodrigo César Neiva. *Desenvolvimento Urbano, Trânsito e Transportes*, 2006. Brasília: Biblioteca Digital Câmara dos Deputados. Disponível em: http://bd.camara.gov.br/bd/bitstream/handle/bdcamara/1720/definicao_transporte_borges.pdf?sequence=1

BRASIL. Ministério das Cidades. Cadernos MCidades: *Mobilidade Urbana 6. "Política nacional de mobilidade urbana sustentável"*. Novembro, 2004.

BRASIL. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. *Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana*. Brasília: MCidades, 2007.

CAIXÊTA, Murilo de Oliveira. *Espaço público, acessibilidade e apropriação na Praça do Cidadão em Ceilândia-DF*. 81f. (monografia de graduação) Brasília, Universidade de Brasília, 2011.

CAMPOS, Neio. "A segregação planejada". In: PAVIANI, A. (org.) *A conquista da cidade: movimentos populares em Brasília*. Brasília, Ed. UnB. 1991.

CARLOS, Ana Fani. *A (re)produção do espaço urbano*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1994, 270 p.

CARVALHO, Diego Lourenço. *Mobilidade Urbana e cidadania no Distrito Federal: um estudo do programa Brasília Integrada. 2008*. 124 p. Dissertação (mestrado) - Universidade de Brasília, Departamento de Sociologia, 2008.

CÉSAR, Yuriê Baptista. *A garantia do direito à cidade através do incentivo ao uso da bicicleta nos deslocamentos urbanos*. Brasília, 2010. 191 f. Monografia (Trabalho Final de Graduação) – Departamento de Geografia da Universidade de Brasília.

CODEPLAN. *Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios 2010-2011*. Brasília, Governo do Distrito Federal, 2011.

CODEPLAN. *Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios 2006*. Brasília, Governo do Distrito Federal, 2006.

CODEPLAN. *Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios 2006*. Brasília, Governo do Distrito Federal, 2005.

CORRÊA, Roberto Lobato. *O Espaço urbano*. 4ª edição – São Paulo: Editora Ática S.A., 2000. (Série Princípios).

CORRÊA, Roberto Lobato. *Região e Organização Espacial*. 7ª Edição. Editora Ática. São Paulo. 1986.

DISTRITO FEDERAL - Síntese de Informações Socioeconômicas, 2010/ Companhia de Planejamento do Distrito Federal (CODEPLAM) - Brasília: Codeplan, 2010, 89 pgs.

DUARTE, Cristovão Fernandes. *Forma e Movimento*. Rio de Janeiro: Viana & Mosley; Prourb, 2006

D'ALESSIO FERRARA, LUCRÉCIA. *A mobilidade como contradição do espaço urbano*. Matrizes, vol. 4, núm. 1, julho-diciembre, 2010. Pp. 165- 177. Universidade de São Paulo

FERRAZ, Antonio Clóvis Coca Pinto; TORRES Isaac Guilherme Espinosa, *Transporte público urbano*. 2 ed. São Paulo Ed. Rima, 2004

FISCHER. A, *Indústria, ordenamento do território e transportes*. São Paulo: Expressão Popular, 2008. 160 p.

GONÇALVES, P.R *As Cidades Satélites de Brasília, Registro Histórico*, Projeto Integrado de Pesquisa, 2002.

HOLANDA, Frederico de. *O Espaço de Exceção*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2002

Instituto de Energia e Meio Ambiente. *A Bicicleta e as Cidades: Como inserir a bicicleta na política de mobilidade urbana*. 2009. Disponível em: <www.energiaeambiente.org.br>.

LEFEBVRE, Henri. *Direito à Cidade*. São Paulo: Moraes, 1999.

MORAES, Luciana Batista de. *Comércio informal e organização espacial no centro urbano de Ceilândia, Distrito Federal. Brasília, 2004*. Dissertação (Mestrado) – Departamento de Geografia, Universidade de Brasília.

PAVIANI, Aldo. *A Metrópole Terciária*. In: PAVIANI, A (org.): Brasília, Ideologia e Realidade: o espaço urbano em questão. São Paulo: Ed. Projeto, 1985, pp.57-79.

PAVIANI, Aldo. *Mobilidade intra-urbana e organização espacial: o caso de Brasília*. Brasília, Tese de Livre-Docência. 1986

PAVIANI, A. *Brasília, a metrópole em crise. Ensaio sobre urbanização*. Brasília, Editora Universidade de Brasília, 1989.

PAVIANI, Aldo. *Brasília no contexto local e regional: urbanização e crise*. In Revista Território, Ano VII nº 11, 12 e 13. Rio de Janeiro, 2003.

PRADO, Lafayette; *Transportes e corrupção: um desafio à cidadania*; Ed. Topbooks; São Paulo, 1997.

PLANO ESTRUTURAL DE ORGANIZAÇÃO TERRITORIAL DO DF. Convênio Seplan/GDF. Agosto 1977.

RIBEIRO, Luiz César de Queiroz. *A Metrópole: entre a coesão e a fragmentação, a cooperação e o conflito*. Rio de Janeiro: Fase, 2004.

SANTANA, Felipe César Oliveira. *Bicicletando: A Transformação Humana Através do Transporte Humano*. Aracaju, 2008. 174p. Monografia – Universidade Tiradentes.

SANTOS, Milton. *Por Uma Outra Globalização: do Pensamento Único a Uma Consciência Universal*. 6ªEd. Rio de Janeiro: Record, 2007.

SANTOS, Milton e SILVEIRA, Maria Laura. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. Rio de Janeiro: Record, 2008

SILVA, Cláudio Oliveira da. *Cidades concebidas para o automóvel: mobilidade urbana nos planos diretores posteriores ao Estatuto da Cidade*. 2009. 173 p. Dissertação (mestrado) - Universidade de Brasília, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 2009.

TAVARES, Maria da Conceição. *Da substituição de importações ao capitalismo financeiro*. 6ª ed. Rio de Janeiro: Zahar, 2009.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. *A cidade e o transporte*. In: ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS - ANTP. *Documentos Setoriais ANTP: O Transporte Clandestino no Brasil*. nº 1, São Paulo, 2000, p. 09-21.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. *O que é trânsito?* São Paulo, SP: Ed. Brasiliense. 1992.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. *Transporte urbano nos países em desenvolvimento: reflexões e propostas*. São Paulo: Annablume, 2000.

VASCONCELOS, Adirson. *As Cidades-satélites de Brasília*. Brasília: Centro Gráfico do Senado Federal, 1988.

VESENTINI J W. *Geografia, natureza e sociedade*. São Paulo: Editora Contexto, 1989, p. 7.

VESENTINI, J. W. *A Capital da Geopolítica*. 5a. ed. SAO PAULO: ATICA, 1986.

Sítios visitados:

<http://www.ceilandia.df.gov.br>, dia 21 de novembro, 2011

http://www.cbtu.gov.br/estudos/pesquisa/anpet/PDF/6_122_CT.pdf, dia 05 de fevereiro, 2012

<http://www.mndt.org.br/arquivos/documentos/ACF6F82.pdf>, dia 05 de fevereiro , 2012

<http://doc.brazilia.jor.br>, dia 21 março , 2012

http://www.pmvc.com.br/v1/images/editor/images/file/Mobilidade%20Urbana_final.pdf , de 23 de março, 2012

http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm

<http://www.revistas.univerciencia.org/index.php/famecos/article/viewFile/5373/4892>, 02 de abril de 2012

http://www.correiobrasiliense.com.br/app/noticia/cidades/2009/11/13/interna_cidades_df,154488/index.shtml

8 APÊNDICE

QUESTIONÁRIO APLICADO AOS USUÁRIOS DA ESTAÇÃO TERMINAL CEILÂNDIA DO METRÔ-DF

Data: / /		
Nome: _____	Idade: _____	Sexo: () Masculino () Feminino
Trabalha: (1) Sim (0) Não Profissão: (1) Formal (2) Informal		
Renda familiar: (1) < 1 SM (2) 1 – 2 SM (3) 3 – 5 SM (4) 6 – 10 SM (5) > 10 SM (6) N/D		
Onde mora? () Ceilândia () Outra: _____		
Utiliza o metrô com que frequência de deslocamento: (1) diária (2) semanal (3) mensal (4) raramente		
Tempo de deslocamento/ quantidade de viagens por dia: _____		
Período: (1) diurno (2) noturno (3) indefinido		
Locais de chegada do deslocamento: (1) Ceilândia (2) Plano Piloto (3) Outras cidades-satélites:		
Motivo do deslocamento: (1) trabalho (2) Escola (3) consumo (4) visita a familiares e amigos (5) Lazer (6) Outro		
Há necessidade de outra forma de transporte para chegar a Estação Terminal ? (1) Sim (0) Não		
Qual?		
Há necessidade de outra forma de transporte para chegar ao local desejado? (1) Sim (0) Não		
Qual?		
Os horários de funcionamento do Metrô são satisfatórios?		
Em geral, o metrô ajuda nos seus deslocamentos de que forma?		

ANEXO

RA I - Brasília
RA II - Gama
RA III - Taguatinga
RA IV - Brazlândia
RA V - Sobradinho
RA VI - Planaltina
RA VII - Paranoá
RA VIII - Núcleo Bandeirante
RA IX - Ceilândia
RA X - Guará
RA XI - Cruzeiro
RA XII - Samambaia
RA XIII - Santa Maria
RA XIV - São Sebastião
RA XV - Recanto das Emas
RA XVI - Lago Sul
RA XVII - Riacho Fundo
RA XVIII - Lago Norte
RA XIX - Candangolândia
RA XX - Águas Claras
RA XXI - Riacho Fundo II
RA XXII - Sudoeste/ Octogonal
RA XXIII - Varjão
RA XXIV - ParkWay
RA XXV - Setor Complementar de Industria e Abastecimento (SIA)
RA XXVI - Sobradinho II
RA XXVII - Jardim Botânico
RA XXVIII - Itapuã