

PET 4.0 E A TRANSFORMAÇÃO DO CONHECIMENTO

Democracia, Políticas Públicas e Inclusões

MOBILIDADE URBANA E O USO DE TRANSPORTES ALTERNATIVOS NO DISTRITO FEDERAL

Área do trabalho: Ciências Sociais Aplicadas

Daniel Contreira Falleiros, Pedro Burity Borges, Pedro Henrique Queiroz, Thiago Aparecido Trindade, petpol@gmail.com

Programa de Educação Tutorial em Ciência Política (PET-POL), Universidade de Brasília (UnB)

RESUMO: O presente artigo visa compreender a lógica do espaço urbano no Distrito Federal, a partir de uma análise sociológica dos deslocamentos na cidade, considerando a histórica segregação socioespacial, os longos trajetos casa-trabalho e os movimentos pendulares. Também busca apresentar as diferentes formas de transporte e modais presentes nos trajetos diários da cidade. Através dessa análise, propõe-se aprofundar o entendimento sobre o fenômeno dos transportes alternativos, incluindo os considerados irregulares pela legislação brasileira, e os fatores que levam os cidadãos a optarem por essas opções não convencionais. Busca-se, nesse contexto, inserir como fato motivador da existência de transportes alternativos a segregação socioespacial existente no território do Distrito Federal e a inaptidão das políticas públicas existentes de suprirem as demandas por transporte e locomoção na cidade.

PALAVRAS-CHAVE: *Direito à Cidade, Transportes Informais, Segregação Socioespacial.*

Introdução

O Distrito Federal, como espaço constituído e alterado ao longo da História, acabou por incentivar medidas urbanísticas que acentuaram a segregação socioespacial e as desigualdades que com ela se fortalecem; nesse sentido, é imprescindível pensar a dinâmica da mobilidade urbana no Distrito Federal como um reflexo desses processos segregatórios. Como posto por Silva e Bowns (2008, p. 295-296), a mobilidade se coloca como um grande indicador de qualidade de vida, pensando na movimentação humana como uma ferramenta básica para a realização de atividades sociais, sendo a mobilidade urbana diretamente relacionada à inclusão social.

O entendimento de como a população se movimenta dentro do espaço urbano do Distrito Federal, os modais utilizados, a mensuração do acesso ao sistema de transporte público de acordo com o estrato social e quantas viagens são feitas por pessoa diariamente no DF são elementos-chave para a relação entre segregação socioespacial, desigualdade e mobilidade urbana.

A dinâmica de mobilidade urbana no Distrito Federal se mostrou fortemente atrelada ao caráter geográfico da produção e reprodução urbana. A partir de um território que foi forçado ao espalhamento demográfico pelas políticas de desenvolvimento urbano e de habitação, a utilização de modais motorizados e individuais tornou-se hegemônica no DF. Segundo levantamento do DENATRAN, juntamente ao Ministério da Infraestrutura, foi constatado que em dezembro de 2020 o Distrito Federal contava com uma frota de 1.934.210 veículos, distribuídos

PET 4.0 E A TRANSFORMAÇÃO DO CONHECIMENTO

Democracia, Políticas Públicas e Inclusões



em automóveis, caminhões, motocicletas, ônibus, micro-ônibus, utilitários, entre outros. A frota de automóveis representa 70% da frota total de veículos, o que evidencia o papel central que o modal individual em automóveis possui na mobilidade urbana geral do DF (DENATRAN, 2020).

O Governo do Distrito Federal (GDF) oferece a sua população um sistema de transporte público tarifado que se concentra em duas categorias modais: ônibus (convencional, micro-ônibus e BRT) e metrô. Desenvolvido atualmente pelo Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal (STPC/DF), o serviço de transporte público possui uma frota de ônibus com de cerca de 2800 veículos, disponibilizados em 755 linhas em todo o território, além de 4943 pontos de parada de ônibus, ordenados em abrigos, pontos habituais e placas de sinalização de parada. Já o metrô possui uma estrutura de 29 estações, sendo 27 em funcionamento, além da frota de 32 trens. São 42,38 km de vias metroviárias que atendem a população, podendo ser terrestres ou subterrâneas. O sistema do BRT possui oito estações e dois terminais e obriga ao usuário a utilização do Bilhete Único, já que o embarque e desembarque são feitos exclusivamente nas estações e terminais. O STPC atualmente possui tarifas de utilização que vão de R\$ 2,70 - para linhas circulares internas em uma Região Administrativa - até R\$ 5,50, para viagens de longa distância e integração, sendo esse o mesmo preço para entrada nos serviços de metrô e de BRT (GDF, 2017).

Entretanto, a distribuição da infraestrutura de mobilidade urbana, os fluxos de deslocamento casa-trabalho, o valor tarifário e outros indicadores apontam que o sistema de transporte público urbano no Distrito Federal ainda é insuficiente para atender os quase 3 milhões de habitantes da região. Dessa forma, uma parcela da população, especialmente para deslocamentos relacionados ao trabalho, adotam transportes alternativos, como vans, kombis e carros particulares, considerados irregulares de acordo com a legislação de trânsito e podendo apresentar riscos à integridade e à segurança de passageiros. O presente artigo busca evidenciar os diversos fatores que levam os cidadãos a escolherem essa forma de transporte, bem como apresentar quais podem ser as alternativas ao transporte público urbano convencional.

Método

A abordagem metodológica utilizada na construção do texto é o enfoque sociológico do transporte urbano, proposta de metodologia elaborada por Eduardo Vasconcellos em sua obra "Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas" (2001). Essa perspectiva qualitativa motiva o estudo do transporte sob uma ótica social e política, analisando as relações entre os agentes que utilizam e produzem o espaço urbano.

Nesse sentido, o enfoque sociológico utilizado faz uma análise dos "ritmos sociais", considerando a mobilidade residencial e diária na cidade, enfatizando os deslocamentos casa-trabalho-casa. Essa perspectiva não se limita a trajetos convencionais e considera todo o tipo de mobilidade dentro da cidade, incluindo transportes alternativos, a exemplo de vans, kombis e outros transportes considerados irregulares pela legislação brasileira.

Complementar à metodologia sociológica apresentada, a pesquisa tem

PET 4.0 E A TRANSFORMAÇÃO DO CONHECIMENTO

Democracia, Políticas Públicas e Inclusões



como fundamentação diversos indicadores socioeconômicos, de mobilidade e de infraestrutura apresentados em plataformas digitais disponíveis na internet, como a Mobilidados, o IBGE, os dados abertos da Companhia de Planejamento do Distrito Federal (CODEPLAN), entre outros que ilustram a perspectiva sociológica apresentada.

Resultados e Discussão

Há diversas formas de definir o que é o transporte alternativo. Por definição, é uma maneira de se locomover utilizando um meio diferente das formas convencionais, as quais podemos considerar os ônibus, trens e metrô, partes do sistema de transporte público coletivo urbano, e os carros particulares. Dentro do leque de meios alternativos de transporte, podemos abarcar os mais diversos modais. Para construção deste artigo, dividimos os transportes alternativos em três categorias. A primeira delas é o transporte não-motorizado, também conhecida como mobilidade ativa, que abarca os transportes movidos à propulsão humana. Também há a categoria de modais alternativos do sistema de transporte coletivo, menos convencionais, como os teleféricos, mon trilhos, entre outros, mais adequados a lugares específicos e com uma exigência de infraestrutura especializada. Consideramos também transportes alternativos veículos particulares fretados, como vans, micro-ônibus ou até carros convencionais. A variedade de veículos presentes nessa categoria é enorme e também segue as peculiaridades e necessidades de cada espaço urbano ou zona rural. Tuk-tuks em Bangkok, *rickshaws* na Índia, micro-ônibus nos bairros periféricos de Londres, vans no Rio de Janeiro (BALASSIANO, 2004). Dentro desta última divisão, inclui-se também os “irregulares”, “informais” ou “piratas”.

A partir dessa categorização, se discutem as razões de sua utilização no espaço urbano do DF, seja como forma complementar ao transporte convencional, seja como forma de substituí-lo quando não é capaz de suprir as necessidades. A terceira categoria apresentada pode ser preferida quando os horários das linhas não são suficientes para a rotina de trabalho, quando há alguma questão que desestabilize o transporte convencional (greves ou problemas logísticos logísticos, por exemplo), pela conveniência de rotas específicas não oferecidas pelo transporte regular, entre outras várias razões.

Conclusões

Os resultados do trabalho indicam que o transporte público, no DF, está atrelado intrinsecamente ao deslocamento pressionado pelo trabalho; é isso o que mostram os dados do PDAD 2018, que atestam um notável movimento proveniente de dezenas de Regiões Administrativas do Distrito Federal em direção ao Plano Piloto todos os dias. Num contexto como o de Brasília, cujo desenho urbanístico privilegia — desde a concepção da cidade, na década de 1950 — a locomoção a partir de veículos individuais motorizados em detrimento do transporte público, o surgimento de anomalias como o transporte informal é facilitado; há, nesse contexto, uma elevada demanda por transporte público que não é integralmente suprida, possibilitando o surgimento de alternativas de locomoção para além da

PET 4.0 E A TRANSFORMAÇÃO DO CONHECIMENTO

Democracia, Políticas Públicas e Inclusões



alçada do Estado. Conclui-se, portanto, que a população que não tem acesso a um veículo de transporte individual é potencialmente segregada pela ação do Estado, que oferta uma malha de transporte público insuficiente para sua demanda.

Referências

ARAÚJO, M. R. M.; OLIVEIRA, J. M.; JESUS, M. S.; SÁ, N. R.; SANTOS, P. A. C., & LIMA, T. C. Transporte público coletivo: discutindo acessibilidade, mobilidade e qualidade de vida. *Psicologia & Sociedade*, 23(2), 574-582, 2011.

DENATRAN, Frota de Veículos, 2020. Disponível em: <https://www.gov.br/infraestrutura/pt-br/assuntos/transito/arquivos-denatran/estatisticas/renavam/2020/dezembro/frota-reg-uf-tipo-modelo-06-dezembro2020.xls>

GDF. Perguntas frequentes da Secretaria de Mobilidade (SEMOB). 2017. Disponível em: <http://www.semob.df.gov.br/perguntas-frequentes-da-semob/>

GHIDINI, Roberto. “A Caminhabilidade: Medida Urbana Sustentável”. 2010

GOMES, Paulo Henrique da Silva. Piratas da capital: as narrativas midiáticas sobre o transporte informal no Distrito Federal. 2018. 90 f., il. Trabalho de Conclusão de Curso (Bacharelado em Comunicação Social)—Universidade de Brasília, Brasília, 2018.

MAMANI, Hernán Armando. Alternativo, informal, irregular ou ilegal? O campo de lutas dos transportes públicos. In: *O rosto urbano da América Latina*. Ed CLACSO, Buenos Aires, 2004.

MOBILIDADOS - Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP). Disponível em: <<https://plataforma.mobilidados.org.br/database>>. Acesso em: 05 jun 2020.

MULLER, F.; MONASTERIO, L. M. & DUTRA, C. P. R. “Por que tão longe?”. Mobilidade de crianças e estrutura urbana no Distrito Federal. *Cadernos Metrôpole*, São Paulo, v. 20, n. 42, pp. 577-598, 2018.

PONTES, Beatriz Maria Soares. O planejamento dos transportes nas áreas metropolitanas. *Cadernos Metrôpole*, [S.l.], n. 14, maio 2012. ISSN 2236-9996. Disponível em: <<https://revistas.pucsp.br/metropole/article/view/8787>>. Acesso em: 23 maio 2020.

SILVA, Carolina Pescatori Candido da; BOWNS, Caru. Transporte e equidade: ampliando o conceito de sustentabilidade pelo estudo de caso de Brasília. *Cadernos Metrôpole*, [S.l.], n. 19, fev. 2008. ISSN 2236-9996. Disponível em: <<https://revistas.pucsp.br/metropole/article/view/8720>>. Acesso em: 23 maio 2020.

TD - n. 2; “Planejamento Cicloviário no DF” (2017a) - . - Brasília: Companhia de Planejamento do Distrito Federal, 2017

VIII Encontro Centro-oeste do Programa de Educação Tutorial

Dias 4, 5, 6 e 7 de setembro



Universidade Federal da Grande Dourados

PET 4.0 E A TRANSFORMAÇÃO DO CONHECIMENTO Democracia, Políticas Públicas e Inclusões

TD - n. 25 “Plano Diretor de Transportes e Mobilidade do Distrito Federal (PDTU/DF): Instrumento de Mobilidade Urbana” (2017b) - . - Brasília: Companhia de Planejamento do Distrito Federal, 2017.

TD - n. 46; “Indicadores de Qualidade e Sustentabilidade Urbana Eixo Mobilidade Urbana” (2017c) - . - Brasília: Companhia de Planejamento do Distrito Federal, 2017.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. “Transporte urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas”. São Paulo: Annablume, 2001.

CODEPLAN. PDAD 2018. (27/03/2019). Disponível em: <http://www.codeplan.df.gov.br/pdad-2018/>. Acesso em 08 ago. 2021.