



UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA – UNB
INSTITUTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS – ICS
DEPARTAMENTO DE SOCIOLOGIA

**MOBILIDADE URBANA E CULTURA DO AUTOMÓVEL
NA SINGULARIDADE DA METRÓPOLE MODERNISTA BRASILEIRA**

Autor: Osvaldo Assis Rocha Neto

BRASÍLIA/2012

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
INSTITUTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS
DEPARTAMENTO DE SOCIOLOGIA

MOBILIDADE URBANA E CULTURA DO AUTOMÓVEL
NA SINGULARIDADE DA METRÓPOLE MODERNISTA BRASILEIRA

Autor: Osvaldo Assis Rocha Neto

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Sociologia, do Departamento de Sociologia, Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Brasília, como parte dos requisitos para obtenção do grau de Mestre em Sociologia.

BRASÍLIA/2012

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
INSTITUTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS
DEPARTAMENTO DE SOCIOLOGIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM SOCIOLOGIA

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO

MOBILIDADE URBANA E CULTURA DO AUTOMÓVEL
NA SINGULARIDADE DA METRÓPOLE MODERNISTA BRASILEIRA

Autor: Osvaldo Assis Rocha Neto

Orientadora: Prof^ª. Dr^ª. Maria Salete Kern Machado (UnB)

Banca:

Prof^ª. Dr^ª. Lucia Cony Faria Cidade (GEA/UnB)

Prof. Prof. Dr. Edson Farias (SOL/UnB)

Prof^ª. Dr^ª. Christiane Machado Coêlho – (Suplente-SOL/UnB)

AGRADECIMENTOS

Agradeço ao Programa de Pós Graduação em Sociologia da Universidade de Brasília pelo suporte oferecido para a realização da pesquisa e aos funcionários do Departamento de Sociologia pela cordialidade com que sempre nos atendeu. Agradeço de forma especial a professora Maria Salete pela insistência e forma atenciosa com lidou com a tarefa de orientar a dissertação e pelas suas valiosas contribuições a pesquisa. Agradeço também aos professores Edson Farias e Lucia Cidade pelas sugestões dadas para a realização do trabalho final de dissertação. Agradeço em especial ao professor Brasilmar que muito ajudou em minha formação.

Agradeço aos meus familiares que sempre me apoiaram e incentivaram ao longo da realização da dissertação. Em especial as mulheres da minha vida, Gisele, Bebel, Odette, Julia e Izabel. Agradeço também aos meus irmãos Wallace, Fernando e Fausto, ao meu primo João Paulo e minha prima Ana Paula e minha tia Estela.

Agradeço também aos meus amigos pra vida toda, Calos Eduardo, Diego Carvalho, Diogo Torres, Edson Farias, Rafael Pereira, Junia Marusia, Raphael Moraes, Julia Dalla, Danilo Motta, Raissa Menezes, Mayra Borges, Makaeh Martins, João Paiva, Maria Paz, Tiago de Aragão, Ceará Cidade, Antônia, Diana, Maria Clara, Janilce Rodrigues, Alessandro Barbosa, José Xavier, Daniel Capistrano, Leonardo Leocádio, Cleide Vilela, Celene Pereira, Elder Maia, Danilo Brito, Fabrízio Franco, Vinícius Soares, Lucas Carvalho, Thiago Castro, Evaldo Coutinho, Seu Brito, Ivone Carrijo, Ana Flávia, Camila Mariana, Louise Neves, Rodrigo Gonçalves, Ricardo Gonçalves, Pablo Rios, Gean Rios, Alex Oliveira, Eduardo Rodolfo, Andrés Rodriguez, e Bruno Gomes.

RESUMO

Ao longo do século XX foi construído um projeto de nação brasileira que ambicionava o ingresso definitivo do país na modernidade. Dois acontecimentos foram fundamentais para levar a cabo esse processo, a implantação da indústria automobilística e a construção de Brasília, considerada a síntese do projeto de modernidade brasileiro. A nova capital do país foi erguida sob a ideologia do movimento modernista na arquitetura e urbanismo e do rodoviário que prepararam a cidade para a circulação motorizada. A relação entre Brasília e os automóveis, vem desde a concepção urbanística da cidade, porém ultrapassou os limites das pranchetas dos arquitetos e planejadores urbanos e passou a estimular as representações de que a cidade fora planejada e pensada para o domínio do automóvel.

A pesquisa procurou mostrar o papel e os significados do automóvel na mobilidade urbana de Brasília. A partir da análise da estrutura de mobilidade da cidade foi constatado que a promessa de uma cidade voltada para o automóvel está se cumprindo dada a relação de dependência cada vez maior que vem se sedimentando entre o brasiliense e seu automóvel. O padrão de mobilidade da cidade vem se alterando radicalmente nos últimos anos, indicando que os brasilienses recorrem cada vez mais ao uso do carro particular. Ao ter seu uso rotinizado o carro torna-se elemento fundamental na construção de uma cultura da automotorização na cidade.

Além da constatação empírica da predominância do papel do automóvel na cidade a pesquisa analisou como se dá a relação entre o morador de Brasília e seu carro, relação indispensável para a compreensão da centralidade que a automotorização possui atualmente na cidade. No trabalho de campo foram exploradas as dimensões do automóvel como instrumento utilitário a serviço da promessa da modernidade, a relação entre veículos automotores e a representação de Brasília enquanto ícone modernista, o automóvel como signo de status e reconhecimento, a relação econômica entre a renda e a posse de automóveis, a percepção sobre o automóvel e as políticas públicas para a mobilidade como o transporte público e seu papel na relação entre o indivíduo e seu carro, e por fim a afinidade entre as relações sociais e o automóvel e os impactos dessa relação numa possível sociabilidade motorizada no Distrito Federal. Os dados obtidos permitiram caracterizar a relação brasiliense-automóvel e, sobretudo, apresentar os elementos que compõem a cultura do automóvel da metrópole modernista brasiliense.

Palavras-chave: mobilidade urbana, automóveis, sociabilidade, Brasília, modernidade.

ABSTRACT

During the 22nd century the Brazilian nation built a project that coveted the final entry of the country in the modern times. Two events were fundamental to conclude this process: the implantation of de automotive industry and the construction of Brasilia, which is considered as a synthesis of the Brazilian modernity project. The country's new capital was raised under the ideology of the modernist movement in architecture and urbanism and the highway transport that prepared the city for motorized traffic. The relation between Brasilia and the cars comes from the conception of urban design of the city. However, the limits of the board of architects and the urban planners were exceeded, and started to stimulate the representation that the city was planned and thought just for the dominance of the automobile.

The research sought to show the role and meanings of the automobile urban mobility in Brasilia. From the analysis of the structure of the mobility of the city, it was noticed that the promise of a city directed to automobile is being fulfilled because of the high dependence between the people of Brasilia and their cars. The mobility pattern of the city has being changing radically in recent years, indicating that the brasilienses increasingly resorting the use of the private car. The car becomes a fundamental element in constructing a culture of the auto motorization of the city by having routinized use.

In addition to the empirical observation of the predominance of the automobile role in the city, the research analyzed how is the relation between the resident of Brasilia and his car, essential relation to the understanding of centrality that the auto motorization currently has in the city. In the studying were explored the dimensions of the automobile as an utilitarian instrument in service of the modernity promise, the relation between automotive vehicles and the Brasilia representation as modernist icon, the automobile as status sigh and recognition, the economic relation between the finance and the ownership car, the perception about the automobile and the public policies for the mobility as the public transportation and its role in the relation between the individual and his car, and finally the affinity between social relations and the automobile and the impacts of this relation in a possible sociability motorized in the Federal District. The data obtained allowed to characterize the relation brasiliense-automobile and, above all, present the elements that form the automobile culture of brasiliense modernist metropolis.

Keywords:

Urbain mobility, cars, sociability, Brasilia, modernity.

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Relação de RA's pela data de criação e População Urbana por Região Administrativa em 2010/11.....	73
Tabela 2 – Estimativa do número de pessoas ocupadas por setor de atividade econômica - Distrito Federal 2000/2011 (em milhares).....	82
Tabela 3 - Evolução da população e frota automotiva brasileira entre 2000 e 2011.....	85
Tabela 4 – Quais foram os principais motivos que levaram você a escolher o meio de transporte que mais usa? Em (%).....	89
Tabela 5 - Motivo dos deslocamentos – por escolaridade em (%), Brasil, 2009.....	90
Tabela 6 – Posse de automóvel e motocicleta por domicílio e faixa de renda, em Salários Mínimos (SM), Brasil 2010. (Distribuição em %).....	91
Tabela 7-Meio de transporte mais utilizado por nível de escolaridade (%), Brasil 2010.....	93
Tabela 8 - Deslocamentos casa-trabalho nas dez principais regiões metropolitanas brasileiras – 1992-2008.....	95
Tabela 9 – Frequência dos congestionamentos enfrentados pelos brasileiros por região em que reside. Brasil, 2010.....	96
Tabela 10 – Avaliação do Transporte Público, por porte da Cidade em 2011.....	96
Tabela 11 – Evolução da frota automotiva brasileira e do DF entre 1998 e 2011.....	98
Tabela 12 - Distribuição do número de hospitais, leitos, clínicas e postos de saúde por Região Administrativa do DF em 2010.....	101
Tabela 13 – Distribuição dos equipamentos de segurança por Região Administrativa/DF, 2010.....	104
Tabela 14 - Distribuição dos equipamentos culturais por Região Administrativa/DF, em 2012.....	108
Tabela 15 - Distribuição da população ocupada do DF por Região Administrativa em 2011/12.....	110
Tabela 16 - Evolução das viagens realizadas/dia por modo de transporte utilizado no Distrito Federal entre os anos de 1990 e 2009.....	117

Tabela 17 - Mobilidade diária da população do DF e Renda Domiciliar mensal em salários mínimos (SM), por RA, em 2009.....	118
Tabela 18 - Dados sobre a evolução da frota automotiva e de população do DF entre 2000 e 2010.....	122
Tabela 19 – Evolução da distribuição dos movimentos pendulares no DF por motivo do deslocamento e por modo de transporte utilizado, entre os anos de 1990 e 2009.....	124

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Comparação da Venda de Veículos (Nacionais e Importados) no Brasil entre 1956 e 2010.....	56
Gráfico 2 - Evolução do crescimento do PIB e Vendas de Veículos no Brasil entre 1957 e 2010.....	58
Gráfico 3 - Evolução da Participação das Regiões sobre o total da população do Brasil entre os anos de 1940 e 2010.....	66
Gráfico 4: Evolução da Taxa de Crescimento anual da populacional do DF, Entorno, RIDE-DF, Centro-Oeste e Brasil entre os anos de 1950 e 2010.....	68
Gráfico 5 - Evolução da Participação do DF e Entorno sobre o total da população da RIDE-DF entre os anos de 1940 e 2010.....	70
Gráfico 6: Renda Domiciliar do DF por RA, em Salários Mínimos, em 2010/11.....	79
Gráfico 7: Evolução da população economicamente ativa do DF (Nº de empregados e desempregados entre 2000 e 2011).....	81
Gráfico 8 - Evolução do número de viagens realizadas por modo de transporte coletivo ou individual, no Brasil entre os anos de 2003 e 2010(1). (Em bilhões de viagens/ano).....	86
Gráfico 9 - Distribuição percentual dos deslocamentos urbanos por modo de transporte utilizado e por Porte do Município.....	88
Gráfico 10 - Posse de automóvel por domicílio e faixa de renda em Salários Mínimos (SM), Brasil 2010. (Distribuição em %).....	92
Gráfico 11 - Tempo médio de viagem (em minutos) por Modo de transporte utilizado no Deslocamento e por porte da cidade, Brasil 2010.....	94

Gráfico 12 - Distribuição percentual de hospitais e leitos hospitalares públicos e privados por Região Administrativa do DF em 2010.....	102
Gráfico 13 - % de Escolas públicas e privadas e de população por RA, sobre o total de escolas e população do DF em 2010.....	105
Gráfico 14 - % de Escolas e matrículas por RA do DF, em 2010.....	106
Gráfico 15 - Matrículas no Ensino Superior por localização da faculdade. DF, 2009. (% sobre o total de matrículas).....	107
Gráfico 16 - Comparação da população ocupada por RA de trabalho, divisão entre Plano Piloto e demais RA's do DF em 2011/12.....	111
Gráfico 17 - Utilização dos equipamentos urbanos e estrutura produtiva do Distrito Federal pela População do Entorno – 2005 (em % da população).....	112
Gráfico 18 - Evolução dos modos de transporte utilizados nos deslocamentos urbanos do Distrito Federal entre 1975 e 2009.....	115
Gráfico 19 - Distribuição dos Deslocamentos urbanos por modo de transporte utilizado, Distrito Federal, 2009.....	116
Gráfico 20 - Repartição Modal por Classe de Renda no DF - Comparação 2000 e 2009. (Participação em %).....	120
Gráfico 21 - Distâncias percorridas (em km) por parcela da população do DF, em 2009.....	121
Gráfico 22 - Evolução dos Domicílios com veículos por RA do DF, (em %) entre 2000/2010.....	123
Gráfico 23 - Evolução da distribuição dos motivos dos deslocamentos urbanos no DF entre os anos de 1990 e 2009.....	125

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Renda média domiciliar mensal em Salários Mínimos DF, Por Região Administrativa em 2008.....	80
---	----

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

ANTP	- Associação Nacional de Transportes Públicos
CCBB	- Centro Cultural Banco do Brasil
CF	- Constituição Federal
CLDF	- Câmara Legislativa do Distrito Federal
CN	- Congresso Nacional
CO	- Centro-Oeste
CODEPLAN	- Companhia de Planejamento do Distrito Federal
DENATRAN	- Departamento Nacional de Trânsito
DF	- Distrito Federal
EPNB	- Estrada Parque Núcleo Bandeirante
EUA	- Estados Unidos da América
FMN	- Fábrica Nacional de Motores
GDF	- Governo do Distrito Federal
GEIA	- Grupo Executivo para a Indústria Automotiva
GO	- Goiás
IBGE	- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPEA	- Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas
IPI	- Imposto sobre Produtos Industrializados
MC	- Ministério das Cidades
MG	- Minas Gerais
N	- Norte
NE	- Nordeste
OCDE	- Organismo das Nações Unidas para a Cooperação e Desenvolvimento
O-D	- Origem-Destino
ONU	- Organização das Nações Unidas
PC	- Polícia Civil
PDAD	- Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílio
PIB	- Produto Interno Bruto
PLANIDRO	- Plano Diretor de Água, Esgoto e Controle da Poluição
PM	- Polícia Militar
RA	- Região Administrativa

RIDE-DF	- Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno
RM	- Região Metropolitana
S	- Sul
SCES	- Setor de Clubes Esportivos Sul
SCIA	- Setor Complementar de Indústria e Abastecimento
SCS	- Setor Comercial Sul
SE	- Sudeste
SEC-DF	- Secretaria de Estado de Cultura do Distrito Federal
SET-DF	- Secretaria de Estado de Transportes do Distrito Federal
SHLN	- Setor Hospitalar Local Norte
SHLS	- Setor Hospitalar Local Sul
SIA	- Setor de Indústria e Abastecimento
SPS	- Setor Policial Sul
UCB	- Universidade Católica de Brasília
UF	- Unidade da Federação
UnB	- Universidade de Brasília
UNESCO	- <i>United Nations Education Science and Culture Organization</i>
UniCEUB	- Centro Universitário de Brasília
UNIP	- Universidade Paulista

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	10
1.1 APRESENTAÇÃO.....	10
1.2 JUSTIFICATIVA.....	12
1.3 OBJETIVOS.....	13
1.4 METODOLOGIA	15
1.4.1 <i>Conjugação dos métodos quantitativos e qualitativos</i>	15
1.4.2 <i>Justificativa do uso de entrevistas em profundidade</i>	19
1.4.3 <i>Seleção dos entrevistados</i>	20
1.4.4 <i>Grau de generalização das entrevistas semi-estruturadas</i>	22
1.4.5 <i>O tamanho da amostra de entrevistas qualitativas</i>	22
2 CULTURA, MODERNIDADE E O AUTOMÓVEL	24
2.1 O SURGIMENTO DA INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA	266
2.2 OS SIGNIFICADOS SOCIAIS DOS AUTOMÓVEIS	30
2.3 O AUTOMÓVEL COMO VILÃO: AS CRÍTICAS AOS AUTOMÓVEIS.....	33
3 A CIDADE MODERNA, OS AUTOMÓVEIS, A MOBILIDADE URBANA E A SOCIOLOGIA	36
3.1 OS ESTUDOS URBANOS, A MOBILIDADE URBANA E A SOCIOLOGIA	366
3.2 MOBILIDADE URBANA: UM CONCEITO EM MOVIMENTO	40
3.3 AS CIDADES, OS AUTOMÓVEIS E A MOBILIDADE URBANA	41
3.4 OS AUTOMÓVEIS E O PROCESSO DE URBANIZAÇÃO À BRASILEIRA	48
4 O BRASIL E OS AUTOMÓVEIS	53
4.1 A INDÚSTRIA AUTOMOBILÍSTICA BRASILEIRA E A OPÇÃO RODOVIÁRIA.....	53
4.1.1 <i>A simbiose entre a indústria automobilística e o governo de Juscelino Kubitschek</i>	53
5 DA UTOPIA À DISTOPIA URBANA – BRASÍLIA E O PARADOXO MODERNISTA	62
5.1 BRASÍLIA COMO SÍNTESE DO PROJETO DE MODERNIDADE BRASILEIRA	62
5.2 A RELAÇÃO ENTRE BRASÍLIA E OS AUTOMÓVEIS: A SINGULARIDADE BRASILENSE.....	63
5.3 CARACTERIZAÇÃO SOCIOECONÔMICA DO DISTRITO FEDERAL – ELEMENTOS PARA A COMPREENSÃO DA CULTURA DO AUTOMÓVEL BRASILENSE.....	66
5.3.1 <i>Histórico da ocupação do Centro-Oeste e do Distrito Federal</i>	67

5.3.2	<i>Características socioeconômicas do Distrito Federal e Entorno</i>	74
5.3.3	<i>Emprego e renda no Distrito Federal</i>	81
6	A CULTURA DO AUTOMÓVEL NA SINGULARIDADE BRASILIENSE	86
6.1	A ESTRUTURA DA MOBILIDADE URBANA BRASILEIRA.....	86
6.2	O PADRÃO DE MOBILIDADE BRASILIENSE: A MOBILIDADE CADA VEZ MAIS MOTORIZADA..	100
6.2.1	<i>Distribuição espacial dos equipamentos urbanos e de lazer no Distrito Federal</i>	102
6.2.2	<i>Distribuição espacial dos postos de trabalho pelo território do Distrito Federal</i>	110
6.2.3	<i>O Distrito Federal e a dependência dos municípios do Entorno</i>	112
6.3	OS MOVIMENTOS PENDULARES NO ESPAÇO DA METRÓPOLE MODERNISTA.....	114
7	A CULTURA DO AUTOMÓVEL NO COTIDIANO BRASILIENSE	128
7.1	O AUTOMÓVEL E A SOCIABILIDADE NO DISTRITO FEDERAL.....	128
7.2	A ANÁLISE DAS ENTREVISTAS	131
7.2.1	<i>O automóvel como utensílio que permite a manifestação da modernidade</i>	131
7.2.2	<i>Simbiose da metrópole modernista e os automóveis</i>	133
7.2.3	<i>O automóvel como signo de status e reconhecimento social</i>	137
7.2.4	<i>O fator renda e os automóveis</i>	142
7.2.5	<i>Relação automóvel-trânsito-congestionamentos</i>	143
7.2.6	<i>Automotorização versus transportes públicos</i>	149
7.2.7	<i>A sociabilidade brasiliense e o automóvel</i>	154
	CONSIDERAÇÕES FINAIS	1588
	REFERÊNCIAS	1633
	ANEXO I	168

1 INTRODUÇÃO

1.1 Apresentação

O século XX marcou o ingresso definitivo do Brasil na modernidade e coincidiu com a chegada dos automóveis no país, imediatamente alçados à condição de símbolos do progresso e expressão máxima da própria modernidade. Visando ao alcance do *status* de nação moderna, o Estado e a sociedade brasileira estimularam – e ainda estimulam – a posse e a utilização de automóveis. Assim, possuir um automóvel no Brasil não significa apenas adquirir uma mercadoria cujo valor de uso é dar celeridade aos deslocamentos humanos, mas também alcançar *status*, poder, conforto, diferenciação e ascensão social.

Os veículos automotores esperaram mais de 70 anos para assistirem sua popularização e generalização no Brasil, mas é importante destacar que durante toda a sua existência em território brasileiro, ostentaram o título de objetos de desejo e cobiça, mesmo nas primeiras décadas em que estavam restritos às classes mais abastadas. Foi somente a partir da década de 1970, com o advento de carros mais baratos com motores menos potentes – de 1000 cilindradas – que as camadas médias começaram a comprar automóveis e a realizar um de seus principais sonhos de consumo. Do mesmo período, tem-se o início da generalização da motorização dos brasileiros, que proporcionou ao país o ingresso definitivo na estrada das promessas de progresso, eficiência e velocidade da modernidade. A partir de meados dos anos 1990, com a estabilização monetária e aumento da renda média do brasileiro, teve início uma generalização crescente do automóvel na sociedade brasileira – que passou a conviver com impactos negativos do aumento da frota automotiva semelhantes aos verificados nas grandes cidades dos países ricos: os congestionamentos e a conseqüente queda na qualidade de vida. Assim, de ícone do progresso, o automóvel também passa a figurar como vilão da qualidade de vida nos centros urbanos.

O poder público recepcionou com festa o automóvel; apontou naquela máquina de quatro rodas a senha para a modernidade e o progresso. Não mediu esforços para que os carros tivessem uma acolhida calorosa e não sentissem as eventuais turbulências dos trópicos. Para tanto, o Estado modificou cidades, abriu avenidas, abandonou o sistema ferroviário, os transportes públicos e os bondes, e se concentrou em preparar as cidades para receber seus mais ‘ilustres’ habitantes. Com tamanha hospitalidade, os carros encontraram o cenário ideal para se expandirem e sua generalização não se restringiu aos estratos de renda mais alta, pois,

a partir dos anos 2000, os veículos particulares encontraram mercado na nova classe “C”, que popularizou definitivamente a posse dos automóveis no país.

O principal reflexo nas cidades pautadas pelo uso do automóvel é a diminuição da qualidade de vida, que decai à medida que o ato de transitar pelo espaço urbano se transforma em desafio e compromete a cidadania urbana e até a própria existência da sociedade enquanto valor abstrato. Tal fato advém da dependência da sociedade do ato de circular e da locomoção em si dos grupos sociais, fazendo com que os deslocamentos pela cidade sejam apresentados como condição necessária para a sociabilidade e interação social. Ou seja, transitar pelo espaço urbano é condição indispensável para a realização da sociedade em si, uma vez que o mover materializa o encontro e possibilita a interação e as relações sociais, fazendo a sociedade cumprir o seu dever.

O aumento da frota de automóveis em Brasília, Distrito Federal (DF), seguiu o crescimento verificado nas demais cidades brasileiras. Contudo, imaginava-se que sob as bênçãos dos traços e pranchetas dos planejadores urbanos, a capital brasileira seria imune aos problemas de circulação urbana provenientes da expansão automotiva. Tal aposta, regida pela fé na eficiência do movimento modernista na arquitetura e urbanismo, desmoronou nos últimos anos com a contaminação do DF dos mesmos problemas de mobilidade urbana que acometem as grandes metrópoles. Vale ressaltar que a partir da generalização do automóvel, o estrangulamento da mobilidade urbana é um fenômeno que acompanha a generalização automobilística e com o qual cada cidade lida a partir de suas particularidades.

A relação de Brasília com os automóveis não foge à lógica que impera nos grandes centros urbanos do país e do mundo, nos quais o automóvel é uma mercadoria inserida dentro da lógica de uma cultura de massa em que o consumo se coloca na ordem do dia. A singularidade é que a referida localidade é uma cidade que foi projetada a partir da concepção de que o automóvel deveria assumir o protagonismo da cena urbana. De fato, o automóvel assumiu o papel de protagonista do espaço urbano da cidade – representa cerca de 95% dos veículos motorizados particulares, indicando que se houver uma cultura da motorização na capital brasileira, esta se dará graças ao papel do automóvel. A Brasília das largas avenidas sem as intersecções de cruzamentos que apostou na mobilidade a partir do automóvel como grande trunfo padece das mesmas mazelas contra as quais foi planejada: congestionamentos e redução da mobilidade e qualidade de vida.

É a partir da generalização do automóvel na sociedade brasileira e brasiliense, e na sedimentação de uma pretensa cultura de mobilidade urbana pautada e dependente do

automóvel, que a presente pesquisa pretende se debruçar para compreender em que consiste a cultura do uso e consumo do automóvel sob a perspectiva dos automobilistas de Brasília – a cidade síntese da modernidade brasileira, projetada e construída para a circulação motorizada.

O objetivo do estudo é entender a relação indivíduo-automóvel e como esta impacta na relação indivíduo-sociedade na cidade de Brasília, ou seja, como a relação homem-máquina impacta na sociabilidade e nas relações sociais na capital federal.

1.2 Justificativa

O planejamento urbano e de transporte são os principais responsáveis pela política de mobilidade urbana das cidades e, ao longo do século XX, o automóvel foi o protagonista das propostas de intervenção urbana, principalmente nas grandes cidades. Num primeiro momento, o carro foi alçado ao *status* de grande novidade moderna e ícone do auge da modernidade. Porém, a partir do estrangulamento da circulação nas cidades, foi acusado de vilão do bem-estar contemporâneo, fator que levou e ainda leva às discussões sobre a priorização de outras formas de deslocamento nos grandes centros urbanos, culminando em soluções que priorizam os transportes coletivos.

A pesquisa se propôs a refletir sobre o paradigma da estrutura de mobilidade urbana brasiliense como um todo, pautada no predomínio do uso do carro. Assim, o foco do estudo recaiu sobre o automóvel e não em outros elementos que compõem o sistema de mobilidade urbana da cidade, como por exemplo, o transporte público – aspecto observado como fundamental para devolver a qualidade de vida à cidade. Portanto, a pesquisa partiu da premissa de que a simples disponibilização de outros meios de transporte para os deslocamentos urbanos, como por exemplo, os ônibus e o metrô, mesmo que estes sejam de qualidade, pode não ser suficiente para uma mudança do paradigma atual da automotorização. A pesquisa buscou elementos que indicavam a força de uma possível cultura do automóvel e o quanto esta é capaz ou não de impedir a mudança na mentalidade da mobilidade urbana no DF, fundamentada no uso do carro particular.

Sendo assim, parte-se do princípio que, a despeito do transporte público, é preciso considerar o quão forte encontra-se arraigada a mentalidade do automóvel nos moradores do DF e o que seria necessário para fazer com que os brasilienses abandonassem seus veículos nas garagens e utilizassem outras formas de locomoção.

Por fim, a pesquisa pretende discutir como a estrutura atual de mobilidade brasileira, norteada pelo uso do automóvel, compromete a cidadania no espaço urbano, indo na contramão da consolidação dos direitos às cidades, simbolizado pela promulgação do Estatuto das Cidades (2001) e pela criação do Ministério das Cidades (MC), em 2003.

A noção contemporânea de mobilidade urbana aponta como condição fundamental que o ato de deslocar-se pela cidade seja realizado com qualidade de vida e com sustentabilidade para o ambiente dos centros urbanos. Tal noção ganha cada vez mais força na medida em que o mover-se no ambiente urbano se transforma em um desafio no qual a simples ação de transitar pelo espaço da cidade acarreta em problemas tanto para as cidades quanto para seus moradores. O ato de deslocar-se, principalmente nas metrópoles, vem se tornando um desafio e transformando o ambiente urbano em um espaço caótico graças à escalada de automóveis circulando pelas vias das grandes cidades, comprometendo o espaço público e a sociabilidade nas cidades.

Ao eleger o automóvel como objeto de análise, tem-se a intenção da busca pelos motivos que seus donos apresentam para, além de possuí-los, utilizá-los como a forma predominante de realizar os deslocamentos pendulares nas cidades. A pesquisa buscou analisar na pretensa cultura do automóvel do brasileiro, elementos que possam auxiliar na tarefa de reduzir a automotorização e, conseqüentemente, elevar os ganhos em qualidade de vida e sustentabilidade nos centros urbanos e, em especial, no DF.

1.3 Objetivos

A pesquisa partiu da descrição das dinâmicas de mobilidade urbana brasileira e do DF cada vez mais pautadas pelo uso do automóvel, e da relação entre o brasileiro e seu carro, a fim de compreender as razões que têm levado ao exponencial aumento do número de veículos automotores na metrópole modernista brasileira, com os reflexos imediatos deste fenômeno na mobilidade urbana e, conseqüentemente, nas relações sociais decorrentes de uma paisagem urbana regida pelo uso do automóvel. Por fim, foi caracterizado o conteúdo do discurso daqueles que defendem o uso do carro, explorando as justificativas do brasileiro quanto aos motivos existentes a fazer uso, de modo generalizado, dos veículos particulares no cotidiano.

A pesquisa buscou compreender como se dá a relação dos indivíduos proprietários com seus veículos a partir do significado que o automóvel possui para o seu dono, tentando responder as seguintes indagações: Por que o morador do DF utiliza tanto o automóvel para

realizar seus deslocamentos diários? Como se caracteriza a relação do brasiliense com os automóveis? Qual o grau de dependência para com os carros? Qual o significado atribuído pelos moradores do DF ao automóvel? Estas questões tiveram como propósito responder ao objetivo geral da pesquisa: apontar ou não para a existência e/ou sedimentação de uma cultura do carro na cidade e quais as características desta possível cultura da automotorização em Brasília.

A partir da constatação empírica do forte crescimento do número de veículos no DF e dos reflexos imediatos para a qualidade de vida e sustentabilidade do meio ambiente, a pesquisa se propôs a levantar quais os motivos que culminaram no exponencial aumento do número de carros na cidade nestes últimos anos. Partiu-se da hipótese de que no DF vem se desenvolvendo uma cultura na qual o automóvel é elemento estruturante como signo de *status* e de valor privilegiado para o brasiliense. Assim, o objetivo geral do presente estudo foi o de buscar elementos que subsidiassem a reflexão sobre uma possível cultura do automóvel na cidade, tendo como ponto de partida a relação do brasiliense com seu carro. A compreensão de tal relação foi fundamental para analisar os reflexos desta suposta cultura da automotorização tanto na alteração do padrão de mobilidade urbana quanto da sociabilidade brasiliense. Para tanto, buscou-se compreender qual o conteúdo da valoração e do significado que o objeto automóvel possui para seus respectivos donos e para o imaginário coletivo do brasiliense em geral.

A pesquisa buscou mensurar as razões que levam o brasiliense a comprar e usar o automóvel de modo generalizado, fazendo da mobilidade motorizada a principal forma de locomoção pela cidade. O foco da pesquisa se deu nos significados atribuídos aos veículos (se meramente utilitário, sentimental, estético ou símbolo de *status*) e como os automóveis impactam nas relações sociais e na natureza dos vínculos sociais estabelecidos pelos brasilienses. Por fim, a partir da relação “indivíduo- automóvel”, procurou-se compreender a estrutura da mobilidade urbana do DF na busca de elementos que apontassem ou não para uma cultura do automóvel na referida localidade.

A compreensão da estrutura da mobilidade urbana de Brasília passa ainda pela discussão de três temas fundamentais: o sistema de transporte público, o desenho modernista da cidade e o grau do uso do transporte público e do automóvel no espaço urbano – atores que modelam a estrutura de mobilidade urbana das cidades. Portanto, foi fundamental a análise do desenho sócio-espacial que o projeto modernista legou à cidade e em que medida esta estrutura se reflete no discurso de defesa do uso do automóvel em detrimento de outras formas

de locomoção no ambiente urbano. Ou seja, a pesquisa apresentada teve a preocupação em identificar em que medida o discurso da cidade enquanto monumento modernista é usado como justificativa para se fazer uso do automóvel na capital federal.

1.4 Metodologia

Howard Becker (1997) defende um método de construção do conhecimento mais flexível nas ciências sociais que a tradicional rigidez de divisão entre teóricos e metodólogos. O autor defende um “modelo artesanal” de fazer pesquisa, no qual o pesquisador se vale das teorias e metodologias mais adequadas ao trabalho em questão, sem enquadrar os achados empíricos numa camisa de força, seja ela teórica ou metodológica. Becker vai além ao afirmar que os pesquisadores devem se livrar de tais amarras teóricas e inovar inventando novas teorias e ideias. A liberdade apresenta-se, então, no sentido de ajustar as teorias e os métodos às especificidades das realidades impostas pela pesquisa, valendo-se de intuições e improvisando soluções.

1.4.1 Conjugação dos métodos quantitativos e qualitativos

No presente estudo, optou-se pelo uso da técnica qualitativa de entrevistas em profundidade, da análise documental e de técnicas quantitativas (análise dos dados secundários), por observar-se que assim o fenômeno estudado seria mais bem descrito e compreendido. O objetivo da pesquisa foi a compreensão da relação dos moradores do DF com os automóveis, qual o significado que dão a este bem de consumo e quais os valores existentes na relação que se estabelece entre o indivíduo, a sociedade e os automóveis, ou seja, como se dá a relação das pessoas com o objeto automóvel. A partir daí, o estudo procurou identificar a possível existência de uma cultura do automóvel em Brasília e o quão está arraigada no cotidiano do brasileiro.

Os métodos qualitativos nas ciências sociais se apresentam como um modo particular de fazer pesquisa; exigem maior imersão e aprofundamento dos temas abordados bem como maior interação com os sujeitos pesquisados. Porém, tal aspecto não implica dizer que a ação empregada seja melhor que os métodos quantitativos – apenas que lançam mão de outras formas de obtenção das informações. A utilização de um método ou outro, como dito anteriormente, varia de acordo com os objetivos da pesquisa. Deve-se sempre utilizar aquele

que melhor atenderá os requisitos da investigação, equacionando a realidade do campo e os recursos disponíveis. A liberdade das amarras teóricas apontada por Becker (1997) permite que se usem tanto métodos quantitativos quanto os métodos qualitativos, se tal opção melhor descrever a realidade social pesquisada.

Para se chegar aos elementos que permitam responder as perguntas configuradas como objeto da pesquisa em curso, o trabalho foi operacionalizado em duas frentes. Na primeira, de ordem descritiva-teórica, tem-se uma análise documental do histórico da cidade modernista. Em seguida, a utilização de dados secundários dos seguintes órgãos: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN), Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas (IPEA), Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), Companhia de Desenvolvimento do Planalto Central (CODEPLAN) e Secretaria de Estado de Transportes do DF (SET-DF), referentes a pesquisas sobre mobilidade urbana no Brasil e no DF que permitiram a caracterização socioeconômica e da estrutura de mobilidade urbana brasileira e brasiliense.

De posse de tais dados, foi apresentado o contexto social, econômico e político do advento do automóvel na sociedade brasileira e brasiliense. Também foi realizada uma contextualização da construção e consolidação da Brasília modernista, retomando o debate em que prevaleceu a concepção modernista para a construção da cidade e como o automóvel se inseriu no processo apresentado, atendendo a afinidades eletivas dos valores da modernidade. Por fim, a pesquisa buscou identificar como a questão analisada se refletiu na representação de que Brasília foi feita pensando-se, em primeiro lugar, no carro.

A caracterização socioeconômica da cidade e de sua mobilidade urbana foi fundamental para a compreensão do fenômeno estudado e também auxiliou na elaboração de um roteiro semi-estruturado de entrevistas em profundidade, disponibilizado nos anexos do estudo. O foco da pesquisa de campo foi a realização de perguntas que abordassem temas como: o transporte público; o significado dos automóveis para a vida pessoal; a relação entre o uso dos automóveis e a cidade modernista. As entrevistas procuraram compreender não apenas o porquê se compra e se usa tantos automóveis na referida localidade, mas em que medida o uso generalizado vem criando uma cultura da automotorização em Brasília e de que forma tal fenômeno impacta na sociabilidade do brasiliense motorizado e não motorizado.

A descrição da história do automóvel no Brasil é fundamental para a compreensão do seu papel na sociedade brasileira. Num primeiro momento, observando a indústria automobilística como o pilar da economia brasileira desde a década de 1950 com o Governo

de Juscelino Kubistchek, a pesquisa buscou descrever a relação entre o Estado capitalista no Brasil e a indústria automobilística, a fim de compreender os motivos que levaram ao expressivo aumento no número de carros no país. Continuando nesta direção, o presente estudo apresenta a estrutura da mobilidade brasileira e brasiliense à luz da opção/herança rodoviária.

Como o foco da pesquisa é a cidade de Brasília, será dada atenção especial para a relação entre o projeto urbanístico da capital modernista e suas afinidades eletivas com o automóvel. O discurso de que a cidade foi projetada para privilegiar o automóvel é presença tanto nas pranchetas de seus criadores quanto no imaginário de seus moradores, pensadores e visitantes. Analisa-se também o contexto de crescimento do DF e seu entorno, cujas características se assemelham às verificadas no restante das metrópoles brasileiras: forte expansão urbana, de modo desordenado e disperso ao longo do território. O objetivo aqui é apontar as implicações para a mobilidade urbana conforme o crescimento da região supracitada, onde há forte centralização dos equipamentos urbanos na área tombada do Plano Piloto de Brasília. Ícone do poder, o Plano Piloto exerce não só o poder simbólico da cidade como também atrai serviços e empregos, fatores que acabam ditando a estrutura de mobilidade urbana da capital federal (NUNES, 1997).

Foram exploradas as dimensões social, política e econômica do automóvel, visando auxiliar na compreensão do aumento da frota de veículos automotores na cidade de Brasília. Estas dimensões foram separadas apenas a título heurístico, no entanto, foram analisadas em suas interconexões e relações entre si, dada a impossibilidade de separação completa entre estas questões. Tal abordagem permitiu a caracterização dos significados sócio-simbólicos que os automóveis apresentam e representam para seus respectivos proprietários, a partir da materialização do uso rotineiro dos veículos automotores no cotidiano brasiliense. Sob a referida perspectiva, o automóvel foi retratado como símbolo de *status*, liberdade e individualidade, e também como símbolo de uma cultura de consumo.

As dimensões econômica, social e política do automóvel em Brasília foram observadas de modo articulado entre si e tendo como pano de fundo a Brasília modernista. Assim, a pesquisa procurou identificar nos discursos dos brasilienses a relação que estabelecem entre o projeto da Brasília modernista ou da Brasília planejada e suas afinidades com o automóvel. O objetivo foi mensurar o quão a representação da relação entre a cidade de Brasília e os automóveis encontra-se presente no imaginário coletivo de seus moradores e o quanto contribui para a existência ou não de uma cultura do automóvel na referida localidade.

A pesquisa de campo buscou responder a indagação inicial do acentuado aumento de carros na cidade e em que medida a generalização do uso do transporte individual vem sedimentando uma cultura do automóvel em Brasília. Porém, para se chegar a tal resposta, foi preciso identificar o significado que os carros possuem para os seus donos, seja como símbolo de *status*, sonho de consumo, utilidade de chegar rapidamente aos locais desejados, liberdade de locomoção ou maior conforto que outros modais de transporte. A busca pelas respectivas questões subjetivas é o fio condutor da pesquisa, pois é a compreensão deste fenômeno e dos elementos que conformam seu significado, que permitiram elucidar quais as razões que vem levando ao aumento do número de veículos na localidade em questão, evidenciando a relação indivíduo-automóvel. Ao identificar os significados do automóvel, foi possível explorar as dimensões social, econômica e política que levaram à compreensão de uma possível cultura do automóvel em Brasília.

Com os resultados obtidos na pesquisa de campo, buscou-se inter-relacionar os conceitos trabalhados na revisão de literatura e na metodologia, atualizando as questões teórico-metodológicas ao contexto do estudo aqui proposto, contextualizando os achados empíricos e relacionando-os com as contribuições da sociologia urbana. A busca dos significados do automóvel foi feita na pesquisa de campo mediante a realização de entrevistas em profundidade semi-estruturadas com proprietários/usuários do transporte individual no DF, e procurou identificar discursivamente nestes proprietários de veículos elementos que testem a hipótese da existência de uma possível cultura do automóvel na localidade analisada.

Na realização das entrevistas em profundidade semi-estruturadas, buscou-se identificar – do ponto de vista teórico, metodológico, descritivo ou histórico – em que medida as dimensões sociais, econômicas e política influenciam na decisão de cada brasiliense de possuir e usar um automóvel e como tais dimensões contribuem para compreender o significado que atribuem ao automóvel. Destarte, a pesquisa de campo abordou também o discurso dos brasilienses referente à avaliação do transporte público e individual, o significado que os automóveis possuem para os seus donos, à questão dos congestionamentos e ao discurso da Brasília modernista, pensada para privilegiar o uso de carros. Consideramos que estas questões estão intimamente relacionadas com a generalização do uso do transporte individual e contribuem com elementos que indiquem o surgimento de uma cultura do automóvel em Brasília.

1.4.2 Justificativa do uso de entrevistas em profundidade

A escolha de realizar as entrevistas em profundidade, ministradas mediante um questionário semi-estruturado, se deu em razão da consonância dos objetivos da técnica em questão com os objetivos propostos no estudo, em sua parte qualitativa. As entrevistas semi-estruturadas são recomendadas em pesquisas cujo objetivo é captar os valores e significados dos atores e de determinados fenômenos sociais. Nesta técnica de pesquisa, a finalidade é abordar a motivação para a ação dos indivíduos sobre determinado tema da pesquisa de forma aprofundada. O objetivo é compreender como os fenômenos sociais são percebidos pelos indivíduos e, por isso, busca-se explorar ao máximo as temáticas colocadas para os entrevistados. A pesquisa sobre a cultura do automóvel pretende identificar exatamente quais os valores que os brasileiros atribuem aos veículos, mais que encontrar alguma regularidade ou padrão de seu uso generalizado no cotidiano. Portanto, consideramos mais adequada a realização de entrevistas em profundidade do que a aplicação de um *survey* – instrumento oneroso e cujos resultados atenderiam apenas parcialmente os objetivos propostos para a pesquisa em questão.

Os objetivos da pesquisa vão ao encontro das principais características das entrevistas em profundidade, uma vez que se tem a pretensão de identificar os valores atribuídos pelos brasileiros ao automóvel. O foco aqui é captar a perspectiva dos atores, além de procurar compreender de forma detalhada os comportamentos e ações dos indivíduos a respeito fenômeno social em questão, explorando ao máximo a subjetividade das respostas, ou seja, quer se entender como estes interpretam suas experiências a partir de seus próprios valores. Acreditamos que as entrevistas em profundidade realizadas em Brasília permitiram identificar as representações sociais acerca dos usos e valores atribuídos aos automóveis na cidade.

As entrevistas semi-estruturadas conjugam perguntas diretas e objetivas com temas em aberto, na qual o pesquisador apresenta um tema para o entrevistado discorrer, dando liberdade para este falar, ao máximo, suas opiniões a respeito do tema colocado. O objetivo aqui é a possibilidade de explorar a exaustão as temáticas postas para discussão pelo pesquisador, buscando levantar o maior número de dados detalhados a respeito do tema pesquisado, a partir da ótica dos sujeitos selecionados para a pesquisa. Embora o pesquisador siga um roteiro prévio, cabe a este dirigir a entrevista a partir da opinião do entrevistado, estimulando a fala quando os sujeitos abordam com mais precisão os temas objetos das

pesquisas. Para Minayo (1993), a utilização da referida técnica é indicada para pesquisas que desejam compreender especificidades culturais de determinados grupos.

Selltiz (1987) aponta que a entrevista em profundidade é ideal para estudos exploratórios que abordam os valores e visões de mundo dos entrevistados sobre determinado fenômeno social, mas não é indicada para estudos que busquem estabelecer relações causais.

A fala dos sujeitos é de fundamental importância; apresenta-se uma pergunta e deixa-se o entrevistado discorrer sobre o assunto colocado em pauta. Ao permitir a liberdade de fala dos sujeitos pesquisados, tem-se o objetivo de esgotar o assunto, ouvindo-se os pontos de vista e as opiniões acerca dos temas abordados. Assim, as entrevistas semi-estruturadas permitem às pesquisas profundidade e flexibilidade a partir das questões retratadas no roteiro. Para permitir tal liberdade, é preciso manter uma flexibilidade tanto nas perguntas quanto nas respostas dadas pelos entrevistados. Portanto, o dinamismo é fundamental para o bom andamento da coleta de dados. Depreende-se que estes procedimentos permitem captar de modo aprofundado os valores, as experiências e as percepções dos indivíduos a respeito dos temas abordados, e também é capaz de indicar as maneiras de perceber e descrever os fenômenos. Por fim, de posse dos dados, é essencial analisá-los e apresentá-los de forma estruturada, buscando as regularidades sociológicas do problema pesquisado.

1.4.3 Seleção dos entrevistados

Nas pesquisas qualitativas, como é o caso das entrevistas em profundidade, a confiabilidade dos dados está diretamente associada à seleção dos entrevistados. O sucesso ou não da pesquisa passa necessariamente por um rigoroso critério de escolha de quem será entrevistado. As pessoas que participam deste tipo de empreendimento empírico devem ser selecionadas de acordo com os objetivos da pesquisa, sendo que os selecionados precisam preencher os requisitos que os levem a responder os problemas apresentados nos objetivos propostos.

A seleção dos entrevistados parte de alguns princípios, a saber: a homogeneidade/heterogeneidade da população estudada; a representatividade dos sujeitos pesquisados; variáveis socioeconômicas, e demais questões que possam trazer elementos que ajudem a elucidar o fenômeno a partir dos objetivos propostos. Lakatos (1996) aponta que a escolha dos entrevistados deve ser pautada pelo conhecimento que estes sujeitos possuem sobre o tema pesquisado, uma vez que o objetivo é captar as opiniões a respeito do que está se

indagando. A amostra leva mais em consideração a qualidade da informação que os respondentes podem vir a oferecer à pesquisa do que propriamente a quantidade de indivíduos entrevistados. Assim, busca-se menos a quantidade e mais a qualidade dos informantes – são, então, selecionados de modo diferente dos métodos estatísticos.

A seleção da amostra não segue critérios estatísticos, é arbitrária e segue pontos subjetivos de seleção de acordo com os objetivos expressos na pesquisa. Porém, as amostras não probabilísticas comuns em pesquisas qualitativas são baseadas na equação “ideal *versus* possível”. Dependem muito da acessibilidade das fontes, da disponibilidade ou do conhecimento que possuem dos assuntos abordados. Mas, recomenda-se homogeneizar o grupo pesquisado em estratos com características em comum e, a partir daí, realizar as entrevistas. Tal medida visa obter uma amostra na qual exista correspondência com os objetivos da pesquisa.

A seleção dos entrevistados da pesquisa se deu de forma intencional e arbitrária, a partir de critérios considerados relevantes para responder aos objetivos da pesquisa. Definiram-se como grupo pesquisado os condutores de automóveis do DF. Houve a preocupação em entrevistar indivíduos com visões diversificadas sobre os temas abordados; assim, estes foram selecionados a partir dos seus objetivos de viagens, ou seja, o destino dos deslocamentos – fato que conforma a estrutura da mobilidade da cidade.

O critério de seleção dos entrevistados foi pautado pelo volume de movimentos pendulares dos principais polos geradores de viagem no DF, segundo a SET-DF, em 2009: trabalho, estudos, lazer. Os dados da pesquisa Origem-Destino, de 2009, evidenciam que os principais locais de deslocamento, cuja finalidade é o trabalho, são o Setor Comercial Sul (SCS) e a Esplanada dos Ministérios. Já os principais destinos motivados pelos estudos são a Universidade de Brasília (UnB) e as escolas e faculdades ao longo da via W3 Sul. Por fim, os principais destinos para lazer pesquisados foram o *shopping* Park Shopping, o Pontão do Lago Sul e o *shopping* Píer 21.

O filtro de seleção dos entrevistados se restringe ao objetivo do movimento pendular (trabalho, estudos ou lazer) e ao fato de que estes deslocamentos devem ser realizados necessariamente com o automóvel, uma vez que o objetivo da pesquisa é compreender o valor atribuído a este bem de consumo. Ao definir tais estratos, excetuando-se os indivíduos que se deslocam a pé ou via transporte público.

1.4.4 Grau de generalização das entrevistas semi-estruturadas

Na abordagem qualitativa, a desvantagem em relação às pesquisas quantitativas/estatísticas é a dificuldade de generalizar os resultados. Porém, o objetivo do trabalho não é generalizar os resultados para todos os donos de carros de Brasília, mas identificar as nuances das relações estabelecidas entre indivíduo-automóvel. Por tentar captar uma questão tão subjetiva, consideramos a abordagem qualitativa mediante entrevistas em profundidade a mais adequada para a pesquisa, recordando-se que as entrevistas são empregadas geralmente sem a pretensão de generalização dos resultados.

Para Duarte (2000), a entrevista em profundidade não se presta a testar hipóteses e mensurações estatísticas de determinado fenômeno social. O mais importante nesta técnica é saber como determinado fato social é percebido pelo conjunto dos entrevistados:

Seu objetivo está relacionado ao fornecimento de elementos para compreensão de uma situação ou estrutura de um problema. Deste modo, como nos estudos qualitativos em geral, o objetivo muitas vezes está mais relacionado à aprendizagem por meio da identificação da riqueza e diversidade, pela integração das informações e síntese das descobertas do que ao estabelecimento de conclusões precisas e definitivas. Por isso, a noção de hipótese, típica da pesquisa experimental e tradicional, tende a ser substituída pelo uso de pressupostos, um conjunto de conjeturas antecipadas que orienta o trabalho de campo. Estabelecidas limitações e condições de realização, a entrevista pode ser ferramenta bastante útil para lidar com problemas complexos ao permitir uma construção baseada em relatos da interpretação e experiências, assumindo-se que não será obtida uma visão objetiva do tema de pesquisa (DUARTE, 2000, p. 62).

1.4.5 O tamanho da amostra de entrevistas qualitativas

É consenso nas pesquisas qualitativas que não é possível delimitar de antemão o número de entrevistados. Tal questão varia bastante de pesquisa para pesquisa e depende fundamentalmente do teor das informações obtidas em campo. Há uma série de indicadores para esta questão, como o grau de detalhes da fala do entrevistado, a profundidade com que se discorre sobre as questões colocadas pelo entrevistador, ou a saturação das informações, ou seja, o quanto se tem de informações novas a cada entrevista e o quanto os dados se repetem de entrevistado para entrevistado. Enquanto as entrevistas apresentarem informações novas sobre a temática abordada, percebe-se a necessidade de realização de mais entrevistas.

Assim, pautando-se pelo critério da saturação, o número de entrevistas não é definido previamente, mas a partir da qualidade das informações recolhidas em campo. Portanto, recomenda-se continuar a realização de entrevistas enquanto fatos novos são agregados ao

volume de dados coletados. Quando estes dados começam a se repetir, indicando determinados padrões e regularidades, não há mais necessidade de colher informações mediante entrevistas. Dauster (2003) recomenda a realização de pelo menos 20 entrevistas, mas aquele autor reconhece que quem vai delimitar a quantidade é o campo, na medida em que disponibiliza dados suficientes para uma análise apropriada para a compreensão dos valores, ações sociais, comportamentos e significados propostos nos objetivos da pesquisa.

2 CULTURA, MODERNIDADE E O AUTOMÓVEL

A ideia de cultura na tradição sociológica e na teoria social é categoria fundamental para o trabalho aqui desenvolvido. Ao tratarmos da pretensa cultura do automóvel em Brasília estamos considerando cultura como um conceito que pressupõe a nomeação e classificação das práticas e interações humanas a partir da capacidade de simbolização do indivíduo.

Georg Simmel filia-se numa tradição sociológica que considera a cultura como simbolização. O autor analisa a cultura como unidade complexa de processos sociais numa perspectiva compreensiva da cultura vista enquanto competência simbólica de conjugar e discernir, hierarquizar e definir. Cultura aqui é definida como a capacidade humana de relacionar, associar e fazer tanto objetos materiais quanto as próprias relações sociais, pois o autor considera os seres humanos como agentes que só cumprem sua humanidade mediante a simbolização. Para Simmel a cultura é responsável por dar sentido e significado aos objetos e a interação social, nesta perspectiva a cultura não só constitui, mas é constitutiva do sujeito. (SIMMEL, 2004)

Elias acredita que as formas simbólicas são produtos da ação humana e ao mesmo tempo fator de continuação da humanidade, desta feita, a simbolização é considerada como produto humano sendo que a própria simbolização é tida como continuadora e produto da evolução humana. Nesse contexto a linguagem comparece como variável fundamental, é o elemento que aproxima, unifica, separa e distancia a humanidade a partir de produtos eminentemente culturais. (Elias, 2000).

Os símbolos servem como meio de comunicação e identificação e poderíamos dizer que a mediação simbólica permite inscrevermos a cultura enquanto resultado dessa produção simbólica que permitirá a comunicação e nomeação de objetos. Os padrões sonoros, por exemplo, cumprem com uma função simbólica de transformar sujeito e o objeto de uma comunidade de símbolos em um sistema coerente, interdependente e complementar.

Ao considerarmos a noção de cultura como uma categoria e uma representação que se apresenta como representação e conseqüentemente como uma categoria que é também discursiva a habilitamos com a capacidade de nomear o conjunto das práticas humanas que passam a ser vistas como um processo sócio-histórico da construção da própria categoria cultura. A dimensão simbólica do social ou do cultural é uma das possibilidades do simbólico, ou seja, aprendemos mediante símbolos. Os símbolos são o armazém da capacidade de se

auto-controlar da humanidade na história, é quem permite a realização e materialização de alterações e permanências nas sociedades humanas. (ELIAS, 2000).

A partir desta perspectiva de cultura o artefato cultural automóvel será considerado de acordo com seu valor enquanto símbolo, enquanto objeto simbolizado e conseqüentemente portador de significados. Ou seja, a ideia de cultura do automóvel será analisada sob o conjunto das práticas e expressões frutos da interação humana que permitem a constituição da concepção de automóvel enquanto objeto cultural que só ganha sentido com a simbolização decorrente das mais diversas situações interativas. A especificidade da modernidade é a constituição de uma esfera cultural autônoma e sua respectiva produção de bens simbólicos o que faz da sociedade moderna uma sociedade cada vez mais inscrita e pautada pela ideia de cultura.

A modernidade caracteriza-se pela ruptura com a 'tradição' consagrada na pré-modernidade. A sociedade industrial, ou modernidade clássica, na acepção de Beck, dissolveu a estrutura feudal. (BECK, 2007). A modernidade acompanha o desenvolvimento da noção de indivíduo no ocidente. Para Dumont o individualismo e a ideia de indivíduo “nasce” nos primórdios do cristianismo, pois somente a era cristã possuía as condições necessárias para o desenvolvimento de uma ideologia do tipo individualista e era somente numa sociedade onde o nominalismo e personalismo fossem fortes que a ideia de individualismo poderia estar sempre presente. (DUMONT, 2005). No entanto é a partir do iluminismo que a ideologia moderna passa a se valer de uma crença na ciência e na técnica como valor. É a valorização crescente da ciência que permite profundas transformações na indústria, tecnologia e mundo do trabalho a partir do século XIX. A industrialização e urbanização do período trouxeram mudanças nos costumes, laços morais, tradição e relações sociais. Foi este desenvolvimento ou ideia de progresso que passa a justificar e caracterizar a modernidade. Ou seja, a modernidade passa a ser vista como sinônimo das mudanças econômicas, sociais, políticas e culturais.

O projeto moderno trazia as promessas do progresso e triunfo da razão com o alargamento da capacidade reflexiva humana graças aos fenômenos ligados a agência coletiva que demandam por estabelecer a ordem e as fronteiras simbólicas e práticas de pertencimento e exclusão. Esse projeto moderno se caracterizava por uma ideia de liberdade e autonomia que demandava, de forma racional, total controle do mundo. Giddens aponta para os sistemas de especialistas ou de peritos como os indicativos do triunfo do conhecimento técnico-científico e que se tornaram característicos da modernidade que se valeu deles na busca de dirimir os

riscos e ampliar a oferta de segurança e controle sobre os objetos e pessoas. (GIDDENS, 1990).

A modernidade encontra no capitalismo e na indústria capitalista os mecanismos e instrumentos necessários para sua plena realização. O capitalismo procura o controle e a previsão na produção de mercadorias com vistas a maximização da produtividade e dos lucros. Para Giddens há outro elemento característico da modernidade que é o deslocamento da dimensão espaço-temporal. As ideias de racionalização e busca da superação das distâncias e da otimização do tempo só se tornaram possível graças as inovações tecnológicas advindas do casamento entre capitalismo, racionalismo e a indústria capitalista. (GIDDENS, 1990).

A modernidade e o individualismo são fenômenos frutos de um mesmo processo histórico. A racionalização e a industrialização que se intensificam no século XIX são respostas ao desenvolvimento sócio-histórico da concepção de indivíduo e modernidade. É em fins do século XIX que o automóvel surge como resultado da racionalização empreendida na revolução industrial e transforma-se em expressão e síntese da modernidade.

2.1 O surgimento da indústria automobilística

Os pioneiros inventores do automóvel sonhavam com o dia em que estas máquinas dominariam o planeta. Profetizaram que os carros seriam indispensáveis à vida moderna, do trivial ato de locomoção pelo espaço social ao poder suficiente para condicionar e até mesmo determinar as relações sociais. Karl Benz e Daimler, na Alemanha, e os franceses Peugeot e Panhard, foram os primeiros a produzir automóveis no mundo e o fizeram quase que simultaneamente no final do século XIX, de modo praticamente artesanal. Embora alemães e franceses tenham sido os precursores da nova invenção, foram os americanos e japoneses, primeiramente com o fordismo, na década de 1920, e com o toyotismo, a partir dos anos 1950, que tiraram maior proveito dos automóveis ao conseguirem viabilizar a produção de carros em escala comercial, e acabaram se transformando em líderes mundiais na produção, distribuição e comercialização do produto (WOMACK; ROOS; JONES, 1992).

Em 1913, Henry Ford cria um método que aprimora o sistema de produção fabril – o fordismo – marco da indústria moderna ao estabelecer uma nova organização na produção e no trabalho destinado a fabricar veículos automotores. A primeira mercadoria fruto do fordismo foi o modelo Ford-T, que ao racionalizar a produção, baixou os custos do produto e permitiu a massificação do automóvel. Na busca de aumentar a produção de automóveis, Ford

aplica os métodos do taylorismo – uma nova organização científica do trabalho na indústria automobilística, com o objetivo de viabilizar a produção em massa. Para tanto, foi preciso racionalizar a produção, até que fosse permitida a fabricação em larga escala e a consequente massificação do produto.

A primeira etapa do processo de racionalização foi o parcelamento das tarefas na linha de produção, e fez com que um número maior de operários passasse a se envolver na produção da mercadoria, no caso, o automóvel. Na linha de montagem, o operário passa a dominar e especializar-se em apenas uma tarefa do processo produtivo, em contraposição ao modelo anterior, praticamente artesanal. O reflexo da nova forma das relações sociais de produção é a racionalização do modelo taylorista – o trabalhador se transforma em especialista ao realizar uma única tarefa, resultando num aumento da produção. Com o objetivo de regular e controlar o trabalhos dos operários, cria-se uma linha de produção interligada na qual cada um realiza a operação que lhe cabe e que é interdependente da atividade dos demais operários. O resultado é um trabalho cadenciado e regular que leva a uma standardização das ações dos trabalhadores e, assim, evita desperdícios tanto das peças quanto do tempo (GOUNET, 1999).

Ford também foi o responsável pela automatização de suas fábricas de automóveis, consolidando definitivamente a produção em massa. Este fato permitiu elevar significativamente a produção de automóveis ao conseguir uma forte redução do tempo necessário para a produção dos veículos. Antes das inovações relativas à automatização industrial introduzidas por Ford no início do século XX, a montagem de um carro era de 12 horas e 30 minutos, caindo para 5 horas e 50 minutos com as primeiras experiências implantadas e, posteriormente, com o aprimoramento das tecnologias, aliadas ao treinamento e à qualificação dos operários, o tempo médio de montagem dos veículos ficou reduzido a 2 horas e 38 minutos. Pouco tempo depois, ainda em 1914, já alcança apenas 1 hora e 30 minutos. O sucesso da experiência fordista é tamanho que extrapola a indústria automobilística e se estende para os demais tipos de indústrias, que passam a reproduzir a forma de organização fabril idealizada por Henry Ford (GOUNET, 1999).

Porém, o fundamental para o sucesso do referido processo de trabalho é a submissão do trabalhador a uma rígida disciplina. Tais condições, num primeiro momento, não foram aceitas pelos operários nas fábricas de Ford. O empresário, ciente da necessidade da mão de obra do operariado, resolve, então, dobrar os salários dos empregados, tornando assim atrativos os postos de trabalho em suas fábricas. O resultado, quase que imediato, é a grande

procura pelos empregos oferecidos por Ford e a submissão quase que automática ao modelo de produção fordista por parte dos trabalhadores (FORD, 1967).

Com os salários maiores e a diminuição dos custos de produção, até mesmo os próprios trabalhadores conseguem comprar os seus carros, aquecendo as vendas de automóveis e estimulando ainda mais a produção. Em 1921, 53% dos carros do mundo são feitos em alguma fábrica de Henry Ford, fato que leva os concorrentes a terem somente a alternativa de adotar o modelo fordista de produção. O sucesso de Henry Ford possibilitou a implantação de filiais pelo mundo e, assim, o domínio do mercado de automóveis, fazendo de sua fábrica uma das maiores referências da indústria automobilística mundial.

Se no início do século XX os automóveis eram produzidos por inúmeras associações de artesãos, na medida em que a automatização vai se alastrando por todos os processos produtivos, os automóveis vão deixando de ser fabricados artesanalmente e são deslocados para as fábricas, que passam a produzi-los em escala industrial. Data deste momento as inovações da linha de montagem implementadas por Henry Ford ao processo fabril. O fordismo permitiu a produção em larga escala do automóvel, cujo reflexo mais imediato foi a popularização dos carros ao baratear o custo e aumentar o poder de compra dos trabalhadores.

Mas Ford fabricava massivamente apenas o modelo Ford-T. O industrial acreditava que os consumidores estariam satisfeitos apenas com a questão do custo do automóvel. A célebre frase atribuída a Henry Ford: “Você pode ter qualquer carro de qualquer cor, contanto que seja um Ford-T preto”, ajuda a explicar a insistência da fabricação e aquisição do referido modelo. Por isso mesmo, este não investiu tanto em diversificação da produção de outros modelos, como fizera seus concorrentes. Tal fato fez Ford perder a liderança mundial de produção de automóveis para a General Motors, em 1926, que apostou na diversificação dos modelos e na multiplicidade dos gostos dos consumidores, apontando para a importância de questões como o *status* e o conforto como fundamentais num automóvel, ainda nos anos 1920 (FLINK, 1977).

A partir dos anos 1950, o governo japonês incentivou a indústria automobilística nacional, que vinha adaptando o fordismo às condições japonesas de menos espaço para armazenar os estoques da produção. Nesta adaptação, ocorreu a racionalização do setor de autopeças e grandes investimentos na área de tecnologia. Tais ações levaram ao surgimento do sistema produtivo japonês com métodos flexíveis de produção, conhecido como *just in time* ou *kanban* ou *toyotismo*, pois a Toyota foi a primeira montadora a empregá-lo (SCHVARZER, 1973).

A nova organização do trabalho foi sendo implantada progressivamente entre as décadas de 1950 e 1970. As principais características são: a produção puxada pela demanda e o crescimento direcionado pelo fluxo. No fordismo, deveria se produzir o máximo e em grandes séries. No toyotismo, é a demanda quem define o quantitativo da produção. As atividades são decompostas mediante os seguintes aspectos: transporte, produção, estocagem e controle de qualidade. O toyotismo é um sistema de produção com resposta imediata à demanda e que exige uma organização flexível do trabalho e dos trabalhadores de forma sincronicamente integrada. Tais medidas levam a uma intensificação da mão de obra e a consequente flexibilização na produção de mercadorias (SCHVARZER, 1973).

As inovações implantadas pioneiramente no setor automobilístico são disseminadas para os demais setores produtivos. Seus métodos passam a ser aplicados aos demais segmentos da economia e indústria, levando à otimização da produção industrial e à maximização dos lucros. Graças às inovações introduzidas pela indústria automobilística, o mundo passa a conviver com um modelo de produção de mercadorias generalizado a todos os setores produtivos. Já a indústria automobilística torna-se, de fato, o motor do desenvolvimento econômico e a vanguarda das inovações industrial e tecnológicas. Tais acontecimentos, ao permitirem o aumento exponencial da produção na indústria automobilística, possibilitaram o ingresso definitivo da humanidade na era da civilização do automóvel e da consequente automotorização.

Giucci (2004), em sua obra *A História Cultural do Automóvel*, resgata o percurso realizado por este bem de consumo ao longo do século XX, naquilo que aquele autor denominou de modernidade cinética, ao afirmar que durante o século XX, o automóvel foi protagonista da vida cotidiana; afirma ainda que os automóveis são fundamentais na era da modernidade cinética, marcada fundamentalmente pela automobilidade. Giucci destaca que o automóvel tem lugar de grande destaque na história da modernidade e do século XX, pois alterou a cena urbana, mexeu com o imaginário das pessoas, contribuiu para o arrefecimento do individualismo e impactou na forma de locomoção nos grandes centros urbanos.

Com o advento do automóvel, expande-se a própria noção de modernidade e suas promessas de velocidade e eficiência na medida em que vai se generalizando a motorização da humanidade. Contudo, em períodos de crise econômica, têm-se os momentos de estagnação deste progresso e a mobilidade. Apesar do progresso prometido pela modernidade, não consegue acompanhar e corresponder a todas as suas promessas de movimento e velocidade. Giucci (2004) afirma que são nestes momentos em que se expõe a

estagnação, como nos colapsos da mobilidade visíveis nos grandes congestionamentos, que a sociedade vislumbra a possibilidade de não haver salvação mediante a promessa da automotorização, ou seja, a promessa de velocidade da modernidade pode não se cumprir, comprometendo a qualidade de vida nos espaços urbanos motorizados.

Tanto em países desenvolvidos como os Estados Unidos da América (EUA), o Japão, a Alemanha e a Itália, quanto em países em desenvolvimento, como por exemplo, o Brasil, o automóvel se transformou em símbolo de avanço tecnológico e sinônimo de modernidade. Foi alçado à condição de política de Estado ao se articular com os interesses da nação que lhes concederam o *status* de ícones da modernidade, inovação e progresso, se curvando e curvando cidades inteiras para se adaptarem aos novos habitantes dos centros urbanos. O automóvel transformou-se num negócio lucrativo e tornou-se objeto de interesse de muitos grupos econômicos que passaram a se articular ao redor do objeto automóvel, considerado unanimidade, símbolo de progresso, desenvolvimento socioeconômico e, assim, vendido ao imaginário coletivo como artigo indispensável ao indivíduo moderno.

Sloterdijk (2002) afirma que não há casamento mais perfeito que a relação existente entre os automóveis e o individualismo moderno. O autor destaca os automóveis como o expoente material máximo do referido individualismo que fazem dos veículos automotores objeto de culto, artefato sagrado, passível de culto e veneração, ou seja, um genuíno objeto totêmico da modernidade e do próprio individualismo que encontrou no automóvel o principal palco para se expressar na sociedade de massa contemporânea. (SLOTERDJILK, 2002)

2.2 Os significados sociais dos automóveis

O sucesso imediato que a invenção automóvel teve no mundo moderno é uma das razões que explicam sua rápida expansão e massificação, o que fez deste um elemento essencial da mobilidade urbana ao transformar-se em figura constante da paisagem urbana, principalmente dos grandes centros urbanos. Mas desde o seu invento, o automóvel sempre foi muito mais do que um objeto que possibilita a locomoção mais rapidamente ou artefato que se presta a uma utilidade ou funcionalidade específica, ou seja, a sua posse sempre foi muito além da mera utilização enquanto artigo funcional da realização de deslocamentos de um ponto a outro do espaço social. Portanto, é fundamental considerar os significados sociais do automóvel que ultrapassam os limites da funcionalidade. Tais significados explicam, em parte, o sucesso dos automóveis na sociedade moderna.

Diversos autores realizam análises considerando o automóvel como objeto que possui papel além da mera funcionalidade de permitir a locomoção dos indivíduos sem grande dispêndio de energia. John Urry (1998) analisa o automóvel como objeto de culto e que chega a ser utilizado até mesmo como habitação – em função da identificação com seus donos. Mimi Sheller (2003) observa no automóvel um objeto individual em que é possível extrair valor social, ou seja, o automóvel pode permitir acessar signos de *status* e visibilidade social. Bull (1987) analisa a relação do automóvel e a liberdade de itinerários prometida a seus respectivos proprietários, o que permite acessar objetos e pessoas em qualquer parte do globo, mesmo naqueles locais mais longínquos ou de difícil acesso. E por fim, James Flink (1977) assinala a relação da individualidade e da autonomia do indivíduo – individualidade que se manifesta nas diversas esferas da vida dos automobilistas, com ganhos de eficiência e rapidez, demandas cada vez mais crescentes da modernidade motorizada, levando a ressignificar as noções de tempo e espaço, principalmente aquele dedicado ao trabalho, mas, sobretudo, o tempo-espaço destinado ao lazer.

Os autores supracitados se pautaram em observações empíricas e chegaram a estas considerações a partir da análise de características sociológicas dos indivíduos que compram os automóveis. O ponto comum em suas teorias é o compartilhamento da ideia de que os automóveis representam aos seus proprietários muito mais que meros objetos utilitários e funcionais, ou seja, seu valor vai muito além do valor comercial ou econômico. Para Araújo (2007), os veículos automotivos imprimem um estilo de vida próprio no meio social em que tomam parte e se transformam em responsáveis tanto pela conformação de atitudes quanto de posturas de seus donos, chegando até mesmo a participar e condicionar a própria estrutura de sociabilidade de determinados indivíduos ou grupos sociais.

A posse do automóvel descreve um conjunto de possibilidades para a composição e definição de um estilo de vida, mas as suas características materiais e a semântica associada definem, de facto, um estilo de vida, ainda que neste (nas suas características materiais e simbólicas) se notem discrepâncias entre as condições objectivas de vida e a capacidade para concretizar os referenciais culturais e simbólicos (ARAÚJO, 2007, p. 54)

Giucci (2004) pesquisou a relação do brasileiro com os automóveis e chegou a conclusões semelhantes ao afirmar que a fixação do brasileiro pelo automóvel está ligada a questões como *status*, poder e dominação das vias públicas que o carro pode proporcionar. A dominação das ruas, impedindo ultrapassagens, o som alto nos veículos e os carros com uma infinidade de acessórios são considerados como atitudes exibicionistas do brasileiro

motorizado no estágio atual da modernidade, classificado pelo autor como modernidade cinética, por pautar-se pela dependência do automóvel.

Diversos autores traçam um paralelo entre os automóveis e a modernidade. O ponto de partida é a existência de uma modernidade automobilística que padroniza/homogeniza as práticas sociais a partir da transformação de objetos e pessoas em mercadorias que se apresentam prontas para o consumo. Portanto, o automóvel se coloca como objeto de desejo, mas, sobretudo, de materialização do domínio do mundo dos objetos sobre a dimensão sócio espacial das cidades. No sistema cotidiano dos objetos de Baudrillard (2000), o automóvel é ao mesmo tempo um objeto instrumental e o portador de significados e subjetividades que extrapolam seu valor utilitário. Esta dupla dimensão do automóvel faz deste um objeto capaz de ressignificar as relações espaciais e sociais dos indivíduos, na medida em que proporciona aos seus donos transitar pelo espaço público estando, simultaneamente, num espaço privado que é o automóvel.

A partir deste imperativo, o automóvel se insere no cotidiano e age no sentido de modificar o espaço urbano. Para Sohr (2004), os automóveis têm afinidades intrínsecas com a modernidade. Tal relação se materializa no mover-se pelo espaço das cidades como propriedade privada individual e móvel, ao mesmo tempo em que se apresenta como a mercadoria da mobilidade, funcionando como uma mercadoria simbólica de caráter personalista e individual. No entanto, o referido caráter simbólico só possui eficácia no consumo público do bem privado automóvel, atuando como elemento chave do processo de espetacularização da sociedade moderna.

Entender o significado do termo automóvel é compreender como essa mercadoria se insere no cotidiano, modifica o cotidiano e conseqüentemente o espaço urbano no qual o cotidiano se realiza. Isso porque o automóvel condensa em si duas propriedades fundamentais da sociedade moderna: o Auto e o mover-se. Isto é, o automóvel define-se como propriedade privada individual e móvel. Portanto, o suprasumo da mercadoria. Pelo tipo de propriedade que representa, como objeto personalizado e por sua mobilidade, torna-se símbolo da modernização (SCHOR, 2008, p. 34).

A modernidade é marcada por uma necessidade de mobilidade e o carro contribui para atender tal necessidade se apresentando como um objeto semi-privado e semi-público, daí as representações de poder e *status* e seu paradoxo de homogenizador e padronizador na modernidade, e que tem como resultado a exacerbação do individualismo. Em tal contexto, a cultura do automóvel é o paradoxo da modernidade – uma cultura que padroniza e homogeniza, mas, ao mesmo tempo, demanda a preservação da individualidade. Com a generalização do automóvel, tem-se o aumento das possibilidades de movimentar-se pelo

espaço urbano, ocasionando uma redefinição da ideia de autonomia em relação ao tempo-espaço da era moderna.

Dupuy (2007) chama a atenção para a relação entre os automóveis e a expansão urbana. Aquele autor toma como exemplo as *edge cities* norte-americanas, que só se viabilizaram graças ao uso do automóvel e a disponibilidade de uma rede de infraestrutura, estradas, comércio, habitações, etc., que tornaram possível a utilização rotineira de veículos. Dupuy afirma que o automóvel não disputa espaços na cidade, pois ele é o responsável por oferecer as condições de expansão da própria cidade. O autor destaca que são as funções de agente do crescimento urbano que fazem com que o Estado adapte a cidade aos automóveis, procurando acomodá-lo ao espaço urbano. No entanto, tal relação cidade-automóvel possui um limite, dado o estrangulamento do sistema de mobilidade urbana das cidades com elevado índice de motorização. Portanto, o automóvel moldou a cidade na era da industrialização e passou a se apresentar não mais como opção dos mais ricos para se diferenciarem, mas sim como uma necessidade universalizante e individualizante demandada pela própria sociedade moderna (MARICATO, 2008).

É inegável que o automóvel cada vez mais vem se tornando um bem com uma infinidade de itens que procuram agradar aos consumidores: do ar condicionado ao porta-copo, passando pelo *design*, os carros procuram seduzir os possíveis donos. O que está em jogo nesta sedução é discursivamente vendido pelas montadoras como conforto e comodidade. Os consumidores, cada vez mais exigentes, estão à procura destes itens de série nos veículos. A segurança e a agilidade são outros dois itens vendidos aos consumidores de automóveis. São dois argumentos muito utilizados no jogo de sedução com o intuito de conquistar os potenciais compradores. O sucesso de tais medidas se insere dentro de um processo maior: a valorização do individualismo, um dos principais ideais modernos.

2.3 O automóvel como vilão: as críticas sociais aos automóveis

James Flink, em sua obra *The Car Culture*, publicado em 1977, afirma que já na década de 1950, a euforia com a novidade dos automóveis e de suas promessas de locomoção era posta em dúvida na sociedade norte-americana e ameaçava a lua de mel entre a sociedade e a máquina automotiva, devido aos problemas de mobilidade decorrentes da automotorização. Data desta época os primeiros congestionamentos nos EUA e, conseqüentemente, os primeiros transtornos para a coletividade.

Se até então o automóvel era tido como expressão máxima da modernidade, com os problemas advindos do aumento da motorização da sociedade surgiram inúmeras críticas chamando a atenção para o não cumprimento da promessa da velocidade e eficiência. Estes críticos perderam o encanto com a novidade automóvel e passaram a apontar os efeitos colaterais que uma sociedade motorizada está sujeita a pagar, como por exemplo, o alto preço pago pelo produto, além do barulho, da poluição e da consequente queda na qualidade de vida. Estes alertas foram importantes porque deslocaram o foco do progresso para temas como a sustentabilidade e o meio ambiente, colocando em xeque o uso do automóvel e forçando uma mudança no paradigma da mobilidade urbana pautada predominantemente no uso do carro particular para modos mais sustentáveis de locomoção nos espaços urbanos (FLINK, 1977).

Alguns autores como Jane Jacobs e Ivan Illich, militaram na defesa de modos mais racionais de mobilidade. Illich (1980) defende um uso racional do automóvel num estágio de maturidade tecnológica, onde o carro serviria apenas para viagens maiores. Aquele autor critica ainda o planejamento urbano de arquitetos e urbanistas, que afirmam projetar cidades para os carros e para as pessoas, porém, a generalização dos carros é tamanha que esta distinção não faz sentido.

Jacobs (1969) preconiza a morte da rua, dos espaços públicos e o império do automóvel, chegando a propor o banimento dos carros das cidades como forma de devolver a vida social aos centros urbanos.

Num contraponto a estes autores, Giucci (2004) defende que a questão do automóvel não deve ser colocada como sendo a morte da vida urbana nas cidades com alto índice de motorização, pois sustenta que a sociabilidade nas grandes metrópoles permanece e dificilmente vai desaparecer, mesmo com cada um se deslocando em seu carro; no entanto, afirma que tal sociabilidade tradicional ganha novas feições e é ressignificada em função da motorização da sociedade.

Illich, com uma leitura marxista da questão da mobilidade urbana, é ainda mais pessimista que Jacobs. Para o primeiro, o trânsito está a serviço do capital e, assim, é excludente e acaba por impossibilitar o indivíduo de cumprir o devir inato de se mover pelo espaço – o carro acaba ditando um modelo excludente à cidade. É o domínio do sistema industrial (produção) de circulação sobre o sistema pessoal (subjetivo) de circulação. Porém, nesta abordagem marxista e economicista, Illich acaba restringindo o automóvel à questão do poder econômico e industrial; sua abordagem se limita a considerar a dimensão econômica e

política de incentivo do capital ao uso do automóvel em detrimento a outros meios para se locomover.

Filosofo de formação, Illich afirma que as pessoas nascem inatas a se mover, mas o automóvel tira gradativamente esta propriedade natural das pessoas. Mesmo expressando tal pessimismo, aquele autor acredita que é possível incentivar o uso de modos de transporte mais racionais que economize energia, como é o caso do uso de bicicletas, as caminhadas e o uso de transporte de massa ou coletivo; porém, chama a atenção para o fato de que esta é uma decisão política e que “só ocorrerá onde a voz da maioria conseguir limitar o poder e a velocidade de seus governantes” (ILLICH, 1980, p. 71).

3 A CIDADE MODERNA, OS AUTOMÓVEIS, A MOBILIDADE URBANA E A SOCIOLOGIA

3.1 Os estudos urbanos, a mobilidade urbana e a Sociologia

A Revolução Industrial introduziu inovações tecnológicas no processo de produção de mercadorias, resultando na possibilidade de produção em massa dos produtos industrializados. Mas as mudanças no processo de produção fabril não se limitaram ao campo do desenvolvimento tecnológico – deixou marcas também na estrutura social da sociedade. Foi graças à referida Revolução que as cidades vivenciaram forte crescimento populacional, levando ao fenômeno da urbanização. A partir daí, as cidades foram alçadas à condição de protagonistas das sociedades modernas, concentrando capital, renda, prestígio e poder político.

As cidades se transformaram nos locais de produção e consumo do sistema capitalista, o que resultou no aumento da circulação tanto de pessoas como de mercadorias, evidenciando a necessidade de reprodução deste espaço urbano capitalista. Os imperativos do capitalismo levaram à concentração de moradia, do trabalho e do capital nas cidades, na medida em que a cidade concentrava a mão de obra necessária à produção de mercadorias. Neste cenário, a urbanização funcionou como motor da industrialização, ou seja, como condição necessária para que o desenvolvimento tecnológico e o processo fabril de produção de bens e mercadorias se realizassem. Estes dois processos se complementam na medida em que a cidade vai se tornando cada vez mais atrativa para a consolidação do processo industrial (CASTELLS, 1980).

O fenômeno do crescimento das cidades industriais dos séculos XIX e XX despertou, de imediato, o interesse dos sociólogos, que a tornaram objeto de investigação sociológica. A ocupação cada vez maior das cidades levou conseqüentemente ao aumento da densidade urbana – fenômeno descrito por Davis como metropolização da humanidade. Esta metropolização possui dois fatores principais: o crescimento vegetativo da população proveniente do nascimento de indivíduos na cidade; e, as migrações que, a partir da Revolução Industrial, alterou a estrutura social da humanidade – de uma estrutura rural e dispersa para uma estrutura urbana e concentrada (DAVIS, 1975).

Os precursores dos estudos urbanos tinham na cidade o *locus* por excelência da interação social, ou seja, o local onde a sociedade acontece. É na cidade que se tem o encontro

dos indivíduos, que selecionam seus pares para estabelecerem algum tipo de interação, onde o encontro do diferente se cruza, onde o ritmo é mais acelerado, onde há uma profusão de encontros entre os indivíduos que estabelecem vínculos e mantêm relações uns com os outros, e onde pessoas, mercadorias, bens e moeda circulam de forma plena. Enfim, a cidade é onde a sociedade cumpre o seu dever.

Weber, Simmel, Wirth e R. Park foram os primeiros a pensar a cidade sociologicamente e se preocuparam em conceituar e definir o que configura este espaço no sentido sociológico. Os estudos posteriores acerca das cidades advêm direta ou indiretamente das ideias destes autores, que postularam alguns elementos fundamentais para a existência da cidade mediante sentido sociológico: densidade, heterogeneidade, anonimato, racionalidade, atitude *blasé* e divisão do trabalho (GOULON, 1995).

Todas estas características estão presentes nas cidades, em maior ou menor grau. Robert Park procura definir o ambiente urbano como sendo caracterizado por altas densidades populacionais – resultado do grande número de pessoas morando em um reduzido espaço, típico das cidades. É essa configuração que leva à heterogeneidade – pessoas culturalmente diversas convivendo num mesmo espaço, no caso, o espaço urbano. O resultado deste cenário urbano é o desenvolvimento do anonimato, ou seja, a ideia de que não é possível que todos os cidadãos se conheçam pela quantidade de habitantes que os centros urbanos apresentam. Este processo está inserido num processo mais amplo de racionalização da humanidade que torna possível o fenômeno da aglomeração urbana ao organizar uma estrutura social racional, conseguida graças a uma divisão do trabalho que permite a organização do espaço e das tarefas que os indivíduos desempenham neste espaço (PARK, 1973).

Mas as cidades modernas não são caracterizadas apenas como um amontoado de indivíduos convivendo no mesmo espaço; se notabilizam por desenvolver um peculiar modo de vida tipicamente urbano, cujas características são provenientes fundamentalmente do fato deste aglomerado urbano viver e interagir num mesmo espaço, estabelecendo uma infinidade de vínculos sociais, mas que em sua grande maioria são fugazes e superficiais. Simmel denomina tal atitude de *blasé* e afirma que esta é uma estratégia utilizada pelos indivíduos com o objetivo de preservar suas respectivas individualidades. Para tanto, desenvolvem uma atitude de reserva marcada por uma posição de indiferença em relação ao outro na maioria dos encontros sociais que estabelecem. Cria-se, assim, um mecanismo de seletividade das interações sociais que permite ao indivíduo optar em aprofundar relações sociais com alguns parceiros de interação com os quais os vínculos sociais se apresentam mais solidificados,

superando, então, a mera troca de estímulos e de superficialidades que predomina na maioria das relações sociais. O turbilhão de encontros que se apresenta a todo instante é o que leva também o espaço da cidade a se configurar como o espaço do encontro, da diferença, da sociabilidade e da circulação de pessoas (SIMMEL apud VELHO, 1973).

Embora os clássicos da Sociologia Urbana não tenham se debruçado diretamente a respeito da questão da circulação no espaço urbano, os deslocamentos urbanos servem como pano de fundo da realização das cidades. Assim, a circulação urbana, que mais tarde veio a ser conceituada como movimentos pendulares, deslocamentos urbanos e, por fim, mobilidade urbana, é elemento fundamental das cidades no sentido sociológico, ao passo que é tida como condição necessária para que os indivíduos acessem seus parceiros de interação social. Ou seja, a mobilidade urbana é responsável direta pela concretização da sociabilidade e, conseqüentemente, da própria sociedade. Sob tal perspectiva, a mobilidade deve ser encarada como o coração da cidade; é aquela que permite a transitoriedade; que faz dos cidadãos indivíduos capazes de interagirem uns com os outros, garantindo a divisão do trabalho, a heterogeneidade, os vínculos sólidos, a fluidez e fugacidade da maioria dos laços sociais que os indivíduos mantêm. Sem a mobilidade, nenhum dos aspectos supracitados se faz plenamente, ou seja, o espaço urbano não acontece de modo pleno, uma vez que a circulação – premissa básica para a cidade se realizar enquanto tal – fica comprometida.

Portanto, desde o início dos estudos sobre o espaço urbano, a mobilidade urbana é considerada como condição fundamental para a existência das e nas cidades e, a partir dela, é que se acessa o trabalho, o estudo, o lazer, o consumo, ou seja, a cidade propriamente dita. Porém, os pioneiros destes estudos na Sociologia encaravam a mobilidade como algo natural, inerente ao ser humano e condição previamente dada para a realização da sociabilidade no espaço urbano. Autores como Weber e Simmel, que iniciaram a reflexão sobre o espaço urbano nas primeiras décadas do século XX, consideram as inovações tecnológicas um facilitador da circulação de pessoas e mercadorias nas cidades. Se Simmel analisasse a relação entre automóvel e as cidades, veria no veículo automotor mais um elemento que confirma a necessidade da atitude *blasé* de reserva da individualidade, pois a motorização aumenta os estímulos mentais e a velocidade dos fluxos de pessoas e mercadorias circulando. Já Weber teria no automóvel mais uma etapa do processo irreversível da humanidade no sentido de racionalização da vida que acontecia de modo privilegiado nas cidades modernas. (VELHO, 1973).

Os continuadores do pensamento sociológico sobre as cidades, os autores da chamada Escola de Chicago, também não encaravam a mobilidade como um problema sociológico digno de investigação própria – permaneceram com a mesma interpretação de Simmel e Weber: um fenômeno naturalizado da vida social. Muito da postura apresentada se deve ao fato de que a mobilidade não era tida como problema de investigação sociológica porque não era um problema social. Assim, não seguia na lista de prioridades de objetos da Sociologia professada pela Escola de Chicago, focalizada nos problemas urbanos enfrentados pela cidade. A partir desta perspectiva, nas primeiras décadas do século XX, a circulação e a mobilidade urbana eram questões secundárias de investigação, já que não apareciam como problemas a serem sanados nem aos olhos dos investigadores que partilhavam da perspectiva da ecologia humana de Chicago, e muito menos das autoridades políticas que incentivavam este tipo de pesquisa. Portanto, a mobilidade urbana permaneceu como mero pano de fundo da sociabilidade e das relações sociais e, conseqüentemente, para a Sociologia Urbana (EUFRÁSIO, 1999).

O foco dos estudos da Escola de Chicago era encontrar maneiras de integrar o grande número de imigrantes, das diferentes partes do mundo, que se dirigiam para os Estados Unidos da América (EUA) no início do século XX – mais especificamente para o meio-oeste industrial. A iniciativa norte-americana procurou conjugar os métodos e técnicas da pesquisa social aplicada e ao pragmatismo político, intervindo na sociedade a partir dos achados empíricos das pesquisas. Os acadêmicos de diversos campos do saber da Universidade de Chicago, com deliberado apoio estatal, fizeram da cidade um laboratório vivo cujo objetivo principal era dar conta do fenômeno urbano em toda sua extensão, ou seja, explicar o crescimento acelerado da cidade de Chicago no início do século XX, e ainda, encontrar alternativas de integrar os novos moradores à cidade (EUFRÁSIO, 1999).

A mobilidade urbana, portanto, não foi objeto imediato de preocupação dos clássicos da Sociologia Urbana pelo simples fato de que, embora estes tenham assistido um vertiginoso crescimento urbano, se locomover nas cidades ainda não se configurava um problema e tampouco um desafio à sociabilidade urbana. A mobilidade só se tornou objeto de investigação a partir do momento que o ato de se locomover pelo espaço das cidades encontrou obstáculos que colocaram em xeque o devir da própria sociedade. Até então, o automóvel era saudado como um ícone da modernidade e não como um vilão que roubaria a promessa de velocidade de locomoção prometida pela modernidade em seu apogeu.

Mas o crescimento das cidades e do número de automóveis acabaram levando pensadores de diversas áreas do conhecimento a se deterem sobre a temática da mobilidade intraurbana. Apesar da maioria das análises concentrarem no automóvel o papel principal nos estudos sobre mobilidade e como o principal agente causador das mazelas urbanas, estes estudos também contribuíram no sentido de alargar a noção e o conceito de mobilidade, ampliando o debate sobre a temática. Tal fato permitiu que o conceito de mobilidade atravessasse as fronteiras do simples ato de deslocar-se de um local para outro. Paulatinamente, foram sendo adicionadas ao conceito questões a respeito do como se deslocar no meio urbano, indagando sobre a capacidade e a consciência de fazê-lo a partir das possibilidades que a sociedade moderna oferece até consolidar o conceito de mobilidade urbana que agrega atualmente preocupações de cunho ambiental e de qualidade de vida (DUARTE; LIBARDI; SÁNCHEZ, 2007).

3.2 Mobilidade urbana: um conceito em movimento

O ato de locomover-se no espaço urbano sempre foi condição necessária para a existência das cidades e das sociedades de uma maneira geral. Porém, até o advento da cidade moderna, a locomoção no meio urbano era realizada basicamente pela atividade humana ou tração animal. O desenvolvimento tecnológico e industrial trouxe novidades nas formas de locomoção, ocasionando uma reconfiguração do espaço e da paisagem urbana. A Revolução Industrial permitiu a expansão das cidades, fazendo da mobilidade o alicerce fundamental para a industrialização e a reprodução capitalista cumprirem o seu devir na modernidade.

O mundo moderno foi levado a apresentar soluções tanto para escoar a produção industrial quanto para facilitar a locomoção dos indivíduos em seus deslocamentos diários numa sociedade cada vez mais pautada pelo trabalho e pelo imperativo da realização de deslocamentos regulares do tipo casa-trabalho-casa para a reprodução social. No viés marxista, a circulação estaria meramente a serviço do capital, sendo fundamental para o circuito produtivo nas cidades. Nesta perspectiva, a relação entre tempo e espaço é fundamental, pois tais dimensões interferem diretamente na reprodução do capital. Portanto, a introdução do automóvel no mundo capitalista é analisada como mais um bem a serviço do capital: “a circulação de bens, pessoas e mercadorias deve se fazer escoar a produção industrial de modo eficaz, levando as mercadorias aos consumidores e os consumidores as mercadorias” (DUARTE, 2006, p. 75).

No entanto, é importante ressaltar que a circulação supracitada também está ao lado da sociedade, oferecendo condições para a concretização das relações sociais. Obedece a uma lógica particular na qual confirma que quanto mais as cidades crescem, mais se torna imperioso aprimorar os meios de locomoção e os locais por onde se circula nas cidades, uma vez que é somente com a constante inovação da locomoção no espaço urbano que se garante a reprodução da sociedade e das relações sociais neste espaço, possibilitando a existência da própria sociedade.

Em fins do século XIX, os cavalos e as carruagens, nas primeiras cidades industriais, disputavam espaço de circulação com os pedestres nas ainda incipientes ruas antigas e medievais. No mundo moderno, o desenvolvimento tecnológico colocou fim a esta disputa por espaço, reservou para as ruas o papel de espaço privilegiado de acomodação dos veículos automotores responsáveis pela locomoção. A lógica da priorização de ruas e avenidas como exclusividade para os automóveis foi ganhando cada vez mais força na medida em que o automóvel foi se generalizando e assumindo o protagonismo dos deslocamentos no espaço das cidades contemporâneas (VIEIRA, 2010).

É importante destacar que não são apenas fatores relativos ao número de veículos nas cidades que levaram a transformação das cidades em locais receptivos aos automóveis. Existe um processo mais amplo de valorização da motorização que envolve dimensões subjetivas, a saber: *status*, prestígio e reconhecimento; e outras questões de cunho econômico: as necessidades do capitalismo de inovação, redução dos custos e otimização dos ganhos, que enxergaram no automóvel um aliado dos propósitos do capitalismo. No entanto, as dimensões supracitadas fazem parte do mesmo processo de consolidação da modernidade e do individualismo enquanto valores absolutos do mundo contemporâneo (GIDDENS, 2010).

3.3 As cidades, os automóveis e a mobilidade urbana

As cidades modernas são frutos da Revolução Industrial e apresentam algumas singularidades em relação àquelas que as precederam. A explosão demográfica que resultou no aumento da densidade do espaço urbano e o elevado desenvolvimento tecnológico são marcas da nova cidade que emergiu do mundo industrial. O processo de consolidação de tal modelo citadino é resultado do mesmo processo de consolidação da modernidade que permitiu também o surgimento e consolidação dos automóveis. Para Castells (1980), existe uma relação de interdependência entre a cidade capitalista e o automóvel. Aquele autor afirma

que a cidade se adapta ao automóvel não apenas mediante as intervenções de infraestrutura no espaço urbano, mas também ao atender os processos de reprodução do capitalismo, como por exemplo, a valorização do solo, uma vez que a expansão do sistema viário contribui decisivamente para a valorização e revalorização de espaços na cidade.

A cidade industrial e os automóveis que passaram a habitá-las alteraram significativamente a relação homem-máquina e redimensionaram o espaço urbano ao redefinirem os conceitos de tempo-espaço e mobilidade no ambiente urbano. O automóvel transformou a arte de circular nas cidades, oferecendo novos contornos, abrindo novas possibilidades, expandindo as cidades e contribuindo para o desenvolvimento tecnológico. A arte de circular pelas cidades é ressignificada com a presença dos automóveis que alterou significativamente a relação do ser humano com o espaço urbano (WOMACK, 1992).

Com o automóvel habitando o ambiente urbano, tem-se a alteração do próprio ritmo das cidades. A possibilidade de encurtar as distâncias e as novas alternativas de locomoção são ingredientes fundamentais introduzidos nas cidades do século XX. As promessas de velocidade, liberdade, conforto e *status* transformam o automóvel num objeto de desejo dos cidadãos, resplandecendo eficiência em meio ao ambiente de concreto. No entanto, vale ressaltar que embora os automóveis sejam alçados à condição de objeto de consumo capaz de dar novo sentido à vida urbana, os mesmos estão restritos aos indivíduos que podem comprá-los, o que não impede sua presença no imaginário tanto de proprietários quanto de não proprietários de automóveis (GIUCCI, 2004).

No final do século XIX, a sociedade moderna delegou aos automóveis o papel de protagonistas das ruas urbanas e convidou os habitantes das cidades a se aglomerarem ao redor das ruas, estradas e avenidas. A rua da cidade pré-industrial como espaço da sociabilidade é cada vez mais modificada com a introdução dos automóveis. Atualmente, a função da rua se restringe ao atendimento quase que exclusivo dos automóveis; esta há se transformado em uma mera coletora e distribuidora dos deslocamentos destas máquinas, perdendo quase que por completo a função que outrora possuía na cidade pré-industrial (SILVA, 2009).

Desde que os veículos de propulsão animal foram paulatinamente abandonando a paisagem urbana e os automóveis passaram a receber tratamento especial das cidades, estas vêm procurando acomodá-los da forma mais confortável possível, acreditando na promessa da automotorização de maior fluidez com o uso do automóvel, ou seja, acreditando na promessa da própria modernidade. Embora os veículos automotores tenham herdado a infraestrutura

deixada pelos antigos inquilinos das ruas, as charretes e carruagens, demandaram melhor tratamento, pois ofereciam em troca elementos mais sedutores: velocidade e flexibilidade. As exigências de ruas pavimentadas e segregadas ao uso exclusivo dos automóveis foram atendidas e reproduzidas nos grandes centros urbanos mundiais, que passaram a separar a circulação de pessoas motorizadas e não motorizadas. (VIEIRA, 2010).

A recepção calorosa e imediata – quase unânime – que o automóvel recebeu só deu certeza de que sua expansão estava assegurada para conduzir um dos legados mais importantes da promessa da modernidade: a fluidez e a velocidade dos fluxos de bens, mercadorias e pessoas. A partir de então, a indústria automobilística não parou de crescer, salvo pequenas oscilações advindas de períodos de forte crise econômica mundial. Mas este crescimento exponencial da presença dos automóveis no meio urbano se deu sem o devido comprometimento destes novos habitantes das cidades com as eventuais externalidades, na maioria negativas, que sua presença trazia e ainda traz. Tais externalidades estão ligadas à mobilidade nos centros urbanos, a qual os automóveis prometiam se integrar e otimizar. Contudo, esta promessa não se cumpriu e a simbiose entre cidades e automóveis acabou não surtindo o efeito desejado.

A locomoção no espaço urbano, no entanto, não é feita apenas mediante o uso dos automóveis, mas também recorrendo a outros meios motorizados: ônibus, trens, motocicletas e metrô, ou meios não motorizados, como a bicicleta e a caminhada. É o conjunto destes diferentes modos de deslocamento no espaço das cidades que dão origem ao conceito de mobilidade urbana. Faz-se importante destacar as alterações que a concepção de mobilidade urbana sofreu ao longo do século XX, processo no qual o automóvel teve papel fundamental, se posicionando no centro das discussões sobre as diferentes formas de conceituar a mobilidade no espaço das cidades.

Num primeiro momento, a mobilidade urbana era considerada apenas como o ato de se locomover no interior das cidades, e quanto mais rápido fossem realizados os deslocamentos, mais eficiente era considerada tanto a cidade quanto seu sistema de mobilidade. O automóvel, então, era tido como o meio mais eficaz para cumprir o papel de deslocamentos com eficiência e rapidez. Porém, com o aumento do número de automóveis, deu-se a questão da saturação das vias urbanas, e o que antes era visto como sinônimo de eficiência, passou a ser encarado como obstáculos para os deslocamentos urbanos e para a própria reprodução social das cidades e do capitalismo.

Outro fator fundamental para a mudança na concepção da mobilidade urbana foi a incorporação de outros temas que passaram a ser analisados de modo inseparável à temática da mobilidade nas cidades contemporâneas. Questões como sustentabilidade socioambiental e a incorporação de novos padrões para a qualidade de vida no ambiente urbano deslocaram significativamente a noção de mobilidade urbana para um patamar que considerasse tais elementos.

O discurso na defesa deste olhar sobre a mobilidade apresenta como argumento o uso de transporte de massa como trens urbanos e metrô em detrimento ao uso do transporte individual, mais caro e poluente. Neste contexto, o automóvel se transforma no principal vilão do colapso da mobilidade nas grandes cidades. A nova noção de mobilidade urbana – rebatizada de mobilidade urbana sustentável – argumenta a necessidade da racionalização do uso do espaço urbano e da energia consumida para os deslocamentos, no sentido de causar os menores danos possíveis ao meio ambiente, no intuito de elevar a qualidade de vida dos grandes centros urbanos.

Passado o período de encanto com as eventuais benesses do automóvel para as cidades, surgiram diversos autores que passaram a criticar o uso indiscriminado do automóvel no meio citadino. Para Jane Jacobs (2001), a construção de lugares praticamente exclusivos para os automóveis levou ao deterioramento dos espaços públicos da cidade e acabou gerando espaços mortos de vida social no espaço urbano. Já em 1961, a autora expressou a questão da erosão da vida nas cidades dominadas pelo automóvel, em que mais e mais espaços são destinados para acomodar os automóveis. Jacobs critica as soluções apresentadas pelas cidades para lidar com tais questões; afirma que apenas medidas paliativas como o alargamento de ruas, avenidas, pontes e viadutos não resolvem o problema ocasionado, ao passo que os congestionamentos persistem – apenas muda-se o local em que iniciam. Para a autora, concreta-se cada vez mais os espaços das cidades e os direcionam para os automóveis, sem que isso leve ao cerne do problema urbano: a própria existência do automóvel nas cidades. (JACOBS, 2001).

Os críticos dos automóveis acusam-no de roubar a qualidade de vida das metrópoles contemporâneas. Chamam a atenção para a erosão da vida nas cidades na mesma proporção em que estas se inclinam aos desejos do automóvel. No entanto, a demonização do automóvel levaria a perder sua dimensão sociológica, que permite analisá-lo como um novo habitante das cidades. No mundo moderno em que as relações sociais dependem cada vez mais da motorização individual, é importante a tentativa de compreensão do automóvel enquanto

elemento fundamental para se entender como se dão as relações sociais em sociedades pautadas automobildade.

Se por um lado, a literatura insiste em mostrar os veículos automotores como vilões do espaço público, por outro, estes também geram um novo tipo de interação, podendo ser visto não apenas como uma morte das cidades, mas como o surgimento de um novo tipo de interação nos espaços urbanos. A sociologia urbana está preocupada não apenas com as questões valorativas de defesa ou acusação do automóvel como vilão ou herói do espaço urbano, mas fundamentalmente com o papel assumido pelo automóvel em sociedades que passam a se pautar pela automotorização. Nestas condições, os veículos automotores se transformam em elementos indispensáveis para a compreensão do fenômeno urbano e da sociabilidade. O fato é que não se tem uma morte da sociedade, mas sim uma ressignificação do ambiente urbano que gera outro tipo de sociabilidade com outra riqueza de interações sociais.

O conceito de mobilidade urbana foi se modificando ao longo do tempo, incorporando tanto elementos da promessa da modernidade de fluidez, como também elementos de críticas à própria modernidade. O conceito passa, então, da simples noção de deslocar-se de um local para outro em um determinado espaço de tempo com a eficiência que a modernidade requer para incorporar preocupações da forma e de como se dão tais deslocamentos, bem como as implicações que este ato de deslocar-se acarreta para o conjunto da cidade como um todo (POLVORA 2007).

É neste momento que é incorporado a noção de sustentabilidade para a mobilidade urbana e passa-se a discutir o uso de modais de transporte para tal locomoção – que sejam mais racionais do ponto de vista socioambiental, tais como: os transportes públicos, as bicicletas e a caminhada. Os referidos modais diminuem os custos e causam menor impacto ao meio ambiente, além de procurarem minimizar alguns transtornos, como por exemplo, os congestionamentos, além de serem considerados a única alternativa disponível para fazer com que as cidades ganhem em qualidade de vida.

O conceito de mobilidade urbana é um atributo associado às pessoas e aos bens; correspondendo às diferentes respostas dadas por indivíduos e agentes econômicos às suas necessidades de deslocamento, consideradas as dimensões do espaço urbano e a complexidade das atividades nele desenvolvidas (PlanMOB, Ministério das Cidades, 2004, p. 15).

Tal abordagem da mobilidade urbana é resultado de um processo que marca uma mudança no paradigma da modernidade no que se refere à concepção de cidades que

incorporam as ideias de sustentabilidade surgida a partir da Conferência da Organização das Nações Unidas (ONU) para o Meio Ambiente em Estocolmo, Suécia, em 1972. A partir daí, a ideia de sustentabilidade foi incorporando e estimulando práticas de gestão sustentável do território. A referida ideia está relacionada com o padrão de consumo de cada sociedade – é o padrão de consumo que define o padrão de mobilidade das sociedades modernas. Na definição de mobilidade sustentável, tem-se a defesa de democracia do espaço público, da acessibilidade para idosos e deficientes físicos, e a promoção do direito à cidade em uma noção mais ampla de cidadania urbana. Sob tal prisma, a mobilidade urbana é considerada como política pública e não como escolha individual para os deslocamentos diários – política pública que, ao incorporar a ideia de sustentabilidade, procura reverter o modelo atual de mobilidade pautado no automóvel (BOARETO, 2008).

Nesta perspectiva mais recente, o conceito de mobilidade urbana procura incorporar ao ato de mover-se pela cidade as opções de deslocamento que o sistema de mobilidade disponibiliza, tendo sempre a preocupação de garantir a disponibilidade dos modos de locomoção mais racionais do ponto de vista ambiental e social. A partir desta noção de mobilidade sustentável, o papel do Estado como agente mitigador dos problemas urbanos decorrentes da locomoção nas cidades é fundamental para se atingir as metas de uma mobilidade urbana sustentável. Um dos problemas da referida noção de sustentabilidade é o fato de estar concentrada basicamente nos debates quanto à disponibilidade de outros modais de locomoção para frear o uso do automóvel – visto como principal responsável pelo declínio da qualidade de vida em meio urbano.

A expectativa é que medidas de estímulo a outros modos de locomoção, a exceção do automóvel, consiga reduzir problemas como os engarrafamentos nas grandes cidades: um dos principais gargalos na meta de se atingir uma mobilidade sustentável. No entanto, existem outros desafios à mobilidade urbana sustentável que não estão associados ou não são responsabilidade direta do automóvel, como é o caso de assegurar acessibilidade universal às ruas, calçadas e ciclovias com segurança, bem como questões que envolvem a modicidade tarifária para o transporte público coletivo (PlanMOB, Ministério das Cidades, 2004).

Este conceito de mobilidade sustentável tem suas raízes atreladas ao conceito de desenvolvimento sustentável, que envolve parte da discussão sobre a qualidade de vida nas grandes cidades. A mobilidade sustentável ou transporte sustentável foi introduzido pelo Organismo das Nações Unidas para a Cooperação e Desenvolvimento (OCDE), em 1996, que discutiu formas de repensar os atuais padrões de deslocamento além de debater a questão da

utilização do automóvel. Para a OCDE, o desafio posto é: “encontrarmos formas de satisfazer as nossas necessidades de transporte de maneira ambientalmente correta, socialmente justa e economicamente viável” (OCDE, 1996, p. 14). O transporte sustentável, portanto, contribui para o bem estar econômico e social sem prejudicar a saúde humana e o meio ambiente (PONTES, 2010).

É importante destacar o hiperdimensionamento que a ideia de sustentabilidade vem ganhando nos últimos anos e como o exercício de práticas de sustentabilidade urbana vem se colocando como única saída para os problemas decorrentes da locomoção nas cidades, o que se apresenta como uma janela de oportunidades para devolver a qualidade de vida ao espaço urbano. É também recente a entrada da dimensão sociológica no debate acerca da mobilidade urbana – ainda assim, de modo tangencial, apenas no que se refere à dimensão econômica que analisa a questão renda como impeditivo de determinados deslocamentos de parcela da população (VASCONCELLOS, 2001).

O principal enfoque sociológico da mobilidade não é discutido, qual seja, como meio cada vez mais necessário para a sociabilidade, em última instância, para a vida social ser possível – uma vez que o crescimento e a dispersão urbana das grandes cidades levam a deslocamentos cada vez maiores para atender as necessidades sociais dos indivíduos, seja no acesso ao trabalho, educação, lazer, saúde, etc. As pessoas se deslocam e no geral interagem com outras pessoas no desenrolar dos deslocamentos, mas esta dimensão social não é posta em questão pelo debate atual comandado por soluções cada vez mais tecnicistas e pautadas em obras de infraestrutura propostas dominadas por engenheiros, urbanistas, arquitetos e economistas que acabam por desconsiderar a dimensão social intrínseca a mobilidade urbana.

Numa abordagem sociopolítica da circulação urbana, Vasconcellos (1999) aponta que o sistema de mobilidade das cidades possui um viés sociológico ou político-social por ser uma atividade que se faz essencialmente da atividade humana. É neste sentido que aquele autor chama a atenção para a necessidade de analisar as dimensões sociais, políticas e econômicas da circulação urbana, pois são estes os aspectos que irão definir os deslocamentos de pessoas e mercadorias nos espaços urbanos. Com isso, faz-se premente a definição dos papéis dos atores no trânsito ou no espaço reservado à circulação urbana, atentando para os interesses e necessidades dos indivíduos. Vasconcellos vai além ao afirmar que até os próprios objetivos da engenharia de tráfego de fluidez, segurança e conforto são reflexos das dinâmicas sociopolíticas dos atores presentes na cena urbana.

Fala-se atualmente num caos de mobilidade, mas não se menciona o impacto que tal aspecto gera no padrão de sociabilidade contemporâneo. Fala-se ainda de um caos urbano e de um sufocamento da mobilidade, mas o fato é que as pessoas continuam se deslocando e continuam mantendo relações sociais durante e após estes movimentos pelos espaços da cidade. E mais ainda: os indivíduos continuam fazendo destes deslocamentos cotidianos trampolim para a realização das atividades sociais que perpetuam as interações sociais. Seja na ida ao *shopping center* para comprar uma roupa de marca que ostentará mais *status*, na ida ao teatro ou cinema, no consumo de bens simbólicos, na ida ao trabalho como vetor sistema capitalista, enfim, em todas as atividades realizadas, têm-se a dimensão do deslocamento, mas também há a dimensão do social – ambas as dimensões possibilitam o encontro e as relações sociais, mesmo que, com o comprometimento do sistema de mobilidade das grandes cidades, este prometido encontro não aconteça no horário marcado. É exatamente esta dimensão do debate que hoje é negligenciada: a dimensão social, a dimensão das relações sociais não é colocada em questão.

É fato que o padrão de mobilidade vem mudando radicalmente, principalmente nos últimos vinte anos. Porém, tal questão é debatida tendo o automóvel como o vilão. São evidentes os impactos macros decorrentes da explosão automotiva que todos reconhecem: a diminuição da competitividade urbana da cidade, a elevação dos custos de produção afetando emprego e renda – o que compromete o acesso aos serviços de saúde, educação, transporte coletivo, trabalho, seguridade social, etc. Mas as pessoas ressignificam os espaços e acessam estes serviços ou os deixam em suspenso ou ainda os substituem por outros. No referido processo, cabe à Sociologia e às ciências humanas, de uma maneira geral, a compreensão do tipo de vínculo social em uma sociedade motorizada – vínculo que continua a ocorrer a despeito do aumento ou não do número de congestionamentos ou da diminuição da qualidade de vida decorrente do uso excessivo do automóvel.

3.3 Os automóveis e o processo de urbanização à brasileira

O Brasil viveu um processo acelerado de urbanização em função do ingresso tardio na industrialização iniciado na década de 1930 com Getúlio Vargas, e que se consolidou com Juscelino Kubistchek nos anos 1960. A partir desta década, a urbanização brasileira se fez alicerçada na indústria automobilística e ambas caminharam juntas ao longo da consolidação da industrialização nacional. Vale ressaltar que a industrialização só se concretizou a partir de

uma política estatal que teve na produção automotiva seu carro chefe. A urbanização brasileira resultou também num crescimento desordenado das cidades – que não conseguiram acompanhar o ritmo de crescimento populacional – e as pressões por habitação, saneamento, saúde, educação e segurança nos grandes centros urbanos do país – o que gerou um processo de exclusão de parcelas significativas da população, alijadas das benesses advindas do crescimento urbano (SANTOS, 2000).

A despeito dos problemas decorrentes do processo de industrialização, o Estado brasileiro priorizou a indústria e, principalmente, a indústria automobilística – tratada como questão de Estado e estratégica para o desenvolvimento da nação. A política estatal ambicionava transformar o Brasil num país motorizado, visando toda a cadeia produtiva que envolve a produção e o consumo de automóveis. Para tanto, fez das cidades brasileiras receptoras de veículos automotores e incentivou a automotorização que, desde então, vem ganhando cada vez mais importância no Brasil. Em suma, a política de incentivo e a produção e o consumo de automóveis refletiram diretamente na estrutura da mobilidade brasileira, cada vez mais pautada pelo uso do transporte individual motorizado.

Vasconcellos (1999) analisa as políticas públicas para a mobilidade urbana na cidade de São Paulo até a década de 1980, na obra *Circular é preciso, viver não é preciso*, e conclui que as ações desenvolvidas pelo Estado estavam voltadas especificamente para a classe média, uma vez que foram realizadas no sentido de adaptar a cidade à circulação do automóvel – artigo até então quase que exclusivo das classes mais abastadas do Brasil. Os altos investimentos em infraestrutura para o automóvel contrastou com o abandono dos transportes públicos, aumento dos congestionamentos e problemas de mobilidade urbana – fatores que levaram a identificação cada vez maior das camadas médias com o automóvel. O autor conclui que os automóveis se tornaram mais que símbolos de *status*, liberdade ou individualismo: transformaram-se em meio de reprodução da classe média brasileira, que elevou tal objeto à condição de artigo necessário, desejável e indispensável para sua sobrevivência e reprodução na sociedade brasileira. (VASCONCELLOS, 1999)

Para Vasconcellos (1999), a classe média brasileira foi a responsável pelo predomínio de um planejamento urbano e de transporte tecnocrático, cuja ideologia estava a serviço da criação de justificativas para a acomodação dos automóveis à cidade. Os interesses da classe média se coadunam com a ideologia de um urbanismo e planejamento urbano neutros, e passam a ser aplicados pelo Estado como técnicas capazes de solucionar os problemas das cidades. As intervenções do Estado para acomodar a nova lógica de acumulação do capital,

dependente do automóvel, beneficia indiretamente a classe média como motorista, que tem no veículo particular o sustentáculo de sua própria ideologia de classe média. Portanto, o autor argumenta que a classe média precisa dos automóveis para existir e se reproduzir enquanto classe. A partir daí, as cidades brasileiras se tornam cada vez mais cidades que atendem aos interesses da classe média, na medida em que se adaptam cada vez mais ao automóvel. Estas cidades, voltadas para a classe média, demandam três fenômenos políticos complementares e interdependentes:

A Política econômica de concentração de renda e acesso ao automóvel pela classe média, a política de transporte que se esforça por tornar os acessos e ligações de automóveis facilitados, e a política de circulação que busca a boa fluidez do trânsito para que o papel de motorista seja desempenhado sem grande dificuldade (VASCONCELLOS, 1999, p. 35).

A industrialização se colocou como elemento essencial para o crescimento das cidades brasileiras. Com o fenômeno da urbanização em curso, as cidades industriais passaram a atrair grande quantidade de pessoas que migravam de regiões não industrializadas. Mesmo que estas migrações impactassem em problemas urbanos, os grandes centros urbanos não deixaram de ser uma atração para os novos cidadãos. Os fatores de atração das pessoas para as cidades seduziam e ainda seduzem muitos a se deslocarem para o espaço urbano, e este fenômeno de migração contribuiu para o crescimento acelerado dos grandes centros urbanos brasileiros.

Para Paul Singer (1980), a instalação de indústrias em determinados aglomerados urbanos do país contribuiu com os elementos de atração de população migrante. No entanto, o autor sustenta que para a compreensão do fenômeno das migrações, é fundamental analisar não apenas o poder de atração que as cidades exercem no imaginário coletivo das populações migrantes. É imperioso compreender as condições de vida destas populações nos seus locais de origem, uma vez que, para Singer, tais condições socioeconômicas são determinantes para as decisões destes indivíduos em migrarem para os centros urbanos em busca de melhores condições de vida. O reflexo imediato do referido fenômeno é um acelerado processo de crescimento urbano que muitas vezes não consegue atender as demandas da população por infraestrutura e equipamentos urbanos, como por exemplo, saúde, educação, segurança pública e saneamento básico.

Com o adensamento cada vez mais intenso dos grandes centros urbanos, a temática da circulação de pessoas e mercadorias passa a frequentar as políticas de planejamento urbano e de mobilidade urbana do Estado brasileiro. É importante ressaltar que ainda impera um paradigma que prioriza o transporte individual motorizado que estimula ações de construção

de vias, alargamento de ruas, construção de elevados e viadutos como principais medidas indutoras do ordenamento territorial, desenvolvimento e crescimento urbano (BARAT, 1985).

O crescimento do número de automóveis trouxe como efeito colateral o desafio da mobilidade no ambiente urbano. No entanto, mesmo diante dos problemas decorrentes da utilização dos carros, estes são cada vez mais estimulados a participar da vida nas cidades. As políticas públicas procuram acomodar não somente os habitantes humanos das cidades, mas também, a partir de então, suas máquinas inseparáveis, adaptando as cidades para abrigarem também o automóvel. A principal consequência do referido fenômeno é o aumento do sistema viário e da supremacia do automóvel em relação às demais formas de locomoção pelo espaço urbano das cidades (SANTOS, 2000).

Com os problemas provenientes da ocupação urbana acelerada das cidades, tem-se um esforço, embora ainda tímido, por parte do poder público de inserir e integrar cada vez mais os cidadãos ao ambiente urbano. Sob tais argumentos, o Estado passa a exercer cada vez mais controle sobre a ocupação do solo urbano, seja com a introdução de mecanismos legais de gestão do solo, ou então, mediante estímulos de obras de infraestrutura e equipamentos urbanos capazes de melhor acomodar os cidadãos. Assim, o Estado procura regular a ocupação destes espaços, buscando oferecer novamente às cidades seu sentido original de locais da circulação e da mobilidade de pessoas e mercadorias. Possuem papel de destaque no referido processo a aprovação e consolidação do Estatuto das Cidades em 2001, e a criação do Ministério das Cidades (MC) em 2003, que passou a incentivar a gestão do solo urbano com a institucionalização definitiva dos planos diretores de ordenamento territorial (ROLNIK, 2004).

Em um novo discurso do planejamento urbano, a cidade e a mobilidade aparecem como conceitos relacionados ao direito à cidade, à mobilidade e à cidadania, incluindo aqui o direito de ir e vir na própria localidade. É diante deste cenário que é gestado o Estatuto das Cidades no Brasil, que expõe a preocupação do poder público com a locomoção no espaço urbano. O referido Estatuto nasce de um esforço coletivo, ganha *status* de Lei Complementar e eleva as cidades à condição de um direito difuso e coletivo. A partir daí, a mobilidade e os deslocamentos urbanos são alçados à condição de protagonistas da cena urbana, vistos como indutores do desenvolvimento e crescimento da cidade (ROLNIK, 2001).

Um exemplo são as leis de uso e ocupação do solo, que caracteriza e define zonas das cidades com funções específicas, disciplinando e equilibrando as atividades no território urbano. O objetivo da lei é de direcionar e determinar o padrão das atividades e dos

deslocamentos, podendo fazer com que se diminua a dependência do transporte individual e procurando barrar o crescimento desordenado das cidades na medida em que se busca adensar os locais já ocupados e distribuir melhor as funções urbanas das cidades (DUARTE; LIBARDI, 2007).

Com a apresentação deste novo cenário, o planejamento urbano, que num primeiro momento via a mobilidade como o mero deslocar-se de um local pelo espaço social da cidade, vai paulatinamente incorporando a noção de mobilidade sustentável. O novo caminho a ser seguido tem respaldo no mesmo fenômeno: o estrangulamento da mobilidade urbana e consequente declínio da qualidade de vida nas cidades. Os planejadores urbanos veem no incentivo ao uso do transporte público um contraponto ao uso indiscriminado do automóvel. A noção contemporânea de sustentabilidade incorpora ainda a ideia de democracia do acesso às cidades, ou seja, todos os cidadãos com igualdade de acesso aos diferentes espaços urbanos – tema incorporado ao discurso da cidadania no meio urbano (ROLNIK, 2000).

É importante ressaltar que este é um fenômeno recente no planejamento urbano e que vem se fortalecendo nos últimos anos. Foi com este tipo de prioridade na pauta que o planejamento urbano tomou para si o desafio da mobilidade com o objetivo de proporcionar acesso democrático aos espaços urbanos a todos os habitantes da cidade, de modo sustentável. Esta nova ideologia no planejamento urbano é pautada por uma mobilidade socialmente mais inclusiva e ecologicamente sustentável. Portanto, uma nova concepção de mobilidade constituída da inter-relação e complementaridade entre todos os modais de transporte que compõem o sistema de mobilidade das cidades, passa a se articular ao uso racional do solo, visando elevar a qualidade de vida e preservar o meio ambiente urbano (VASCONCELLOS, 2001).

4 O BRASIL E OS AUTOMÓVEIS

4.1 A indústria automobilística brasileira e a opção rodoviária

O século XX marcou o ingresso definitivo do Brasil na modernidade e coincidiu com a chegada dos automóveis no país, que logo foram alçados à condição de símbolos do progresso e expressão máxima da própria modernidade. Para alcançar o *status* de nação moderna, o Estado e a sociedade brasileira estimularam – e ainda estimulam – a posse e utilização de veículos automotores – símbolos de modernidade e ícones do progresso. Desde então, ter um automóvel no Brasil não significa apenas adquirir uma mercadoria cujo valor de uso é dar celeridade aos deslocamentos humanos, mas também alcançar *status*, poder, conforto, diferenciação e ascensão social.

A partir dos anos 1950, a sociedade brasileira fez uma opção pelo transporte rodoviário em detrimento aos demais modais de transporte. Tal escolha possibilitou a expansão das cidades brasileiras com a consequência imediata do espraiamento urbano, além de facilitar a mobilidade entre algumas localidades. Contudo, a conta a se pagar pelo excessivo aumento de automóveis se mostrou bastante alta: a popularização do transporte individual aliada a fortes incentivos fiscais e de infraestrutura dos governos acarretou no aumento do número de veículos automotores no Brasil.

4.1.1 A simbiose entre a indústria automobilística e o governo de Juscelino Kubitschek

A opção rodoviária e, mais especificamente, a predileção pelos automóveis se transformou em política de Estado e foi o motor do desenvolvimento econômico do Brasil durante um certo período. A escolha também foi um elemento necessário para o país ingressar de vez na modernidade com a consolidação da indústria nacional.

Embora já frequentasse a paisagem brasileira desde o início do século XX, foi somente a partir do Governo de Juscelino Kubitschek que o automóvel se tornou o carro chefe da industrialização do país e se transformou em símbolo do progresso e da modernidade brasileira, popularizando-se e passando a alimentar o imaginário de ricos e pobres.

Juscelino Kubitschek governou o Brasil entre 1956 e 1960, ancorado na indústria automobilística, porém, a ideia de fomentar a indústria nacional ancorada na cadeia produtiva do automóvel tem antecedentes nos governos de Getúlio Vargas: 1930-1945 e 1950-1954. Foi

com Vargas que se iniciou o sonho brasileiro de uma produção veicular genuinamente nacional. Embora desde 1919 com a Ford, e em 1925 com a General Motors, já existia a montagem de veículos no Brasil, ela era feita em escala reduzida, o país importava praticamente todas as peças e somente efetuava a montagem do veículo em território nacional. Foi somente após a II Guerra Mundial, com uma política protecionista de contenção de importações, que várias montadoras multinacionais se viram obrigadas a implantar unidades de montagem de veículos no Brasil, como por exemplo, a Volkswagen, a Mercedes-Benz e a Willys-Overland. Em tal período, a importação de veículos reduziu drasticamente graças ao protecionismo do governo Vargas. Sob o argumento de desequilíbrios na balança comercial, aquele governante decidiu restringir, em 1952, a importação de peças que já eram produzidas no Brasil e, em 1953, proibiu a importação de carros montados fora do país (GATTAS, 1981).

As restrições de importação também foram motivadas pela escassez de dólar no mercado – resultado do novo padrão cambial do mundo pós-II Guerra Mundial, forçando os governos a reduzir as importações. Mas mesmo com todas estas medidas, nenhuma fábrica começou a produzir em escala no Brasil devido ao pequeno mercado interno e aos gargalos da infraestrutura brasileira. O governo Vargas ambicionava não só a produção de automóveis em grandes quantidades como também vislumbrava possuir fábricas nacionais que produzissem veículos. Todavia, mesmo com a resolução do governo brasileiro, as multinacionais relutaram em se instalarem em definitivo no Brasil, pois, questionavam se seria lucrativa a vinda para a América do Sul. Por isso, foram instaladas apenas unidades de montagem e não fábricas de produção em larga escala como tinham em suas matrizes (GATTAS, 1981).

Juscelino Kubitschek foi o responsável por dar continuidade ao projeto de uma produção automobilística genuinamente nacional. JK foi o presidente brasileiro de 1956 a 1961, com uma plataforma de modernização que faria o país avançar 50 anos em 5, a partir de um Plano de Metas ousado, que previa vultuosos investimentos públicos e privados em infraestrutura, indústria de base, bens de consumo duráveis e a construção de uma nova capital no interior do país: Brasília. A política econômica de seu governo foi dependente do capital estrangeiro para financiar o desenvolvimento do país, pois na visão de Kubitschek, a fórmula de um Estado robusto, capaz de sozinho modernizar o país, era tida como ultrapassada. O Estado carecia de um parceiro que inovasse e financiasse o progresso brasileiro com o intuito de implantar uma política de longa duração para a indústria, porta de entrada e condição para o progresso do país. Para tanto, a associação com as multinacionais era o primeiro passo de uma parceria que traria novos ares para o desenvolvimento brasileiro:

Com JK o Brasil aumenta ligação com o grande capital e com os investimentos estrangeiros, realizando uma política de longa duração para a indústria doméstica com uma estratégia de desenvolvimento em parceria com as grandes multinacionais, numa simbiose de incentivos e favores. A participação do Estado foi sempre presente desde JK até a democratização. Com a democratização vem a abertura econômica e o Estado vai se distanciando, encolhe, mas mesmo assim conta com a indústria de automóveis como motor do desenvolvimento (ARBIX; ZILBOVICIUS, 1997, p. 147).

A parceria do Estado brasileiro com as multinacionais foi favorecida pelo cenário externo. No pós-II Guerra Mundial, o mundo viveu um vertiginoso crescimento econômico levado a cabo fundamentalmente pelas inovações tecnológicas herdadas do período da grande guerra, aplicadas no setor industrial e, em especial, na indústria automobilística. Neste período, o Brasil deu início a uma grande importação de bens de capital, sendo que os primeiros da lista eram os automóveis e o setor de autopeças.

A partir dos anos 1950, os Estados Unidos da América (EUA) empreenderam uma política de recuperação do mundo capitalista direcionando investimentos para Europa, Japão e América Latina. Tal fato direcionou grandes fluxos de investimento de capitais para a América Latina e, em especial, para o Brasil. Data do referido período a internacionalização da produção de automóveis – que encontrou no mundo subdesenvolvido latino-americano o respaldo e a segurança estatal, tornando atrativa a instalação de indústrias nesta região do globo. A ação governamental contribuiu decisivamente para atrair os investimentos financeiros e as empresas multinacionais, concedendo incentivos fiscais, protegendo, incentivando e abrindo o mercado interno às grandes empresas.

Para Kubitschek, o Brasil carecia urgentemente de modernização, e esta só viria se o país se inserisse na lógica da industrialização vigente no mundo desenvolvido, ou seja, na lógica dos EUA, da Europa Ocidental e do Japão. O governo de Juscelino Kubitschek escolheu a indústria automobilística para alavancar o progresso brasileiro, mas o ingresso do país neste seleto grupo de países capazes de produzir automóveis só se deu após intensas negociações entre o governo brasileiro e as multinacionais do setor.

A implantação da indústria automobilística no Brasil dos anos 50 foi fruto de uma negociação entre montadoras e governo. Ou seja, não só da vontade estatal nem da imposição das multinacionais, a indústria que veio alterou os planos dos dois lados. O poder de barganha de ambos os lados, empresas e Estado. No Brasil o Estado foi quem comandou a produção de automóveis. A relação entre montadoras e Estado não foi de simbiose, ver que as empresas relutavam ao máximo aceitar as imposições do governo e não aceitaram, barganharam, em busca de limitar compromisso inicial na busca de recuperar o mais rápido possível o investimento. Somente com a iminência de fechamento do mercado que as empresas responderam a convocação do GEIA. As empresas viam o fechamento do mercado como o incentivo mais importante para cumprir as exigências. Sem isso as empresas não estariam propensas a investir (SHAPIRO, 1997, p. 69).

O governo supramencionado acreditava que a industrialização e a modernização do Brasil passavam obrigatoriamente pela instalação no território nacional da indústria automobilística. A mentalidade da época era a de que um parque automobilístico significava maturidade industrial, reconhecimento que Kubitschek tanto perseguiu. Logo no primeiro ano de governo, em 1956, JK elaborou e iniciou a prática de uma política para promover a indústria de automóvel no país. As principais ações do plano visavam, em última instância, convencer as grandes fábricas multinacionais, mediante incentivos fiscais, a produzirem seus veículos em solo brasileiro e não apenas montá-los a partir de *kits* vindos dos países-sede.

Na década de 1950, havia inúmeras fábricas nacionais e estrangeiras autorizadas a produzir veículos no Brasil, mas elas serviam apenas como espécie de oficina que montava as peças vindas do exterior. Em alguns casos, 30% das peças utilizadas nos carros tinham produção doméstica, porém, a maioria delas não possuía grande sofisticação tecnológica. O mercado brasileiro se mostrava promissor, mas ainda era visto mais pelas fragilidades expostas no estágio primitivo do parque industrial nacional. Assim, para as montadoras, a ideia de implantar fábricas no Brasil era considerado uma questão difícil e utópica (SHAPIRO, 1997).

O governo de Juscelino Kubitschek via no automóvel a senha para o ingresso do Brasil na industrialização moderna. Destarte, tomou uma série de medidas para convencer as montadoras de automóveis a instalarem filiais no Brasil. As principais medidas foram: a restrição de importações e a obrigação de apresentação de um plano por parte das multinacionais para instalarem fábricas no país num período 5 anos, sob pena destas terem de deixar o Brasil se tal fato não fosse concretizado; e a exigência de que as multinacionais deveriam montar os carros com um percentual de 90 a 95% de peças produzidas no Brasil. Ofereciam-se ainda generosos incentivos financeiros e fiscais àquelas que optassem por permanecer no país. As empresas foram levadas a aumentar seus índices de nacionalização em troca de taxas de câmbio mais favoráveis para a importação de componentes, e aquelas que não o fizessem estariam em desvantagem para com as demais (GATTAS, 1981).

Tais medidas deixaram explícitas as intenções do Governo Federal da época: instituir uma política automotiva brasileira. O fato mostrou-se ainda mais claro com a criação do “Grupo de Trabalho para a Indústria Automotiva”. Mas o Plano de Metas de Juscelino Kubitschek teria de enfrentar a barreira de o presidente não possuir maioria no Congresso Nacional. Assim, as montadoras resistiram o quanto puderam e apostaram na inexecutabilidade

e na não implementação do referido Plano. Porém, Kubitschek deu o caráter coercitivo que o plano carecia para ter adesão das multinacionais. Decretos publicados entre junho de 1956 e fevereiro de 1957 definiram as diretrizes do Plano e do Grupo Executivo para a Indústria Automotiva (GEIA). Quem supervisionava o plano supramencionado era o GEIA, que priorizou a produção de automóveis. A partir de então, a indústria automobilística se apresentou como o instrumento basilar do Plano de Metas daquele governo, consolidado quando este fechou o mercado para as importações via fixação da taxa de câmbio e racionamento cambial para os produtos automotivos (ARBIX; ZILBOVICIUS, 1997).

As empresas que cumprissem o percentual de nacionalização ganhariam uma série de incentivos financeiros. Aquelas que aderissem ao programa de incentivos fiscais e de financiamentos do Governo Federal teriam que cumprir metas de nacionalização da produção da ordem de 90% para caminhões e utilitários, e 95% para carros e jipes, e as que não aderissem perderiam os incentivos e eram obrigadas a pagar taxas elevadas de importação das peças necessárias à montagem dos veículos. Tais medidas praticamente obrigaram as montadoras com interesse no mercado interno brasileiro a se instalarem no país, pois a não adesão ao programa governamental inviabilizaria completamente a venda de veículos devido aos altos custos dos trâmites de importação.

Os caminhões eram os principais responsáveis pelo transporte de carga no Brasil. Portanto, a demanda nacional estaria garantida. Mas a verdadeira intenção do GEIA tinha um nome expressivo: os carros de passeio, considerados pelo governo de Juscelino Kubitschek como o verdadeiro símbolo da modernidade e industrialização avançada. O decreto para incentivar a produção dos carros de passeio veio em fevereiro de 1957, nascendo aí o primeiro carro nacional: o JK, da Alfa Romeu, produzido pela estatal Fábrica Nacional de Motores (FMN) – responsável pela fabricação dos motores do JK (NASCIMENTO, 1976).

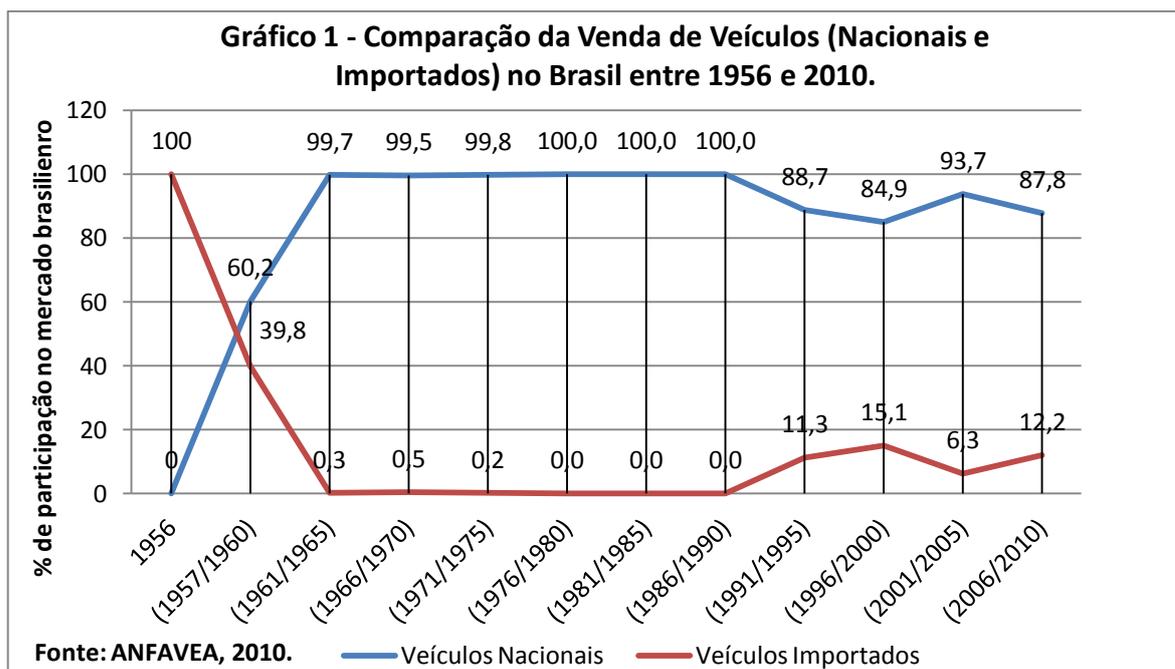
É importante ressaltar que nenhum dos Decretos estabelecidos era exclusivo para a indústria automobilística, salvo as taxas de importação de autopeças. Mas a referida indústria, ancorada no poder do GEIA, acabou recorrendo aos Decretos de proteção da indústria nacional para que a produção de automóveis no país se consolidasse, já que uma particularidade do desejo de Kubitschek era concluir seu mandato com carros nacionais nas ruas.

As restrições impostas pelo governo brasileiro coincidiram com a retomada do crescimento econômico mundial e a conseqüente busca por mercados consumidores dos produtos industrializados. O Brasil se qualificava como importante mercado consumidor,

tanto que, em 1955, o país tinha em circulação cerca de 25% de todos os veículos da América Latina: 2,7 milhões. Num distante segundo lugar estavam México, Venezuela e Argentina, com cerca de 200 mil veículos cada um.

Apesar de muita resistência, as montadoras acabaram aderindo ao programa do governo brasileiro. Variáveis econômicas, políticas e sociais explicam a adesão. As políticas governamentais, as ações para atrair capital estrangeiro e a promessa do Governo Federal em fechar fábricas contrárias às medidas foram consideradas pelas montadoras, pois não aderir ao Plano de Metas do governo de Juscelino Kubitschek custaria mais caro. Onze empresas participaram do programa de fabricação nacional de automóveis. Três delas eram controladas por capital brasileiro: Willys-Overland, Vemag e FMN. Outras duas apresentavam 50% de capital estrangeiro e 50% capital nacional: Mercedes Benz e Simca. As seis restantes possuíam capital 100% estrangeiro: Toyota, General Motors, Ford, Harvester, Scania e Volkswagen. A pressão do Estado surtiu resultado e, em 1961, foram produzidos 145 mil veículos, cujo investimento superou os U\$S 156 milhões de dólares, sendo que nesta produção, 93% das peças eram nacionais (ANFAVEA, 2005).

As medidas tomadas pelo governo de Juscelino Kubitschek surtiram efeito imediato no consumo de automóveis, além de reduzirem praticamente a zero as importações de veículos, ao passo que a produção nacional foi ganhando cada vez mais espaço. O gráfico 1 mostra que ainda no governo supramencionado a venda de veículos de produção nacional ultrapassou as vendas de veículos importados. E já a partir dos anos 1960, a venda de veículos advindos da produção nacional alcançou praticamente a totalidade da venda de automóveis no Brasil. Os motivos do referido sucesso se dão principalmente em função das medidas de proteção à produção nacional, além do protecionismo do governo brasileiro em relação aos carros importados. O monopólio da indústria nacional automotiva perdurou até o início dos anos 1990, quando o governo de Fernando Collor adotou medidas neoliberais que culminaram na abertura do mercado brasileiro, levando a retomada de importação de veículos. Mesmo após a flexibilização para as importações, é importante ressaltar que a venda de veículos importados não chega a representar 15% do mercado interno – revelando a competitividade da indústria automobilística nacional no cenário atual de globalização da economia.



As duas maiores montadoras mundiais – Ford e General Motors – não foram convencidas pelo GEIA a investirem no país. O grupo não tinha poder para mantê-las fora do mercado brasileiro, mas possuía força suficiente para fazer cumprir as exigências cambiais da nacionalização. Confiando em suas marcas e não acreditando no poder do GEIA, as duas empresas subestimaram a Volkswagen e adiaram a produção. O resultado foi que estas perderam a liderança do mercado brasileiro para a Volkswagen – predominante até os anos 2000 (SHAPIRO, 1997).

Hellen Shapiro aponta que as negociações para a implantação das fábricas das multinacionais no Brasil se deu mediante um longo processo e que ambos os lados cederam. Todas as multinacionais possuíam restrições para produzirem no país, mesmo com toda a política de incentivos fiscais e as facilidades de financiamento e nacionalização do setor de autopeças. Até o início dos trabalhos do GEIA, em 1956, a Ford era a empresa líder no mercado brasileiro, pioneira, aproveitando-se de tal fato. Porém, a empresa resistiu a aderir ao Plano, levando-a a perder a liderança do mercado brasileiro para a Volkswagen.

No Brasil pré GEIA, a Ford havia sido sinônimo de automóveis. No começo os brasileiros foram obrigados a dirigir Fuscas e outros compactos europeus por falta de alternativas, mas depois o fizeram por opção. A opção da Volkswagen de apostar no mercado brasileiro surtiu resultados quase que imediatos: Em 1968 a montadora tinha 80% do mercado nacional, em 1975 mesmo com introdução de novos modelos e aumento da competição entre as fabricantes de veículos, sua participação ainda era alta: 62% e em 80 era 50% dos carros brasileiros era da VW (SHAPIRO, 1997, p. 71).

Os determinantes da vinda das empresas multinacionais no governo de Juscelino Kubitschek, segundo Shapiro, foram: os investimentos estrangeiros diretos como parte do crescimento e do processo competitivo das empresas num mercado oligopolizado; o papel centralizador do Estado brasileiro; a autonomia dos executores da política econômica de Kubitschek; e, a criação de grupos executivos como o GEIA, que contribuiu para a racionalidade técnica prevalecer nas decisões políticas. A autora também destaca que a indústria automotiva foi fruto da intervenção direta do Estado e que as condições econômicas estruturais, a competição oligopolista e o mercado interno foram fundamentais para moldar o perfil da indústria no país. O cenário do Brasil, com 60 milhões de habitantes e com o Produto Interno Bruto (PIB) crescendo a taxas de 6% a 7% ao ano, mediante as ações governamentais em curso - criando condições para o crescimento da demanda – permitiram que a nacionalização fosse viável (SHAPIRO, 1997).

Mas a indústria nacional ainda carecia de grandes investimentos para alavancar o crescimento almejado pelo Governo Federal da época. Os financiamentos reduziam o custo de investimento e o risco do investidor. No entanto, o Estado brasileiro só concedeu os incentivos após o comprometimento de investimentos num curto período de tempo por parte das multinacionais; as empresas que não aderiram ao GEIA comprometeram a sua produção no Brasil, pois os investimentos iniciais eram altos e, sem a ajuda governamental, eram praticamente inviáveis.

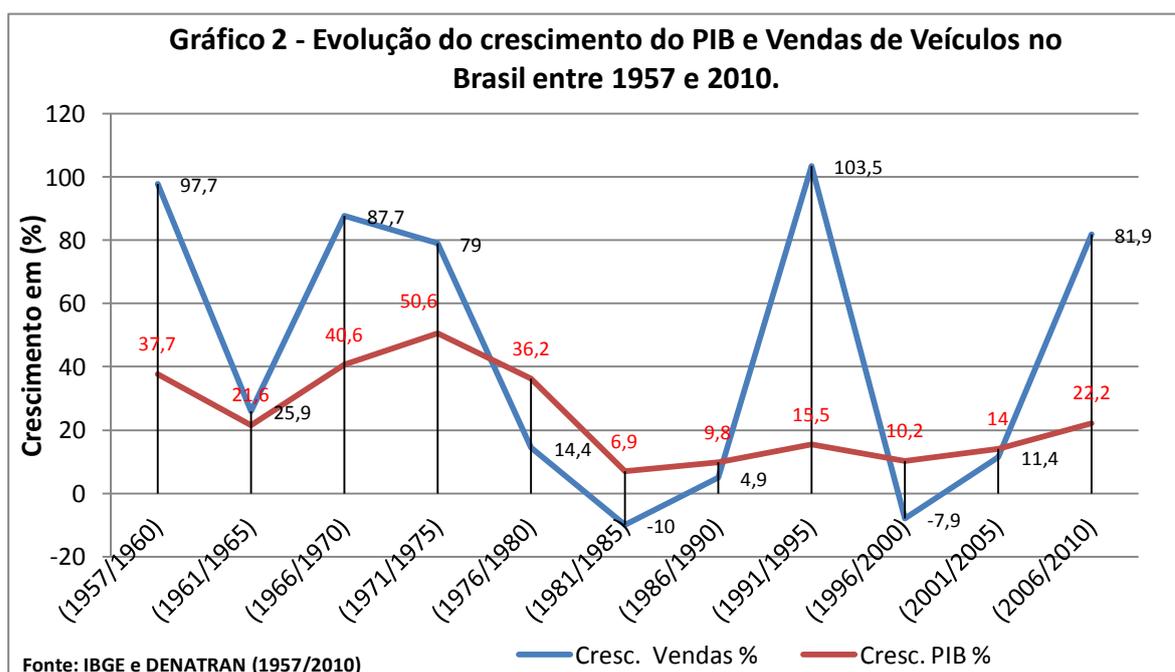
A produção de automóveis no Brasil seguiu as características idealizadas pelo Plano de Metas do governo de Juscelino Kubitschek até o início da década de 1970, ou seja, cumpriu o seu papel de alimentar o mercado interno. O setor automobilístico foi o responsável pela condução do milagre brasileiro de 1968 a 1973, ocasionando o crescimento das taxas anuais em 20%. A concentração de renda e os novos instrumentos de crédito provocaram a explosão da demanda. A compressão dos salários e a repressão aos sindicatos determinaram a redução do custo do trabalho e, para assegurar os valores e lucros das montadoras, os militares recorreram ao controle de preços. Tais aspectos foram facilitados pelo oligopólio de um mercado cada vez mais concentrado num seleto grupo de grandes empresas multinacionais do setor automotivo (ARBIX, 1997).

A produção nacional só conheceu crescimento desde então, salvo raros períodos de crise interna ou externa, e que levaram a retração econômica, como o verificado com o crescimento do PIB em que os períodos de menor crescimento econômico também foram

aqueles em que ocorreu menor produção e consumo de veículos automotores no país (ANFAVEA, 2010) (IBGE, 2010)

A partir da década de 1980 e, posteriormente, com a consolidação da globalização nos anos 1990, as exportações ganharam cada vez mais importância na participação da produção de veículos no país, também fortemente influenciado pelo cenário de crises externas e descontrole inflacionário no Brasil – durante a década de 1980, na chamada década perdida, a produção e a venda de automóveis também entraram em crise. Durante tal período, a crise econômica não impactou somente na produção e no consumo brasileiro, mas alterou profundamente a relação com as importações – que caíram drasticamente – chegando ao ponto do país não importar nenhum veículo no início da década de 1980. O gráfico 2, a seguir, aponta a evolução do crescimento da produção e da venda de veículos no Brasil.

É importante ressaltar que a despeito das crises internacionais, o crescimento da produção e do consumo de automóveis foi salvo pelo mercado interno, uma vez que as importações não superavam 20% de toda a produção e o consumo existentes, mesmo com as crises do petróleo e os fortes períodos de desaceleração econômica mundial. Mais recentemente, com a crise imobiliária de 2008, o mercado interno continuou aquecido e salvou a produção de automóveis no Brasil (ANFAVEA, 2010). O programa automotivo de Juscelino Kubitschek teve o objetivo cumprido ao iniciar o desenvolvimento industrial brasileiro e transformar o Brasil num país motorizado, ou seja, na tão sonhada república de automóveis.



5 DA UTOPIA À DISTOPIA URBANA – BRASÍLIA E O PARADOXO MODERNISTA

5.1 Brasília como síntese do projeto de modernidade brasileira

A construção de Brasília, a nova capital do Brasil, simbolizou para a nação não apenas a transferência da capital do litoral para o interior – desejo governamental desde os tempos imperiais; significou também a integração do interior, considerado retrógrado, ao Brasil moderno. Tinha-se, então, a junção dos diferentes “brasis” existentes na construção da nova capital. E para Juscelino Kubistchek, Brasília representava ainda mais: a meta síntese de todo o seu governo.

O Plano de Metas de Kubistchek tinha como principais pilares a construção da nova capital da República e o desenvolvimento industrial, ancorado na indústria automobilística, inaugurando um novo ciclo industrial com a substituição das importações. Estes eram requisitos necessários para o credenciamento do Brasil na modernidade, deixando para trás a estrutura agrária ainda predominante na sociedade brasileira.

A busca da superação dos pontos de estrangulamento estruturais da economia brasileira também fazia parte dos objetivos do Plano de Metas, ou seja, o Governo Federal da época queria solucionar a questão da baixa capacidade do setor secundário que implodia qualquer iniciativa de implantação de uma economia industrial no Brasil. Para um país que almejava atingir a maturidade e ingressar na era da prosperidade e das inovações tecnológicas, fazia-se necessário a construção de uma cidade moderna. A construção de Brasília foi encarada como uma condição necessária para o desenvolvimento do país, provando superação, modernização e integração do interior ao restante do território nacional.

O discurso do Estado brasileiro veio ao encontro do discurso que dominava no urbanismo mundial desde a década de 1930. A ideia comum era de um urbanismo modernista de cunho tecnicista que procurava romper com o passado e trazer novas linhas de progresso para o planejamento urbano. O urbanismo que concebeu Brasília tinha correspondência com seu predecessor do século XIX, no que se refere à ênfase na circulação, na funcionalidade e desobstrução dos espaços urbanos. Tal correspondência guardava referência com um ícone da modernidade, a velocidade e a circulação de bens, pessoas e mercadorias (HOLSTON, 2006).

O latente modernismo apresentou uma forte relação com os princípios do capitalismo e com os automóveis – elementos que Juscelino Kubistchek procurava conciliar para romper

com o passado brasileiro tido como retrógrado. A primeira medida foi a construção de uma nova capital, moderna, sem resquícios do passado atrasado que o Estado prometia extirpar do imaginário dos brasileiros. Construída como símbolo da modernidade e dos preceitos da arquitetura modernista, a consolidação de Brasília ampliou a rede de cidades brasileiras para o interior e, sobretudo, impulsionou o Plano de Metas do governo de Kubistchek.

5.2 A relação entre Brasília e os automóveis: a singularidade brasiliense

Brasília foi projetada como expressão máxima do movimento modernista e como antídoto aos problemas que as grandes cidades enfrentavam, como por exemplo, o comprometimento da estrutura de uma mobilidade urbana sustentável – que reduzia a qualidade de vida destas cidades. A nova capital brasileira se fez como promessa da modernidade de transformar os espaços das cidades em expressões máximas do conforto e da fluidez de pessoas, mercadorias e informações. Porém, passados 50 anos, este seu devir não se cumpriu. A cidade ícone modernista sofre dos mesmos desafios para a mobilidade urbana como qualquer outra metrópole, mas com a especificidade das grandes cidades dos países em desenvolvimento: transporte público ineficiente e incapaz de atender plenamente os cidadãos em seus deslocamentos diários (HOLSTON, 2006).

Uma das representações mais fortes no imaginário do brasiliense em defesa do uso do automóvel passa pelo seguinte discurso: “Brasília – maquete arquitetônica pensada e projetada para o automóvel dominar a maioria dos espaços urbanos disponíveis”, ou seja, uma cidade modernista com um sistema de mobilidade pensado e voltado quase que exclusivamente para o automóvel em detrimento de outros meios de locomoção no espaço urbano. Faz-se importante, então, compreender o que o automóvel representa para o sucesso da concepção modernista que prevaleceu na construção de Brasília e quanto o automóvel ainda está presente enquanto paisagem quase que natural da cidade.

É importante contextualizar que o projeto urbanístico de Lúcio Costa buscou refletir a política governamental que estava sendo implementada por Juscelino Kubistchek, na qual o carro era o protagonista principal. O urbanista projetou a cidade sob a forte influência do movimento modernista, oferecendo aos veículos automotores uma cidade sem cruzamentos diretos, com a introdução massiva dos viadutos, das chamadas “tesourinhas” e dos “balões” interligando as vias. Tudo isso para que a modernidade pudesse se realizar na medida em que os automóveis imprimissem a velocidade já tão difícil de ser alcançada nos centros urbanos

contemporâneos a construção da cidade. O projeto visava abrigar confortavelmente os novos moradores privilegiados das cidades – os veículos –, oferecendo-lhes largas avenidas sem interrupções para a melhor fluidez do tráfego. Sob tal perspectiva nada mais natural que alçar o automóvel à condição de ícone maior da mobilidade do espaço urbano que estava por surgir das maquetes dos arquitetos – completamente convencidos de que o carro era sinônimo de racionalidade e eficácia, temas caros à ideologia dominante no urbanismo da década de 1950.

Seguindo a diretriz de privilegiar o transporte individual, a Brasília modernista teve nos transportes um de seus eixos estruturantes, foi construída sob um traçado simples, mas que apontava objetivamente para as questões que se desejava priorizar na construção do Plano Piloto – o cruzamento de dois eixos viários com faixas de tráfego rápido e sem intersecção, destinado fundamentalmente para o transporte motorizado e com separação entre o tráfego motorizado do tráfego de pedestres (MARQUEZ, 2007).

Os fundamentos deste modernismo ainda preconizam a setorização de usos da cidade, sem uso misto do solo e com a reserva de grandes espaços no centro reservados exclusivamente para os automóveis. O modernismo ainda preconizava a formação de conceitos universalizantes a respeito do indivíduo e da própria cidade, o que propiciaria à Brasília modernista a negação de singularidades locais, como por exemplo, questões climáticas e topográficas. A proposta modernista legou a Brasília uma instrumentalidade nos seus usos e funções, levando a uma relativa independência das zonas funcionais do Distrito Federal como um todo. Outra inovação na concepção da cidade modernista foi a independência que as edificações apresentavam entre si e entre as vias de circulação, levando à segmentação entre diferentes áreas da cidade. Por fim, na concepção modernista, a rua, enquanto lugar do encontro e das interações sociais, foi abolida por representar certos vestígios de barbárie, pré-modernos. Assim, é perceptível que o plano original traçado por Lúcio Costa foi pensado num esforço de privilegiar e estimular o uso dos automóveis particulares (CHOAY, 2003).

Pontes atenta para o fato de que foi graças aos transportes e, em especial, aos automóveis e à massificação de seu uso, que foi possível a expansão urbana para além do Plano Piloto. A disponibilidade dos eixos viários que foram construídos para integrar a nova capital ao restante do país estimulou a ocupação do território de modo disperso e viabilizou a ocupação de áreas distantes do Plano Piloto. A autora afirma que a construção dos eixos viários supramencionados foi o recurso utilizado para a indução do crescimento para além da

Brasília modernista e planejada, e que contribuiu para aliviar a pressão por moradia na região central, preservando-se a área planejada (PONTES, 2003).

Vale destacar que tal crescimento não ocorreu pelo aumento do transporte individual ou pelo uso massivo do automóvel, uma vez que o crescimento urbano do Distrito Federal (DF) é anterior ao *boom* automobilístico. A formação do aglomerado urbano de Brasília possui diversos fatores, como por exemplo, a oferta de terras públicas e a expectativa de melhoria da condição de vida dos migrantes. Mas é preciso reconhecer que a estruturação de um eixo viário aliada ao uso dos transportes públicos e individual ofereceram condições favoráveis ao crescimento urbano de modo disperso no DF, fato que trouxe desafios tanto para os transportes públicos quanto para a qualidade da mobilidade urbana da cidade.

O fator automóvel é considerado em outras análises a respeito da Brasília planejada. James Holston chama a atenção para o fato da palavra “rua” estar ausente do plano original da cidade. Holston afirma que as ruas dão lugar às vias expressas e alamedas residenciais que são responsáveis por eliminar o pedestre em prol de uma maior circulação de automóveis (HOLSTON, 2006).

Na corrente do modernismo da qual comungava Lúcio Costa, a rua era tida como um ente que dividia a cidade e os seus habitantes – o público e o privado. Assim, era necessário abolir esta dicotomia para buscar agregar o discurso igualitário de construção da nova capital. Porém, mesmo o discurso igualitário não escondia o desejo de apresentar espaços facilitadores para o automóvel, conforme expressou Lúcio Costa:

E houve o propósito de se aplicar os francos da técnica rodoviária – inclusive a eliminação dos cruzamentos – à técnica urbanística, conferindo-se ao eixo arqueado correspondente às vias naturais de acesso a função circulatória tronco, com pistas centrais de velocidade e pistas laterais para o tráfego local (COSTA, 1991, p. 23).

A concepção urbanística que imperou na construção de Brasília considerava que o Plano Piloto deveria abrigar vias separadas para carros e pedestres, sendo que a ideia desta segregação seria para que carros e pedestres não interferissem nos deslocamentos uns dos outros. A única quadra com esta concepção é a 205/206 Norte, em que o comércio é voltado para o interior da quadra e há passagens subterrâneas para os pedestres atravessarem. Para Lúcio Costa, o automóvel deveria se tornar um utensílio capaz de auxiliar o ser humano no dia a dia, e não ser um inimigo. Sob tal perspectiva, o veículo particular deveria receber privilégios, mesmo que estes viessem em detrimento de modos mais racionais de locomoção, como por exemplo, o transporte público. Esta era uma perspectiva que atendia diretamente os

ensejos da política industrial de Juscelino Kubitschek, que tinha o automóvel como alicerce da economia (CAMPOS, 2003).

Jane Jacobs, em sua obra *Morte e Vida nas Grandes Cidades*, que se transformou num manifesto anti-automóveis e em prol de formas alternativas de mobilidade urbana, reserva algumas páginas às cidades modernistas como Brasília, afirmando que a capital brasileira, em particular, buscou abolir a rua como espaço de encontro, sociabilidade e interação social. Aquela autora faz críticas ao fato de que o espaço urbano de Brasília foi organizado no sentido de criar um novo tipo de relação entre pedestres, automóveis, residências e comércio. Na análise feita por Jacobs, os automóveis foram os maiores beneficiados deste rearranjo, uma vez que cercearam os indivíduos em suas áreas residenciais ou comerciais e ainda colocaram o pedestre em último plano, uma vez que os caminhos destinados aos pedestres no Plano Piloto não possuem continuidade ou então são interrompidos por vias locais, viadutos ou pelo eixo rodoviário (JACOBS, 2003).

Cabe fazer uma ressalva e contextualizar tanto as ações de Juscelino Kubitschek quanto o projeto original de Lúcio Costa: o primeiro legou aos brasileiros a popularização do automóvel no país e, o segundo, planejou uma cidade em que os carros seriam protagonistas. É importante ressaltar que os conceitos de mobilidade urbana e cidades sustentáveis foram incorporados apenas recentemente pela literatura e por planejadores urbanos. Portanto, as eventuais críticas a Lúcio Costa e ao Governo Federal da ocasião da construção da nova capital brasileira por pensá-la e planejá-la a partir de critérios que a voltaram para o uso privilegiado do automóvel, e assim, negligenciando premissas de sustentabilidade ou mobilidade urbana sustentável como o foco no transporte público ou outras formas mais sustentáveis de locomoção no espaço da cidade, se apresentam como críticas anacrônicas.

É preciso reconhecer, no entanto, que as ações estatais de incentivo ao automóvel e o planejamento urbano prepararam um ambiente propício aos carros em solo brasiliense, que impactaram e ainda impactam na sociabilidade na cidade. A singularidade brasiliense encontra-se não nas ações estatais de incentivos à indústria automobilística que atingem todo o território nacional, mas na racionalidade do movimento modernista na arquitetura e no urbanismo, que permitiu deliberadamente a construção de uma cidade pensada e devotada para o completo desfrute dos automóveis.

5.3 Caracterização socioeconômica do Distrito Federal – elementos para a compreensão da cultura do automóvel brasileiro

5.3.1 Histórico da ocupação do Centro-Oeste e do Distrito Federal

A urbanização brasileira se fez apoiada numa distribuição desigual de renda e com a população concentrada nos grandes centros urbanos gerando uma estrutura urbana social e espacialmente fragmentada. Brasília foi planejada para escapar da lógica das grandes cidades brasileiras, mas acabou se deparando com os mesmos problemas, inclusive, com a acentuação destes a partir da década de 1980: o país viveu a perda de dinamismo econômico, a precarização das relações de trabalho, o desassalariamento da força de trabalho e o aumento do setor informal. Decorre daí a generalização da pobreza urbana como produto do processo de urbanização acentuado nas regiões metropolitanas e nas grandes cidades.

Brasília nasceu não apenas com a peculiaridade de ser concebida a partir da proveta de pranchetas de arquitetos e urbanistas, mas também como um projeto de cidade administrada e controlada pelo Estado – principal novidade da nova capital, que permitiu ao Estado ser protagonista da organização social, promovendo, planejando, construindo e financiando o processo de produção sócio-espacial da cidade (CAMPOS, 2003). No entanto, paralela à cidade planejada e controlada pelo Estado, foram surgindo as cidades espontâneas, primeiramente, a partir de acampamentos de trabalhadores nas obras da nova capital e, posteriormente, com as invasões de terras públicas, muitas vezes orquestradas por agentes públicos ou mediante facilitação de se conseguí-las irregularmente. Em ambos os casos, tais ocupações eram chamadas de invasões e contribuíram para impulsionar o crescimento populacional do DF bem acima da média nacional ao longo dos 50 anos de seu processo de ocupação territorial (NUNES, 2005).

Brasília se destacou pelas possibilidades de gestão urbana, resultado da quase inexistência de antecedentes relacionados à ocupação do território urbano e pela propriedade pública da maioria da terra. Mas já no processo de construção, a cidade reproduziu o sistema de contradições inerentes à organização social das demais metrópoles do país. Passou de projeto de cidade socializante na distribuição de pessoas e atividades a uma estrutura intraurbana, marcada fortemente pela segregação da população. A propriedade pública da terra funcionou inicialmente como ferramenta de ocupação seletiva, antes mesmo de ser elemento distributivo, instituindo a segregação planejada e transformando Brasília na capital

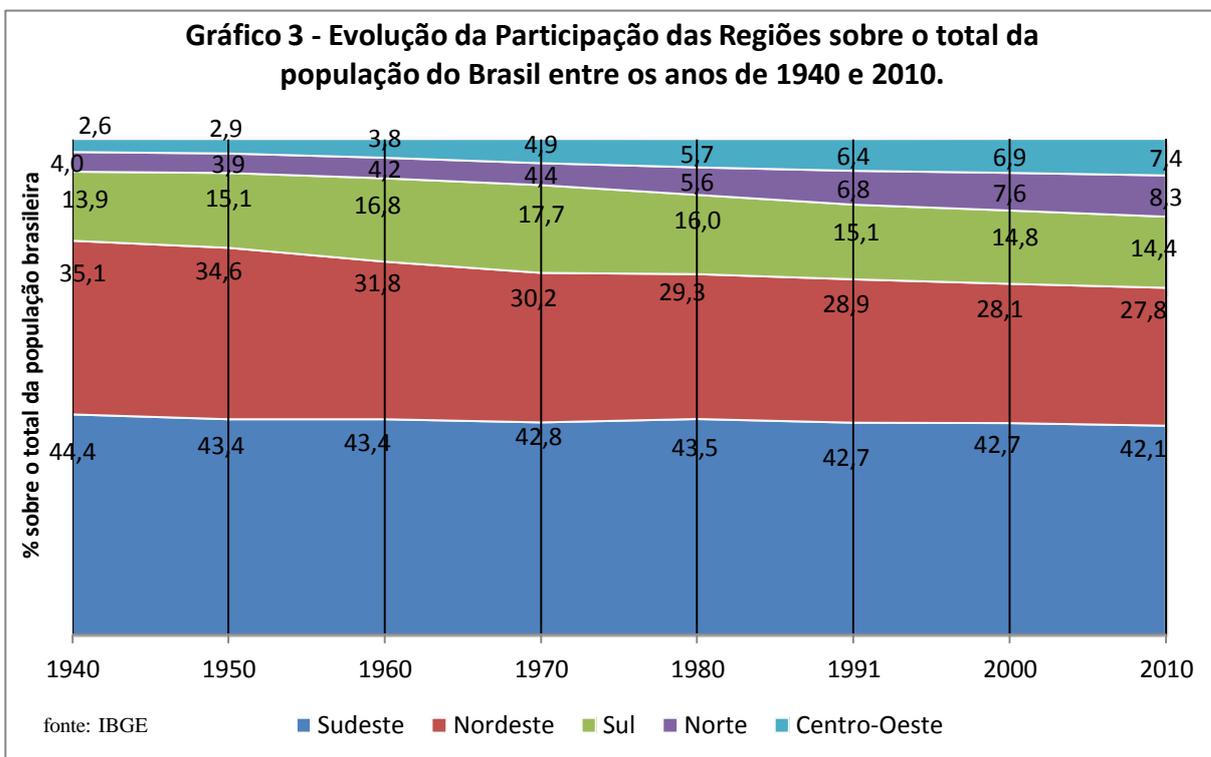
do controle e da segregação social. Portanto, o processo de estruturação urbana e distribuição populacional do DF e entorno guarda grandes semelhanças ao processo de urbanização e desenvolvimento nacional (PAVIANI, 1999).

Caiado afirma que a estrutura urbana de Brasília não poderia ser diferente daquela encontrada no restante do país: de segregação sócio espacial de parcelas significativas da população, uma vez que foi erigida seguindo a mesma lógica segregacionista que as demais cidades brasileiras: “A configuração sócio-espacial resultante do processo de urbanização não poderia ser muito diferente das encontradas nas demais metrópoles nacionais, pois está submetida ao mesmo processo econômico (regime de acumulação) e à mesma formação social” (CAIADO, 2002, p. 56).

Mesmo Brasília reproduzindo a desigualdade da sociedade brasileira, o gráfico 3 a seguir mostra que a cidade cumpriu o objetivo de interiorização do país. Até a década de 1950, a participação das regiões Centro-Oeste (CO) e Norte (N) sobre o total da população brasileira não ultrapassava 7%, mas após a construção da nova capital e da consolidação da Zona Franca de Manaus, e de toda a rede de infraestrutura que veio a reboque, elevou a população destas regiões graças a intensificação das migrações ali constatadas. Desde então, as regiões CO e N aumentaram paulatinamente a participação sobre o total da população brasileira. Na década de 1980, já representavam 11% do total da população brasileira e, nos anos 2010, as regiões somadas contavam com 16% dos habitantes do país – cerca de 2,5 vezes superior ao verificado no período que antecedeu a construção de Brasília e da Zona Franca de Manaus.

A região Nordeste (NE), oferecendo mão de obra de baixa qualificação, e a região Sudeste (SE), com a transferência de funcionários públicos para a nova capital, foram as principais responsáveis pelo aumento populacional nas regiões CO e N. Na década de 1940, o NE contava com 35% do total da população brasileira; quando do início da construção de Brasília, o NE possuía 31,8% da população brasileira e continuou com a tendência de queda até os anos de 2010, quando representava pouco mais de 27% da população do país. Cabe ressaltar que os fluxos migratórios da população nordestina não se restringiram às regiões CO e N, pois a região SE sempre se colocou como principal polo de atração de nordestinos. O fluxo de mão de obra especializada de populações do SE para o CO e N e, mais recentemente, a migração de retorno de nordestinos contribuíram para a ligeira queda na participação da região SE sobre o total da população do país. Já a região Sul (S), ao longo do

período analisado, se mostrou praticamente estável, apresentando entre 14% e 16% da população brasileira.



O crescimento da região de Brasília e seu entorno superou as previsões contidas no plano de construção da nova capital. A Brasília planejada esperava ter 500 mil habitantes no ano 2000, mas já nos anos 1970, havia superado tal expectativa populacional. Os arredores da cidade também cresceram e extrapolaram os limites do quadrilátero do DF, chegando às cidades goianas e mineiras, que até então experimentavam um longo processo de estagnação. Este crescimento levou o Governo Federal a criar em 1998, mediante Lei Federal Complementar, a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (RIDE-DF)¹. A RIDE possui equivalência de atribuições e competências semelhantes a das regiões metropolitanas brasileiras, ou seja, tem por objetivo a gestão compartilhada do território dos municípios que a integram.

A Constituição Federal (CF) atribuiu aos Estados a tarefa de criar, mediante lei, regiões metropolitanas, aglomerações urbanas e microrregiões, com o intuito de integrar

¹ As cidades do Entorno do Distrito Federal (DF) que formam a Região Metropolitana de Brasília (RIDE-DF) são classificadas de acordo com seu grau de polarização com o DF. Pautou-se principalmente pelo grau de proximidade e dependência socioeconômica das cidades para com o DF (CODEPLAN, 2003). São eles: 1) Alta Polarização: Águas Lindas, Cidade Ocidental, Luziânia, Novo Gama, Planaltina de Goiás, Santo Antônio do Descoberto e Valparaíso de Goiás. 2) Média Polarização: Abadiânia, Alexânia, Cocalzinho de Goiás, Cristalina e Formosa. 3) Baixa Polarização: Água Fria de Goiás, Buritis, Cabeceira Grande, Cabeceiras, Mimoso de Goiás, Padre Bernardo, Pirenópolis, Unai e Vila Boa.

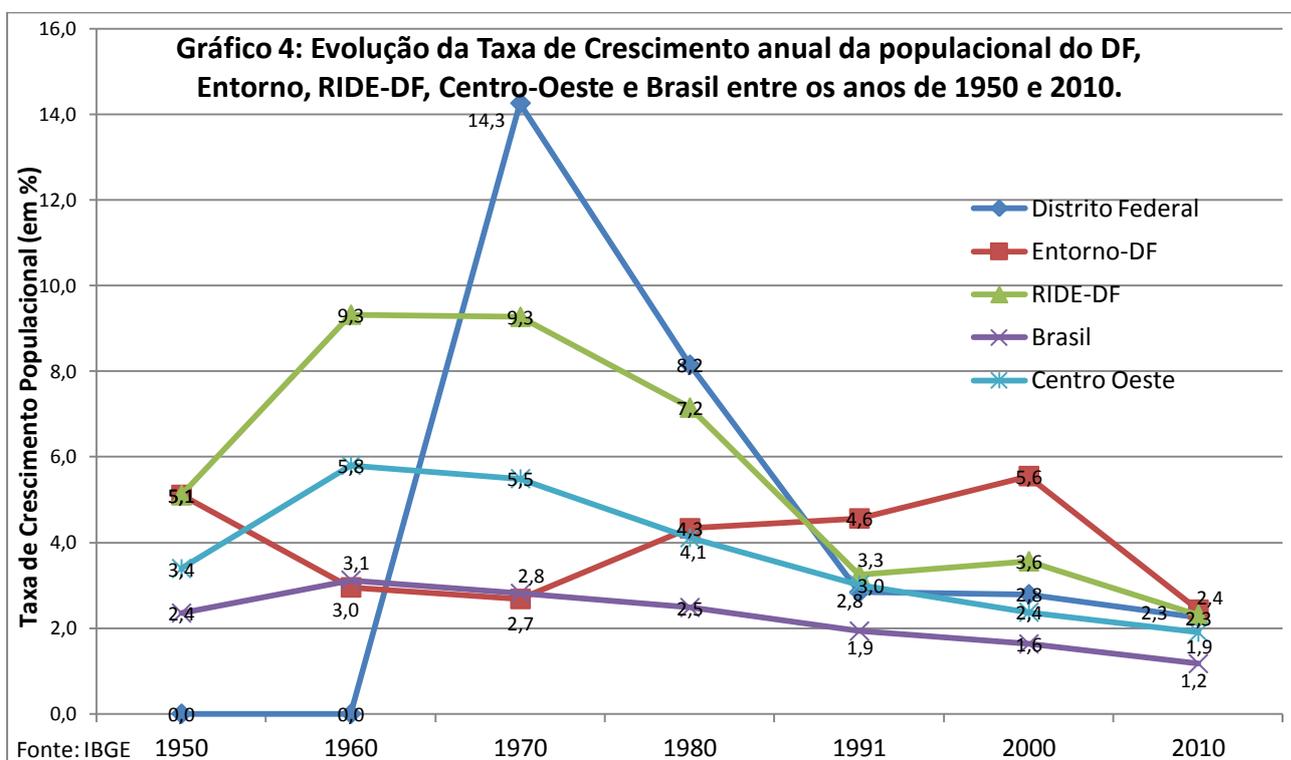
políticas de gestão urbana; porém, não previu que as regiões metropolitanas ultrapassassem os limites de um único Estado. Na busca do preenchimento de tal lacuna, o Congresso Nacional (CN), em 1998, incluiu esta possibilidade com a institucionalização das RIDEs. No mesmo ano, foi criada a RIDE-DF como um instrumento de gestão urbana equivalente àquele existente para as regiões metropolitanas – a diferença está no fato de que na RIDE há o envolvimento de cidades de dois ou mais estados da Federação envolvidos; a RIDE-DF, além do DF, conta com 21 municípios de Goiás (GO) e Minas Gerais (MG). O objetivo principal da RIDE é a atuação conjunta dos municípios em políticas de gestão e planejamento urbano.

Os objetivos de interiorização do país se cumpriram com a construção da nova capital, concretizando o projeto síntese do Plano de Metas do governo de Juscelino Kubitschek. O gráfico 4, a seguir, aponta que as populações da região CO e, em especial, do DF, a partir da construção de Brasília, cresceram acima da média nacional. Desde a década de 1950 – marco inicial das obras da nova capital – até os anos 1980, a população de Brasília e das cidades goianas próximas que formam seu Entorno, duplicaram a cada dez anos, enquanto que o restante do país cresceu um terço do apurado para o DF e seu Entorno. Portanto, os dados indicam que o papel de interiorização não ficou restrito à região em que compreende o DF e se estendeu para os demais estados da região CO, mas de forma mais acentuada nas cidades próximas a Brasília e nos centros urbanos já consolidados, como por exemplo, Goiânia e Anápolis.

No período anterior à construção de Brasília, a população da região CO acompanhava o crescimento da média nacional, porém, com o advento da nova capital, a partir dos anos 1960, observou-se que o crescimento da referida região brasileira passou a ser o dobro da média brasileira, e a região do DF e seu Entorno apresentou números três vezes superiores ao restante do país. O forte ritmo de crescimento do DF perdurou até os anos 1980, estabilizando-se entre 2,3% e 3% anuais – números ainda bem superiores ao restante do país: 1,9% e 1,2%.

É importante ressaltar o comportamento do crescimento populacional do Entorno do DF. Até a década de 1980, enquanto o contingente de população do DF aumentava a taxas superiores anuais em 10%, o Entorno crescia menos da metade deste percentual; porém, a partir dos anos 1980, inverte-se a curva de crescimento das duas regiões, passando o Entorno a ditar o ritmo do crescimento da população da região até os anos 2000. No entanto, na década seguinte, tanto o DF quanto seu Entorno apresentaram taxas de crescimento populacional semelhantes, 2,3% e 2,4%, respectivamente. Mesmo com a forte queda no crescimento da

população, os números são o dobro do verificado para o restante do país na primeira década dos anos 2000.



Os números comprovam a formação de uma região metropolitana com dinamismo econômico e elevada influência em um lugar onde antes havia grande dispersão e baixo índice de integração econômica com o restante do país. Alguns fatores contribuíram para o processo de desenvolvimento regional desta parte do Brasil: a grande infraestrutura de transportes que fora construída; a disponibilidade de energia; a rede de comunicações que permitiram a implantação de atividades econômicas ao longo do eixo de polarização da nova capital da República. Brasília também passou a exercer influência direta nos núcleos urbanos regionais preexistentes, como por exemplo, Anápolis e Goiânia, que tiveram seu desenvolvimento alavancado com a criação da nova capital.

O crescimento vertiginoso denota uma forte atração de migrantes – característica marcante do DF e seu Entorno, que ainda hoje atraem uma gama bastante diversificada de pessoas de todas as partes do país. Como assinala Paul Singer (1985), para a compreensão de tal fenômeno, não se deve buscar apenas os fatores de atração que Brasília apresenta: os altos salários do funcionalismo público – uma vez que há uma grande quantidade de migrantes em Brasília que não preenchem os requisitos de qualificação profissional que tais cargos exigem

– ou o peso simbólico de capital da República, entre outros aspectos, exercidos no imaginário da população brasileira (SINGER, 1985).

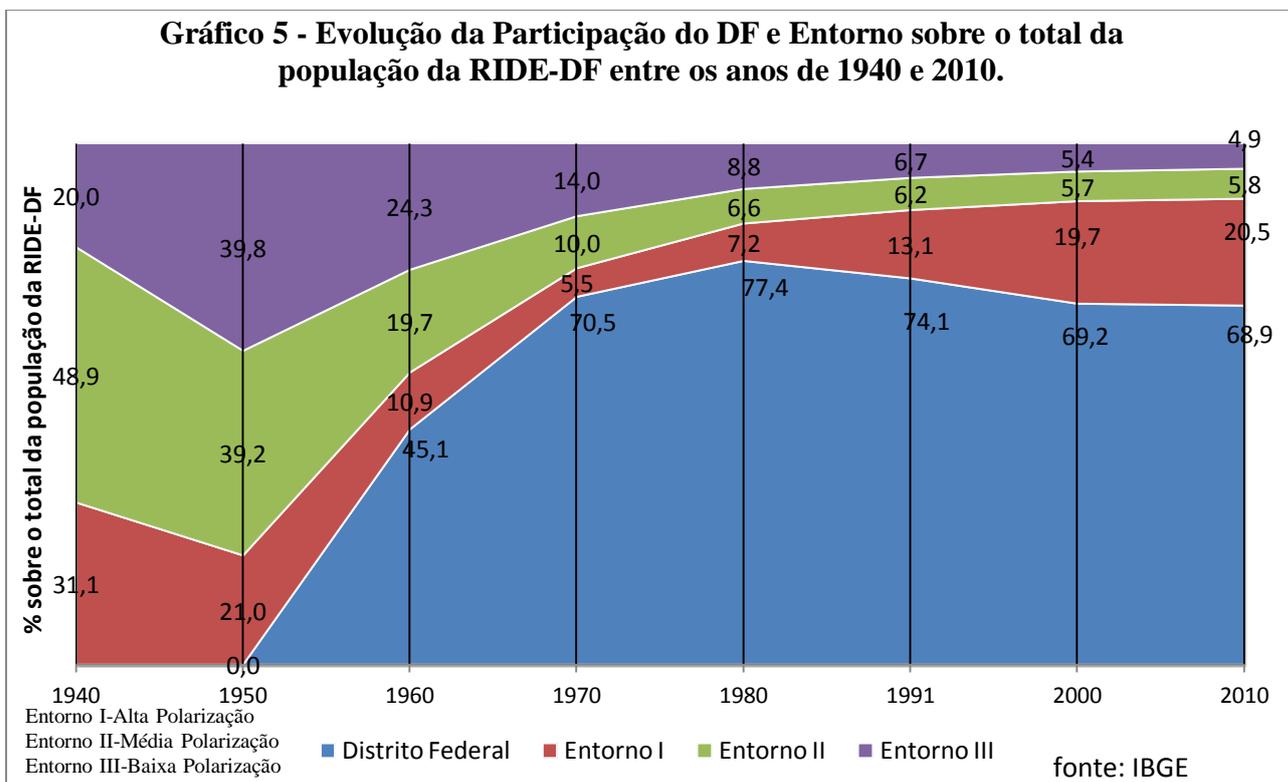
Seguindo o raciocínio de Singer (1985), é preciso considerar os fatores de expulsão destes migrantes de suas áreas de origem, tentando-se compreender qual a racionalidade de uma pessoa que se desloca de seu Estado natal para um novo território. Os fatores de estagnação na região de origem são apontados como principal motor da acolhida de migrantes em regiões mais prósperas, como por exemplo, o caso do DF – que desde a sua construção, absorveu um grande quantitativo populacional advindo da região do semiárido nordestino, que sempre sofreu com ciclos de estagnação econômica.

O gráfico 5, a seguir, aponta os percentuais de participação das populações do DF e Entorno na população da RIDE-DF. Os dados confirmam a estagnação vivida pela região no período pré-construção de Brasília, pois antes mesmo da inauguração da cidade, em 1960, a região do DF representava 45% de toda a população da região; a região que contava com maior contingente populacional eram as cidades geograficamente mais distantes de Brasília, chamadas de Entorno de Baixa Polarização². A influência da nova capital alterou a distribuição da população da região: a partir dos anos 1980, a região do DF, com menor crescimento, foi cedendo espaço para as cidades goianas mais próximas, classificadas como de alta polarização; o Entorno imediato se consolidou como importante polo de circulação de bens, mercadorias e pessoas, sendo caracterizado pela forte interlocução entre estes municípios e o DF.

Os municípios da região cresceram bastante – principalmente a partir da década de 1980 – a taxas superiores a 10% anuais. O que significa dizer que sua população aumentou mais de sete vezes entre 1980 e 2010, saltando de pouco mais de 100 mil habitantes em 1980, para mais de 760 mil em 2010. Mesmo com a estabilização do crescimento a taxas entre 2,0% e 3,0% na última década, a região do Entorno imediato é onde se verificaram os maiores índices de crescimento, próximos a 3,0% anuais. Já os “Entornos” de Baixa e Média polarização com o DF cresceram a taxas praticamente constantes entre 2% e 3% anuais, seguindo o ritmo do restante do país. Com o aumento de importância dos municípios geograficamente mais próximos do DF – aqueles de alta polarização, os demais reduziram paulatinamente sua influência na região da RIDE, sendo que no ano de 2010, possuíam cerca

² A CODEPLAN, Companhia de Desenvolvimento do Planalto Central, classificou os municípios da RIDE-DF a partir da intensidade dos fluxos de pessoas e mercadorias que o Distrito Federal estabelece com os estes municípios. O Entorno foi dividido em três partes, o Entorno de baixa, média e alta polarização de acordo com o grau de inter-relação estabelecido entre as cidades goianas e mineiras que integram a RIDE e a cidade sede que polariza a região, no caso, o Distrito Federal.

de 10% de toda a população da RIDE, enquanto que na década anterior à construção de Brasília, contava com aproximadamente 70% da população de toda a região. Conclui-se que num primeiro momento, o DF expandiu-se internamente, e a partir da década de 1980, iniciou um processo de expansão rumo às cidades goianas geograficamente mais próximas.



O movimento de crescimento em direção ao Entorno pode ser explicado por questões imobiliárias e de valorização do solo urbano no DF, conforme Paviani (1997), Carpinteiro (2000), Holanda (2003) e Caiado (2007). Estes autores mostram que a valorização imobiliária acaba empurrando as pessoas de menor poder aquisitivo para áreas cada vez mais distantes da região central e tombada do DF, o Plano Piloto, levando os indivíduos a deslocamentos cada vez maiores, uma vez que a maioria dos equipamentos urbanos como postos de saúde, hospitais, escolas, *shoppings centers* e os postos de trabalho concentram-se no Plano Piloto. Outra implicação mais imediata é a consequente falta de infraestrutura nestas cidades, que não conseguiram atender a contento o elevado número de pessoas que passaram a receber, comprometendo até mesmo a prestação de serviços básicos: saneamento básico, saúde pública, educação e segurança pública.

Embora o crescimento da região do DF e Entorno tenha sido bastante acelerada, ele veio marcado por forte dispersão urbana, o que legou à região uma baixa densidade

populacional. O principal fator desta dispersão foi o processo de expansão urbana que se deu horizontalmente, tanto nas ocupações empreendidas pela classe média e seus condomínios horizontais quanto nas áreas ocupadas pelas classes populares. As exceções são as cidades satélites planejadas de Águas Claras e Sudoeste, além de partes do Guará, Samambaia, Ceilândia e Taguatinga no eixo ao longo do metrô.

5.3.2 Características socioeconômicas do Distrito Federal e Entorno

O projeto original de Lúcio Costa previu a construção apenas da Brasília planejada, sendo que as demais cidades surgidas decorrentes do processo de construção da nova capital foram consideradas como algo momentâneo ou viriam *a posteriori*, com a consequente saturação da região do Plano Piloto. Estes núcleos habitacionais provisórios tinham o objetivo de abrigar os “candangos” os trabalhadores que vieram para a construção da cidade e, na visão dos planejadores urbanos, sua estada estava condicionada ao término das obras da nova capital. Foi nesta perspectiva que ainda em 1956, 4 anos antes da inauguração de Brasília, foi construída a Cidade Livre, atual Núcleo Bandeirante. Com as mesmas justificativas, foi criada em 1957, o Núcleo Habitacional do Paranoá; em 1958, Taguatinga; e, em 1960, ano da inauguração de Brasília, foram instituídos os núcleos urbanos do Gama e Sobradinho. Além destas localidades, o DF já contava com duas cidades herdadas do território que incorporou de Goiás: Planaltina e Brazlândia.

O DF, desde sua criação até a CF de 1988, foi governado por um prefeito diretamente nomeado pelo Presidente da República. Este prefeito tinha a autonomia de gestão do solo e a liberdade de subdividir o território do DF com o objetivo de otimizar a gestão urbana. Com esta prerrogativa, em 1964, o DF foi dividido em 8 Regiões Administrativas (RAs): Brasília, Gama, Taguatinga, Brazlândia, Sobradinho, Planaltina, Paranoá e Núcleo Bandeirante. A característica atípica do DF com as atribuições e prerrogativas tanto de um Estado da Federação quanto de um Município faz das RAs uma espécie de bairros, analisando o DF como município, ou cidades, se o considerarmos como uma Unidade da Federação (UF). Vale salientar que estes municípios-cidades estão subordinados ao comando centralizado do Governo do Distrito Federal (GDF).

Foi somente diante da realidade irreversível do surgimento de núcleos urbanos espontâneos decorrentes do processo de construção da Brasília planejada, que o governo local sancionou a lei que subdividiu o território do DF em 8 RAs, com o objetivo facilitar a gestão

urbana e administrativa destas localidades. As RAs criadas passaram a contar com um administrador nomeado pelo GDF. Tal estrutura político-administrativa perdura até os dias atuais. A única mudança veio por força da CF de 1988, na qual o governo local deixa de ser nomeado pelo presidente da República e passa a ser eleito diretamente pelo povo do DF, mantendo-se ao Governador a prerrogativa de nomear os administradores das referidas RAs (PAVIANI, 1995).

Mesmo com o forte crescimento demográfico do território nas três primeiras décadas e após a redemocratização do país, em 1989, quase trinta anos após a inauguração de Brasília, o DF só aumentou o número das RAs. Após o histórico acontecimento nacional, foram criadas mais quatro RAs: Ceilândia, Guará, Cruzeiro e Samambaia, núcleos urbanos já consolidados, porém, subordinados as RAs existentes até então. É importante ressaltar que foi somente a partir dos anos 1990, que o número de RAs sofre um aumento significativo, saltando de 12 para 30 em 2010. Em um período de 20 anos, o DF reduziu drasticamente seu ritmo de crescimento, saltando de uma média anual superior a 8% para percentuais próximos a 2,5%. Mesmo com o ritmo de crescimento estabilizado, as décadas de 1990 e 2000 foram marcadas pelo desmembramento de RAs já existentes para atender à conotação política. As únicas ressalvas do período são a criação de RAs verticalizadas – Águas Claras e Sudoeste, nos anos 2000 – voltadas para a classe média e frutos de um rígido processo de planejamento e controle do solo urbano.

Na década de 1990, foram criadas 9 RAs. Em 1993, foram sancionadas as leis de criação das cidades satélites de Santa Maria, São Sebastião e Recanto das Emas. Em 1994, outras 4 cidades satélites foram institucionalizadas a partir do desmembramento das demais existentes: Lago Sul, Riacho Fundo, Lago Norte e Candangolândia. Na década mais recente, o processo de criação das cidades foi acelerado – 11 cidades satélites foram criadas somente de 2003 a 2010: em 2003, Águas Claras, Riacho Fundo II, Sudoeste/Octogonal, Varjão e Park Way; em 2004, Setor Complementar de Indústria e Abastecimento (SCIA), Sobradinho II e Itapoã; em 2010, Jardim Botânico, Setor de Indústria e Abastecimento (SIA) e Vicente Pires. A tabela 1, a seguir, aponta a relação das RAs dispostas de acordo com sua data de criação, população residente e o percentual da população de cada RA sobre o total da população existente no DF.

Tabela 1 – Relação de RA's pela data de criação e População Urbana por Região Administrativa em 2010/11.

Região Administrativa	População	% sobre total população DF	Data de Criação da Região Administrativa
1 Brasília	209.855	7,91%	10/12/1964
2 Gama	127.121	4,79%	10/12/1964
3 Taguatinga	221.909	8,37%	10/12/1964
4 Brazlândia	53.874	2,03%	10/12/1964
5 Sobradinho I	85.491	3,22%	10/12/1964
6 Planaltina	164.939	6,22%	10/12/1964
7 Paranoá	46.527	1,75%	10/12/1964
8 N. Bandeirante	26.089	0,98%	25/10/1989
9 Ceilândia	398.374	15,02%	25/10/1989
10 Guará I e II	125.703	4,74%	25/10/1989
11 Cruzeiro	40.830	1,54%	25/10/1989
12 Samambaia	193.485	7,29%	25/10/1989
13 Santa Maria	115.607	4,36%	04/11/1992
14 São Sebastião	71.779	2,71%	28/07/1993
15 Recanto Das Emas	125.206	4,72%	15/12/1993
16 Lago Sul	29.537	1,11%	10/01/1994
17 Riacho Fundo I	30.809	1,16%	10/01/1994
18 Lago Norte	32.379	1,22%	27/01/1994
19 Candangolândia	16.196	0,61%	10/05/1994
20 Águas Claras	135.685	5,12%	06/05/2003
21 Riacho Fundo II	38.936	1,47%	06/05/2003
22 Sudoeste/ Octogonal	55.323	2,09%	06/05/2003
23 Varjão	5.371	0,20%	06/05/2003
24 Park Way	21.162	0,80%	29/12/2003
25 SCIA (Estrutural)	25.732	0,97%	27/01/2004
26 Sobradinho II	105.363	3,97%	27/01/2004
27 Jardim Botânico	22.726	0,86%	31/08/2004
28 Itapoã	50.339	1,90%	03/01/2005
29 SIA	1.108	0,04%	14/07/2005
30 Vicente Pires	75.162	2,83%	26/05/2009
Distrito Federal	2.652.617	100,00%	-

Fonte: CODEPLAN – PDAD 2011/12.

Conforme os dados expostos na tabela anterior, as RAs que fazem parte da Brasília planejada e/ou da Brasília tombada pela *United Nations Education Science and Culture Organization* (UNESCO) – Brasília, Lago Norte, Lago Sul, Sudoeste/Octogonal e Cruzeiro – somam juntas apenas 13,8% da população atual do DF, ou seja, pouco mais de 340 mil pessoas – número inferior ao projetado para o ano 2000 de 500 mil habitantes vivendo na área central. Ao se restringir a área planejada ao projeto original, o quantitativo populacional é ainda menor.

Os dados apresentados na tabela 1 ainda confirmam que a ideia original de uma Brasília modernista cercada por forte controle do uso e ocupação do solo não se cumpriu. A cidade se expandiu e avançou para os núcleos urbanos previstos como provisórios e se transformou numa grande metrópole, sendo hoje a quarta maior cidade brasileira graças, sobretudo, ao crescimento das cidades para além das fronteiras e do controle do planejamento urbano modernista. Os que se dirigiram para a construção da nova capital e nela permaneceram pressionaram pela criação de novos núcleos urbanos, o que antecipou em algumas décadas o surgimento das cidades satélites ou RAs.

Após a construção do Plano Piloto e com um processo de valorização imobiliária desta área, as populações de baixa renda acabaram naturalmente sendo deslocadas para as cidades satélites que foram sendo criadas na periferia da Brasília planejada. A partir da consolidação da cidade, o Plano Piloto e as localidades imediatamente mais próximas, como por exemplo, Cruzeiro, Sudoeste e os Lagos Sul e Norte, foram se tornando locais que concentravam as populações de mais alta renda, que no caso do DF, se define a partir do funcionalismo público e dos representantes diplomáticos. Por sua vez, os operários e demais funcionários com baixa qualificação migraram para as cidades satélites cada vez mais distantes do Plano Piloto, na medida em que a especulação imobiliária foi valorizando as áreas mais próximas ao Plano Piloto (CAMPOS, 2000).

Porém, este fenômeno, determinado pela renda, ultrapassou os limites do DF e chegou até as áreas mais próximas de seu entorno imediato. A partir dos anos 1980, as camadas de mais baixa renda que não conseguiam moradia no DF se dirigiram para os municípios goianos mais próximos da capital federal – locais que sofreram fortes transformações a partir do aumento populacional, sem o devido acompanhamento de infraestrutura urbana. Algumas cidades goianas, como por exemplo, Planaltina de Goiás, Águas Lindas e Luziânia, e as que surgiram de seu desmembramento decorrente do elevado crescimento populacional, como por

exemplo, Novo Gama e Valparaíso, passaram a desempenhar papel de cidades-dormitório na dinâmica metropolitana da RIDE.

Tais municípios passaram por um rápido crescimento demográfico resultante dos movimentos migratórios provocados pela valorização da terra e da moradia no DF, inclusive maior que o verificado para Brasília (que passou de 8% para 2%), enquanto o Entorno cresce a taxas entre 8% a 10%, de 1970 a 2010. A grande maioria destes migrantes é formada por famílias de baixa renda que dependem de equipamentos públicos e de infraestrutura que estes municípios não conseguiram ofertar, muito em função da acelerada expansão da população, crescendo num ritmo muito maior que as receitas para investimentos públicos em tais localidades. A carência de infraestrutura no entorno estreitou sua relação com o DF, que se transformou numa relação de dependência, uma vez que esta UF concentra os melhores equipamentos urbanos, a saber: hospitais, postos de saúde, escolas, emprego formal da região da RIDE-DF, entre outros.

No processo de valorização da área central de Brasília, dois fatos ocorridos nos anos 1980 são fundamentais para a compreensão da nova dinâmica. Em 1987, o tombamento do Plano Piloto pela UNESCO e, em 1988, a autonomia política do DF, dada pela nova CF, deram novos instrumentos de gestão urbana para Brasília, sendo o principal deles o Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano. Com esta ferramenta de gestão urbana, foi institucionalizada e regulamentada a gestão do território. Consolidaram-se dois modos de gestão do espaço do DF: um destinado às classes populares, e outro, para as camadas médias. Tal política culminou numa acelerada corrida por moradia nas áreas urbanas do DF e inúmeros núcleos urbanos foram surgindo a partir da promessa e da esperança de regularização e urbanização dos locais ocupados.

Para as classes populares, foi reservado o planejamento de regularização de assentamentos horizontais que levaram à criação de algumas cidades satélites, como por exemplo, Riacho Fundo, Recanto das Emas, e à consolidação de outras cidades: Sobradinho, Planaltina, Taguatinga e Ceilândia. Já para as classes médias, destacam-se dois fenômenos distintos: o primeiro, resultado do controle e planejamento urbano extremamente rígido que levaram à criação de bairros de alto padrão com a criação de cidades verticalizadas: Águas Claras e Sudoeste. No entanto, a demanda por moradia da classe média não ficou restrita a ocupação de áreas regularizadas; os chamados condomínios horizontais voltados para a classe média passaram a circundar a área planejada, avançando até mesmo sobre locais de preservação ambiental. É o caso de regiões como o Park Way, os condomínios em Sobradinho

I e II e Vicente Pires, além da expansão dos setores de mansões do Lago Norte, Lago Sul e Jardim Botânico.

O novo *status* jurídico e político do DF permitiu a proliferação dos parcelamentos irregulares de terras, usados politicamente por governantes e empresários, possibilitando o surgimento de inúmeras cidades “espontâneas” a partir da ocupação irregular de terras públicas, sem infraestrutura adequada, mas que posteriormente vieram a ser consolidadas, ora pelo poder público, ora pela iniciativa privada, que passou a financiar o uso e ocupação das áreas urbanas da cidade. Autores como Paviani (1996 e 2000), Nunes (1997 e 2001) e Holanda (2005), retratam este movimento de ocupação do solo a partir da valorização imobiliária e os movimentos realizados pelos diferentes estratos da população como resposta à especulação e à conseqüente supervalorização dos imóveis no DF.

O primeiro processo de ocupação urbana em Brasília foi marcado por forte desigualdade espacial e seu aprofundamento levou à consolidação do vetor sudoeste como principal vetor de crescimento urbano da cidade. O crescimento urbano para o sentido sudoeste, em direção às cidades satélites de Taguatinga e Ceilândia, vem mais uma vez da ação político-governamental pautada pelo discurso de preservação da área central. Do ponto de vista ambiental, o quadrante sudoeste do DF não apresentava grandes obstáculos naturais para a ocupação urbana. O Estado foi o principal fiador deste processo, na medida em que estimulou seu adensamento, estruturou e consolidou um eixo rodoviário capaz de oferecer acesso facilitado ao Plano Piloto por parte daqueles que para ali se dirigiam. Embora o processo de ocupação das áreas do DF fosse controlado, tal fato não impediu a formação de inúmeros núcleos urbanos ao longo deste eixo rodoviário, principalmente a partir da década de 1980.

A ocupação urbana a partir da década de 1980, levou a um expressivo aumento da mancha urbana de Brasília e dos municípios goianos próximos à capital que tiveram seu crescimento ditado pela influência do DF. É desta época também a consolidação da mancha urbana no quadrante sudoeste da referida UF, tendo como principal reflexo a conurbação entre Brasília e Taguatinga/Ceilândia, a partir da estruturação do metrô. O discurso ambiental cunhou o Plano Ambiental da cidade em 1970, e foi responsável por contornar o espaço a ser ocupado. No DF encontram-se as nascentes das bacias dos rios São Francisco, Paraná e Tocantins. Desde o início de implantação e consolidação das RAs, houve o esforço do poder público de situar as cidades satélites fora deste eixo ambiental, mas também com o objetivo de reforçar o modelo de ocupação territorial seletivo com clara divisão social do espaço.

O Plano Diretor de Água, Esgoto e Controle da Poluição de 1970 (PLANIDRO), por exemplo, recomendou a não ocupação territorial na bacia do Paranoá, e acabou definindo o zoneamento sanitário e o vetor de crescimento do DF (CAIADO, 2002), o que afastou a pressão de operários e agentes imobiliários por ocupação urbana nas áreas de preservação ambiental e, ao mesmo tempo, municinando o poder público para alocar recursos de infraestrutura para a direção sudoeste da referida UF. Assim, este anel sanitário definiu o modo de atuação estatal na estruturação urbana, acentuando a seletividade espacial mediante valorização do Plano Piloto como concentrador de melhores condições de habitação, infraestrutura, atividades geradoras de emprego e renda, em detrimento dos demais núcleos urbanos.

Para Caiado, a premissa do discurso ambiental foi fundamental para a gestão do solo urbano do DF; os planos posteriores continuaram sendo elaborados a fim de preservar a bacia do Paranoá e maximizaram a consequência da dispersão urbana com a manutenção caracterizada pela criação de RAs distantes do Plano Piloto, cumprindo, então, o objetivo de afastar as pressões por ocupação nos arredores da área central (CAIADO, 2002). Os incentivos por parte do Estado foram determinantes para a consolidação da ocupação territorial no quadrante sudoeste da referida UF. Houve por parte do Estado a disponibilidade de equipamentos urbanos essenciais: escolas, hospitais e postos de saúde. Na mesma medida, edificou-se uma infraestrutura urbana mediante a criação uma malha viária nesta direção, por meio de rodovias, avenidas e o próprio metrô – aspectos decisivos para a ocupação da região sudoeste do DF (QUEIROZ, 2007).

Cabe ressaltar que, embora houvesse esforço do poder público de atrair pessoas para a região sudoeste do DF com a disponibilização de equipamentos urbanos, o crescimento populacional ocorreu num ritmo mais acelerado do que a oferta de infraestrutura urbana, principalmente nas áreas de mais baixa renda. As novas cidades que surgiam, tinham como característica comum o fato de se desenvolverem à revelia do planejamento estatal e sem equipamentos urbanos básicos, tais como: saneamento, energia elétrica, escolas, hospitais, dentre outros. Apenas posteriormente, com a consolidação e o reconhecimento do Estado, é que estes locais começavam a contar com a infraestrutura urbana necessária. Nestes casos, o processo de consolidação urbana foi lento e gradual, proveniente de um processo espontâneo tanto na edificação das moradias quanto da afirmação dos espaços de sociabilidade destas localidades (NUNES, 1997).

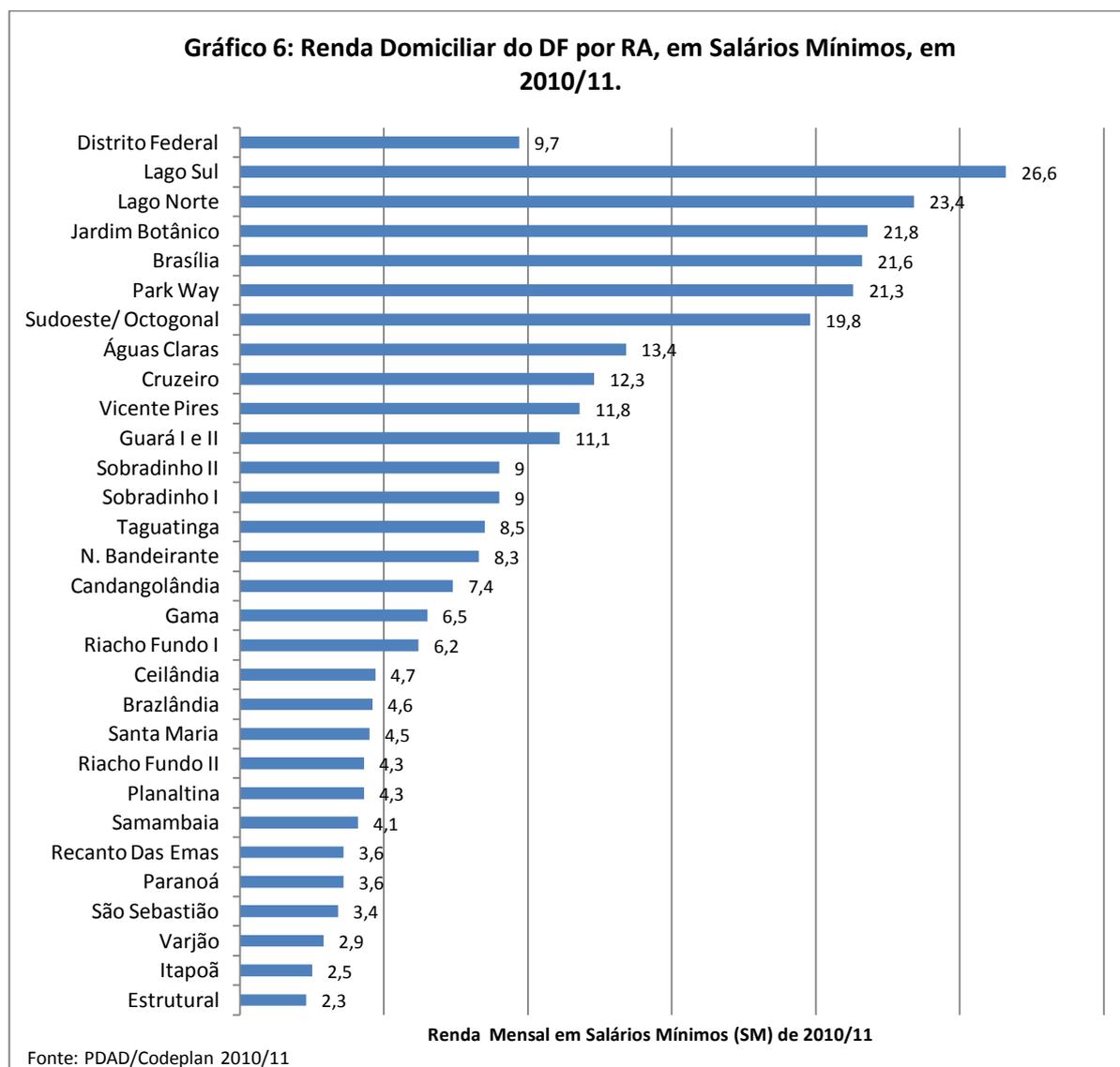
A ação governamental reforçou a intocabilidade do Plano Piloto e a rigidez na ocupação de seu território, e acabou por forçar um povoamento de áreas em seu redor, levando a um modelo de ocupação a partir da criação de vários núcleos urbanos – reforçado pelo tombamento da área central em 1987. Os planejadores urbanos não esperavam um crescimento tão acelerado quanto o verificado no DF. Tal crescimento consolidou uma periferia de baixa renda composta por operários da construção civil e migrantes advindos de diversos locais do país à procura de melhores condições de vida, ou seja, o perfil destes migrantes era caracterizado por trabalhadores de baixa renda e baixa qualificação profissional.

5.3.3 Emprego e renda no Distrito Federal

Já nos primeiros anos de ocupação do território do DF, ficou delineada que a estrutura de ocupação do espaço urbano seria marcada por forte desigualdade social – que permanece até os dias de hoje. Os trabalhadores da construção civil responsáveis pela construção do Plano Piloto, a maioria de baixa renda, foram alocados nas áreas classificadas como invasões ou núcleos urbanos provisórios, e os funcionários públicos, a maior parte advinda da capital fluminense, foram acomodados na região central, o Plano Piloto. Portanto, já no período de construção da cidade, Brasília se tornou o retrato do Brasil: um local marcado pela desigualdade sócio-espacial entre o Plano Piloto e as demais localidades que surgiram ao redor desta área central e planejada.

O gráfico 6, a seguir, apresenta a renda média domiciliar mensal em salários mínimos de 2010, por RA e mostra a existência de 3 claras subdivisões de renda no DF. Há uma zona de elite, formada pelos Lagos Norte e Sul, Sudoeste/Octogonal, Park Way e Plano Piloto, com renda média mensal superior a 20 salários mínimos, bem acima da média do DF – 9,7 salários mínimos por domicílio. No segundo bloco estão as RAs com renda de classe média alta e classe média baixa, cujos rendimentos oscilam próximo a média do DF supramencionada; tem-se aqui as seguintes cidades satélites: Águas Claras, Cruzeiro, Guará, Taguatinga, Núcleo Bandeirante e Sobradinho I e II, com rendimentos entre 8 e 12 salários mínimos. Ainda no segundo bloco, tem-se também uma classe média com menor poder aquisitivo, compreendendo as seguintes RAs: Candangolândia, Gama, Riacho Fundo I e São Sebastião, com renda domiciliar mensal variando entre 5 e 8 salários mínimos. E no terceiro e último bloco de RAs, encontram-se as cidades satélites com as populações de mais baixa renda do DF, com renda domiciliar mensal menor que 5 salários mínimos: Ceilândia, Samambaia,

Recanto das Emas, Santa Maria, Brazlândia, Riacho Fundo II, Planaltina, Varjão, Estrutural e Itapoã. O destaque negativo fica por conta das localidades Estrutural e Itapoã.

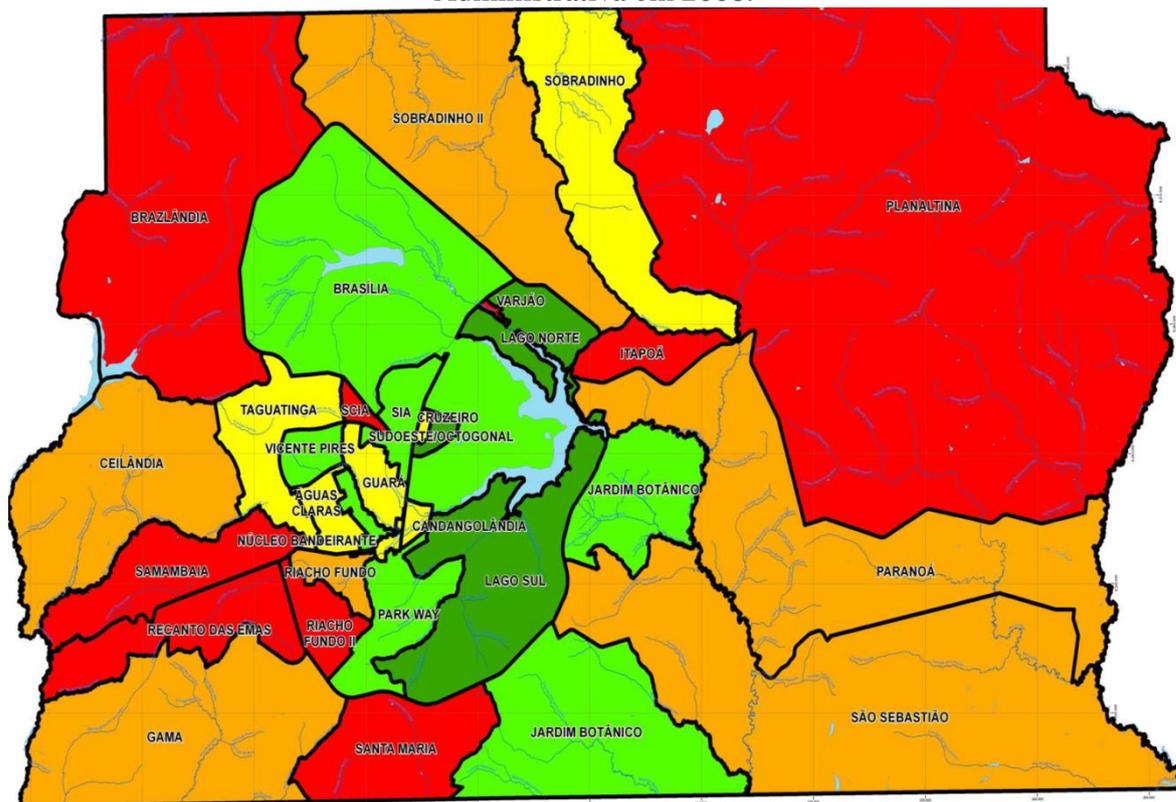


A figura 1, exposta a seguir, ilustra bem a segregação sócio espacial entre as 30 RAs existentes a partir da distribuição desigual da renda no DF. O cinturão que circunda o Plano Piloto, formado pelos Lagos Norte e Sul, Sudoeste e Park Way, é detentor das maiores rendas médias, criando uma ilha de prosperidade com altos rendimentos no coração do DF. Na medida em que vai se afastando do Plano Piloto, o rendimento médio cai e vai se configurando a criação de periferias cada vez mais precarizadas e de rendimentos cada vez menores na mesma proporção do afastamento do Plano Piloto. Nota-se que salvo algumas exceções, como a cidade satélite Estrutural – que surgiu como periferia próxima ao Plano

Piloto – a regra é que as zonas de exclusão social se posicionem em locais cada vez mais distantes da área central e planejada do DF.

Destaca-se também que os altos salários da área central se justificam pela concentração de funcionários públicos do Governo Federal e do GDF que, se residem em tais localidades, também concentram a maioria dos postos de trabalho do funcionalismo público distrital e federal. No DF, as moradias mais próximas dos postos de trabalho são também as mais valorizadas – fenômeno inverso das demais metrópoles brasileiras em que os centros urbanos sofreram processo de degradação e conseqüente desvalorização imobiliária. O elemento fundamental da valorização da área central de Brasília se dá não apenas por abrigar a estrutura burocrática do Estado brasileiro, mas também pelo tombamento da região feito pela UNESCO, impondo um rígido controle sobre o processo de ocupação da região em estudo.

Figura 1 – Renda média domiciliar mensal em Salários Mínimos DF, por Região Administrativa em 2008.



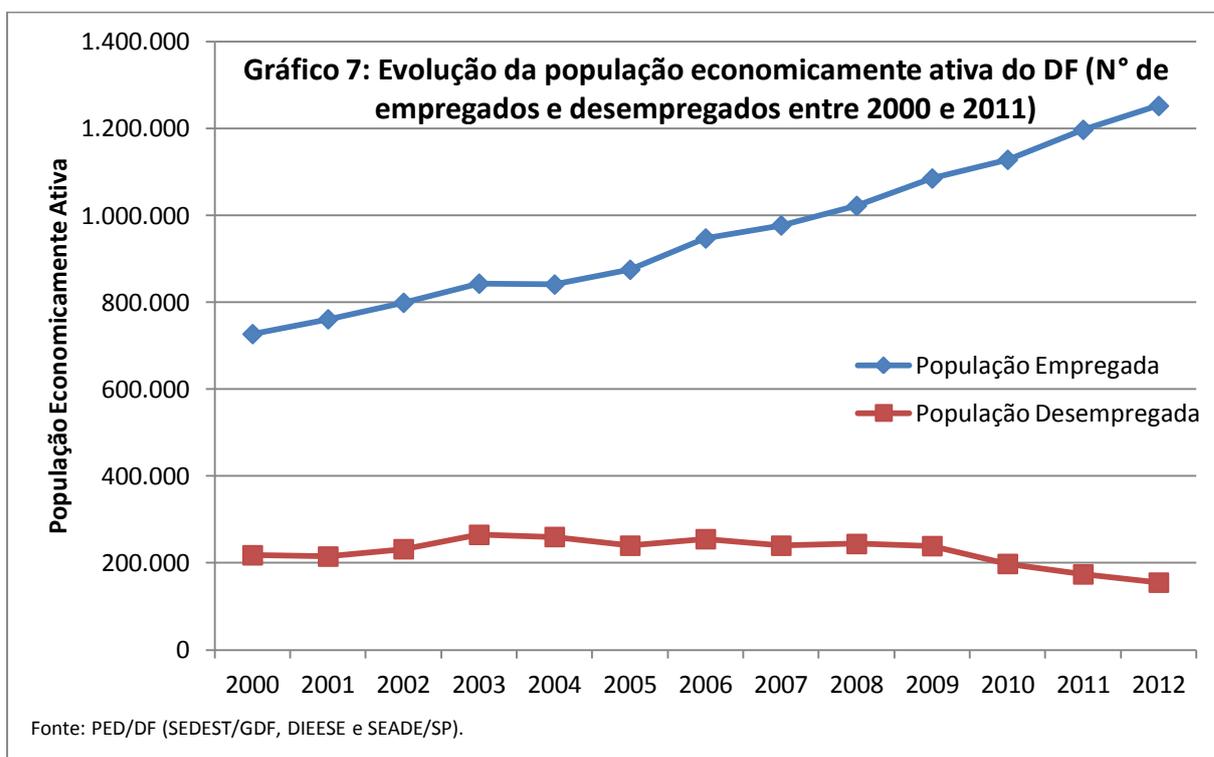
Renda Familiar Mensal em Salários Mínimos (SM) de 2008.

Legenda:



Fonte: Codeplan, 2008.

O emprego formal é um importante indicador de mobilidade de uma cidade. Os movimentos pendulares que tem por ação o labor são os mais comuns e ditam a estrutura da mobilidade dos centros urbanos. Assim, o índice de locomoção dos indivíduos na cidade é proporcional ao quantitativo de emprego disponível, uma vez que o trabalho leva os indivíduos a deslocamentos típicos do tipo casa-trabalho-casa. O gráfico 7, a seguir, indica que nos últimos anos, o DF vem aumentando significativamente o número de postos de trabalho, passando de 730 mil pessoas empregadas no ano 2000, para mais de 1,25 milhões em janeiro de 2012 – evidenciando que o número de pessoas empregadas aumentou em 71,4% nos últimos 12 anos. Em tal período, a taxa de desocupação da população economicamente ativa recuou de 23% em 2000, para 11% em 2012, representando algo próximo a 150 mil pessoas sem trabalho.



Brasília foi construída para abrigar a capital político-administrativa do país e tem na Administração Pública uma de suas maiores fontes empregadoras. O ano de 2010 fechou com cerca de 205 mil pessoas empregadas neste setor, absorvendo mais de 23% da população ocupada do DF – aspecto identificado como 8% maior que o verificado nas Regiões Metropolitanas das cidades de São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Recife, Salvador e Porto Alegre, por exemplo, confirmando a vocação de Brasília voltada para o setor público.

Este segmento de trabalho perde apenas para o setor de serviços que emprega quase 600 mil pessoas – algo em torno de 50% da população ocupada do DF, conforme indicação da tabela 2, exposta a seguir.

O segmento de serviços e a administração pública geraram menos empregos do que a média total de postos de trabalho criados no DF nos últimos dez anos, com crescimento de 56,3% e 29,4%, respectivamente. Faz-se importante ainda destacar o segmento da construção civil, que aumentou em 146% o que representa 3,5 vezes a mais que a média total da geração de empregos. Outro setor que cresceu acima da média foi o comércio, com alta de 82% para o período analisado. O aumento em mais de 2000% dos outros setores da economia, a saber: agropecuária, serviços domésticos, representações diplomáticas e outros serviços não classificados na PED, demonstra a diversificação que vem sofrendo a economia do DF nos últimos anos – fator que também contribuiu para o crescimento na geração de empregos na UF em análise.

Tabela 2 – Estimativa do número de pessoas ocupadas por setor de atividade econômica - Distrito Federal 2000/2011 (em milhares)

Setores da economia	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	Var. 00/11 (em %)
Serviços	408	409	489	502	545	565	604	536	536	590	593	637	56,3
Adm. Pública	158	160	177	185	179	195	171	176	188	198	205	204	29,4
Comércio	105	111	138	143	161	171	159	177	180	188	183	192	82,1
Construção Civil	28,8	27,6	36,1	29,6	35,1	36,4	48,2	51	56	60	69	71	146,5
Ind.Transformação	26,8	27,8	31,5	32,4	31,8	35,6	40,8	42	49	42	52	47	75,3
Outros (1)	4,7	7,6	10,2	9,1	7,7	8,8	10,5	114	115	110	103	103	2.091
Total	731	743	882	901	960	1.012	1.034	1.096	1.151	1.188	1.206	1.253	71,4

Onde: (1) Englobam: serviços domésticos, agricultura, pecuária e extração vegetal e mineral; embaixadas, consulados e representações políticas e outras atividades não classificadas.

Fonte: PED/DF (SEDEST/GDF, DIEESE e SEADE/SP). Apoio: Ministério do Trabalho e Emprego - MTE. Fundo de Amparo ao Trabalhador - FAT

6 A CULTURA DO AUTOMÓVEL NA SINGULARIDADE BRASILIENSE

6.1 A estrutura da mobilidade urbana brasileira

A urbanização brasileira permitiu o desenvolvimento e crescimento não apenas dos grandes centros urbanos, mas também de uma série de municípios que orbitam em sua volta. Nas Regiões Metropolitanas (RMs), os municípios que são os centros irradiadores e polarizadores de emprego e renda estabelecem relações de dependência com seus satélites, determinando o padrão de mobilidade das grandes cidades do país com intensa concentração das atividades nos municípios polos das referidas regiões. Surgem as chamadas cidades-dormitório, que possuem forte grau de dependência para com as cidades-sedes das regiões em que estão inseridas. Os municípios satélites funcionam como depositários de mão de obra para alimentar as indústrias e os centros comerciais do município polo das RMs brasileiras.

A estrutura da mobilidade urbana é dada pelos deslocamentos realizados no espaço intraurbano das cidades ou de suas RMs. Portanto, a compreensão do padrão da mobilidade urbana de uma cidade passa necessariamente pela distribuição dos equipamentos urbanos e das atividades produtivas pelo seu território, uma vez que as motivações dos deslocamentos intraurbanos têm como principais objetivos acessar os equipamentos urbanos ou as atividades produtivas disponíveis nas cidades.

Barbara Freitag descreve a existência de cinco tipos de cidade na modernidade: cidades globais, megacidades ou megalópoles, metrópoles, cidades periféricas e cidades-dormitório. A autora sustenta a existência de interdependência e hierarquia entre os diferentes tipos de cidades. Para tanto, a tipologia de Freitag considera como algo relevante: os aspectos de infraestrutura de suporte para a efetiva participação econômica em diferentes escalas (local, regional, nacional, internacional e global); as condições de vida da população; a implementação de direitos humanos; e, o volume e dispersão populacional.

Os deslocamentos intrametropolitanos são classificados pela autora a partir da dinâmica da circulação das pessoas no espaço metropolitano em virtude do acesso ao mercado de trabalho ou em prol de alguns equipamentos urbanos: educação, saúde e lazer. Na dinâmica metropolitana, a maioria dos equipamentos urbanos que motivam os deslocamentos dos indivíduos está concentrada nos municípios sedes dessas regiões, levando os menores municípios a uma relação de dependência para com as grandes cidades que concentram as atividades produtivas (FREITAG, 2002). Assim, as cidades menores apresentam, no geral, um

baixo dinamismo econômico além de latente processo de periferização do município sede, obrigando os moradores de baixa renda a migrarem para locais cada vez mais distantes, configurando o uso predominantemente residencial destas cidades, que acabam se transformando em locais fortemente dependentes dos municípios sede das RMs em que se inserem. Uma característica fundamental dos locais supracitados é o grande fluxo de pessoas que se dirigem para os centros metropolitanos a fim de trabalhar, estudar, vivenciar algum momento de lazer e realizar algum tipo de tratamento de saúde.

A mobilidade pendular para algumas destas atividades acabam por moldar o padrão de mobilidade existente nas grandes cidades brasileiras. A dependência de emprego e equipamentos urbanos caracteriza o tipo de deslocamento pendular das cidades menores que integram as RMs. Tal fluxo geralmente tem horário definido – os chamados horários de ‘pico’: início da manhã e final da tarde. A concentração dos deslocamentos numa faixa de horários do dia contribui para o aumento dos índices de saturação da mobilidade, provocando congestionamentos e a consequente diminuição da qualidade de vida.

No entanto, há municípios que fogem a esta regra de dependência intrametropolitana. Pereira assinala que nem todos os municípios das regiões metropolitanas apresentam características de pauperização e baixo dinamismo econômico. O autor apresenta como exemplo para tal raciocínio a cidade de Valinhos – situada na RM de Campinas, Estado de São Paulo – que se coloca na contramão das características da maioria das cidades-dormitório, apresentando “baixos índices de criminalidade e violência, bons indicadores sociais e alta proliferação de condomínios e loteamentos fechados”, (PEREIRA, 2009, p. 6). Tem-se ainda uma mudança de paradigma nestas cidades, que antes se caracterizavam pela periferização com pessoas de baixa renda e está em curso um processo ocupação destas áreas por indivíduos de alta renda (PEREIRA, 2009).

Destarte, faz-se importante destacar que mesmo os municípios das cidades-dormitório apresentando maior dinamismo, a lógica ainda é um padrão de mobilidade no qual os indivíduos saem destes municípios e se dirigem ao município sede para trabalho, estudos e lazer. Ou seja, embora haja cidades-dormitório com dinamismo econômico e parcelas significativas na concentração de famílias de média e alta renda, tais localidades ainda são detentoras de um padrão de mobilidade determinado e condicionado pelos municípios sedes das RMs em que se inserem. A configuração apresentada é responsável por definir, tal qual nas demais RMs, o processo de metropolização intenso determinado pelo grau de dependência que os municípios menores possuem em relação ao município sede das referidas regiões. São

estes movimentos intrametropolitanos que contornam o processo de periferação e dão a tônica do padrão e da estrutura de mobilidade do país no que tange à relação cidade sede e cidades satélites ou dormitório.

No entanto, a estrutura da mobilidade no Brasil vem se alterando substancialmente nos últimos anos, tanto nas RMs quanto nas cidades menores, principalmente em função da generalização dos automóveis e das motocicletas. Dados do Departamento Nacional de Trânsito (DENATRAN) apontam que a frota de veículos automotores do país passou de 30 milhões no ano 2000, para cerca de 70 milhões em 2011, ocasionando um aumento de 137% no quantitativo de veículos. A tabela 3, a seguir, evidencia a evolução da frota brasileira entre 2000 e 2011, confirmando a adição de aproximadamente 40 milhões de veículos num intervalo de apenas 11 anos. Ao separar a frota destinada ao uso individual – carros e motos – daquela de uso coletivo ou de cargas – ônibus e caminhões – é possível observar que o crescimento da frota de veículos pesados foi o dobro da verificada nos veículos de uso individual, impulsionada pelo crescimento econômico do país na última década. No entanto, nota-se que ambos os tipos de frota tiveram forte crescimento: o número de carros e motos mais que dobraram em 11 anos, sofrendo aumento de 125% no período; já a frota de veículos de carga ou coletivos teve seu quantitativo mais do que triplicado – 246% nos 11 anos analisados –, enquanto que no mesmo período, a população do país cresceu 13,3%. Assim, os dados existentes fizeram o índice de habitante por veículo no Brasil passar de 5,7 no ano 2000, para 2,7 em 2011.

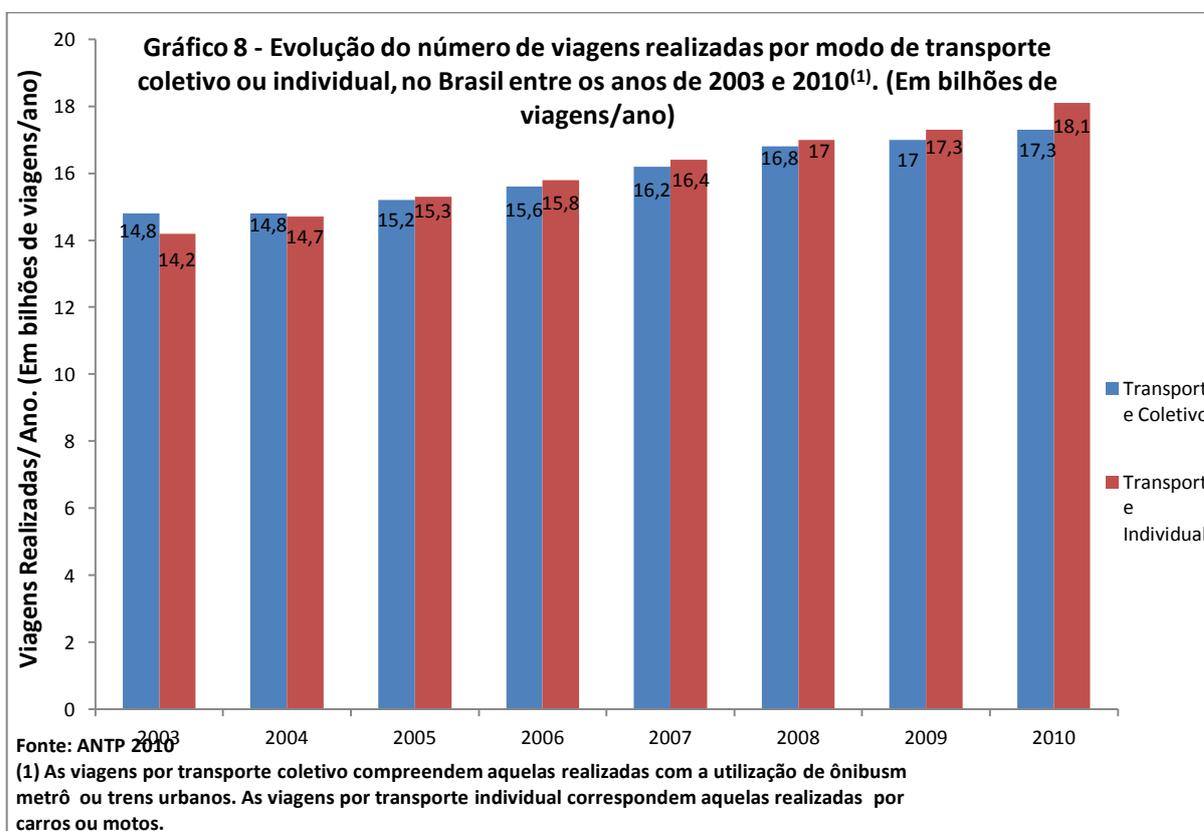
Tabela 3 - Evolução da população e frota automotiva brasileira entre 2000 e 2011⁽¹⁾.

Frota/ Ano	2000	2011	Crescimento
Frota Total	29.722.950	70.543.535	137,30%
Carros e Motos	26.844.054	60.574.543	125,70%
Demais Veículos	2.878.896	9.968.992	246,30%
População (Brasil)	169.799.170	192.376.496	13,3%
Habitante/ Veículo	5,7	2,7	-

Fonte: DENATRAN/2011 e IBGE/2000/2011.

Onde: 1) Os dados do DENATRAN consideram veículos automotores os seguintes: automóvel, bonde, caminhão, caminhão trator, caminhonete, caminhoneta, chassi plataforma, ciclomotor, microônibus, motocicleta, motoneta, ônibus, quadriciclo, reboque, semi-reboque, side-car, trator esteira, trator rodas, triciclo e utilitário. (2) Consideramos carros e motos os veículos destinados ao transporte individual de passageiros: carro, caminhoneta, ciclomotor, motocicleta, motoneta, quadriciclo, triciclo e utilitário.

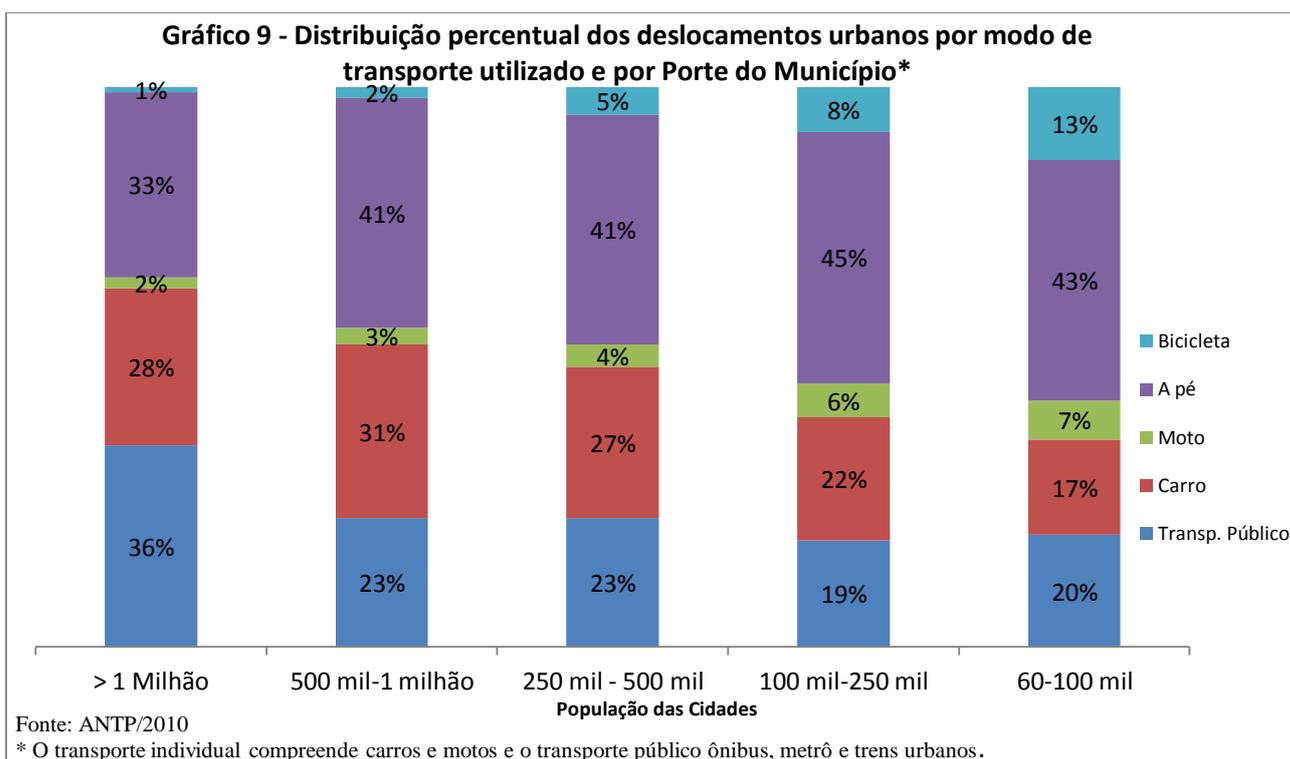
O aumento da frota de carros e motos refletiu nos deslocamentos urbanos realizados pelos brasileiros. O gráfico 8, a seguir, apresenta dados de levantamento periódico da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), nas cidades brasileiras com mais de 60 mil habitantes, salientando os deslocamentos realizados via transporte motorizado pelos brasileiros entre os anos de 2003 e 2010. O transporte motorizado abrange o uso de veículos particulares ou público-coletivos. O gráfico aponta também para uma inversão nos modos de transporte utilizados para a realização dos deslocamentos diários nas cidades do país. Até o ano de 2004, predominava no Brasil a realização de viagens motorizadas utilizando o transporte público: foram realizadas 14,8 bilhões de viagens/ano por transporte coletivo frente a 14,2 bilhões de viagens/ano de automóvel, correspondendo a 52% das viagens sendo realizadas por transporte coletivo e a 48% das viagens realizadas por transporte individual. No entanto, em 2005, as viagens motorizadas por automóvel passaram a compor a maioria dos deslocamentos urbanos. O gráfico 8 também denota que tanto as viagens por automóvel quanto aquelas realizadas por transporte público vem aumentando ao longo dos anos analisados, porém, o ritmo de crescimento das viagens por transporte individual vem crescendo de forma acelerada e dando o tom da estrutura de mobilidade do país.



O gráfico 9, a seguir, destaca todos os deslocamentos dos brasileiros realizados pelos modos motorizados (transporte público, carros e motos) e não motorizados (a pé e bicicletas);

apresenta ainda as diferenças da divisão modal por porte de cidade brasileira, indicando que nas metrópoles do país há um predomínio de uso do transporte público – recurso utilizado para a realização de 36% dos deslocamentos nas cidades com mais de 1 milhão de habitantes –; porém, o uso do transporte público diminui na medida em que se reduz o tamanho das cidades, ou seja, 20% dos deslocamentos nas cidades entre 60 mil e 250 mil habitantes.

O mesmo fenômeno ocorre com o transporte motorizado individual – predominante nas cidades entre 500 mil e um milhão de habitantes – sendo o responsável por 31% dos deslocamentos, sofrendo decréscimo na medida em que se analisam as cidades de médio e pequeno porte, onde o protagonismo fica por conta dos deslocamentos a pé: 45% dos movimentos pendulares. Nas cidades menores, as distâncias entre a moradia e os postos de trabalho e equipamentos urbanos são relativamente curtas, enquanto que nas cidades com maior contingente populacional, tem-se espraiamento e dispersão decorrentes do crescimento urbano acelerado. Tal fenômeno provoca a realização de deslocamentos maiores nos grandes centros urbanos – geralmente são inviáveis de serem realizados a pé ou de bicicleta.



Outro fator que ajuda a explicar a referida configuração da mobilidade brasileira é o fator renda: as grandes e médias cidades do país possuem rendas *per capita* e domiciliar mais elevadas que as cidades menores, o que contribui para uma maior posse de veículos nestas localidades. Mesmo as famílias motorizadas das menores cidades sofrem são mais impactadas pelos deslocamentos automotorizados, uma vez que estes implicam um custo maior se

comparado com as viagens realizadas, recorrendo ao transporte público ou aos modais não motorizados, como por exemplo, a bicicleta e a caminhada.

Além de identificar como os indivíduos se deslocam pelo espaço das cidades – modos motorizados ou não motorizados – faz-se importante observar quais os motivos que levam as pessoas a optarem pelo modo de transporte que utilizam em seus deslocamentos rotineiros. A tabela 4, a seguir, lista os principais motivos das escolhas dos indivíduos pelo meio de transporte que mais utilizam. Os dados apontam que a rapidez foi o item com maior índice de citação: 32% dos entrevistados escolhem como forma de deslocamento o meio de transporte que julgam ser o mais rápido. O fator modicidade do deslocamento vem em segundo lugar: 14% dos brasileiros afirmam que quanto mais barato for o meio de locomoção, mais tendem a utilizá-lo. Em seguida, tem-se o fator segurança, lembrado por 8% dos brasileiros como fator preponderante na escolha do modo de transporte que utilizam.

A pontualidade do transporte aparece como um item secundário: apenas 2,7% dos entrevistados fazem suas escolhas na expectativa de iniciar a viagem no horário pré-definido. Já a liberdade de se deslocar de acordo com as necessidades do indivíduo é importante na escolha do meio de locomoção para 5,7% da população; outros 5,2% apontam ser fundamental o conforto do meio de transporte utilizado, percentual próximo ao verificado para aqueles que fazem suas escolhas a partir de critérios que julgar ser aquele meio de transporte mais saudável que os demais.

Tabela 4 – Motivos que levam os indivíduos a optar pelo meio de transporte que mais usa? Em (%)

Motivos	Brasil	Sul	Sudeste	Centro-Oeste	Nordeste	Norte
É o único do qual você tem conhecimento	10.5	16.6	11.8	7.5	8.3	6.4
Ser rápido	32.7	25.4	37.8	28.7	33.8	27.0
Sair num horário adequado à sua necessidade	5.7	6.1	4.0	5.0	8.2	6.7
Chegar no horário desejado a seu destino	2.7	3.4	2.6	1.6	3.4	1.5
Ser saudável	6.0	4.4	4.5	4.1	9.8	7.0
Poluir pouco	0.8	0.7	0.5	0.6	1.5	0.3
Ser barato	14.8	14.9	9.7	14.3	18.2	23.9
Ser confortável	5.2	5.9	4.8	10.3	3.7	4.2
Ter menor risco de assalto	1.0	1.5	0.9	1.3	0.7	1.2
Ter menor risco de acidente	8.3	5.6	11.1	9.0	4.7	9.4
Ser fácil de usar	0.6	0.2	0.5	0.6	0.9	0.9
Cobrir uma área maior	2.0	5.6	0.9	1.9	1.5	2.1
Ser cômodo	4.1	5.9	4.4	8.4	1.3	2.4
Outra característica	4.9	3.2	5.5	5.3	4.0	6.4
Não Sabe	0.3	0.0	0.6	0.6	0.0	0.0
Não Respondeu	0.5	0.7	0.7	0.9	0.0	0.6

Fonte: PNAD 2009, IBGE.

Para se compreender a estrutura de mobilidade urbana existente no Brasil, é preciso analisar os motivos dos deslocamentos realizados. A tabela 5, a seguir, apresenta pesquisa realizada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), que procurou mensurar os principais motivos dos deslocamentos pendulares no espaço urbano brasileiro. O movimento pendular mais comum é do tipo casa-trabalho-casa, variando entre 51% e 72%, sendo que os menos escolarizados são também aqueles com menores índices de locomoção cujo motivo é o trabalho. Os indivíduos mais escolarizados possuem maior taxa de ocupação, o que explica a grande variação quando relacionamos o motivo trabalho e a escolaridade das pessoas.

Os deslocamentos que tiveram como motivação os estudos representaram 10,7% dos movimentos realizados pelos indivíduos com ensino superior completo ou incompleto, enquanto que para aqueles que tinham até a 4ª série, o percentual era de apenas 1,7%. Saúde e lazer são também dois aspectos de destaque nos movimentos pendulares dos brasileiros, sendo que para os menos escolarizados, a saúde representa 23%, e o lazer, 20% dos deslocamentos pendulares. Já para o segmento da população mais escolarizada, o lazer é motivo de deslocamento de 10% dos indivíduos que compõem este grupo.

Tabela 5 - Motivo dos deslocamentos em área urbana – por escolaridade em (%), Brasil, 2009.

Escolaridade/Motivo	Trabalho	Educação	Saúde	Lazer	NS/NR
Até 4ª série do primeiro	51.1	1.7	23.3	20.0	4.0
de 5ª a 8ª série do primeiro grau	67.0	2.3	8.2	17.6	4.9
Ensino Médio incompleto/ completo	69.3	6.2	4.1	17.3	3.1
Ensino superior incompleto/ completo	72.2	10.7	2.9	10.4	3.7

Fonte: IBGE/2009.

A tabela 6, a seguir, apresenta a distribuição de automóveis e motocicletas por domicílios no país por classe de renda familiar mensal. Os dados apontam que os automóveis estão presentes em 39% dos domicílios brasileiros, e as motocicletas estão em 19,5% dos lares do país. Considerando carros e motocicletas de modo conjunto, chegar-se-á a 56% das famílias brasileiras motorizadas. Ao se observar a distribuição dos automóveis pelas classes de renda das famílias, tem-se que quanto maior a renda, maior é a posse de veículos, principalmente de automóveis: as famílias com renda superior a 5 salários mínimos apresentam índice de motorização superior a 95%. Já as motocicletas são os veículos com maior presença nas classes populares: famílias com renda de até um salário mínimo apresentam índice de motorização por motos variando entre 15% e 26%, enquanto que a motorização por carros neste mesmo segmento de renda varia entre 7% e 24%.

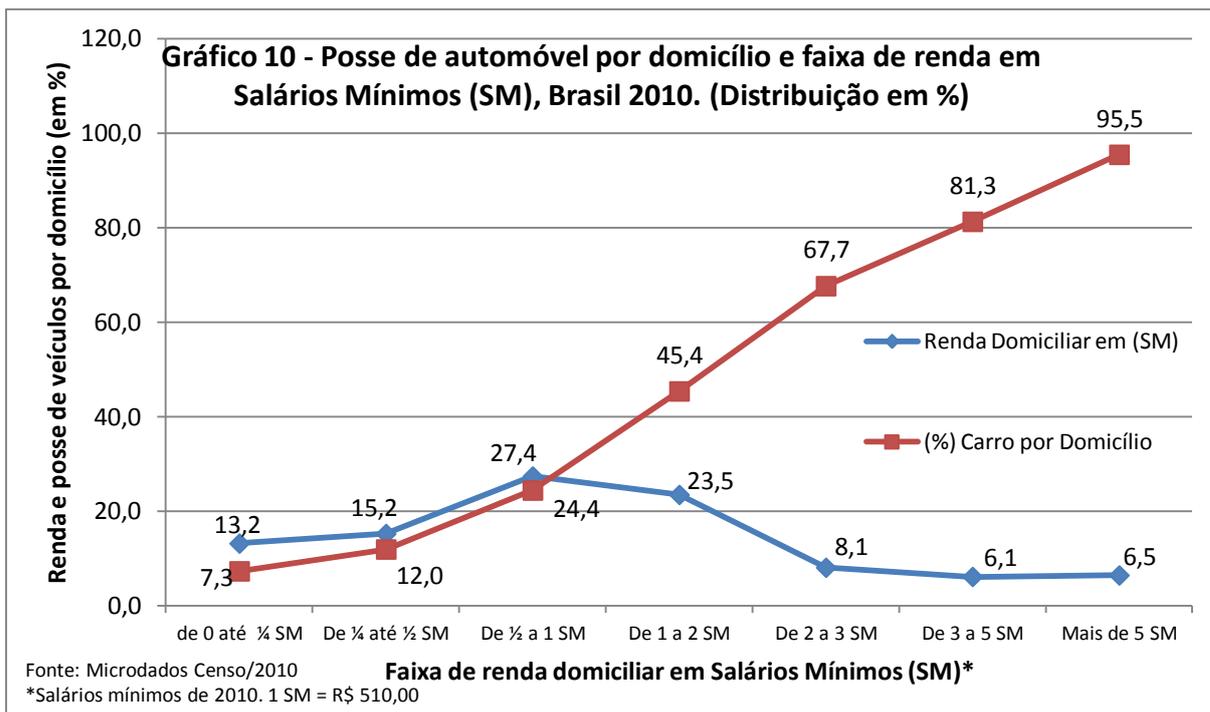
Embora a posse de veículos automotores não seja garantia de utilização deste bem, os dados apontam que na medida em que o Brasil caminha para um aumento da renda média, ocorre um aumento proporcional na posse de automóveis e motocicletas. A relação entre o crescimento da renda e a aquisição de um veículo automotor vem provocando uma generalização destes no país e assinala a importância da variável renda para se entender o padrão da mobilidade intraurbana brasileira. A tendência à generalização do transporte individual aponta para alterações na estrutura da mobilidade urbana do país que gradativamente vai sendo dominada pela utilização dos veículos automotores como principal forma de deslocamento no espaço urbano, superando os modos de transporte coletivos – ônibus, metrô e trens urbanos. A crescente motorização do Brasil tem correspondência com os dados da tabela 4, que apresentou os motivos que levam os brasileiros a optar pelo modo de transporte que mais utilizam. A procura pelo automóvel revela atender a exigência pela rapidez – principal condicionante para a escolha do tipo de transporte utilizado nos deslocamentos.

Tabela 6 – Posse de automóvel e motocicleta por domicílio e faixa de renda, em Salários Mínimos (SM), Brasil 2010. (Distribuição em %)

Classe de Renda e posse de Veículos	Renda Brasil	Tem carro ou moto	Carro	Moto	Carro e moto
de 0 até ¼ SM	13,2	18,7	7,3	15,9	2,1
De ¼ até ½ SM	15,2	24,6	12,0	17,8	4,0
De ½ a 1 SM	27,4	36,5	24,4	26,6	6,5
De 1 a 2 SM	23,5	55,9	45,4	15,3	12,3
De 2 a 3 SM	8,1	71,7	67,7	12,0	14,6
De 3 a 5 SM	6,1	78,9	81,3	5,5	15,8
Mais de 5 SM	6,5	87,0	95,5	2,3	10,2
Total	100,0	56,6	39,4	19,5	10,5

Fonte: Censo 2010/IBGE.

O gráfico 10, a seguir, destaca a importância da variável renda para a posse de automóveis, permitindo visualizar a importância da variável renda para a posse de automóveis no Brasil. Os dados apontam que na medida em que se tem determinado tipo de aumento na renda média dos domicílios, dá-se a posse de um veículo automotor. Os carros estão presentes em 7,3% dos domicílios que ganham até um quarto do salário mínimo, enquanto que nas famílias com renda superior a 5 salários, os automóveis comparecem em 95% dos casos.



Na tangente do aumento de veículos no Brasil, as políticas de subsídio ao transporte individual que estão sendo implantadas pelas três esferas governamentais – federal, estaduais e municipais – nos últimos 10 anos, tornaram-se aspecto fundamental. O poder público defende os incentivos como medidas para o enfrentamento das crises econômicas internacionais em função de toda a cadeia produtiva que envolve o produto automóvel. O processo de produção e consumo de veículos é complexo e engloba desde a fabricação de autopeças e geração de empregos nas linhas de montagens até uma extensa gama de atividades que dão suporte à produção e ao consumo ali existentes, por meio de uma ampla e diversificada rede de concessionárias, oficinas, autoescolas, agências de seguro e construção de vias e estacionamentos. Vasconcelos estima entre 8,5 e 14,1 bilhões de reais a média anual de subsídios ao transporte individual concedida pelas esferas governamentais supramencionadas (VASCONCELOS, 2005).

Apenas a posse do automóvel não significa o uso efetivo deste meio de transporte. Os dados do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) apresentados na tabela 7, a seguir, apontam que a escolaridade dos indivíduos é uma importante chave explicativa para a utilização de automóveis no Brasil. Os dados revelam que quanto maior é o nível de escolaridade, mais os indivíduos estão propensos a utilizar o automóvel como meio de transporte. A relação entre nível de escolaridade e utilização do automóvel guarda estreita relação com a variável renda, uma vez que historicamente se percebe que quanto maior a escolaridade do brasileiro maior sua renda média.

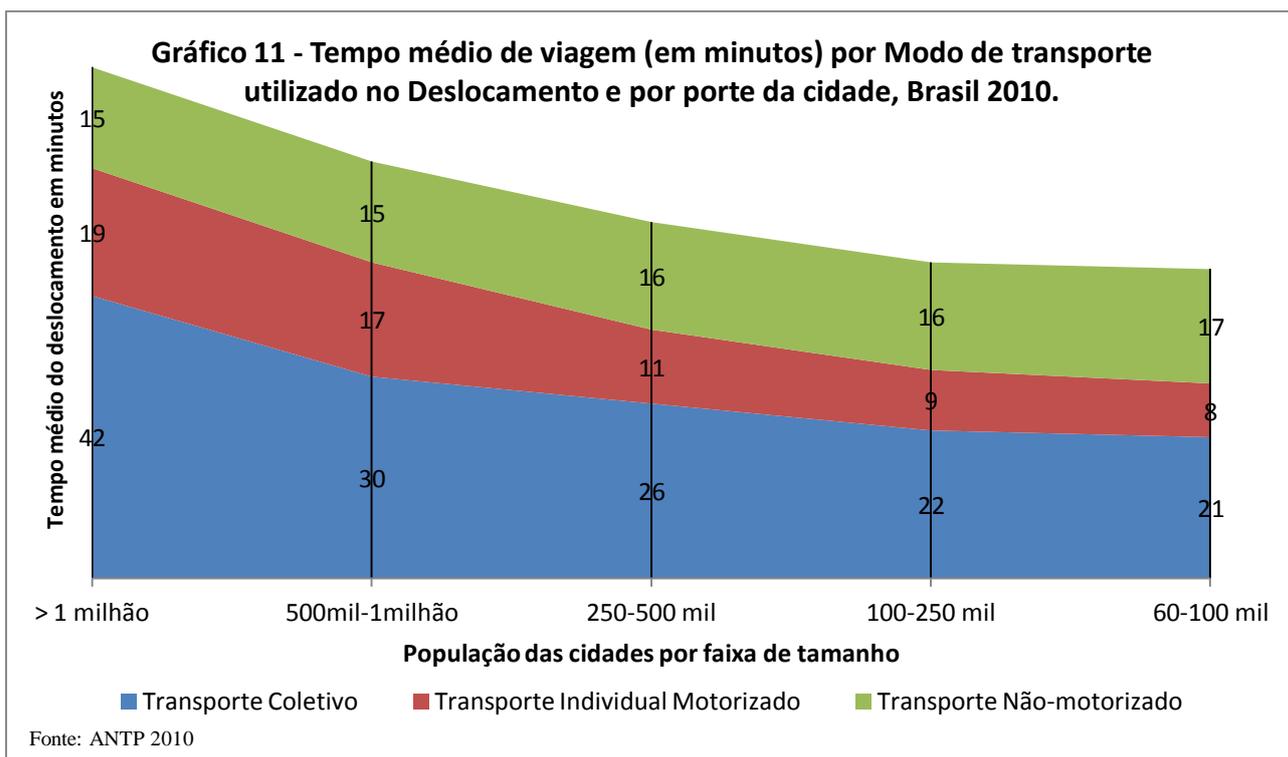
Tabela 7 - Meio de transporte mais utilizado por nível de escolaridade (%), Brasil 2010.

Grau de escolaridade	Transporte Público	Carro	Moto	A pé	Bicicleta
Até 4ª série do 1º Grau	49,9	13,6	20,7	6,7	9,1
De 5ª a 8ª série do 1º grau	46,9	18,6	10,9	14,3	9,3
2º Grau completo ou incompleto	43	25,9	8,9	16,4	5,8
Superior incompleto, Completo e Pós Graduação	29,4	52,4	5,9	11,8	0,5

Fonte: SIPS/IPEA/2010

O gráfico 11, a seguir, aponta que a generalização do automóvel se dá fundamentalmente em função do menor tempo dos deslocamentos realizados utilizando este modal de transporte. Os dados da ANTP mostram que o tempo médio das viagens realizadas por automóvel ou motocicleta é efetuado em até metade do tempo gasto quando se utiliza o transporte coletivo em percursos semelhantes. Os dados mostram ainda que a vantagem comparativa da automobilidade no quesito tempo da viagem é maior na medida em que se aumenta o porte da cidade. Cidades com mais de 1 milhão de habitantes tem no transporte individual a forma mais eficiente para se deslocar, uma vez que o tempo médio do deslocamento via automóveis ou motocicletas é de 19 minutos, enquanto que de ônibus ou metrô, o tempo médio da viagem é feito em 42 minutos. A pequena extensão das linhas de metrô nas cidades do país e os constantes congestionamentos enfrentados contribuem para o aumento do tempo dos deslocamentos dos indivíduos nos grandes centros urbanos, fazendo com que a automotorização se torne ainda mais atrativa.

Os dados apresentados no gráfico abaixo revelam que a utilização do automóvel implica em redução do tempo dos deslocamentos pendulares efetuados pelos indivíduos em comparação ao transporte coletivo. Ao se apresentar como o modal mais eficiente de deslocamento no espaço metropolitano, os veículos automotores têm seu uso incentivado ou desejado, no caso daqueles que não possuem veículos. No entanto, a utilização cada vez mais generalizada do automóvel nas cidades brasileiras implica também na diminuição da qualidade de vida no espaço urbano. Apesar do progresso simbolizado pelo advento do automóvel, os grandes centros urbanos brasileiros vêm convivendo com inúmeros congestionamentos, aumento da poluição e do número de acidentes – uma rotina cada vez mais constante e que compromete a qualidade de vida e o sistema de mobilidade das cidades brasileiras.



Dados do IPEA disponibilizados na tabela 8, a seguir, indicam que num comparativo entre 1992 e 2008, houve aumento do tempo médio dos deslocamentos pendulares nas RMs brasileiras de 37,9 minutos em 1992 para 40,3 minutos em 2008. Já os deslocamentos cujo tempo foi superior a 1 hora, passaram de 15,7 % em 1992 para 19% em 2008. Tais percentuais são reflexos do aumento da frota automotiva brasileira, que acaba gerando congestionamentos e eleva o tempo médio dos deslocamentos urbanos, uma vez que a inclusão cada vez maior de automóveis na malha viária das cidades acarreta em inúmeros transtornos e reduz o potencial da mobilidade urbana do brasileiro.

Tabela 8 - Deslocamentos casa-trabalho nas dez principais regiões metropolitanas brasileiras¹ – 1992-2008.

Ano	1992	2008
Tempo médio do deslocamento (minutos)	37,9	40,3
Deslocamento superior a uma hora (em %)	15,7	19

Fonte: IPEA 2011.

Nota: 1 Consideradas apenas as dez RMs oficiais identificadas na PNAD, o que inclui Belém, Fortaleza, Recife, Salvador, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, São Paulo, Curitiba, Porto Alegre e Brasília.

Faz-se importante salientar que o aumento do número de veículos já é percebido pelos brasileiros. Dados do IPEA coletados em 2010, e disponibilizados na tabela 9, a seguir,

apontam que 35% da população do país convive diariamente com os congestionamentos e quase 50% da população enfrentam pelo menos 2 ou 3 congestionamentos por semana. De fato, os congestionamentos atingem praticamente a todos os indivíduos que se deslocam por modos motorizados, tanto por automóveis ou motos quanto por ônibus. Políticas que priorizem o transporte público são localizadas e não atingem todo o sistema de tráfego das grandes cidades brasileiras. As iniciativas em prol de maior ganho operacional e redução do tempo das viagens por transporte público, como por exemplo, os corredores exclusivos para ônibus, são impopulares com a classe média motorizada que se considerada lesada com a destinação de vias exclusivas para ônibus, o que acaba fazendo com que tais políticas não prosperem e sejam aplicadas parcialmente, diminuindo sua eficácia.

A rotina dos congestionamentos nada mais é do que um efeito colateral da nova estrutura da mobilidade brasileira que vem cada dia sendo pautada pelo uso do transporte motorizado individual. Vale destacar que a convivência com os congestionamentos não é fenômeno exclusivo das regiões mais adensadas do país. Os brasileiros de todas as regiões são confrontados com congestionamentos no cotidiano, o que indica a generalização da automotorização por todo o território nacional.

Tabela 9 – Frequência dos congestionamentos enfrentados pelos brasileiros por região em que reside. Brasil, 2010.

Frequência	Brasil	Sul	Sudeste	Centro-Oeste	Nordeste	Norte
Mais de 1 vez por dia	20,5	21,9	21,6	20,8	14,1	26,2
1 vez por dia	16	14	15,5	16,3	16,2	19,7
2 ou 3 vezes por semana	11,6	12,3	12,2	11,1	12	8,6
1 vez por semana	9,1	7,7	10,8	6,3	7,5	11,5
De 15 em 15 dias	3,6	4	4,7	0,7	2,8	3,7
1 vez por mês	5,8	7,4	4,3	6,3	6,8	6,6
Nunca	31	26,5	29,7	34,4	39,3	22,5
Não sabe	0,2	0	0	1,7	0	0
Não respondeu	2,1	6,3	1,1	2,4	1,3	1,2

Fonte: IPEA – 2010

No entanto, a lógica de utilização do automóvel, mesmo implicando em queda na qualidade de vida da população, tende a crescer ainda mais. A pesquisa de percepção social sobre a mobilidade urbana brasileira realizada pelo IPEA mostra que a avaliação dos sistemas de transporte público nas cidades brasileiras com mais de 100 mil habitantes é negativa para

41% das pessoas entrevistadas. A pesquisa mostrou ainda que 61% dos moradores das grandes cidades não se sentem atendidos satisfatoriamente pelo transporte público de suas cidades. A visão negativa do transporte coletivo se apresenta como mais um elemento motivador para a migração dos usuários do transporte público para o transporte individual, contribuindo ainda mais para o aumento da frota automotiva brasileira e, conseqüentemente, com os congestionamentos e a diminuição da qualidade de vida no espaço urbano.

Tabela 10 – Avaliação do Transporte Público, por porte da Cidade em 2011.

Porte da Cidade	muito bom/bom	ruim/muito ruim
1 - abaixo de 20 mil	39%	27%
2 - entre 20 e 100 mil	36%	32%
3 - acima de 100 mil	30%	41%

Fonte: IPEA 2012

Vale ressaltar que não é apenas a avaliação em relação ao transporte público que contribui para a migração dos indivíduos para o transporte individual. Outras variáveis como o tempo dos deslocamentos, a liberdade dos percursos, a sensação de segurança, rapidez e eficiência também são fatores importantes e considerados na decisão dos indivíduos sobre qual o modal de transporte a ser utilizado nos percursos realizados no espaço urbano. A perda paulatina de usuários do transporte público para o transporte privado se coloca como o principal desafio da mobilidade urbana brasileira atual – que vem sofrendo alterações na sua estrutura, principalmente em função da maior utilização do transporte individual, representado por carros e motocicletas.

6.2 O padrão de mobilidade brasileiro: a mobilidade cada vez mais motorizada

A seguir, tem-se a análise da estrutura da mobilidade no Distrito Federal (DF) à luz dos dados das Pesquisas Distritais por Amostra de Domicílios (PDADs) de 2004 e 2011/2012 e das pesquisas de Origem-Destino (O-D) realizadas nos anos de 2000 e 2009 pela Companhia de Planejamento do Distrito Federal (CODEPLAN). As pesquisas O-D são realizadas a cada 10 anos com o intuito de identificar alterações na estrutura da mobilidade urbana; são reconhecidas como um importante instrumento do planejamento urbano e de

operação de transportes das grandes cidades, principalmente no que se refere à questão da mobilidade urbana, graças ao nível de detalhes dos dados coletados.

As pesquisas O-D procuram identificar o padrão de mobilidade das cidades a partir da distribuição modal dos deslocamentos urbanos. No entanto, tais pesquisas não se limitam a mensurar quais os meios de transporte utilizados nos movimentos pendulares típicos, mas também as trajetórias dos indivíduos no espaço urbano a partir da identificação do par O-D. Esta matriz registra o local de origem e de destino dos deslocamentos pendulares realizados. Outra preocupação deste tipo de pesquisas é em mensurar o porquê dos deslocamentos no espaço metropolitano, ou seja, qual a natureza da ação que motivou o deslocamento. As ações mais características são do tipo casa-trabalho-casa, casa-escola-casa, casa-saúde-casa e casa-lazer-casa.

Uma importante contribuição das pesquisas supramencionadas é o fato de acrescentarem informações complementares com as características socioeconômicas dos indivíduos pesquisados, permitindo traçar um perfil mais detalhado não somente da locomoção dos indivíduos no espaço urbano, mas também identificar as principais características socioeconômicas destes indivíduos. O presente estudo utilizará os dados secundários das duas últimas pesquisas O-D realizadas no DF para caracterizar a mobilidade intraurbana brasiliense.

Ao analisar o padrão de mobilidade brasileiro, constatou-se que os veículos automotores vêm ganhando cada vez mais destaque na cena urbana, principalmente nas grandes cidades. O caso do DF não é diferente: a tabela 11, a seguir, aponta que de 1998 até 2011, a frota automotiva da cidade cresceu 168%, enquanto que no mesmo período o crescimento da população foi de apenas 25%.

No entanto, o crescimento da frota verificado para o DF foi menor do que no restante do país, que teve um crescimento de 190% para o mesmo período analisado. O ritmo menor do crescimento da frota no DF deve ser relativizado, pois a relação de habitante por veículo em Brasília é 1,9 frente a 2,7 habitantes por veículo para o restante do país, demonstrando que aquela UF já possuía uma frota proporcional de veículos maior que a maioria das cidades brasileiras, antes mesmo do *boom* automotivo que vem ocorrendo nos últimos 10 anos. Os números proporcionais de veículos do DF estão entre os maiores do país, dentre as grandes cidades brasileiras, ficando atrás apenas das capitais do Paraná (PR) de Goiás (GO).

Tabela 11 – Evolução da frota automotiva brasileira e do DF entre 1998 e 2011.

Ano	Distrito Federal		Brasil	
	Nº Veículos	Var.(%)	Nº Veículos	Var.(%)
1998	499.049	-	24.361.347	-
1999	543.687	8,9	27.172.139	11,5
2000	596.543	9,7	29.722.950	9,4
2001	645.133	8,1	31.913.003	7,4
2002	688.443	6,7	35.523.633	11,3
2003	732.874	6,5	36.658.501	3,2
2004	778.926	6,3	39.240.875	7
2005	826.302	6,1	42.071.961	7,2
2006	891.013	7,8	45.372.640	7,8
2007	973.949	9,3	49.644.025	9,4
2008	1.057.486	8,6	54.506.661	9,8
2009	1.149.696	8,7	59.361.642	8,9
2010	1.245.521	8,3	64.817.974	9,2
2011	1.339.646	7,6	70.543.535	8,8
Hab/veículo/2000	4,1		7	
Hab/veículo/2010	1,9		2,7	
Cresc. 1998/2012	168,4		189,6	
Cresc. População	24,9		12,3	

Fonte: DENATRAN 1998/2012

O expressivo aumento da frota de veículos que o DF vem experimentando nos últimos anos, assim como ocorre nos demais centros urbanos brasileiros, acaba delineando a estrutura da mobilidade urbana brasiliense; ou seja, reproduz-se em Brasília a atratividade dos automóveis e motocicletas na dinâmica de mobilidade brasiliense. Como será possível observar mais adiante, tal poder de sedução tem como fiadores a percepção atual sobre as condições do transporte público, as representações da cidade enquanto monumento modernista e as valorações dispensadas ao artigo automóvel.

6.2.1 Distribuição espacial dos equipamentos urbanos e de lazer no Distrito Federal

De acordo com Milton Santos, o espaço urbano se (re)produz a partir da interação dos indivíduos em sociedade de forma desigual e contraditória. A concentração das atividades econômicas e produtivas em determinados locais do espaço urbano são manifestações desta reprodução desigual do espaço urbano em cidades capitalistas modernas. (SANTOS, 2000). A Brasília modernista não foge à regra de distribuição desigual das atividades pelo espaço urbano, evidenciando o caráter excludente e centralizador necessários à reprodução do capitalismo.

Os deslocamentos realizados no espaço urbano dependem fundamentalmente da distribuição espacial dos postos de trabalho e dos equipamentos urbanos, tais como: escolas, hospitais, postos de saúde, delegacias, postos policiais e equipamentos de lazer, destinados às atividades lúdicas, como os *shoppings centers*, bares, salas de cinema, teatros e museus. Vale destacar que a interação social está intimamente relacionada com os percursos realizados pelos indivíduos na cidade, pois as relações sociais destes nos espaços públicos têm como palco os locais de trabalho ou os lugares onde se encontram instalados os equipamentos urbanos disponíveis. Os indivíduos, ao se locomoverem no espaço urbano, desejam acessar estes locais onde ocorrem as interações sociais e, assim, acabam por contornar seus itinerários pelo espaço da urbe e, conseqüentemente, moldam a mobilidade urbana da cidade.

Portanto, para se compreender a distribuição espacial dos deslocamentos no DF, faz-se necessário analisar a distribuição espacial dos equipamentos urbanos e dos postos de trabalho alocados nas Regiões Administrativas (RAs) da cidade e, a partir daí, observar a dinâmica de mobilidade que se estabelece entre as referidas regiões. A alocação dos equipamentos urbanos e postos de trabalho na referida UF, permite compreender a racionalidade dos percursos dos indivíduos pelo espaço urbano brasileiro.

Brasília, suas RAs e seu entorno imediato possuem uma dinâmica de mobilidade semelhante àquela verificada nas demais RMs. Na Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (RIDE-DF), o município – ou a RA – que capitaliza a maior parte dos serviços, postos de trabalhos, escolas, universidades e equipamentos urbanos e de lazer é o Plano Piloto, mais especificamente sua região central e ao longo do eixo estruturado pela Avenida W3. Como se poderá verificar adiante, as pesquisas sobre a temática da mobilidade urbana da Codeplan e do IBGE disponíveis para os últimos 10 anos mostram que a estrutura metropolitana em discussão pouco se modificou a despeito da necessidade de descentralização das atividades da área planejada do DF.

A tabela 12, a seguir, revela a concentração dos serviços de saúde no Plano Piloto. Enquanto a referida RA possui apenas 7,9% de toda a população do DF, concentra 50,8% dos hospitais – sendo 30 dos 59 hospitais existentes, reúne também 46% dos leitos hospitalares disponíveis. Já a concentração de clínicas especializadas é ainda maior: o Plano Piloto detém 60% destes espaços distribuídos por seu território. Mesmo ao analisar-se a distribuição dos postos de saúde pelo DF – equipamentos de saúde mais bem distribuídos de acordo com o número de habitantes de cada RA – o Plano Piloto conta com uma maior disponibilidade proporcional deste serviço em relação às demais RAs do DF, com 11% dos postos de saúde

do DF, enquanto algumas localidades, tais como: Águas Claras, Sudoeste, Varjão, Vicente Pires e Sobradinho II, não possuem sequer tais equipamentos de saúde.

Tabela 12 - Distribuição do número de hospitais, leitos, clínicas e postos de saúde por Região Administrativa do DF em 2010.

Região Administrativa	Hospitais		Leitos		Clínica Especializada		Posto de Saúde ⁽¹⁾	
	N	%	N	%	N	%	N	%
Distrito Federal	59	100	6695	100	502	100	172	100
Brasília	30	50,8	3.115	46,5	301	60	19	11
Taguatinga	10	16,9	990	14,8	96	19,1	27	15,7
Lago Sul	4	6,8	265	4	39	7,8	2	1,2
Cruzeiro	3	5,1	177	2,6	4	0,8	8	4,7
Lago Norte	2	3,4	103	1,5	1	0,2	2	1,2
Brazlândia	1	1,7	131	2	1	0,2	7	4,1
Ceilândia	1	1,7	302	4,5	17	3,4	16	9,3
Gama	1	1,7	515	7,7	13	2,6	12	7
Guará	1	1,7	68	1	10	2	8	4,7
Paranoá	1	1,7	232	3,5	1	0,2	8	4,7
Planaltina	1	1,7	195	2,9	5	1	14	8,1
Riacho Fundo	1	1,7	60	0,9	1	0,2	2	1,2
Samambaia	1	1,7	153	2,3	1	0,2	7	4,1
Santa Maria	1	1,7	148	2,2	-	-	6	3,5
Sobradinho	1	1,7	241	3,6	8	1,6	11	6,4
Candangolândia	-	-	-	-	2	0,4	2	1,2
Núcleo Bandeirante	-	-	-	-	2	0,4	3	1,7
Águas Claras	-	-	-	-	-	-	1	0,6
SCIA (Estrutural)	-	-	-	-	-	-	1	0,6
Itapoã	-	-	-	-	-	-	1	0,6
Park Way	-	-	-	-	-	-	1	0,6
Recanto das Emas	-	-	-	-	-	-	4	2,3
Riacho Fundo II	-	-	-	-	-	-	4	2,3
São Sebastião	-	-	-	-	-	-	6	3,5
Jardim Botânico	-	-	-	-	-	-	-	-
Sobradinho II	-	-	-	-	-	-	-	-
Sudoeste/Octogonal	-	-	-	-	-	-	-	-
Varjão	-	-	-	-	-	-	-	-
Vicente Pires	-	-	-	-	-	-	-	-
SIA	-	-	-	-	-	-	-	-

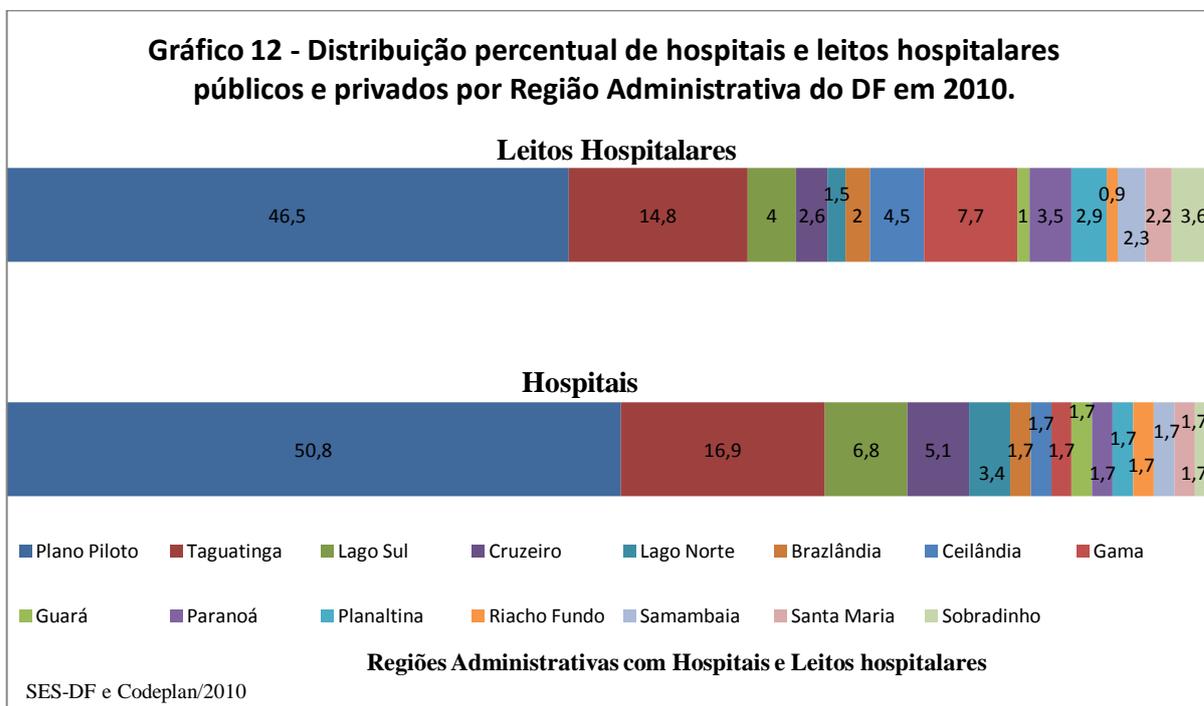
Fonte: PDAD 2010. Levantamento inclui instituições de saúde públicas e privadas.

(1): Os postos de saúde incluem os centros de saúde, UPAS e os núcleos de atenção à saúde.

A concentração no Plano Piloto indica uma desproporcionalidade de alocação dos equipamentos de saúde pelo território do DF. Por exemplo: a cidade de Ceilândia – a RA mais populosa, que conta com o dobro da população do Plano Piloto – possui apenas um hospital e

515 leitos hospitalares. Os dados mostram não apenas uma concentração dos equipamentos de saúde no Plano Piloto, mas também uma sub-representação de algumas RAs. Metade das 30 RAs não possuem hospitais ou leitos hospitalares, e outras 6 RAs não possuem nem mesmo posto ou centro de saúde. Tal desproporcionalidade reflete diretamente nos deslocamentos urbanos realizados com o objetivo de acessar os serviços públicos e privados de saúde. A população de 15 RAs necessita se deslocar para outra cidade quando o assunto é saúde e, como os dados apresentados revelam uma concentração destes serviços no Plano Piloto, tem-se uma quantidade maior de movimentos pendulares motivados pelo acesso à saúde em direção a esta localidade.

O gráfico 12, a seguir, ilustra a concentração dos equipamentos hospitalares no Plano Piloto. No entanto, na soma dos hospitais e leitos disponíveis nas cidades de Taguatinga, Plano Piloto e Lago Sul, tem-se quase 75% dos hospitais do DF apenas nestas três localidades. A concentração dos leitos nestas é um pouco menor, cerca de 65%, mas ainda assim aponta para uma forte centralização dos equipamentos de saúde desproporcional em relação a população das cidades do DF.



A concentração dos equipamentos urbanos se repete no caso dos equipamentos de segurança pública que englobam os recursos humanos e a infraestrutura dos órgãos policiais do DF. A tabela 13, a seguir, aponta a distribuição espacial, por RA, dos efetivos da Polícia

Militar (PM) alocados por batalhão, companhias de policiamento ou postos policiais. E no caso da Polícia Civil (PC), os dados apresentados são referentes à distribuição dos policiais por delegacia de polícia em que se encontram alocados. A tabela em questão apresenta também a estrutura física das polícias civil e militar, destacando o quantitativo de delegacias e postos comunitários da PM distribuídos por RA do DF.

Os dados sobre a distribuição espacial da PM disponibilizados na tabela indicam algumas RAs sem efetivo de policial militar. No entanto, o dado apresentado refere-se ao efetivo por batalhão ou companhia da PM. A PMDF não conta com dados disponíveis em relação ao efetivo atuante em cada uma das RAs do DF, até mesmo pelo caráter ostensivo do trabalho que possibilita aos policiais atuarem em áreas que abrangem mais de uma RA.

Os dados mostram que o fenômeno de concentração de equipamentos urbanos no Plano Piloto se repete no caso dos equipamentos de segurança pública. Embora persista a concentração, esta é menor que a verificada para os equipamentos de saúde, com exceção da alocação dos policiais militares por RA. O Plano Piloto concentra 46% do efetivo da PM; no entanto, as atividades burocráticas da PM estão no Setor Policial Sul (SPS), localizado no Plano Piloto. O mesmo não ocorre no caso da PC: a cidade de Ceilândia conta com o maior efetivo, 13,4%, e o Plano Piloto vem em segundo lugar com 12,1%. No entanto, proporcionalmente à população de cada cidade, Brasília concentra um efetivo policial maior que o verificado para as demais RAs do DF.

O mesmo fenômeno ocorre no caso da infraestrutura física das polícias militar e civil. Das 43 delegacias e postos da PC, 6 espaços estão no Plano Piloto, representando 14% da totalidade. As cidades de Ceilândia e Taguatinga vem logo em seguida, com 5 delegacias cada uma. No entanto, existem 8 cidades do DF que somam 14% da população, que não contam com delegacia da PC. Já os postos comunitários de segurança estão presentes em todas as RAs do DF, sendo que a cidade de Ceilândia conta com 15 dos 120 postos espalhados por esta UF e o Plano Piloto possui outros 11 postos.

Tabela 13 – Distribuição dos equipamentos de segurança por Região Administrativa/DF, 2010.

Regiões Administrativas	Policiais Cíveis ⁽¹⁾		Policiais Militares ⁽²⁾		PM - Postos Comunitários		Delegacias ⁽³⁾	
	N	%	N	%	N	%	N	%
Distrito Federal	2035	100	14.340	100	120	100	43	100
Brasília	246	12,1	6.660	46,4	11	9,2	6	14
Ceilândia	272	13,4	843	5,9	15	12,5	5	11,6
Taguatinga	226	11,1	756	5,3	7	5,8	5	11,6
Planaltina	126	6,2	503	3,5	9	7,5	2	4,7
Samambaia	130	6,4	628	4,4	9	7,5	2	4,7
Gama	128	6,3	505	3,5	8	6,7	3	7
Guará	73	3,6	338	2,4	6	5	1	2,3
Santa Maria	69	3,4	313	2,2	6	5	1	2,3
Recanto das Emas	54	2,7	278	1,9	5	4,2	1	2,3
Águas Claras	...	...	...	...	4	3,3	-	-
Riacho Fundo II	...	...	...	...	4	3,3	-	-
Sobradinho II	50	2,5	...	...	4	3,3	1	2,3
Brazlândia	60	2,9	253	1,8	3	2,5	1	2,3
Cruzeiro	56	2,8	181	1,3	3	2,5	1	2,3
São Sebastião	57	2,8	453	3,2	3	2,5	1	2,3
Sudoeste/Octogonal	...	...	215	1,5	3	2,5	-	-
Itapoã	...	...	...	...	2	1,7	-	-
Lago Norte	51	2,5	...	...	2	1,7	1	2,3
Lago Sul	56	2,8	144	1	2	1,7	2	4,7
Paranoá	68	3,3	229	1,6	2	1,7	1	2,3
Riacho Fundo	58	2,9	529	3,7	2	1,7	2	4,7
Sobradinho	65	3,2	797	5,6	2	1,7	1	2,3
Vicente Pires	45	2,2	...	...	2	1,7	1	2,3
Candangolândia	...	...	304	2,1	1	0,8	1	2,3
Estrutural/ SCIA	...	...	...	...	1	0,8	-	-
Jardim Botânico	...	...	...	...	1	0,8	-	-
Núcleo Bandeirante	74	3,6	234	1,6	1	0,8	2	4,7
Park Way	...	...	...	...	1	0,8	-	-
SIA	71	3,5	177	1,2	1	0,8	2	4,7
Varjão	...	...	...	...	1	0,8	-	-

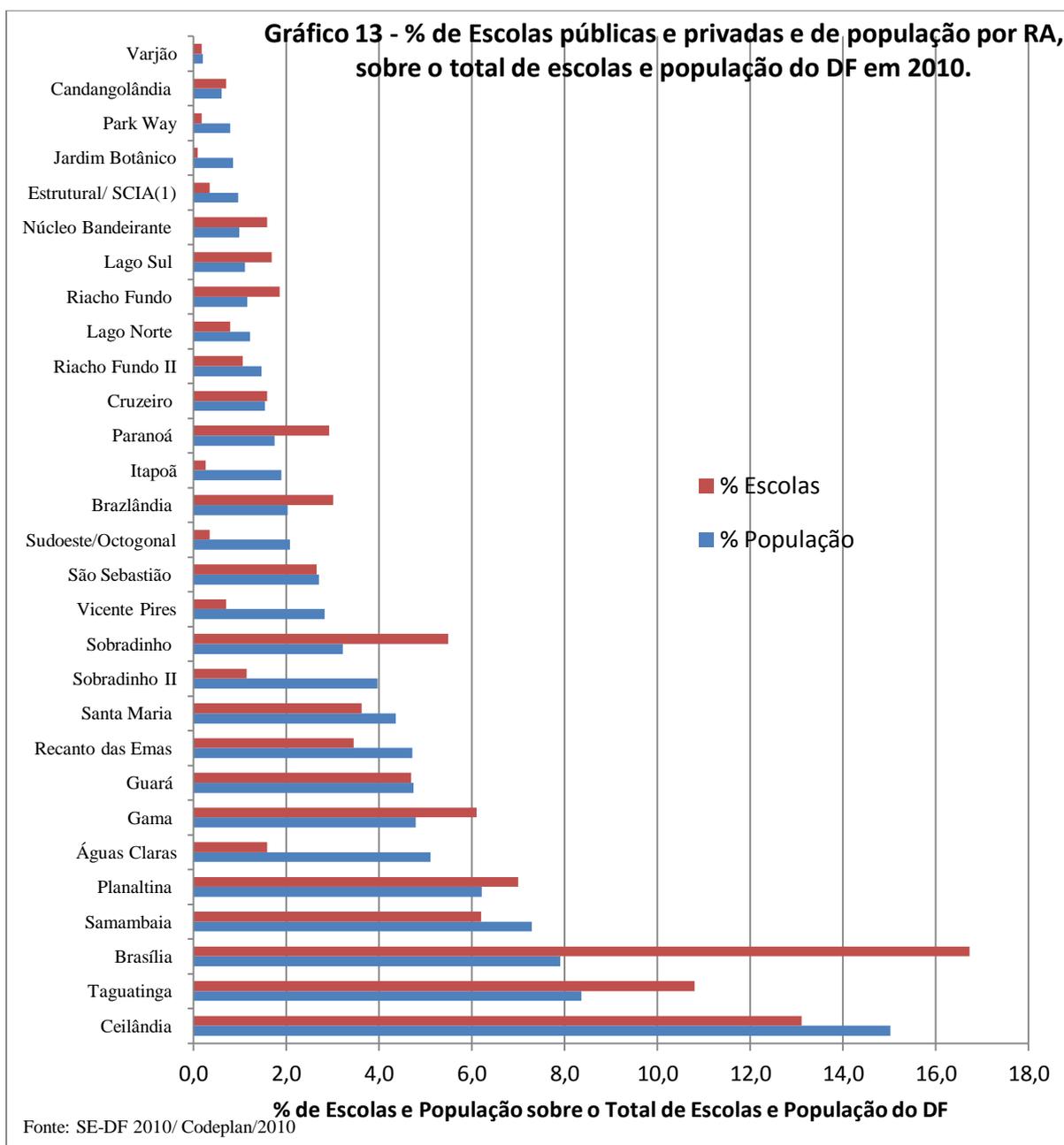
Fonte: Codeplan 2009.

(1) delegacias circunscriçõens e postos da polícia civil/ Policias civil alocados por delegacia

(2) Dos 6660 policiais alocados no Plano Piloto 2843 estão alocados em atividades de rondas ostensivas e outros 3400 em atividades burocráticas no Quartel General da PM localizado na Asa Sul. / Policiais alocados por batalhão da PM

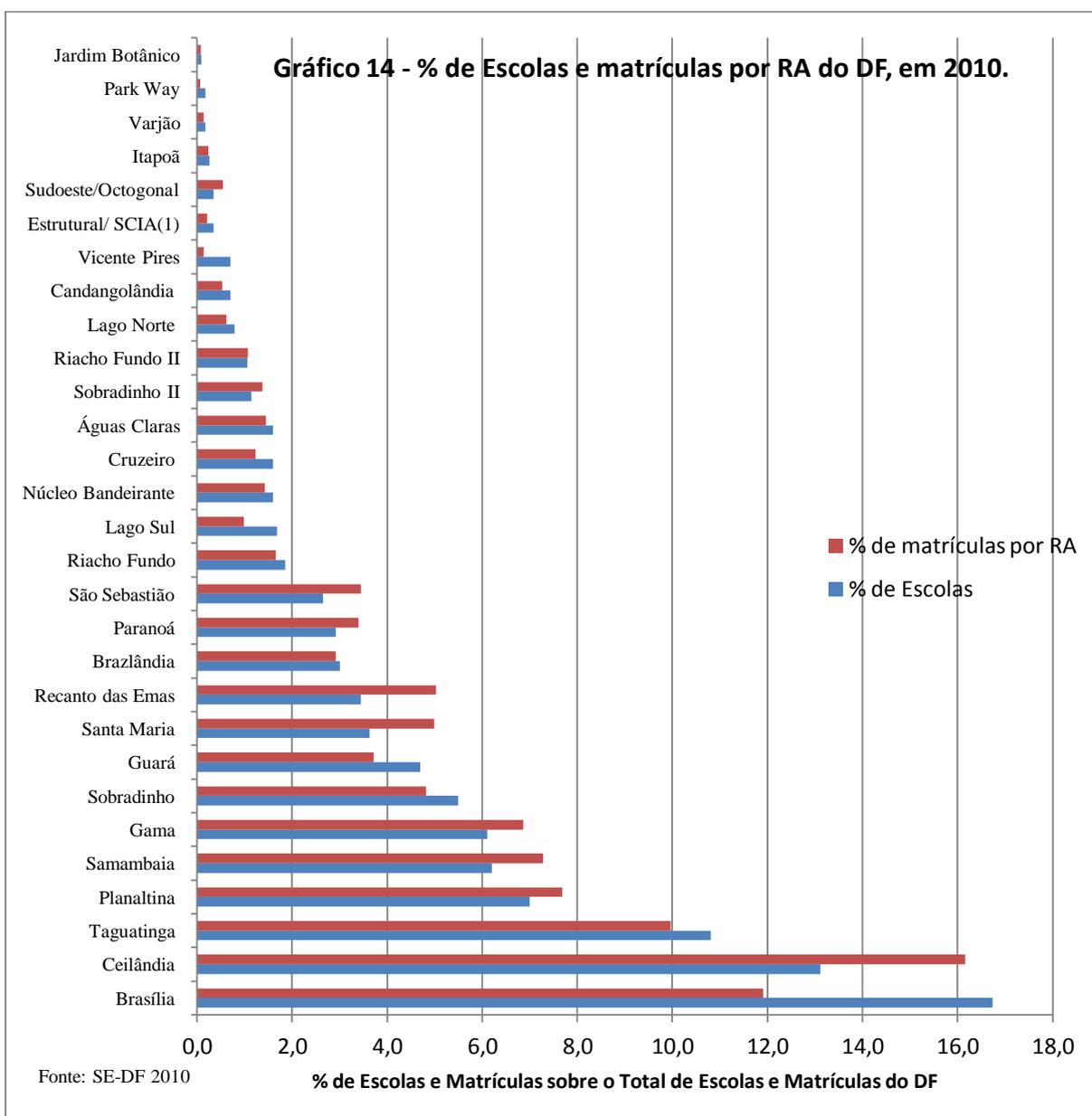
No que se refere aos equipamentos escolares, tem-se mais uma vez a concentração na Brasília planejada, que possui uma proporção maior de escolas públicas e privadas em relação à população residente, com 7,9% da população e 16,7% das escolas do DF. No entanto, como aponta o gráfico 13, a seguir, as cidades de Taguatinga, Paranoá e Sobradinho I também se

colocam como concentradoras de unidades escolares, com um número maior de estabelecimentos de ensino proporcional à população destas localidades, o que denota a influência regional de Taguatinga, Paranoá e Sobradinho I noutras RAs geograficamente mais próximas a elas.



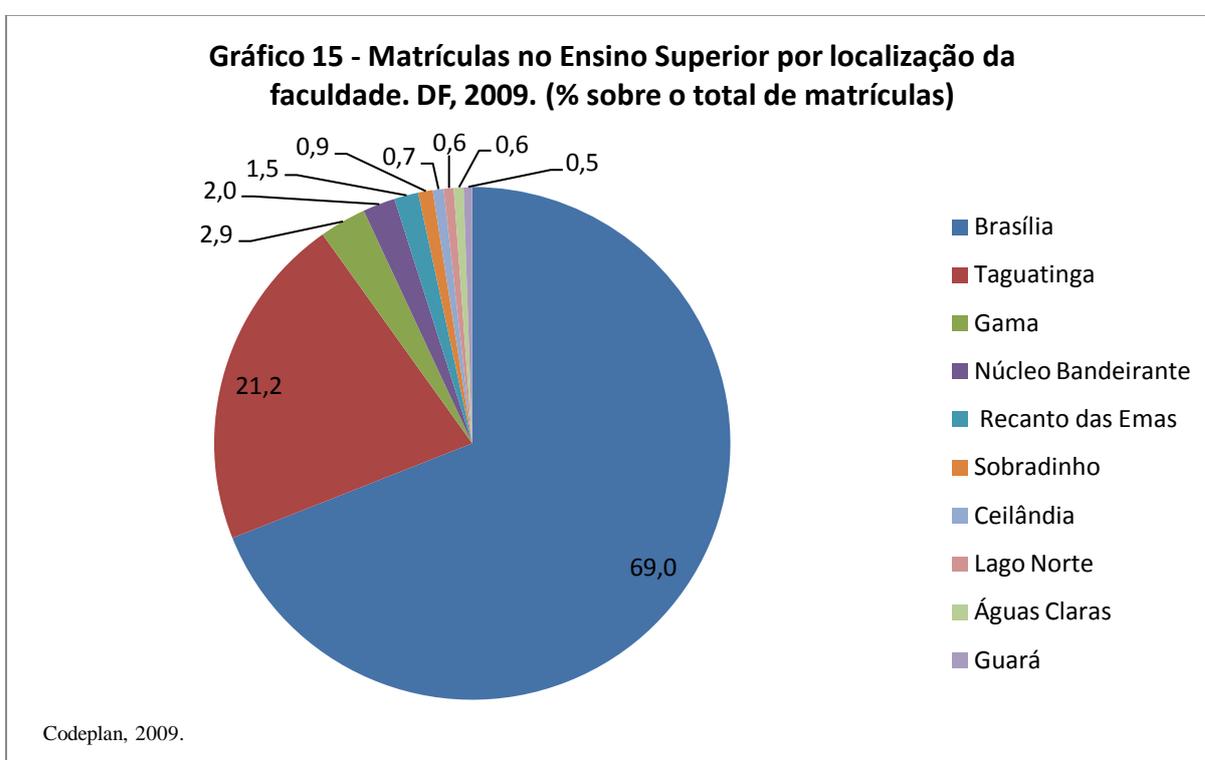
No entanto, o gráfico 14, a seguir, compara as matrículas na rede escolar com a quantidade de escolas do DF, confirmando a desproporcionalidade em relação ao Plano Piloto, que detém quase 17% de todas as escolas, enquanto que o número de matriculados na cidade não chega a 12%. Na mesma direção está a cidade de Taguatinga, com 10% das

matrículas e 11% das escolas. Por outro lado, cidades populosas como Ceilândia, por exemplo, possui um percentual maior de alunos matriculados que de escolas disponíveis, com aproximadamente 17% dos alunos do DF e 13% das unidades escolares. Dada a concentração de unidades escolares em Taguatinga e no Plano Piloto, as demais cidades do DF tem a mesma defasagem na relação entre o número de escolas e o número de alunos matriculados. A configuração atual da distribuição dos equipamentos escolares do DF contribui decisivamente para os deslocamentos pendulares do tipo casa-escola-casa.



Outro fator decisivo na composição das migrações pendulares do tipo casa-escola-casa são os movimentos realizados motivados pela educação superior. O gráfico 15, a seguir,

aponta que 69% de todas as matrículas no Ensino Superior em 2009 estavam concentradas no Plano Piloto, e outros 21%, em Taguatinga. Nestas cidades, encontram-se as maiores faculdades e universidades do DF, como a Universidade Católica de Brasília (UCB), em Taguatinga, e o Centro Universitário de Brasília (UniCEUB) e a Universidade de Brasília (UnB), no Plano Piloto. O resultado é que 90% de todas as matrículas em faculdades encontram-se em apenas 2 das 30 cidades do DF. O gráfico em discussão mostra também que apenas 10 RAs contam com estabelecimentos de Ensino Superior e mesmo assim, em 5 delas o número de matriculados somados não chega a 3,5% do total de matrículas do DF.



Os equipamentos urbanos destinados às atividades lúdicas, tais como: teatros, salas de cinema, museus e galerias, se mostram ainda mais concentrados no Plano Piloto. Segundo dados da Secretaria de Estado de Cultura do Distrito Federal (SEC-DF), disponibilizados na tabela 14, a seguir, 18 das 19 galerias de arte do DF estão no Plano Piloto. A concentração se repete em relação aos museus e teatros: 44 dos 56 museus e 27 dos 35 teatros estão localizados no Plano Piloto. Os dados evidenciam, além da concentração das atividades culturais na área planejada do DF, a inexistência de museus e teatros em muitas cidades do DF. Apenas 6 das 30 RAs possuem pelo menos 1 teatro e 9 RAs contam com pelo menos 1 museu.

A distribuição de cinemas e salas de cinemas pelo DF tem uma concentração ainda menor, sendo desproporcional em relação à população de cada RA. Os dados da tabela 14, a seguir, apontam que existe cinema em 10 cidades do DF, sendo que dos 24 cinemas existentes, a metade se encontra no Plano Piloto. Já no que se refere às salas de cinema, a concentração é menor: 35% estão no Plano Piloto e as demais distribuídas pelos cinemas localizados entre as RAs do DF. Os dados evidenciam que o consumo das atividades de lazer ligadas a cinemas, museus e teatros no DF é fundamentalmente dependente do Plano Piloto, dada a concentração na área planejada da referida UF destas e outras atividades, como o setor de *shoppings centers*, que tem 9 de suas 14 edificações no Plano Piloto de Brasília.

Tabela 14 - Distribuição dos equipamentos culturais por Região Administrativa/DF, em 2012.

Região Administrativa	Cinemas				Teatros		Museus		Galerias	
	Cinemas		N° Salas		N	%	N	%	N	%
	N	%	N	%						
Total	24	100,0	110	100,0	35	100,0	56	100,0	19	100,0
Brasília	12	50,0	41	37,3	27	77,1	44	78,6	18	94,7
Taguatinga	3	12,5	21	19,1	2	5,7	2	3,6	-	-
Guará	2	8,3	19	17,3	-	-	-	-	-	-
Águas Claras	1	4,2	7	6,4	-	-	-	-	-	-
Lago Norte	1	4,2	6	5,5	-	-	2	3,6	-	-
Cruzeiro	1	4,2	5	4,5	3	8,6	-	-	-	-
Ceilândia	1	4,2	4	3,6	1	2,9	2	3,6	-	-
Sobradinho	1	4,2	3	2,7	1	2,9	-	-	1	5,3
Gama	1	4,2	2	1,8	1	2,9	-	-	-	-
Jardim Botânico	1	4,2	2	1,8	-	-	-	-	-	-
Planaltina	-	-	-	-	-	-	2	3,6	-	-
Brazlândia	-	-	-	-	-	-	1	1,8	-	-
Candangolândia	-	-	-	-	-	-	1	1,8	-	-
Park Way	-	-	-	-	-	-	1	1,8	-	-
S.I.A.	-	-	-	-	-	-	1	1,8	-	-

Fonte: Secretaria de Cultura do DF/2012

6.2.2 Distribuição espacial dos postos de trabalho pelo território do Distrito Federal

Outro importante indicador do padrão de mobilidade de uma cidade é a distribuição dos postos de trabalho pelo território, uma vez que a principal motivação dos deslocamentos urbanos é o acesso aos locais de trabalho. As migrações pendulares do tipo casa-trabalho-casa são fundamentais para compreendermos a estrutura da mobilidade das cidades. Nas RMs brasileiras, as cidades com maior dinamismo socioeconômico geralmente concentram a maioria dos postos de trabalho, dando o tom dos movimentos pendulares diários.

O caso da RIDE-DF não é diferente. No município sede – Plano Piloto – é onde se encontram 45% dos postos de trabalho do DF. A tabela 15, a seguir, apresenta os dados referentes aos locais de trabalho da população do DF, e mostra que o Plano Piloto tem cerca de 530 mil postos de trabalho, e que sua população é próximo a 210 mil pessoas, ou seja, para cada morador do Plano Piloto, existe 2,5 postos de trabalho. Em verdade, o que ocorre é a migração pendular de indivíduos de outras RAs e do entorno do DF para preencher estas vagas de trabalho disponíveis. Vale ressaltar que as cidades com maior renda *per capita*, como por exemplo, Plano Piloto, Lago Sul, Sudoeste, Lago Norte, Jardim Botânico e Park Way, possuem o maior quantitativo de pessoas ocupadas, sendo que a maioria trabalha no Plano Piloto – local que concentra o funcionalismo público distrital e federal.

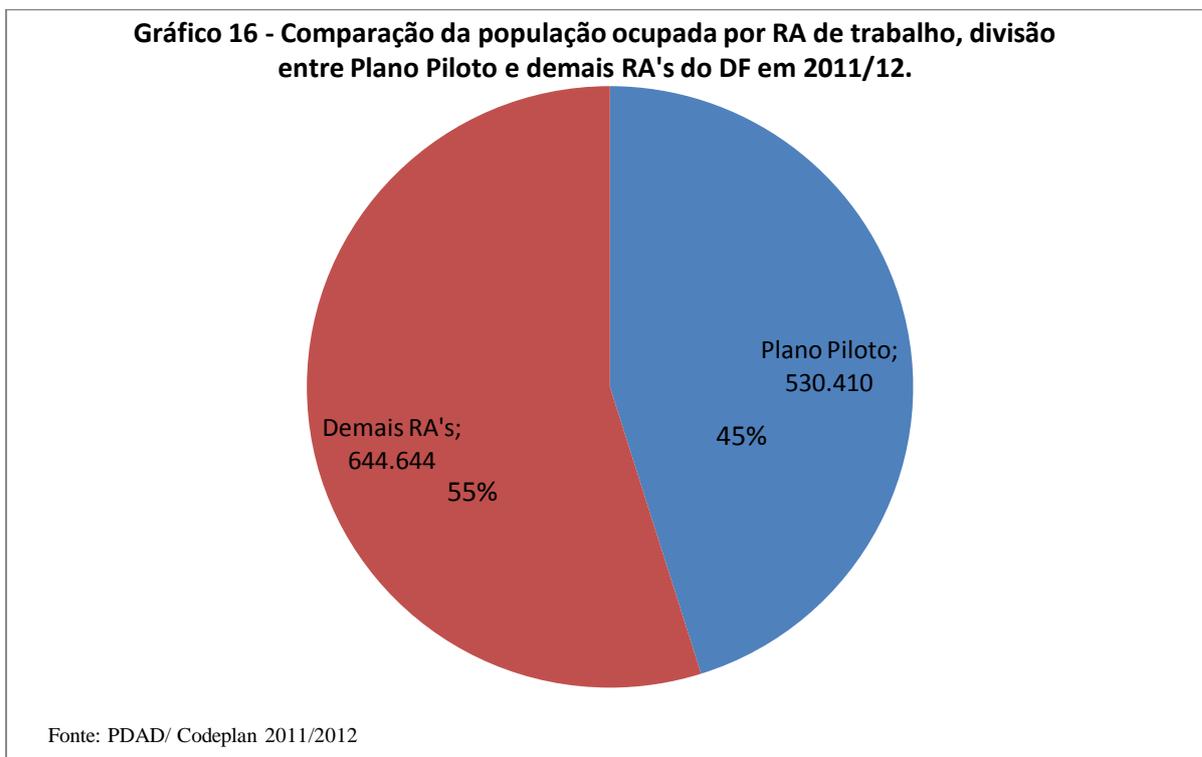
Tabela 15 - Distribuição da população ocupada do DF por Região Administrativa em 2011/12.

Região Administrativa	População		Postos de Trabalho	
	N	%	N	%
Distrito Federal	2.651.509	100	1.175.054	100
Brasília	209.855	7,9	530.410	45,1
Taguatinga	221.909	8,4	96.141	8,2
Ceilândia	398.374	15	67.910	5,8
Planaltina	164.939	6,2	31.599	2,7
Gama	127.121	4,8	30.635	2,6
Samambaia	193.485	7,3	30.119	2,6
Guará I e II	125.703	4,7	28.824	2,5
Sobradinho I	85.491	3,2	27.505	2,3
SIA	-	-	26.131	2,2
Águas Claras	135.685	5,1	25.060	2,1
Lago Sul	29.537	1,1	17.302	1,5
Santa Maria	115.607	4,4	16.233	1,4
Recanto Das Emas	125.206	4,7	15.732	1,3
São Sebastião	71.779	2,7	13.283	1,1
Brazlândia	53.874	2	11.817	1
N. Bandeirante	26.089	1	11.126	0,9
Paranoá	46.527	1,8	10.303	0,9
Sobradinho II	105.363	4	10.127	0,9
Vicente Pires	75.162	2,8	9.656	0,8
Sudoeste/ Octogonal	55.323	2,1	9.653	0,8
Estrutural	25.732	1	8.083	0,7
Cruzeiro	40.830	1,5	8.061	0,7
Riacho Fundo I	30.809	1,2	7.816	0,7
Lago Norte	32.379	1,2	7.453	0,6
Riacho Fundo II	38.936	1,5	6.308	0,5
Itapoã	50.339	1,9	4.555	0,4
Candangolândia	16.196	0,6	3.026	0,3
Park Way	21.162	0,8	2.871	0,2
Jardim Botânico	22.726	0,9	1.758	0,1
Varjão	5.371	0,2	933	0,1
Vários Locais	-	-	77.029	6,6
Fora do DF	-	-	9.813	0,8
Não sabe	-	-	17.785	1,5

Fonte: PDAD/Codeplan 2011/2012

O gráfico 16, a seguir, ilustra a concentração das atividades produtivas no Plano Piloto, indicando o quantitativo da população do DF que trabalha em tal localidade e nas demais RAs. Esta concentração é dada não apenas pelo fato de Brasília sediar o poder político brasileiro, uma vez que o funcionalismo público na cidade é apenas 8% superior que nas demais RMs brasileiras, segundo dados do IPEA, em 2010. A região central do Plano Piloto é altamente diversificada e concentra uma série de serviços especializados: clínicas, hospitais,

escritórios de profissionais liberais, *shopping centers*, museus, grandes redes de supermercado e uma extensa rede bancária.

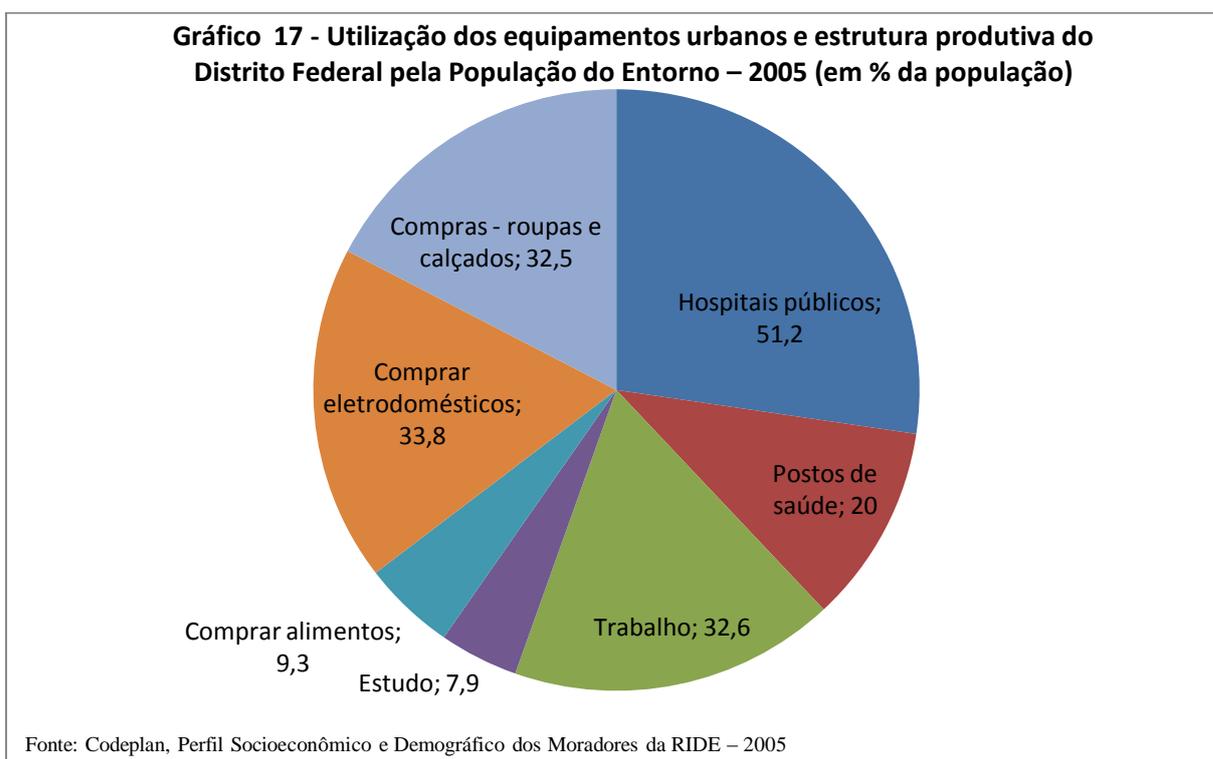


6.2.3 O Distrito Federal e a dependência dos municípios do Entorno

A concentração das atividades no Plano Piloto tem reflexo nos demais municípios que compõem a RIDE-DF. O gráfico 17, a seguir, aponta o grau de dependência das cidades do Entorno em relação ao DF, por tipo de atividade. Os dados mostram que os habitantes do Entorno necessitam do Plano Piloto para realizar atividades que vão desde o acesso a hospitais públicos, a busca por trabalho, a compra de bens de consumo e escolas ou faculdades. Pelos dados do gráfico em discussão, percebe-se a precariedade do sistema de saúde do Entorno, pois 70% de sua população procura o DF na busca por atendimento hospitalar; e ainda, um terço da população do entorno se locomove para o DF diariamente a trabalho. A compra de bens de consumo, como por exemplo, roupas e eletrodomésticos, também motivam os deslocamentos de um terço população do Entorno. Já o acesso à educação é citado por 7,9% dos moradores das cidades apontadas.

Os dados referentes ao Entorno do DF revelam o baixo dinamismo dos municípios e a forte dependência que apresentam em relação à referida UF, principalmente no que se refere aos itens saúde e trabalho. O elevado crescimento verificado nas últimas décadas explica, em

parte, a relação estabelecida do tipo centro-periferia entre o DF e seu Entorno. Os dados indicam que, embora estas cidades tenham passado por um acelerado crescimento da população, não foi possível atender de modo satisfatório as demandas por infraestrutura, como os postos de saúde e hospitais, por exemplo, e também em relação aos postos de trabalho. A não disponibilidade destes serviços nos locais de origem motivam os movimentos pendulares em direção ao DF, que apresenta mercado de trabalho e infraestrutura urbana consolidada.



Os dados apresentados permitem concluir que a mobilidade urbana do DF é fortemente dependente do Plano Piloto. As demais RAs do DF que recorrem ao Plano Piloto para acessarem algum serviço público ou de lazer, evidenciam esta forte. Com a crescente motorização do DF, a tendência é que cada vez mais estes deslocamentos sejam feitos mediante o uso de automóveis, trazendo junto os congestionamentos e comprometendo o sistema de mobilidade e a qualidade de vida no DF nas cidades de seu Entorno.

A estrutura urbana altamente concentrada numa região da cidade apresenta uma série de desafios ao planejamento urbano e à mobilidade urbana da metrópole brasiliense, uma vez que a concentração espacial dos empregos e equipamentos urbanos numa determinada localidade obriga a criação de fluxos de pessoas e mercadorias para o acesso a estes serviços,

resultando na criação de medidas no campo da mobilidade urbana capazes de facilitar o acesso ao centro polarizador dos serviços da cidade.

A atual estrutura de mobilidade leva a uma realidade na qual a locomoção para a região do Plano Piloto é indispensável para a maioria dos moradores das demais RAs do DF e das cidades da RIDE – fato que acarreta em uma dinâmica de mobilidade na qual muitas pessoas se dirigem para a região central, fenômeno cada vez mais inevitável dado à estrutura atual da distribuição das atividades produtivas, equipamentos urbanos e de lazer na referida UF. A forte concentração das atividades urbanas numa localidade leva a um contingente cada vez maior de pessoas se dirigindo para esta a fim de acessar os referidos serviços. No entanto, tal concentração traz implicações negativas, como por exemplo, os congestionamentos cada vez mais constantes na metrópole modernista. A cidade monumento, mesmo com suas largas avenidas, não consegue escapar dos problemas enfrentados pelas demais metrópoles, uma vez que tanto o Estado quanto o mercado incentivam cada vez mais a centralização das atividades produtivas e dos equipamentos de lazer na área planejada do DF.

No entanto, a lógica da busca pela facilitação ao acesso dos locais onde estão concentrados os serviços e os postos de trabalho funciona como um incentivador de ainda mais concentração destas atividades no Plano Piloto. Ou seja, quando os governos aumentam as faixas de rolamento das vias urbanas do DF e constroem grandes viadutos para facilitar o acesso na área central, estão atuando em favor de uma concentração ainda maior das atividades produtivas na área planejada. As medidas, que num primeiro momento se colocam em favor da mobilidade urbana e da facilitação aos fluxos de mercadorias e pessoas, acabam apenas adiando o problema maior: a saturação do Plano Piloto, que só será resolvida quando houver medidas para descentralizar as atividades desta região para outras localidades do DF.

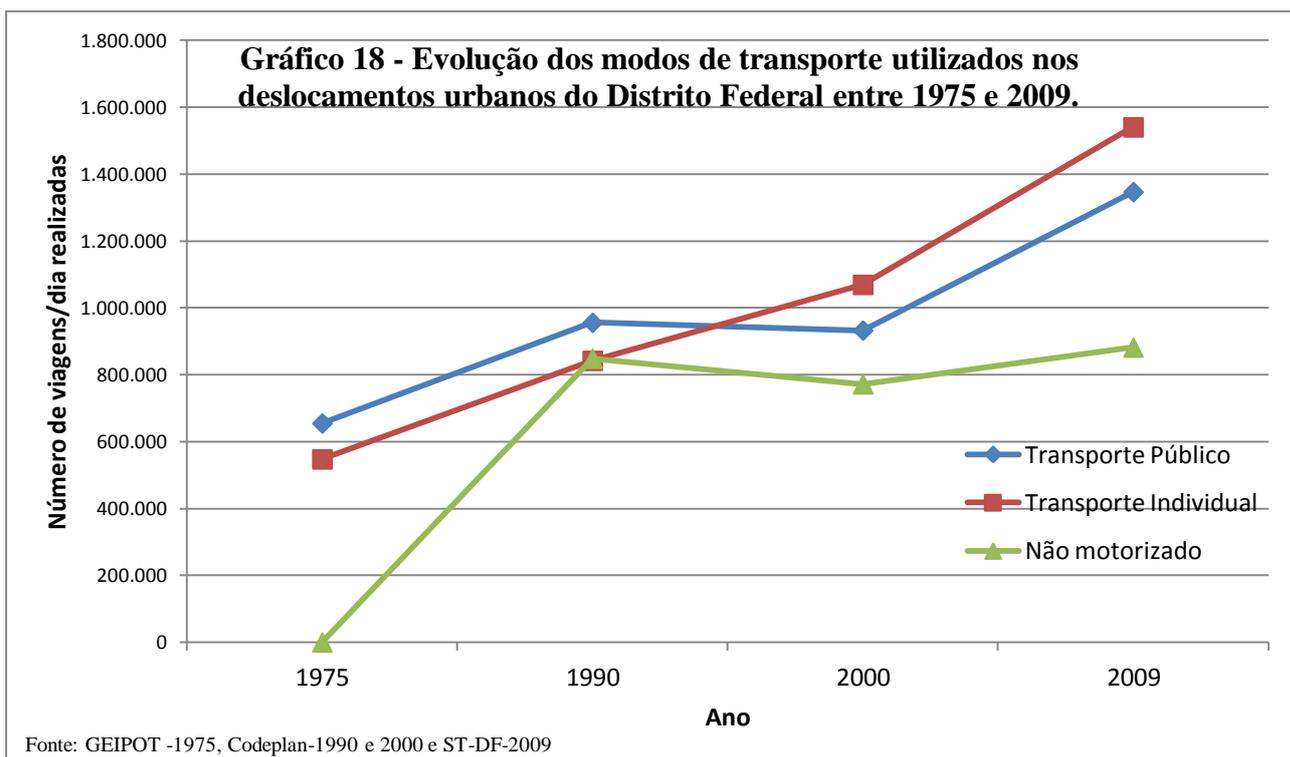
6.3 Os movimentos pendulares no espaço da metrópole modernista

Após a análise da distribuição espacial dos serviços urbanos de lazer, saúde, educação, segurança pública e das atividades produtivas pelo território do DF, é preciso descrever os movimentos realizados pelos brasilienses para o acesso de tais equipamentos urbanos. A análise das pesquisas O-D permitirá quantificar os movimentos pendulares além de analisar as motivações e como estes movimentos são realizados, se mediante a utilização de modos motorizados, automóvel, motocicleta e transporte público, ou não motorizados, a pé e bicicleta.

As pesquisas O-D tiveram sua primeira atividade no DF a partir de 1975, sob a responsabilidade do Grupo de Estudos para Integração da Política de Transportes (GEIPOT), ligado ao Governo Federal. Esta pesquisa coletou dados referentes apenas aos modos de transporte motorizados. Somente em 1990, foi realizada nova pesquisa sobre a mobilidade urbana no DF, sob responsabilidade da CODEPLAN, que repetiu a pesquisa 10 anos depois. O mais recente levantamento de dados sobre a mobilidade brasiliense foi realizado em 2009, pela Secretaria de Estado de Transportes do Distrito Federal (SET-DF). O gráfico 18, a seguir, ilustra a evolução dos deslocamentos urbanos realizados pelos brasilienses desde 1975 até a última O-D de 2009.

Os dados indicam uma alteração no comportamento em relação ao modo como se realizam os deslocamentos pela capital federal. Até os anos 1990, havia uma predominância de viagens utilizando-se o transporte público (ônibus e metrô). Em seguida, tinham-se as viagens realizadas por transporte individual (automóvel, taxi e motocicleta). No entanto, a pesquisa O-D de 2000 aponta alteração destas posições, e as viagens por transporte individual passam a compor a maioria dos deslocamentos motorizados do DF. Entre os anos 1990 e 2000, as viagens por transporte coletivo praticamente não se alteraram, enquanto que as viagens por transporte individual mantiveram sua curva ascendente. Percebe-se, então, que a predominância do automóvel na referida UF é bem anterior ao restante do país, uma vez que o transporte individual só se tornou predominante no Brasil a partir de 2005. No transporte individual em Brasília, predomina massivamente o uso do automóvel: os dados apontam que menos de 5% dos domicílios brasilienses contam com motocicletas. Portanto, no que tange ao transporte individual, tem-se em mente o uso do automóvel.

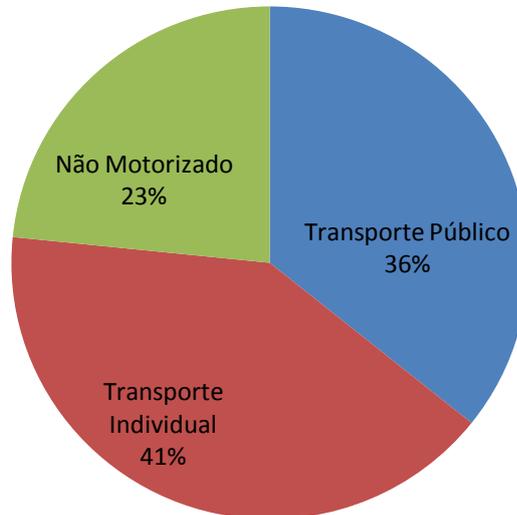
O gráfico 18 também destaca que entre os anos 2000 e 2009, houve crescimento das viagens por transporte coletivo, porém, num ritmo menor que o verificado nas viagens por transporte individual, permitindo que as viagens mediante motocicletas e automóveis mantivessem a dianteira dos deslocamentos urbanos no DF. Vale destacar ainda os deslocamentos não motorizados, feitos a pé ou por bicicleta. Esse tipo de deslocamento começou a ser mensurado a partir de 1990 e, conforme o gráfico em discussão, o número de viagens não motorizadas pouco se alterou; sofreu, sim, pequena oscilação negativa entre as pesquisas de 1990 e 2009, e ainda, ligeiro crescimento entre 2000 e 2009, mas manteve-se estável no período observado.



O gráfico apresentado anteriormente ilustrou a consolidação do transporte individual como principal meio de deslocamento no espaço da metrópole brasiliense. Observou-se que o processo com início ainda nos anos 1990 e consolidado completamente nos anos 2000 – sendo que em 2009 tem-se a predominância dos deslocamentos realizados por automóvel ou motocicletas – em termos percentuais, apontam que 41% do total dos movimentos pendulares do DF são realizados valendo-se de 1 automóvel ou moto. Os meios de transporte coletivo, considerados pela população como de baixa qualidade, perderam espaço para o transporte individual ao longo dos anos e contribuíram para a utilização cada vez maior do carro/moto no cotidiano brasiliense. O baixo investimento em transporte público e nos meios não motorizados – déficit de ciclovias e calçadas para pedestres – também contribuíram para o predomínio do carro nas vias do DF.

Os dados também apontam que a tendência é de um maior crescimento dos meios de transporte individual frente aos coletivos e os não motorizados. O DF apresenta o maior percentual de participação do transporte individual na divisão modal dos deslocamentos urbanos realizados nas cidades brasileiras. Tais fatores corroboram para a consolidação de uma cultura do uso cada vez mais intenso do automóvel no cotidiano do brasiliense que se mostra cada vez mais dependente do carro para a realização dos deslocamentos diários.

Gráfico 19 - Distribuição dos Deslocamentos urbanos por modo de transporte utilizado, Distrito Federal, 2009.



Fonte: ST-DF/2009

A tabela 16, a seguir, relativiza os dados apresentados, permitindo a realização de uma análise da repartição modal dos deslocamentos do DF à luz da evolução populacional da cidade. Os dados apontam que de 1990 até 2009, houve um crescimento de 42% do número de viagens diárias realizadas pelo brasiliense. No entanto, no mesmo período, a população do DF cresceu 55%, indicando que o crescimento do número de viagens é reflexo do aumento populacional. Ao se analisar apenas as viagens de automóveis/motocicletas observa-se que há um crescimento de 82,9% - algo acima do aumento populacional verificado para o período. Outro dado a ser destacado na tabela 16, é o baixo número de viagens não motorizadas do brasiliense: apenas 3,9% de crescimento em 20 anos, onde a população local cresceu em percentual de 55%. Ao relacionar os dados de mobilidade urbana com o aumento populacional, percebe-se que o brasiliense vem deixando cada vez mais de se locomover por modos a pé ou de bicicleta, fazendo uso constante do transporte individual.

Os dados da tabela em discussão apresentam ainda um indicador do quanto o brasiliense se desloca no espaço metropolitano. Estes confirmam que, embora identificado um crescimento de 42% no número de deslocamentos diários, houve um decréscimo no número de viagens por habitante do DF. Em 1990, o brasiliense realizava, em média, 1,54 viagens/dia, sendo que este número caiu para 1,51, em 2009. A diminuição relativa de viagens por habitante ocorreu nos deslocamentos realizados por transporte coletivo e naqueles realizados a

pé e por bicicleta. É importante destacar que, embora nos últimos anos o DF tenha aumentando de 600 mil para mais de 1,2 milhão o número de postos de trabalho, tal crescimento não se refletiu em um aumento da mobilidade urbana do brasiliense, que vive um processo de relativa estagnação, salvo a mobilidade via motorização individual que aumenta gradativamente ano após ano.

Tabela 16 - Evolução das viagens realizadas/dia por modo de transporte utilizado no Distrito Federal entre os anos de 1990 e 2009.

Viagens	Nº de viagens realizadas por dia			Índice de Viagens por habitante/dia			Variação de viagens/dia (1990/2009)	Variação População (1990/2009)
	1990	2000	2009	1990	2000	2009		
Transporte Público	955.875	932.517	1.346.684	0,60	0,45	0,54	40,9%	
Transporte Individual	842.059	1.069.204	1.540.120	0,53	0,52	0,62	82,9%	
Total motorizados	1.799.924	2.003.721	2.886.804	1,05	1,02	1,16	60,4%	55,56%
Não Motorizado	848.413	771.872	881.675	0,49	0,39	0,35	3,9%	
Total (Todos os modos)	2.646.347	2.773.593	3.768.479	1,54	1,41	1,51	42,4%	

Fonte: Codeplan 1990 e 2000 e ST-DF 2009.

Ao analisar a mobilidade do brasiliense por RA de moradia, percebe-se a existência de grandes diferenças no padrão de mobilidade de cidade para cidade. Os dados da tabela 17, a seguir, apontam que quanto maior a renda média mensal dos indivíduos, mais estes se deslocam pelo espaço da metrópole brasiliense. A relação entre a renda e o índice de mobilidade dos indivíduos é fundamental para a compreensão da dinâmica tanto dos deslocamentos quanto da própria estrutura da mobilidade urbana do DF.

Os dados da tabela 17, a seguir, apontam que os índices de mobilidade por transporte individual das cidades que possuem maior renda *per capita* são as responsáveis por elevar a média de viagens por motorização individual no DF. Identificou-se que 80% dos moradores das seguintes RAs: Lago Sul, Lago Norte, Brasília, Sudoeste/Octogonal e Jardim Botânico, recorrem ao automóvel ou motocicleta para a realização de seus deslocamentos diários. É preciso destacar que a renda média mensal das referidas RAs varia entre 17 e 32 salários mínimos. Neste grupo de RAs de alta renda, a única que foge a tal regra – uso do automóvel/moto – é Águas Claras, onde 41% da população utiliza o transporte público, número maior que os 37% que se valem do transporte individual para os deslocamentos

diários. O alto índice de utilização do transporte público é explicado pela proximidade da cidade com o metrô, que incentiva o uso dos meios coletivos de locomoção.

Por outro lado, as cidades com menor índice de locomoção por transporte individual são também aquelas com menor renda média domiciliar mensal de sua população. De fato, algumas RAs: Paranoá, Brazlândia, Varjão, Recanto das Emas, Itapoã e Cidade Estrutural, com renda média entre 2 e 3 salários mínimos, possuem entre 8 e 18% das viagens diárias da população feitas por transporte individual. Tem-se aí uma situação inversa daquela verificada para as cidades de maior renda do DF.

Tabela 17 - Mobilidade diária da população do DF e Renda Domiciliar mensal em salários mínimos (SM), por RA, em 2009.

Região Administrativa	Renda em (SM)	Transp. Individual		Transp. público		Viag/hab TP+TI	Não Motorizado		Total Viag/hab
		Viag/hab	%	Viag/hab	%		Viag/hab	%	
Lago Sul	32	2,41	79,3	0,29	9,7	2,71	0,33	11	3,04
Lago Norte	29,4	2,79	78,5	0,33	9,4	3,13	0,43	12,1	3,56
Park Way	22,2	0,73	78,3	0,44	29,3	1,16	0,34	22,4	1,5
Brasília	21,6	1,85	81,6	0,25	11,1	2,1	0,16	7,3	2,27
Sudoeste	18,1	1,3	72,3	0,23	12,7	1,53	0,27	15	1,8
Jardim Botânico	17,6	1,19	82,3	0,24	16,7	1,44	0,01	1	1,45
Águas Claras	17	0,68	37,5	0,75	41,5	1,42	0,38	21	1,8
Vicente Pires	13,2	0,94	48,9	0,56	29,4	1,5	0,42	21,8	1,92
Guará	11,1	1,45	69,2	0,52	24,9	1,97	0,12	5,9	2,09
Sobradinho II	10,7	0,53	35,3	0,61	40,7	1,14	0,36	24	1,5
Cruzeiro	9,9	0,81	41,9	0,49	25,6	1,3	0,63	32,5	1,93
Distrito	9,6	0,62	40,9	0,54	35,7	1,16	0,35	23,4	1,51
Sobradinho I	9,3	0,43	35,3	0,49	40,7	0,92	0,29	24	1,22
Núcleo Bandeirante	7,8	0,45	46,9	0,3	31	0,75	0,21	22,2	0,96
Candangolândia	6,3	0,38	32	0,42	35	0,8	0,39	33	1,19
SIA	6,2	0,97	64,9	0,51	33,8	1,48	0,02	1,4	1,5
Riacho Fundo I	5,9	0,45	28,6	0,75	47,4	1,2	0,38	24	1,58
Taguatinga	5,9	0,92	42,6	0,8	36,9	1,72	0,44	20,6	2,16
São Sebastião	5,8	0,72	47,9	0,63	42,3	1,35	0,15	9,8	1,5
Gama	5,1	0,38	37,7	0,39	38,7	0,77	0,24	23,6	1
Ceilândia	4,8	0,16	12,7	0,59	46,3	0,75	0,52	41	1,27
Planaltina-DF	4	0,15	13,3	0,52	45,5	0,67	0,47	41,2	1,14
Riacho Fundo II	4	0,22	21,5	0,57	55,3	0,79	0,24	23,2	1,02
Samambaia	3,6	0,19	17,1	0,65	57,5	0,85	0,29	25,5	1,14
Santa Maria	3,4	0,42	29,5	0,68	47,4	1,1	0,33	23	1,44
Paranoá	3,1	0,1	8	0,4	33,7	0,5	0,7	58,3	1,2
Brazlândia	3,1	0,13	12,7	0,42	41,6	0,55	0,46	45,8	1,01
Varjão	3	0,12	10,8	0,64	58,8	0,75	0,33	30,4	1,08
Recanto das Emas	2,7	0,13	11,8	0,65	59,7	0,78	0,31	28,5	1,09
Itapoã	2	0,33	18,5	0,42	36,5	0,75	0,4	35,1	1,15
Cidade Estrutural	1,7	0,1	13,7	0,4	52,6	0,5	0,25	33,7	0,75

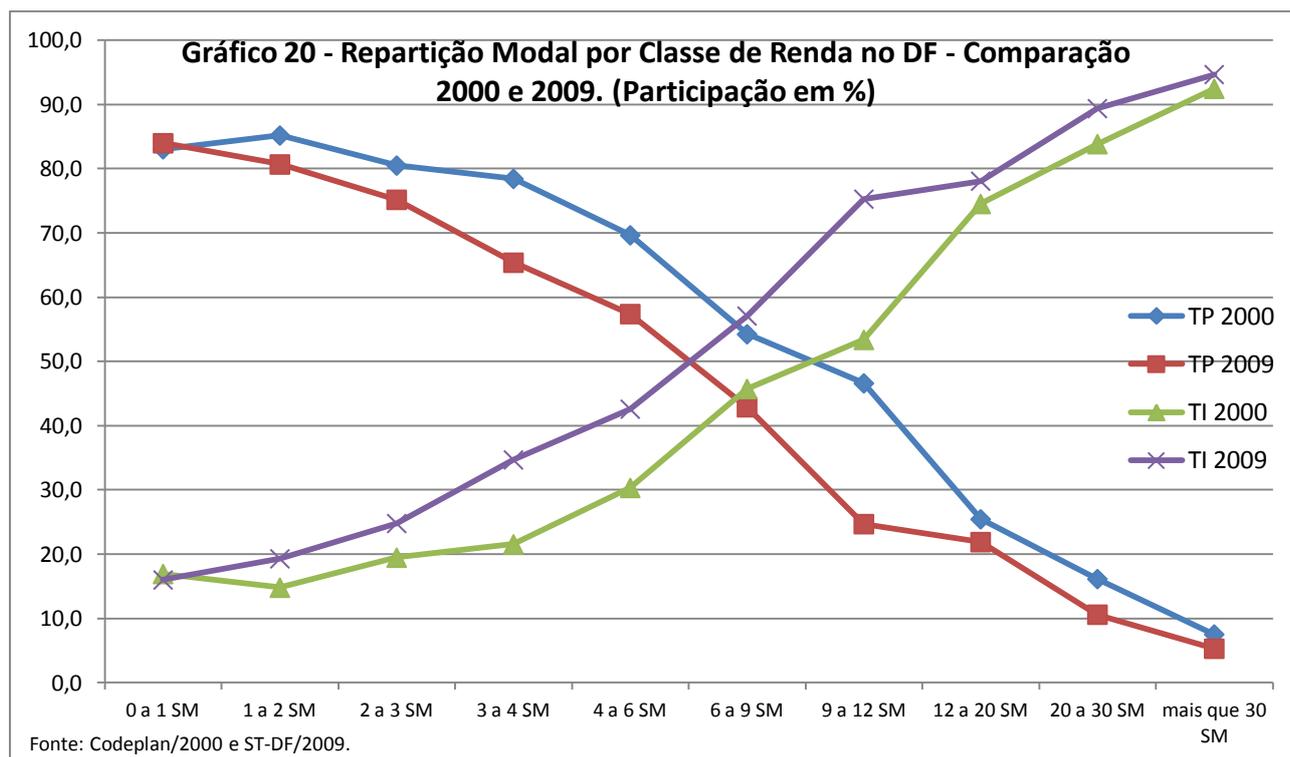
Fonte: ST-DF/2009.

O gráfico 20, a seguir, ilustra a dependência que a utilização do transporte individual possui do fator renda, denotando a conclusão de que esta variável é decisiva na escolha do meio como o brasiliense se locomove pelo espaço urbano. Ou seja, quanto maior a renda do indivíduo, mais propenso à automotorização.

A população de mais alta renda é também aquela com grau mais elevado de escolaridade e, geralmente, mais crítica aos serviços públicos prestados. A avaliação negativa do transporte público geralmente é realizada pela população dos estratos de maior renda *per capita*, que acabam justificando o uso do transporte individual em resposta a precariedade do transporte público no DF³.

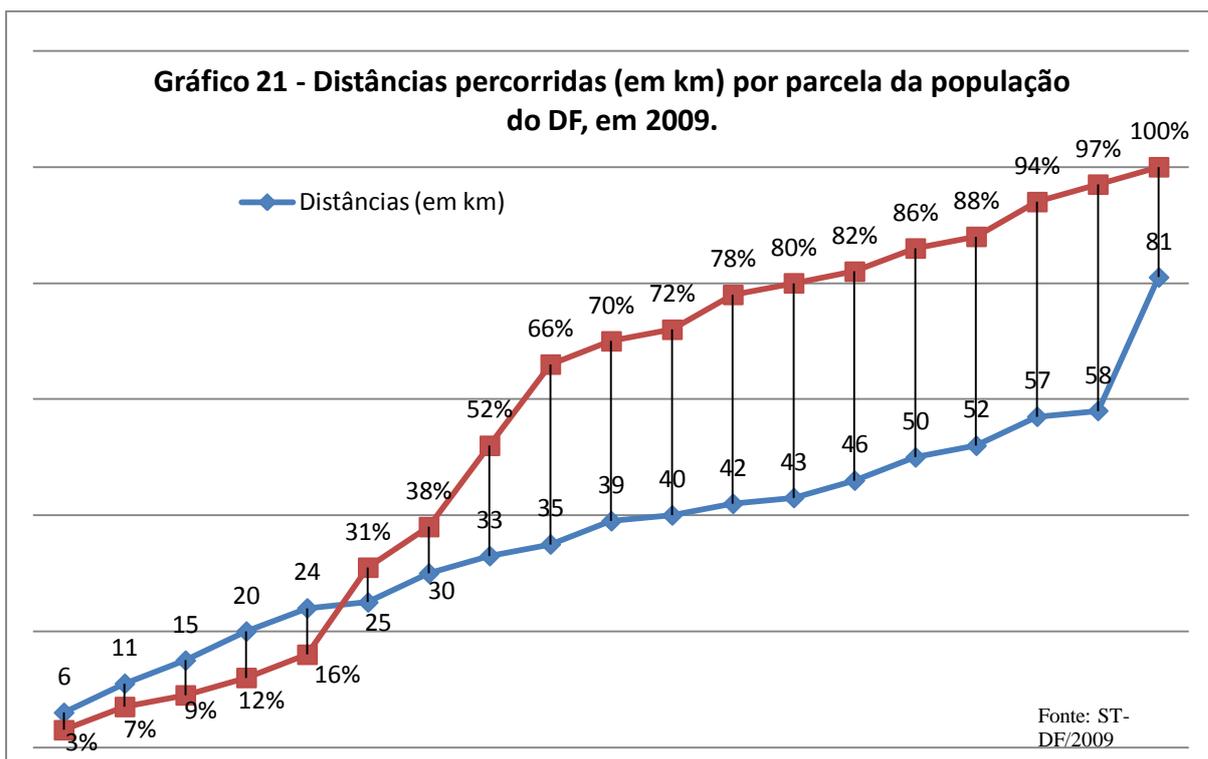
O gráfico em discussão ainda estabelece um comparativo da relação entre renda e modo de transporte utilizado nos anos 2000 e 2009, na qual o uso da automobildade vem se generalizando não apenas nos estratos de maior renda *per capita*. No comparativo de 2000 com 2009, houve migração para o transporte individual em praticamente todos os estratos de renda da população do DF. Apenas o segmento da população com renda até um salário mínimo manteve estável a relação entre o uso do transporte público e transporte individual. Em todas as demais parcelas da população, a automotorização foi ampliada em detrimento do uso de transporte coletivo. O gráfico também ilustra a dependência do transporte público dos estratos de menor renda *per capita*, que limitados pela variável renda, têm como única opção a utilização de meios mais baratos de locomoção.

³ Pesquisa realizada pela Câmara Legislativa do Distrito Federal (CLDF) em 2012 aponta que o transporte público é considerado ruim ou péssimo por 60% da população local, sendo que tais índices negativos de avaliação chegam a 80% nas cidades de maior renda *per capita*. Assim, o transporte individual se coloca como mais atrativo que os meios coletivos de deslocamentos para o referido segmento populacional.



Em suma, conforme o exposto, a opção pelo uso do transporte individual ou transporte coletivo passa necessariamente pela questão da renda do indivíduo.

Segundo o gráfico 21, a seguir, as grandes distâncias entre os pontos de origem e destino dos deslocamentos dos indivíduos confirma a dependência da renda e se coloca como um obstáculo ao uso mais rotineiro do automóvel para os indivíduos de menor poder aquisitivo, pois o deslocamento de grandes distâncias implica em maiores custos para o referido contingente populacional. O gráfico em discussão ainda revela que cerca de 70% dos brasilienses realizam deslocamentos pendulares cujas distâncias são superiores a 25 km – distância bastante elevada ao se comparar com a dinâmica da mobilidade de outras cidades brasileiras. As grandes distâncias que os indivíduos se veem obrigados a percorrer no DF é fruto do processo de ocupação do território, cuja preservação da área tombada do Plano Piloto originou um processo de valorização da área central e a migração das populações de mais baixa renda para núcleos urbanos cada vez mais distantes desta área. No entanto, as elevadas distâncias percorridas são resultado não apenas da dispersão urbana, mas também da forte centralização dos equipamentos urbanos e atividades produtivas na área planejada, tombada e de mais alta renda do DF, composta pelo Plano Piloto e as RAs que o circundam: Lagos Norte e Sul, Sudoeste, Octogonal e Cruzeiro.



A participação cada vez maior do transporte individual na mobilidade do brasileiro é reflexo do número cada vez maior de domicílios e indivíduos com automóveis no DF. O aumento de veículos no DF e no país, conforme exposto anteriormente, foi fundamental para a efetivação de políticas governamentais de subsídios ao transporte individual. As medidas de incentivo ao crédito, as reduções de impostos, como por exemplo, o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para automóveis e motocicletas, e a oferta cada vez maior de crédito voltado para o financiamento de veículos, cumprem o objetivo de estimular a compra de automóveis.

Os incentivos ao transporte individual surtiram o efeito desejado pelo Estado, conforme dados expostos na tabela 18, a seguir, confirmando a tendência de motorização em todas as RAs do DF ao longo dos últimos anos. No entanto, não apenas a posse de automóveis em todas as cidades do DF apresentou algum tipo de crescimento, mas também se deu a generalização do uso dos veículos automotores para a realização dos deslocamentos cotidianos do brasileiro. O forte aumento da posse de automóveis posicionou aquela UF como a terceira cidade brasileira mais motorizada do país.

A tabela em discussão também destaca que nos últimos 10 anos, a frota automotiva cresceu três vezes mais que a população no período analisado. As relações entre a frota de automóveis e a população revelam que os veículos automotores estão cada vez mais presentes

nos lares dos brasilienses. No ano 2000, 45% dos domicílios do DF possuíam pelo menos um veículo; em 2010, tal índice cresceu para 70%. Ao considerar o quantitativo total de veículos, os dados apontam que em 2000, existiam 1,1 veículos por domicílio na referida UF, número que cresceu para 1,61 em 2010. Assim, tem-se uma distribuição desigual da motorização pelo território do DF, pois embora os dados confirmem mais de 1,6 veículos por domicílios, 30% das famílias não possuem veículos automotores.

A tabela 18 mostra ainda que a relação de habitantes por veículos passou de 3,3 em 2000, para 2,1 em 2010; ou seja, em 2010, no DF, existiam 2,1 veículos automotores para cada habitante. Os dados expostos a seguir comprovam a tendência à motorização da população, apontando uma generalização da automotorização do brasiliense, reforçando a ideia de que vem se desenvolvendo entre os brasilienses uma cultura que valoriza o uso de veículos automotores para a realização dos deslocamentos diários.

Os dados apresentados até aqui indicam que a migração para o transporte individual é apenas uma questão de tempo para as famílias brasilienses, sendo que tal aspecto está condicionado à renda disponível para poder arcar com os custos mais elevados do uso do automóvel para a realização deslocamentos diários pelo espaço da metrópole modernista.

Tabela 18 - Dados sobre a evolução da frota automotiva e de população do DF entre 2000 e 2010*.

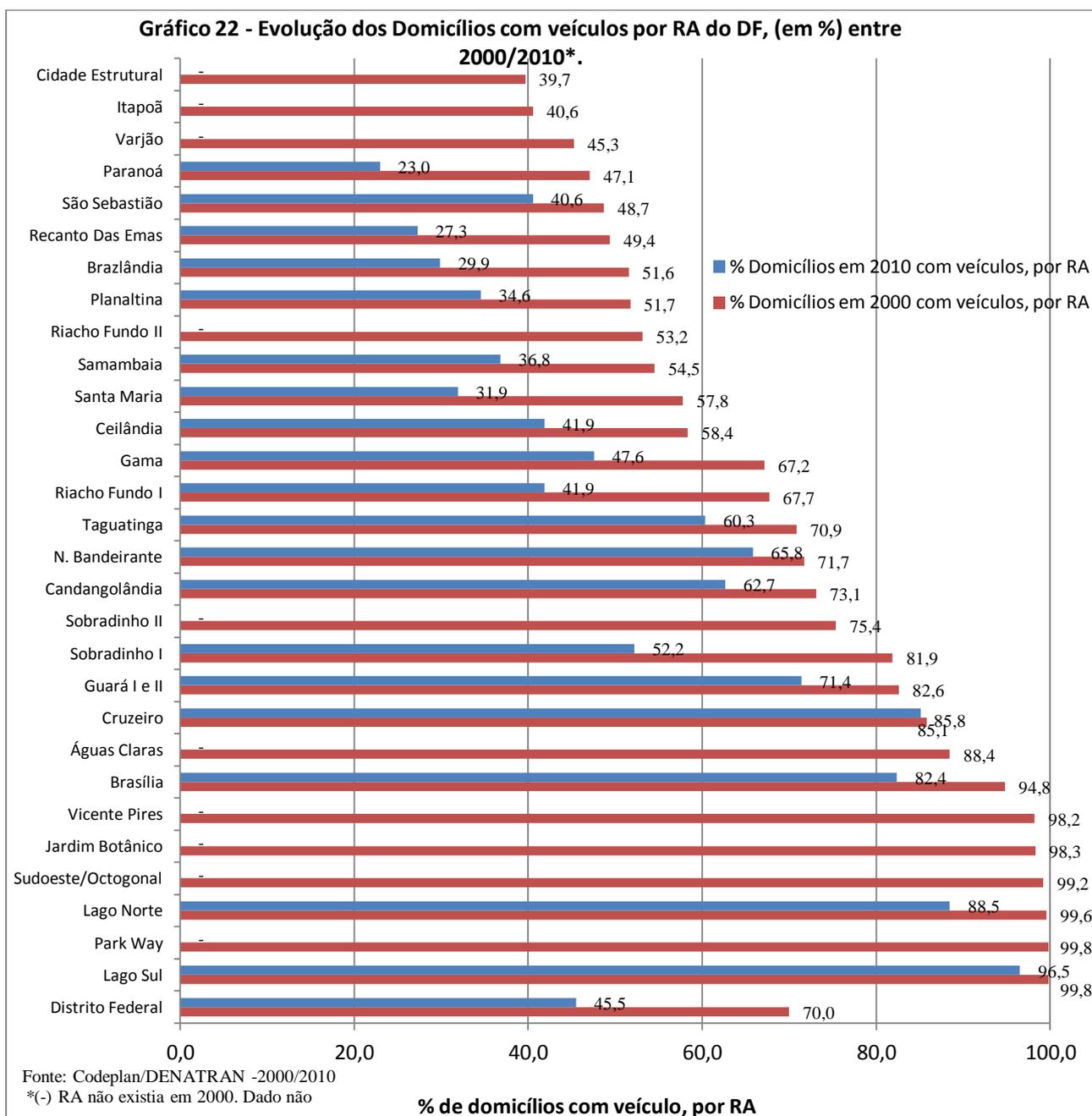
Ano	2000	2010
População	1.960.485	2.651.509
Domicílios com veículos	295.319	549.473
Domicílios	541.555	774.037
Total de Veículos - DF	596.543	1.245.521
Crescimento População		35,25%
Crescimento Veículos		108,79%
Veículos por Domicílio	1,10	1,61
Habitante por Veículo/DF	3,3	2,1
Domicílios COM veículo	54,5%	70,0%
Domicílios SEM veículo	45,5%	30,0%

Fonte: Codeplan/ SET-DF/ DENATRAN 2000/2010

*A frota automotiva inclui carros e motos.

O gráfico 22, a seguir, ilustra a distribuição de veículos por RA do DF entre 2000 e 2010. Os dados ali existentes confirmam o crescimento de automóveis em todas as RAs, mesmo naquelas de menor renda *per capita*. Faz-se importante destacar que algumas cidades

como Lago Sul, Lago Norte, Park Way, Sudoeste e Jardim Botânico, apresentam elevado índice de motorização por domicílio – praticamente a totalidade dos domicílios destas RAs contam com pelo menos um automóvel. Por outro lado, algumas cidades de menor renda *per capita*, como por exemplo, Estrutural, Itapoã e Varjão, criadas recentemente e vivenciando um processo de consolidação, possuem um índice de motorização por domicílio bem menor, oscilando entre 40% e 45% do total destas cidades.



Por fim, cabe ressaltar os motivos dos deslocamentos pelo espaço da metrópole brasiliense – tema fundamental sobre a estrutura da mobilidade urbana das cidades. Os dados

da tabela 19, a seguir, apontam que os movimentos motivados pelo acesso ao trabalho são mais numerosos que aqueles motivados por estudo ou demais motivos que incluem deslocamentos condicionados por acesso à saúde, ao lazer e aqueles concernentes a assuntos pessoais. No entanto, ao longo do período analisado, os deslocamentos que apresentaram expressivo crescimento foram àqueles determinados pela busca dos itens supramencionados, com aumento de 113% entre 1990 e 2009. Em tal período, os deslocamentos determinados pelo trabalho cresceram 45%, e aqueles justificados pelo acesso à educação cresceram apenas 18%.

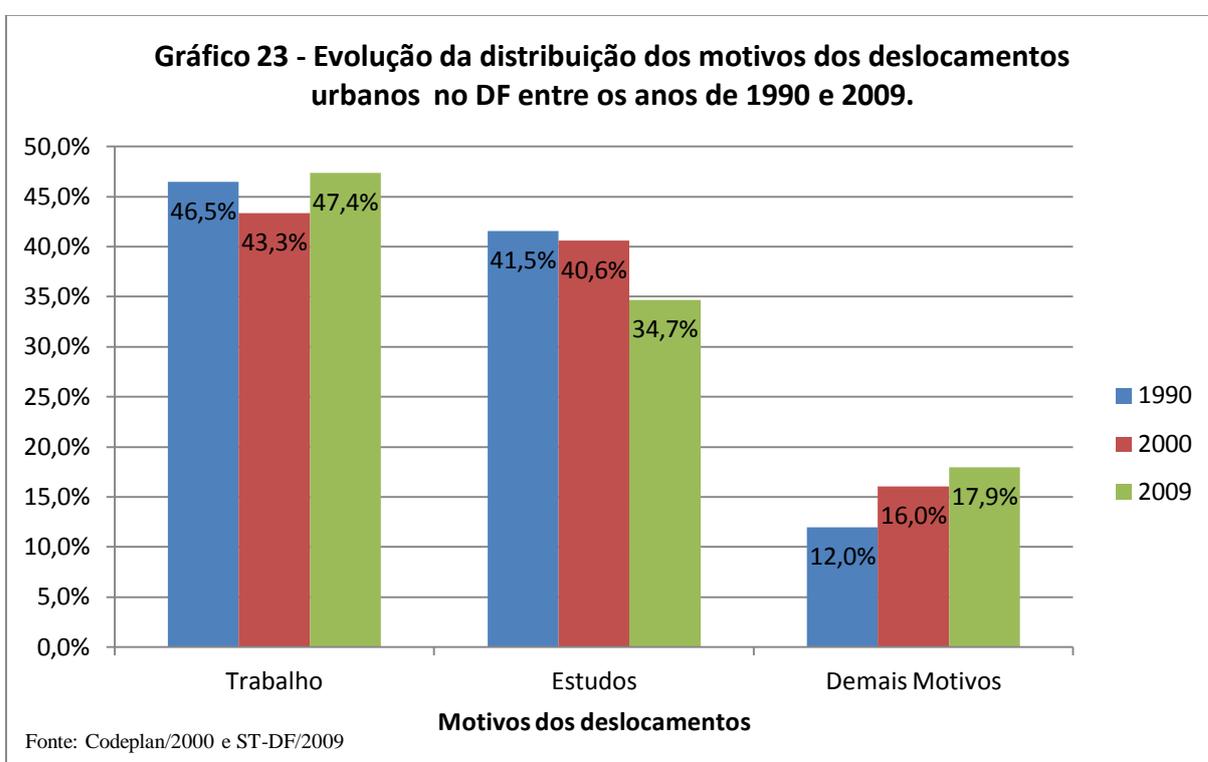
A tabela em discussão destaca ainda a preferência dos modos de transporte utilizados por motivo de deslocamento. Os modos motorizados são responsáveis pela grande maioria das viagens realizadas motivadas pelo acesso ao trabalho, ou seja, cerca de 86% dos deslocamentos pendulares do tipo casa-trabalho-casa dá-se utilizando um veículo automotivo ou o transporte público. Quando se observam as viagens condicionadas pelo acesso à educação, aproximadamente 45% dos deslocamentos do tipo casa-escola-casa, em 2009, foram realizados por meios não motorizados – a pé ou bicicleta. Por fim, nota-se um gradativo aumento dos deslocamentos urbanos em função do acesso aos serviços de saúde, compras, lazer ou questões pessoais.

Tabela 19 – Evolução da distribuição dos movimentos pendulares no DF por motivo do deslocamento e por modo de transporte utilizado, entre os anos de 1990 e 2009.

	1990	2000	2009	Var. 1990/2009
Trabalho - motorizado	1.069.062	1.049.331	1.541.955	44,2%
Trabalho - a pé	162.822	152.528	243.745	49,7%
Total - Trabalho	1.231.886	1.201.861	1.785.700	45,0%
Estudo - motorizado	427.590	524.254	722.470	69,0%
Estudo - a pé	673.985	602.530	584.264	-13,3%
Total - Estudo	1.101.353	1.126.788	1.306.734	18,6%
Demais motivos - motorizado	305.622	428.136	622.379	103,6%
Demais motivos - a pé	11.826	16.808	53.666	353,8%
Total - demais motivos	317.448	444.944	676.045	113,0%
Total dos deslocamentos	2.650.687	2.773.593	3.768.479	42,2%

Fonte: Codeplan/2000 e ST-DF/2009

O gráfico 23, a seguir, ilustra a evolução da distribuição dos deslocamentos dos brasilienses entre 1990 e 2009. Percebe-se uma estabilidade dos deslocamentos feitos sendo o destino final o ambiente de trabalho, com oscilação entre 43% e 47% das viagens. Já os deslocamentos motivados pelo acesso à educação sofreram queda de 41% do total dos movimentos pendulares diários dos brasilienses, em 2000, para 34% em 2009. A queda das viagens refletiu no aumento das viagens ocasionadas devido o acesso à saúde, ao lazer ou concernente a assuntos pessoais, cujo percentual foi de 12% do total, em 1990, para quase 18% na pesquisa realizada em 2009.



Os dados analisados das pesquisas O-D descrevem o comportamento dos movimentos pendulares no DF, apontando para a latente motorização do brasiliense na realização de seus deslocamentos diários, considerando-se todos os tipos de deslocamentos e todos os motivos possíveis que levam os indivíduos a se locomoverem pelo espaço urbano da cidade. Os dados também apontaram a tendência de uma maior centralização das atividades no Plano Piloto, o que corrobora para a queda na qualidade de vida na referida UF, na medida em que a automotorização atua decisivamente para a proliferação dos congestionamentos na cidade. Tal fato aponta para questões importantes no que se refere à sustentabilidade de um modelo altamente polarizado e com a tendência quase que inexorável na forma de se locomover

recorrendo a automotorização, colocando em xeque a possibilidade de uma cidade que se desenvolva com qualidade de vida socioambiental.

Observando a dinâmica da mobilidade existente no DF, percebe-se que os automóveis são os principais agentes da saturação das principais ruas e avenidas nos horários de pico, mesmo com todo o esforço do poder público ao canalizar pesados investimentos para o alargamento de ruas, avenidas e viadutos que dão acesso ao Plano Piloto. Porém, as investidas governamentais não conseguem reduzir os problemas de mobilidade urbana, pois as soluções encontradas pautadas nas obras de infraestrutura não conseguem acompanhar o ritmo de crescimento da posse e do uso dos automóveis.

Os veículos automotores imprimiram nova rotina nos deslocamentos pendulares realizados no DF e Entorno, oferecendo aos indivíduos o poder de escolha de locomoção no interior das cidades: ou pelo transporte público, com horário definido e itinerário fixo, ou pelo automóvel, que dá a liberdade de escolha de quando e aonde ir. O resultado foi a consolidação de uma cultura da automobilidade ou do automóvel na cidade. Na medida em que o uso dos automóveis vem ganhando cada vez mais importância para a realização dos deslocamentos pendulares no espaço urbano, mais este objeto de estudo é valorizado e cultuado como artigo essencial para a mobilidade na referida UF, tanto pelo poder público – com suas ações em prol do automóvel –, quanto pela população motorizada – que se vê cada vez mais dependente do automóvel para ação de locomoção.

É importante ressaltar que o DF conta com uma estrutura urbana dispersa, caracterizada pela baixa densidade, vazios urbanos e rede viária estruturada para o uso do automóvel, o que comprova as limitações presentes na referida UF para o exercício de uma mobilidade sustentável no que se refere à utilização de modos mais eficientes de locomoção. A dispersão urbana, o uso setorizado do solo e as baixas densidades dão o tom do padrão de mobilidade da cidade e se colocam como fortes desafios para a implementação de um sistema de mobilidade urbana sustentável.

7 A CULTURA DO AUTOMÓVEL NO COTIDIANO BRASILIENSE

7.1 O automóvel e a sociabilidade no Distrito Federal

Os dados apresentados até aqui dimensionaram a importância cada vez maior que a automobilidade vem ganhando no cotidiano do brasileiro. O exponencial aumento do número de automóveis e motocicletas aponta para a presença cada vez mais rotineira destas máquinas de autolocomoção no cenário urbano da metrópole modernista, o que vem alterando significativamente o padrão e a própria estrutura da mobilidade urbana do Distrito Federal. No caso da automobilidade brasileira, a participação do automóvel é bem maior que nas demais cidades brasileiras, ou seja, quando se fala em transporte individual no DF, pensa-se fundamentalmente no uso do automóvel.

No entanto, apenas a apresentação de dados quantitativos do aumento da frota automotiva não é suficiente para a compreensão de todas as dimensões que envolvem a predileção crescente pela automobilidade em Brasília. Os dados secundários aqui apresentados são importantes para indicar a generalização de uma cultura do automóvel, mas, embora descreva o quanto os brasileiros se deslocam por automóvel, transporte público, a pé e bicicleta, e quais são as razões que levam aos referidos deslocamentos, os dados quantitativos não informam nada a respeito do porquê se utiliza este ou aquele meio de transporte. Neste sentido, os dados secundários das pesquisas Origem-Destino (O-D), mesmo importantes para descrever os movimentos cotidianos pela metrópole brasileira, não conseguem explicar as razões destes deslocamentos.

Nos últimos anos, Brasília alterou significativamente o padrão de mobilidade pelo espaço urbano da cidade; observou-se que houve uma migração substancial dos deslocamentos realizados por transporte público para o automóvel. Para compreender as razões que levaram a consolidação deste fenômeno, faz-se necessário procurar explicar o processo e os motivos que levaram à referida mudança no modo de se deslocar pelo espaço da metrópole brasileira. Para tanto, faz-se necessário acessar os indivíduos que se valem da automotorização a fim de encontrar os motivos que levam os brasileiros a utilizar os automóveis para a realização dos deslocamentos cotidianos. Por fim, a pesquisa com os proprietários de automóveis no DF denota a importância da compreensão da relação homem-carro, na busca pela identificação das características da cultura do automóvel, que vem se consolidando a partir do aumento quantitativo de carros no DF há algum tempo.

Os dados a seguir são resultado de uma pesquisa de cunho qualitativo com os motoristas de automóveis de Brasília. O objetivo foi identificar os elementos que explicassem a relação entre o brasileiro e seu automóvel, uma vez que apenas a constatação do aumento do número de automóveis nas ruas das cidades não é suficiente para a compreensão das razões que levam os indivíduos a comprar e se locomover mediante o transporte individual.

A fim de concretizar a dimensão subjetiva das razões do uso do automóvel, foram realizadas entrevistas semiestruturadas com brasileiros proprietários de automóveis. As entrevistas foram conduzidas a partir de um roteiro disponibilizado em anexo do presente estudo e exploraram a relação indivíduo-automóvel. Os temas envolvendo o automóvel e a cidade de Brasília, na sua dimensão modernista, foram apresentados aos entrevistados, que foram estimulados a discorrer livremente sobre tais questões.

A pesquisa de campo identificou uma relação bem variada entre os indivíduos e seus automóveis. Esta relação vai desde a imagem do automóvel como artigo de necessidade, ou seja, um bem utilitário que facilita os afazeres da vida moderna com a rapidez, conforto e eficiência que esta requer, passando por uma imagem de signos de *status* ou símbolos de liberdade, até uma relação de complementaridade do ser social, na qual os carros cumprem papel essencial de agentes de um individualismo celetista.

Foram realizadas 25 entrevistas entre o mês de novembro de 2011 e o mês de janeiro de 2012, nos locais de maior movimento de pessoas e automóveis do DF, de acordo com os principais motivos que levam os indivíduos a se locomoverem pelo espaço da metrópole modernista a partir dos dados da pesquisa O-D, de 2009: trabalho, estudos, saúde e lazer. Os motoristas que se deslocavam por motivo de acesso ao trabalho foram entrevistados no Setor Comercial Sul (SCS) e na Esplanada dos Ministérios; já os automobilistas que se moviam na busca por lazer foram abordados pela pesquisa no *shopping* Pier 21 e *shopping* Park Shopping. Os motoristas que buscavam serviços de saúde foram abordados nos Setores Hospitalares Locais Sul (SHLS) e Norte (SHLN). Por fim, os indivíduos motorizados que se deslocavam motivados pelo acesso aos estudos foram entrevistados na Universidade de Brasília (UnB) e no Centro Universitário de Brasília (UniCEUB), instituições de Ensino Superior localizadas no bairro Asa Norte, e na Universidade Paulista (UNIP), instituição também de Ensino Superior localizada no bairro Asa Sul.

A concentração das entrevistas no Plano Piloto do DF se deu não apenas pela constatação empírica de concentração das atividades urbanas e produtivas em tal, mas também com o intuito de identificar não apenas a relação indivíduo-automóvel, mas como o

referido processo se relaciona com a metrópole modernista personificada e materializada na sua expressão máxima – a área tombada que compreende o desenho do urbanista Lúcio Costa.

As entrevistas realizadas com os automobilistas que se deslocavam a trabalho e na busca por serviços de saúde se deram em horário comercial, de segunda-feira a sexta-feira, em virtude de o referido horário ser o melhor momento para a abordagem. Partindo do princípio da maior facilidade do encontro de possíveis entrevistados, a abordagem aos automobilistas na busca de lazer se deu nos fins de semana, e aos estudantes, no período noturno ou horário comercial – no caso dos estudantes da Universidade de Brasília.

Das 25 entrevistas efetivadas, procurou-se uma proporcionalidade entre homens e mulheres e entre os motivos dos deslocamentos. Assim, foram identificados 10 entrevistados como sendo automobilistas a trabalho, 7 entrevistados dirigiam por motivos de educação, 4 entrevistados encontravam-se na busca por lazer/compras, e outros 4 entrevistados foram abordados na condição de busca aos equipamentos de saúde. A partir de tais parâmetros, a abordagem se deu de forma aleatória aos motoristas que chegavam ou saíam destes polos geradores de viagem, local de trabalho, escola, hospitais e centros de compras.

A abordagem aos entrevistados se deu de forma direta, com uma apresentação do pesquisador como aluno do programa de Pós-Graduação em Sociologia da UnB, e uma rápida explicação do que se tratava a pesquisa. A maioria dos abordados se mostraram receptivos ao pesquisador e concederam as entrevistas, com duração média entre 15 e 30 minutos. Alguns se mostraram com menos pressa e prolongavam as suas argumentações, outros, justificando atraso para os compromissos respondiam de modo mais objetivo, mesmo com os estímulos para que falassem um pouco mais sobre os temas apresentados. No entanto, houve aproximadamente 10 recusas, cujas principais justificativas eram o fator tempo ou então respostas simples, tais como: “Não precisa pesquisa pra saber do carro em Brasília, não! Aqui foi feito pra isso mesmo e o povo só tem é que comprar [...]”, ou então: “Carro aqui é necessidade! Tem nada a ver com isso de cultura do automóvel, não! Isso se faz pela necessidade, pela sobrevivência [...]”, ou ainda: “Como é que você não quer que o povo ande de carro? Olha o transporte público! Você já andou de ônibus aqui? Se andasse, não precisava nem dessa pesquisa!” Estas justificativas também apareceram nas falas daqueles que aceitaram participar da pesquisa, conforme se apresentará a seguir.

Nas análises das falas dos entrevistados, tem-se a alteração dos nomes dos indivíduos que colaboraram com a pesquisa, visando preservar as identidades dos participantes da pesquisa, além de criar um cenário no qual os mesmos colaboradores ficassem mais a vontade

para falar a respeito dos temas abordados. Alguns entrevistados alertados sobre tal questão, disseram não se importar que seus nomes fossem divulgados, mas mesmo assim, optou-se pela utilização de nomes fictícios para todas as transcrições que se seguem.

7.2 A análise das entrevistas

As entrevistas foram analisadas a partir dos temas abordados no roteiro e também por questões surgidas em meio à dinâmica apresentada em cada uma das entrevistas realizadas. Foram estabelecidas relações entre os automóveis e outras variáveis na busca de uma melhor apresentação dos dados obtidos na pesquisa de campo. Os temas com os quais os automóveis foram relacionados são os seguintes: o automóvel como instrumento utilitário a serviço da promessa da modernidade; a relação entre veículos automotores e a representação de Brasília enquanto ícone modernista; o automóvel como signo de *status* e reconhecimento; a relação econômica entre a renda e a posse de automóveis; a percepção sobre o automóvel e as políticas públicas para equacionar questões referentes ao trânsito e trafegabilidade; o fator transporte público e sua contribuição para a relação do indivíduo e seu carro; e, por fim, a afinidade entre as relações sociais e o carro e os impactos de uma eventual sociabilidade motorizada no DF.

7.2.1 O automóvel como utensílio que permite a manifestação da modernidade

As entrevistas realizadas procuraram entender o porquê do uso do automóvel pelos brasileiros; a argumentação recorrente foi a explicação a partir da equação meios-fins. As exigências da modernidade – de rapidez e eficiência – se apresentam como questões fundamentais aos deslocamentos existentes no espaço urbano, contribuindo decisivamente para que os indivíduos modernos optem por utilizar no meio urbano, formas compatíveis de trânsito com as necessidades da modernidade; e, para o brasileiro, a forma que melhor corresponde a esta necessidade moderna é o automóvel.

A matemática dos automobilistas entrevistados se pautou no ganho de tempo que se tem com o uso do automóvel. As justificativas pela escolha de utilização do carro se apresentam como uma ação racional do tipo meios-fins, onde a facilidade e a rapidez são elementos fundamentais e também os mais lembrados pelos brasileiros para a utilização do

automóvel. No entanto, mesmo com a predominância da rapidez e eficiência que a modernidade exige, os motoristas também afirmam que o carro, além de mais rápido, é mais seguro e, às vezes, é mais barato que outros meios de transporte.

O automóvel significa pra mim a melhor opção pra me deslocar. É mais fácil, mais rápido, mais cômodo e seguro. Até sei que existem outras formas pra se deslocar e que são até mais ecologicamente e tal e daí até podem ser melhores e mais recomendadas como a bicicleta, o metrô, o ônibus. Mas pra que usar esses meios de transporte se eles perdem em tudo para o carro. (Marcos, 35 anos, servidor público, proprietário de um Ford Fiesta, ano 2009).

Outro valor da modernidade presente no discurso dos brasilienses quando o assunto são as justificativas da utilização do automóvel é a questão da liberdade – um dos aspectos mais caros da modernidade e da própria conformação do individualismo moderno. Origina-se daqui a ideia de que o automóvel permite realizar percursos com maior liberdade de escolha e, fundamentalmente, com maior independência dos horários das viagens, se comparado com o transporte público. Os automóveis são colocados aqui como meios de transporte que, além de eficientes, também permitem a manifestação plena do individualismo moderno, uma vez que os motoristas independem de questões externas para realizar os deslocamentos diários. A liberdade de ir e vir a qualquer momento do dia ou da noite, bem como a liberdade de itinerários, mostram-se como aspectos bastante valorizados quando os brasilienses são indagados a comentar sua relação com os veículos automotores.

O carro é pra mim o mais eficiente meio de transporte. Com ele vou pra qualquer lugar a hora que quero e volto quando quero também. Não da pra ficar perdendo tempo em ônibus lotado que você não tem ideia de quando vai passar. E quando passam, você só fica esperando a hora deles quebrarem. (Juliano, 48 anos, Analista de Sistemas, proprietário de um Fiat Idea 2010).

A defesa do individualismo motorizado também transparece quando os entrevistados são estimulados a comentar a respeito das recentes medidas de implantação, pelo governo, de faixas exclusivas para ônibus nas vias mais movimentadas. O relato que se segue é uma amostra da essência do individualismo motorizado no brasiliense, que pressupõe a necessidade de oferecer garantias para que este se manifeste livremente, sem interferências de nenhuma ordem. Em tal processo, medidas de favorecimento do transporte público se chocam com o interesse dos automobilistas, uma vez que os próprios valores e promessas da utilização do automóvel são colocados em cheque na medida em que os motoristas veem restringir o espaço reservado aos seus carros na cena urbana brasiliense.

Olha, eu acho essas ideias de faixa pra ônibus ruim porque pra mim que anda de carro agora tá muito mais engarrafado que antes, piorou e muito e se o governo tá

pensando que o povo vai passara andar de ônibus ele tá muito enganado porque isso não vai acontecer porque o povo gosta de andar no seu carro, é muito melhor você ir pros lugares e o povo já acostumou e depois que acostumou pode esquecer. Pode vir até teletransporte que o povo não deixa o carro em casa. Tá certo que as faixa vão ajudar quem anda de ônibus e ônibus aqui é tão ruim é tão complicado que o povo até merece andar mais rápido, tem que ter incentivo mesmo, mas o governo tem que arrumar outra solução porque beneficia uns e prejudica outros, tem que pensar num jeito de ajudar todo mundo o motorista de carro e o passageiro do ônibus. Porque eu que e muitos que estão acostumados com a mordomia do carro não vamos deixar o carro em casa não. (Walrmir, proprietário de um Honda Civic, 2010).

Alguns entrevistados desaprovam as medidas em prol do transporte público pelo fato de terem sido prejudicados com a retirada de uma faixa de circulação que antes era compartilhada entre carros e ônibus. A expectativa de que o carro não cumpra o seu dever na modernidade brasiliense é fundamental para a postura das pessoas em relação às medidas de incentivo ao transporte público. Os argumentos apresentados destacam tais medidas em prol de coletividades como entraves à própria promessa moderna que criou a diferenciação com a invenção do indivíduo na sua singularidade. Assim, não apenas a promessa em relação ao automóvel, mas a todo o processo que envolve a modernidade enquanto valor intrínseco fica ameaçado com as medidas que beneficiam as noções de coletividade. As reações em relação à faixa exclusiva na via Estrada Parque Núcleo Bandeirante (EPNB), que destinou uma via de rolamento somente para a utilização dos ônibus, evidenciam a preocupação com os impactos da promessa de rapidez dada somente ao automóvel – visto como artigo individual e signo de diferenciação – chegar também aos ônibus. Se o modo individual deixa de ser o mais rápido, a promessa do próprio automóvel enquanto expressão da modernidade também é colocada em questão.

Esse negócio de faixa exclusiva funciona só pra quem anda de ônibus porque pra mim que ando de carro fui prejudicado, porque o governo pelo menos poderia botar uns ônibus melhor porque tinha até a chance de algumas pessoas irem pro ônibus, mas com os ônibus de hoje eu fiquei muito prejudicado porque o engarrafamento agora mais que dobrou e aí desse jeito do que adianta eu usar o meu carro? Eu uso carro pra poder andar mais rápido, agora com essa lentidão toda não adianta. O jeito é sair mais cedo pra não atrasar. – Entrevistador: Mas você pode ir de ônibus pra chegar mais rápido... – Olha, até que podia ser, mas prefiro acordar mais cedo, não troco meu carro por essas lata de sardinha dos ônibus não, não tem a mínima condição, ir espremida com aquele bando de gente lá, sem conforto nenhum, não dá.. (Monalisa, 29 anos, proprietária de um Kia Ceratto, ano 2009).

7.2.2 Simbiose da metrópole modernista e os automóveis

A relação entre Brasília e os automóveis vem desde a concepção da cidade, que nasceu das pretensões de modernidade brasileira, que aglutinou a construção de uma cidade moderna

e um parque industrial automobilístico. A modernidade brasileira se tornou dependente do sucesso da política industrial voltada para a produção nacional de automóveis e de toda sua cadeia produtiva. A construção da nova capital do Brasil se apresentou como síntese das ambições brasileiras de ingresso na modernidade que se manifestaram na própria concepção arquitetônica vencedora do concurso de construção da localidade em estudo.

O movimento modernista na arquitetura dominava o cenário dos anos 1950, e influenciou diretamente no processo de escolha do projeto vencedor para a construção de Brasília. O projeto da cidade procurou conciliar os ideais modernistas com a pretensão brasileira de alcançar a condição de nação moderna. Assim, Brasília originou-se das largas avenidas, dos grandes vazios entre os núcleos urbanos, das elevadas distâncias a percorrer entre os pontos de origem e destino dos deslocamentos pela cidade e das vias expressas sem a interrupção dos cruzamentos – alagoes da modernidade, que demanda velocidade, rapidez e eficiência.

Todo o processo que envolve a construção da cidade está associado a um projeto de nação moderna que tinha como instrumento fundamental o automóvel. Neste cenário, a associação entre a Brasília modernista e os automóveis se coloca quase como algo automático. O processo de construção da nova capital da República teve a clara intenção de estabelecer esta relação de modo deliberado e com o objetivo de fazer da cidade modernista o laboratório ou o exemplo máximo de sucesso de uma sociedade pautada pelo automóvel, exatamente como pretendia o governo de Juscelino Kubitschek.

As afinidades entre Brasília e os automóveis, presentes no projeto original de construção da cidade e no projeto de nação brasileira dos anos 1950, refletem ainda hoje no imaginário do brasiliense, contribuindo decisivamente para uma representação de que a cidade e os veículos automotores são complementares. Nas entrevistas aqui realizadas, tal relação aparecia naturalmente no relato dos entrevistados, e passava a ser explorada no momento em que surgia na conversa entre o pesquisador e o entrevistado, o que fazia dispensar a linearidade do roteiro da entrevista. Os argumentos dos entrevistados são sintomáticos da representação presente no imaginário brasiliense em relação à simbiose automóvel-Brasília.

As justificativas que alimentam tal representação estão associadas a uma ideia de que as grandes distâncias a serem percorridas nos trajetos cotidianos somente são possíveis graças ao automóvel. É interessante notar que mais uma vez os valores modernos se fazem presente na argumentação dos automobilistas brasilienses, pois estabelecem uma relação quase automática: longas distâncias a serem percorridas e o automóvel. Neste processo, após a

constatação de que a metrópole modernista foi originada a fim de acomodar o carro, os entrevistados apontaram outra relação importante muito evocada pelos indivíduos pesquisados: a associação entre uma vida social plena e o uso do automóvel. É como se na modernidade brasiliense ou para viver a modernidade brasiliense, se faz necessária a posse de um automóvel.

Brasília foi feita pro carro e isso ninguém pode nem vir a negar. Veja você, foi tudo pensado e arquitetado pro carro porque tudo é longe e nem sempre dá pra ir a pé, você só consegue chegar de carro, ônibus ou bicicleta, mas bicicleta sem ciclovia é risco de vida, então só sobra carro e ônibus mesmo. E ainda assim de bicicleta é preciso ter disposição porque pedalar cinco, seis quilômetros ai não é fácil não. (Walmir, 45 anos, proprietário de um Honda Civic, ano 2009)

A relação entre o desenho modernista da cidade e a defesa do uso do automóvel foi uma constante nas entrevistas, porém, com variações nas justificativas. Os entrevistados apontam sempre as longas distâncias como uma invenção da Brasília modernista e planejada, como sendo um planejamento voltado para o uso do automóvel. Tal percepção se confirma na fala dos entrevistados quando adicionam a questão da setorização da cidade, que especializou os espaços urbanos para o desempenho de atividades produtivas específicas, obrigando os indivíduos a se deslocarem na direção destes espaços setorizados, percebidos como distâncias cada vez mais longas de serem percorridas.

Neste processo, os ideais da modernidade surgem com força nos argumentos dos entrevistados, principalmente quando estabelecem uma relação dicotômica entre os longos percursos e a utilização de transporte individual ou transporte público. Na modernidade brasiliense, os percursos planejados para o automóveis são incompatíveis com a utilização de outros meios de locomoção, como por exemplo, o ônibus. Aqui, a baixa avaliação do transporte público influencia na opinião dos entrevistados, mas a justificativa do transporte público, embora apareça com frequência, é um pano de fundo secundário na trama brasiliense em que o automóvel é protagonista do processo de locomoção.

Os ideais da modernidade de rapidez, eficiência e segurança são sempre apontados como valor intrínseco, enquanto que o transporte público surge apenas como uma justificativa para validar uma espécie de ética moderna e motorizada do brasiliense, como se a prática por si mesma, dos ideais da modernidade, fossem condenáveis se não houvesse uma explicação que a justifique. No entanto, em tal questão não é apenas colocada a questão do transporte público como entrave para uma vida social plena na modernidade brasiliense. O fator renda também se apresenta como temática importante, criando uma barreira entre os brasilienses modernos e os não modernos, uma vez que a posse ou não de um automóvel esbarra nos

recursos financeiros disponíveis dos indivíduos.

A cidade foi feita pro carro, pelo menos a sua parte de diversão. Por exemplo, você já viu algum ônibus passando pelo CCBB ou ali no pontão. A cidade foi feita pro carro e pros ricos que podem ir nesses lugares mesmo. Enfim, é difícil demais fazer as coisas por aqui sem carro. Até porque você não pode confiar no ônibus, nem sempre ele passa. Se você inventar de andar de bicicleta corre o risco de ser atropelado e sabe lá o que pode acontecer. Além do que a noite também você não encontra ônibus circulando na cidade não. Parece que eles só existem pra você poder ir trabalhar e deixar a cidade funcionando. Pro resto o povão que anda de ônibus não precisa desfrutar da cidade não. (Adalberto, 44 anos, proprietário de um Hyundai i30).

A representação de Brasília como uma cidade feita para o automóvel está sempre ancorada no desenho modernista que legou à mesma as longas distâncias incompatíveis com outros modais de locomoção, pois, na argumentação dos motoristas entrevistados, estas distâncias só são factíveis de serem realizadas lançando mão do uso do automóvel. Sobre tal questão, muitos relatos foram sintomáticos sobre como a cidade modernista privilegia o automóvel, quase sempre com o pano de fundo da imagem negativa que o brasiliense possui do transporte público da capital federal.

A relação entre a cidade modernista e o automóvel é recorrente no relato do brasiliense, mas acaba sendo reforçada em função das condições atuais do sistema de transporte público do DF. Por ocasião da própria configuração espacial da cidade, o transporte público é aquele que poderia rivalizar com o transporte individual no que tange aos deslocamentos diários, especialmente ao se considerar que deslocamentos de longa distância, típicos da conformação espacial da localidade em estudo, são difíceis de serem realizados por meio de transporte não motorizado, como por exemplo, de bicicletas ou a pé.

Conforme as entrevistas realizadas, é preciso destacar que os relatos dos entrevistados revelam uma associação interessante entre o automóvel e a existência social dos indivíduos. É como se os brasilienses só assumissem sua feição de seres sociais quando de posse de um automóvel capaz de levá-los com segurança e rapidez até os locais reservados de interação social, a fim de exercerem tranquilamente seus papéis de agentes da sociabilidade na cidade modernista. O acesso às eventuais relações sociais estabelecidas pelos indivíduos só se fazem de modo pleno quando se está de posse de um automóvel.

Olha, ter carro em Brasília não é ter luxo não, não é ostentar riqueza coisa nenhuma. Ter carro aqui é uma necessidade. Necessidade porque você não consegue fazer muita coisa sem carro não, é tudo muito longe, qualquer coisinha você tem que usar o carro. Desde ir na padaria até o cinema. Assim, você até pode ir de ônibus, mas experimenta ir nesses lugares de ônibus, você pega o pão amanhecido e perde a sessão de cinema. Certeza. E outra, quem tem condições e pode andar de carro é claro que vai optar por carro. Essa história de que é bom pra cidade menos carros, o

povo que anda de carro não quer saber disso não, só pensa no seu conforto mesmo e tá certo. Tem que pensar no conforto mesmo, até porque andar de ônibus aqui no DF é muito desconfortável, põe desconfortável nisso. É sujo, lotado, sem confiança de que horas vai passar, perigoso... essas coisas. (Talita, 26 anos, proprietária de um Citroen C3 2010).

7.2.3 O automóvel como signo de status e reconhecimento social

Na teoria da estratificação weberiana, o conceito de *status* é fundamental para a compreensão da posição de classe dos indivíduos na estrutura social de uma sociedade. A posição ocupada pelo indivíduo é determinada não apenas pelo fator renda, mas por uma série de outros fatores. Tal posição remete a questões, como por exemplo, o prestígio ou respeito que o indivíduo tem na sociedade, que podem ou não podem ter relação com a renda adquirida. No mundo moderno, alguns bens podem conferir ao indivíduo de uma sociedade uma posição de classe que o distingue dos demais indivíduos. Na pesquisa realizada, explorou-se a dimensão do *status* social que o automóvel pode conferir aos indivíduos; procurou-se identificar qual o valor atribuído ao objeto automóvel por seus respectivos donos e de como o referido valor reflete na vida social dos automobilistas brasileiros.

O automóvel foi visto pelos entrevistados como um objeto que pode conferir ao seu dono uma posição social de maior prestígio, reconhecimento e respeito, do que outras formas de locomoção – coletivas e homogeneizantes, como o transporte público. Quando os entrevistados foram perguntados a respeito do significado do objeto automóvel, identificou-se a associação entre a posse dos automóveis e o eventual prestígio que os carros podem conferir a seus donos. Verificou-se uma importância maior da posse de um automóvel para proprietários do sexo masculino, demonstrando que os homens dão maior importância em alguns quesitos, como por exemplo, a marca do veículo: quanto mais caro ou mais famosa a marca, maior será o prestígio do proprietário do automóvel. Mesmo se não se tem a posse de tais veículos, estes são objeto de cobiça e do desejo, principalmente da classe masculina.

Olha, não vou mentir pra você não. Adoro carro. Se eu pudesse eu teria uma Ferrari. E teria um monte de mulher e ainda ia desfilhar com elas por ai no meu carrão e elas iam querer ir porque é um carrão. Mulher pode falar que não repara no que você tem, mas é mentira, elas reparam sim, elas tem interesse sim, o carro ajuda demais. O carro te dá muito mais moral. Um carro desses você fica mais bonito, você é muito mais visto pelos outros [e visto com outros olhos]. Olhos de muito mais respeito do que aquele que tem um uninho. Até os flanelinhas te olham diferente com um carrão, até eles te dão mais respeito. E olha, quem diz isso não sou só eu não, você pode perguntar pra muita gente aí que eles vão te dizer a mesma coisa, esse negocio é assim, você vale o carro que você tem, são os outros que dizem isso pra você, é o resto das pessoas que diz isso pra você, mas Um dia eu chego lá (risos). (Eduardo, 24 anos, proprietário de um Fiat Uno, ano 2005).

A questão do *status* é ainda mais valorizada pelos homens quando estes justificam a necessidade de possuir um automóvel como fator que permitirá ter mais sucesso entre as mulheres. Os argumentos se baseiam no ideal de que há uma valorização maior na sociedade em relação aqueles que detêm um veículo automotor. Sendo os automóveis considerados como elementos que auxiliam as relações sociais, tem-se aí a questão da valorização da marca: marcas de maior prestígio trazem, conseqüentemente, mais prestígio para aqueles que possuem um determinado automóvel. Para alguns entrevistados, existe o imaginário de que quanto mais caro o automóvel ou quanto mais famosa for a marca, maior será o prestígio social do indivíduo e, conseqüentemente, maior será seu sucesso nas relações interpessoais.

É importante notar que o fato de possuir um automóvel, pelo valor intrínseco atribuído a este bem na sociedade brasileira – que vai além de seu valor de uso, valor de mercado – é por si só um signo de diferenciação social. No imaginário coletivo brasileiro, o automóvel permite relações sociais de maior qualidade ou que pelo menos o indivíduo se apresenta para a situação interativa melhor posicionada quando se está de posse de um automóvel. Ou seja, é como se o automóvel tivesse um poder de passar confiança ao seu dono para que este enfrente as situações interativas cotidianas, vencendo o anonimato imposto pela metrópole e sendo distinguido enquanto singularidade moderna, portador de uma individualidade dada pela posse do automóvel que possui.

Quando se fala que Brasília foi feita pro automóvel eu concordo plenamente. Aqui o carro é muito importante, pensa você sair com a namorada de ônibus. Ela até vai com você a primeira vez, mas depois ela vai arrumar desculpas e tals e você sabe porque, porque você não tem carro. Já passei por isso. É foda! Ela vem falando que tá com dor de cabeça, cansada, essas coisas só pra não ir namorar de ônibus. O carro pode até não ser fundamental pra arrumar um relacionamento, mas sem ele você não consegue manter namoro nenhum, (risos). Sem falar de que com ele é muito mais fácil de você arranjar uma namorada, ainda mais se o carro for um carrão... (Leonel, 24 anos, proprietário de um Golf, ano 2011)

O raciocínio apresentado anteriormente também se faz presente na defesa da posse de carros esportivos, em que o entrevistado relaciona o *status* e o respeito existentes na sociedade ao carro que possui. Os indivíduos, tanto aqueles que possuem carros populares quanto os que possuem os carros mais luxuosos, raciocinam na mesma direção – reforçando a percepção de que o automóvel é um importante signo de *status* para o brasileiro motorizado.

Comprei esse carro porque gosto de carros esportivos. Pode ser até ser exagero pagar tanto por um carro, mas é questão de gosto. Eu não abro mão de ter um carro desses e se eu posso pagar não vejo problemas em ter, sabe. Não é pecado nenhum. E duvido de quem fala que não gostaria de ter um carro igual ao meu, se fala assim é despeito, inveja, alguma coisa. Um carro desse impõe moral em qualquer lugar,

qualquer lugar que você vai você tem moral, não tem como. As pessoas te veem com outros olhos, você tem muito mais respeito na sua rua, no trabalho, com as mulheres nem se fala... (Maurício, 32 anos, proprietário de um Audi A4)

A relação entre o entrevistado e seu carro, em nível de discurso, muitas vezes não se entende como uma questão de *status*, mas sim, de conforto. Os entrevistados defendem a posse de automóveis mais caros em função do conforto que proporcionam. No entanto, a própria ideia de conforto é percebida como um incremento da própria noção de *status* conferido pelo automóvel em uso.

Escolhi esse carro porque eu procurava conforto e comodidade. Já tive carro popular, mas era um inferno, esquentava demais, embaçava o vidro, tinha que subir e abrir o vidro toda hora, a direção era mais dura que não sei o que, tinha que fazer uma força que só vendo. Então, desde que melhorei de situação, sempre prefiro gastar um pouco mais pra ter um carro melhor que me dê algum conforto. Que me dê mais qualidade de vida, sabe? Olha, eu sei que são carros mais caros, gastam mais, mas por outro lado são muito mais confortáveis. E eu falo numa boa, vale a pena gastar um pouco mais pra ter esse conforto que eu tenho, disso eu não abro mão. (Marta, 38 anos, proprietária de um Toyota Corolla. 2010).

Dentre os entrevistados de maior idade, ressaltou-se a questão da aquisição de um veículo automotor pelo fator conforto. A escolha não passava pelo critério preço, mas sim, pelas opções oferecidas, tais como: ar condicionado, trava elétrica, direção hidráulica, entre outros. Mesmo a busca por carros com mais acessórios tendo como justificativa o conforto ali proporcionado, é possível perceber no relato dos entrevistados que o fator em discussão é também um signo de *status* que merece ostentação.

Eu tenho esse carro, ele é completinho e acabei escolhendo essa marca porque é uma marca boa, de tradição. Porque não confio nessas coisas que tão invadindo o mercado brasileiro não, esse bando de coisa chinesa e coreana não. Escolhi porque fazia questão também de ter um carro com tudo de série e tudo cabia no orçamento, então acabei comprando, gostei, foi bem com meu estilo, correspondia as minhas expectativas dai acabei optando por esse modelo mesmo. Além dele ser muito bonito estou muito satisfeito com o carro. Claro que se eu tivesse condições não teria um carro desses, porque embora seja bonito é difícil manter, consumo muito, tem seguro caro, essas coisas. Mas como posso pagar, comprei um carro que corresponde aos meus sonhos de carro dos sonhos, sabe. Mas já sou velho, posso me dar ao privilégio, luxo, essas coisas de ter um carro assim, de alto padrão. Se eu fosse mais jovem teria um utilitário esportivo ou algo parecido para aparecer pras meninas, mas passei dessa idade, (risos). E então, agora mereço um pouco mais de comodidade. (Carlos Alberto, 48 anos, proprietário de um Volkswagen Jetta, 2010)

É importante destacar que alguns dos entrevistados não deram muito destaque ao fator *status* ou prestígio social da posse dos automóveis. Proprietários de automóvel há bastante tempo, como o senhor Walmir, argumentam que a popularização do veículo automotor acarretou na perda da condição deste objeto como artigo social diferenciado. Segundo tal

raciocínio, a ideia de prestígio ou *status* da mercadoria automóvel é dada pela sua disponibilidade no mercado: quanto mais disponível para a sociedade, menor é seu valor social como elemento de diferenciação individual, mas mesmo assim, continua sendo um artigo de cobiça e desejo para aqueles que não o possuem ou para aqueles que possuem modelos populares, em relação à vivência da experiência da posse de um veículo automotor como valor social maior.

A popularização do automóvel na sociedade brasileira faz com que seja cada vez mais necessária a posse de carros mais caros e mais luxuosos, como forma de diferenciação em uma cidade pautada pela automotorização. Na representação do brasileiro, é como se fosse necessário a diferenciação dentro da diferenciação de se ter um automóvel. Ou seja, existe a percepção de que o automóvel cumpre um objetivo que extrapola sua significação utilitária de deslocamento de um ponto a outro da cidade. Esta função extra se apresenta como uma questão imperativa de afirmação da individualidade que renova suas apostas no automóvel a cada novo modelo apresentado pelo mercado.

Eu já tive um monte de carro, tenho carro desde os anos 70. Naquela época, lá nos antigamente, quem tinha um carro era o supprassumo do supprassumo, o Último biscoitinho do pacote. Isso não era pra qualquer um não, difícil era ter carro mesmo naqueles tempos, porque era muito difícil comprar, né., Então naquela época ter um carro era sinal de importância, riqueza, ostentação, verdadeiro luxo, mas hoje em dia não tem isso mais não. Hoje em dia só não anda de carro quem não quer, porque qualquer um pode andar de carro no Brasil. Você compra um carro em até 90 prestações e vai pagando. Então hoje tem carro demais por isso mesmo as pessoas já não ligam a ideia de ter carro à questão de luxo, riqueza, status, essas coisas. O carro não tem mais esse valor, a época disso já passou faz tempo... (Walmir, 65 anos, proprietário de um Honda Civic, ano 2009).

Conforme o exposto, são de grande valia as considerações de Max Weber a respeito do *status* para a compreensão da relação do brasileiro com seu automóvel. As entrevistas mostraram que a população do DF encontra no automóvel algo que vai muito além que um objeto de desejo. Ser proprietário de um automóvel representa a possibilidade que alguns motoristas brasileiros têm de alterar sua posição social na estrutura social da metrópole modernista. Ou seja, a posse de um carro é a chance que alguns automobilistas possuem de promover uma mudança de seu patamar social.

A percepção de que o automóvel desloca a posição social dos indivíduos, conferindo maior prestígio aqueles que detêm a posse de um veículo automotor se mostrou recorrente nos entrevistados situados nos estratos de renda mais baixos da população. Para estes, o fato de possuir um automóvel confere um *status* diferenciado, que é altamente valorizado por eles e pelo meio social em que convivem. O referido fenômeno ocorre porque a posse de um carro

em tais estratos de renda é capaz de conferir um prestígio que não seria obtido de outro modo. Cabe ainda ressaltar que o *status* proporcionado pelo automóvel nem sempre se manifesta em ostentação por parte daqueles que o detêm; na maioria das vezes, é materializado numa noção de reconhecimento social, traduzida nas noções de dignidade e respeito – aspectos valorizados nas leituras da modernidade, a partir das teorias do reconhecimento.

Vou falar pra você, eu tenho carro, mas não sou rico não, Trabalho, sempre trabalhei muito e por isso mesmo hoje tenho carro. Aliás, ainda estou pagando esse aqui que tenho. Eu não vejo problema nenhum em andar de ônibus não, mas eu acho que o governo e as empresas de ônibus poderiam tratar a gente que é usuário do transporte coletivo com um pouco mais de carinho. Embora não vejo problema nenhum de andar de ônibus eu não abro mão de ter meu carrinho, eu sempre sonhei em ter um e trabalho muito, então eu acho que mereço ter um, uai. E é sempre importante ter um carro, vai que surge uma emergência, sempre é bom ter um carro pra essas emergências, principalmente na área da saúde, então é sempre bom ter um carro por perto, facilita demais a vida. E olha, digo mais ainda, o carro ainda tem outra vantagem, eu já andei muito de ônibus, o carro ele te dá muito mais respeito que o ônibus, quando você chega em algum lugar de carro, eita, você é recebido de um jeito, quando chega de ônibus, a pé, você é recebido de outro. O carro impõe muito mais respeito, sem dúvida. Digo na sociedade, a sociedade te trata com muito mais respeito, educação, você entende, né? As pessoas de olham com outros olhos, o povo te avalia primeiro pelo que você tem, não tem jeito, não tem como negar, pelo que você tem, pelo carro que você tem, pelas roupas que você veste, essas coisas, não tem jeito não. (Ricardo, 28 anos, proprietário de um Volkswagen Gol, ano 2005).

A ideia de reconhecimento, *status* e respeito que o automóvel proporciona é reforçado na fala de outros entrevistados, o que demonstra uma relação entre indivíduo-automóvel que ultrapassa as funcionalidades deste último enquanto artigo responsável pela realização de deslocamentos no espaço social. As entrevistas revelaram uma espécie de simbiose entre o motorista brasileiro e seu automóvel. As noções de dignidade e respeito materializadas a partir da posse de um automóvel são vistas numa noção ainda mais ampla do que a motivação pela obtenção de reconhecimento social. A automobilidade é alçada a uma condição existencial. O referido dilema existencial bastante recorrente no depoimento dos entrevistados se sustenta a partir da suposta necessidade cada vez maior do carro para concretizar as relações sociais na cidade. Ou seja, os automobilistas condicionam a própria existência social na metrópole modernista brasileira à posse de um automóvel.

Então, parece que a coisa funciona desse jeito assim, é como se fosse da pessoa o carro é hoje, viu. A pessoa aqui em Brasília só se vê na medida em que se vê dentro de um carro e o mais impressionante é que os outros também só notam as pessoas quando elas estão de posse de um carro e quanto mais caro, mais carrão for, mais a pessoa é notada. Daí que a pessoa incorpora o carro na sua vida, nem pensa em sair de casa sem carro, porque sair de casa sem carro é o mesmo que sair sem uma parte de da própria pessoa, uma parte de si mesmo. O carro é parte integrante da pessoa, onde ela vai o carro vai atrás. (Eduardo, 24 anos, proprietário de um Fiat Uno 2005).

Vale destacar que nas entrevistas realizadas, alguns indivíduos afirmaram não se pautar pela marca, preço ou pelos acessórios prometidos pelas montadoras. Estes foram minoria nas referidas entrevistas, mas reforçaram a ideia de que o automóvel se presta a atender ao papel de utilidade ou funcionalidade, ou seja, um objeto utilizado para atingir a função específica dos deslocamentos diários pela cidade.

No entanto, mesmo desconsiderando para si a influência que o *status* ou a diferenciação social exerce na posse do automóvel, os automobilistas entrevistados afirmaram não se importar com a dimensão do *status* do automóvel, reconhecendo-se como exceção na sociedade brasileira. Mas mesmo nesta perspectiva, paradoxalmente, estes também usufruem de algum prestígio conferido pelo fato da posse de um automóvel no DF.

Não me importo muito com essas coisas de marca, se é importado e coisa e tal. mas eu queria um veículo que eu pudesse andar, me locomover pelos lugares com tranquilidade e então esse aqui, popularzinho me atende tranquilamente. Vou com ele pra qualquer lugar, a hora que eu quiser e nunca me deu trabalho, sempre deu conta do recado. Eu até poderia comprar um carro mais caro, mas acabei optando por esse aqui. Não preciso ficar ostentando nada não, então o carro popular é bom, me leva pra onde eu quero e quando eu quero e além de não ser de dar trabalho com manutenção e essas coisas, então, não vejo problema nenhum em ter um nacional. Vejo muitos amigos meus que ficam com vergonha de ter um carro popular e fazem de tudo pra mudar de carro e aí eles acham que vão mudar de vida, mas vão nada, só vão ter um outro carro, nada mais. Vai fazer as mesmas coisas que esse meu aqui faz, mas as pessoas acham que vão ser vistas de outra forma, pode até ser, mas isso não me faz diferença não. Não sou de aparecer não igual uns e outros por aí não. (Luís, proprietário de um Chevrolet Corsa, ano 2008).

7.2.4 O fator renda e os automóveis

A dimensão renda foi apontada como questão fundamental para a posse dos automóveis. Os motoristas brasileiros entrevistados afirmaram que um dos principais obstáculos para a obtenção de um automóvel é a questão da renda para poder comprá-lo. Aqueles condicionaram a posse de um veículo automotor à renda disponível para efetuar a compra, o que significa dizer que aquele objeto de desejo (o automóvel) só não é um artigo mais generalizado no DF por conta da situação financeira de algumas famílias que não conseguem comprá-lo.

Os motoristas entrevistados afirmam que a opção pela compra de um carro surge, em geral, quando a situação financeira permite a concretização da compra do mesmo. Alguns situam a compra do automóvel como sendo um sonho, e o objetivo da posse do automóvel passa necessariamente pela quantidade de recursos disponíveis, independente da marca ou modelo do veículo. A cidade de Brasília e o Brasil, em geral, mais que dobraram a frota

automotiva nos últimos 10 anos, porém, a grande maioria da frota do país se faz de carros populares que cabem no orçamento das famílias. Vale ressaltar que a explosão automotiva identificada nos últimos tempos está aliada ao aumento real do rendimento dos trabalhadores brasileiros – fator decisivo para a expansão e o crescimento anuais da frota brasileira e brasiliense. Tem-se ainda o incentivo estatal de aumento do crédito e, conseqüentemente, de extensão dos prazos de financiamento – aspectos que contribuem para que famílias com menor poder aquisitivo possam adquirir um automóvel.

Escolhi esse carro porque era barato, de boa revenda e principalmente porque era o que eu conseguia comprar no momento. Hoje você tem muita marca no mercado, mas você tira o carro da concessionária e ele já tá desvalorizado. Desvalorizam só com isso uns trinta por cento. Um carro da Volks ou Fiat nacional e popular desvaloriza menos, então sempre compensa comprar esses carros. Além de serem de fácil revenda, econômicos. (José, 34 anos, proprietário de um Volkswagen Gol, ano 2008)

Sendo tema recorrente no relato dos entrevistados, a situação do transporte público é elemento motivador mesmo para os estratos mais pobres da população que almejam deixar a vida de usuários do referido modal de transporte, fazem economia e optam por um carro barato e econômico no dia a dia, que possibilite a independência de locomoção. Faz-se importante destacar que o transporte público, avaliado como ruim, não é a única motivação dos entrevistados na migração para o uso de um transporte individual. Para as famílias mais pobres, o desejo de ter um automóvel é a materialização de um sonho ou mesmo o símbolo de ostentação do único bem que a família possui, tornando o veículo automotor um artigo ainda mais valorizado nas classes populares.

Esse é meu primeiro carro. Comprei por que era o mais barato, era o que eu dava conta de pagar e é bom pra revender e tem boa manutenção também, né, além de ser mais em conta e beber menos gasolina é mais econômico, né. Eu queria mesmo era deixar de usar o ônibus. Não aguentava mais ter que pegar ônibus todo dia. Graças a Deus saí dessa vida e espero não voltar nunca mais, se Deus quiser. Assim, hoje eu ainda que ando de carro, gasto um pouquinho mais, mas é só um pouquinho a mais mesmo, então acaba compensando usar carro. Porque você tem uma passagem de ônibus que é muito cara e com esse dinheiro da passagem, muitas das vezes dá pra você usar o carro e ainda sobra dinheiro. Então fazendo essa conta vale muito a pena usar carro. Não tem jeito, acaba sendo o destino de todo mundo, usar carro porque é mais compensador até do ponto de vista financeiro, né. (João, proprietário de um Fiat Palio, ano 2005).

7.2.5 Relação automóvel-trânsito-congestionamentos

A pesquisa procurou identificar a percepção do brasiliense em relação ao trânsito da cidade. O objetivo era observar a da relação que os entrevistados demonstravam entre a

configuração atual da estrutura de mobilidade urbana do DF – localidade fortemente pautada pelo uso do automóvel – com questões que lhe são correlatas, tais como: qualidade de vida, o sistema de trânsito e tráfego e o efeito colateral negativo da automobilidade – principal desafio para a promessa da modernidade motorizada –, e a questão dos congestionamentos nas vias urbanas locais.

As informações obtidas na pesquisa permitem concluir que os brasilienses percebem, principalmente nos últimos anos, o crescente número de automóveis na cidade. A pesquisa aponta ainda a percepção em relação aos porquês e às consequências da escalada de automóveis na cidade. Os entrevistados ainda arriscaram eventuais soluções para a equação que levou ao aumento de automóveis e a preservação da qualidade de vida na busca de uma mobilidade urbana mais racional e sustentável.

Faz-se importante destacar as contradições nos discursos dos motoristas brasilienses pesquisados. Estes defendem o automóvel como signo de *status* e diferenciação social, exaltando a sua faceta moderna, mas ao mesmo tempo, fazem dele algoz da qualidade de vida no meio urbano. Tais contradições, típicas da modernidade, reforçam a significação dada ao automóvel, pois as soluções apontadas se fazem na busca de preservar o lugar do carro no espaço urbano da cidade. Cabe ainda sublinhar que o mencionado senso de preservação é um mecanismo na busca do pleno gozo das promessas da modernidade que a individualidade motorizada pode proporcionar.

O ideal mesmo pra diminuir os congestionamentos é restringir o uso do carro. É bem impopular isso, mas o governo precisa tomar uma providência porque senão vai chegar uma hora que tudo vai ficar parado em Brasília, nada vai andar de tanto carro que a gente vai ter, isso já ta acontecendo, então o governo tem que começar a reagir. Acho que já ta fazendo isso com as faixas pra ônibus, mostrando que o ônibus pode ir mais rápido e tal e o carro só no congestionamento pode convencer o povo a andar no ônibus. O que na verdade eu acho difícil de acontecer, mas o governo precisa fazer, tentar, mas como o povo é apegado demais ao carro é complicado isso de deixar de andar de carro. É um desafio que não sei te dizer o que precisaria mesmo fazer, viu. Complicado isso. Mas que precisa mudar a mentalidade de que o carro é o melhor meio de transporte isso precisa, porque é essa a percepção que as pessoas têm e daí elas calculam que é melhor andar de carro e pronto. Mas o governo precisa tentar senão vai virar um inferno essa cidade, vai ficar igual São Paulo, você vai ver. Governo precisa reagir logo, com ciclovia, mais metrô, ônibus novos, essas coisas. (João Paulo, profissional liberal, 35 anos, motorista de um Fiat Linea)

O individualismo do proprietário de carros em Brasília se reflete não apenas na posse do bem automóvel, mas também nas argumentações a respeito do sistema de mobilidade da cidade que tem no veículo automotor um de seus protagonistas. Os entrevistados, ao serem indagados a respeito de eventuais problemas advindos do aumento da frota automotiva,

embora reconheçam alguns problemas, como por exemplo, os congestionamentos, o barulho e a poluição, apontam para soluções que privilegiam ainda mais o transporte individual no DF. Os problemas enfrentados no dia a dia do trânsito da metrópole brasiliense influem decisivamente nas opiniões dos motoristas. O déficit de vagas para estacionamento na área central da cidade foi tema recorrente, bem como a construção de estacionamentos subterrâneos no Plano Piloto – solução apontada como a saída ideal para o impasse da falta de vagas na área central de Brasília.

Olha, a primeira coisa a fazer é estacionamento, você não faz ideia do tempo que a gente perde procurando estacionamento em Brasília,. vou te contar, viu, não d[á] mesmo pra viver assim não, porque além dos estacionamentos você ta sendo obrigado agora a conviver com os congestionamentos, agora que todo mundo tem carro tá um inferno viver em Brasília, dirigir em Brasília não anda nada fácil. o governo vive dizendo que vai fazer estacionamento subterrâneo na esplanada, no Setor Comercial Sul, mas nunca se mexe pra fazer mesmo, fica só na promessa como sempre. (Joaquim, 47 anos, proprietário de um Chevrolet Corsa, ano 2007).

Outras soluções em prol de mais espaço para o transporte individual também foram apontadas pelos entrevistados. Uma das mais recorrentes foi a construção de mais faixas de rolamento nas vias urbanas do DF, com o intuito de desafogar o trânsito e, assim, reduzir os congestionamentos. Mesmo com a experiência das grandes cidades, incluindo Brasília, mostrando que o alargamento das vias públicas é uma solução meramente paliativa, que apenas transfere o congestionamento para outra parte da cidade, os brasilienses motorizados reivindicaram nas entrevistas a construção de mais pistas para os automóveis, pois observam que tal medida pode oferecer maior fluidez ao trânsito e, conseqüentemente, equacionar os gargalos da mobilidade urbana cidadina.

Eu acho que tem que é alargar as pistas, quando fez isso na EPTG melhorou muito, mas ai você chega no plano piloto e de seis pistas cai pra três, governo tem que abrir mais faixas que ai pelo menos da uma desafogada no transito, porque do jeito que ta fica complicado., o mesmo acontece lá na O20, era um inferno, hoje ainda é, mas deu uma melhorada com a marginal que fizeram, mas volta o mesmo problema de quando chega no plano piloto e afunila tudo. complicado, viu.... (Marcos, proprietário de um Volkswagen Jetta, ano 2010).

As soluções pautadas pela construção de obras viárias faz sucesso entre os brasilienses, que reforçaram nas entrevistas a necessidade de políticas voltadas para acomodar mais ainda os automóveis no espaço urbano da cidade modernista. Muitos dos entrevistados fizeram questão de destacar a importância das obras de infraestrutura viária como elemento central para solução do problema dos congestionamentos, sem necessariamente associar a questão como um reflexo da quantidade crescente de automóveis nas vias urbanas da cidade.

Olha, a melhor coisa pra diminuir os congestionamentos são os viadutos, aumentar o número de pistas, de faixas pros carros, essas coisas todas que dão mais rapidez pro trânsito. O que os governos precisam entender é que é o carro que sustenta o país, se não fosse os carros o governo arrecadaria nem a metade de imposto que arrecada hoje então quer dizer que tem que privilegiar o carro sim, os carros são dominantes e o povo que tem carro gosta quando o governo favorece o carro, quando começa a desfavorecer o carro os motoristas ficam todos putos como é o caso agora dessas faixas exclusivas que o governo tá colocando aí nas ruas. Então, o governo não pode ir na contramão do que o povo pensa não, o povo quer é que privilegie o carro que esse caminho do carro é um caminho irreversível no mundo de hoje. (Mariana, 37 anos, proprietária de um Fiat Pálio 2010)

Na mesma linha de argumentação em prol da solução dos problemas advindos do aumento da frota automotiva, seguem outros brasilienses motorizados. Chegam a propor um novo planejamento que atenda de forma mais eficaz as exigências de uma mobilidade automotorizada tal qual vem se configurando em Brasília. Tais argumentos não admitem o fato de que a promessa moderna de velocidade, eficiência e rapidez para a capital federal não tenha se cumprido com o projeto original quando da construção da cidade.

Aqui em Brasília é difícil. A cidade foi feita e pensada pra se andar de carro, mas não era pra ter os congestionamentos que têm hoje o problema é que a cidade cresceu demais e agora todo mundo tem carro, tem gente que tem mais de um. Mas a cidade não era pra tá nessa situação não, ela foi planejada pro carro e agora tem que planejar de novo, senão vai ficar um caos isso aqui, porque hoje já pra todo lugar tá congestionado, né. E sinceramente, o congestionamento é difícil de enfrentar, mas se fosse só esse tava bom, mas tem ainda a falta de vagas, você não encontra mais vagas nem no trabalho nem na quadra de sua casa, então fica complicado. Te digo uma coisa, se o governo não se preparar, não preparar a cidade daqui uns dias até os órgãos públicos estão saindo de Brasília pra outro lugar porque não vai dá mais pra viver aqui não. (Maurício, 58 anos, proprietário de um Honda Civic, ano 2010).

Outros entrevistados mais céticos confirmam os prognósticos anteriores, como é o caso da entrevistada Marta. A representação no imaginário do brasiliense, acostumado com o carro, de que só se vive em Brasília de posse e uso de um automóvel, faz com que os indivíduos motorizados da cidade enfatizem não apenas a relação com o automóvel, mas o fazem buscar justificativas na promessa da Brasília moderna, construída para acomodar primeiramente os automóveis e depois as pessoas, para defender a utilização do veículo automotor na realização dos deslocamentos diários. Mesmo que do ponto de vista fenomênico, os automobilistas brasilienses percebam os problemas decorrentes do aumento da frota automotiva, estes insistem na defesa do uso do automóvel pautados na representação de que, na concepção original da cidade, esta foi planejada para fundamentalmente para os automóveis.

Olha, a única forma de acabar com os congestionamentos é acabar com os carros, mas como isso não vai acontecer o povo não vai largar o carro em casa não dá pra fazer muita coisa não, porque o povo não vai mesmo deixar o carro em casa, o povo

tem a percepção de que não dá pra fazer nada sem carro, você não concorda? Sem o carro as coisas ficam complicadas de acontecer aqui na cidade, viu. Porque já tá arraigado na mente do povo que não se faz nada sem carro aqui em Brasília e mudar mentalidade é complicado. O mais difícil é conscientizar o povo de que tem que parar de andar de carro, eu mesmo sei que o carro é um problema pra cidade, mas não paro de andar não. O povo fica esperneando com as faixa pra ônibus por exemplo, mas se não fizer isso aí que vira um caos, o povo que anda de ônibus já é sofrido e anda mais com esse bando de engarrafamento aí que tem hoje o que acontece é que tem que favorecer o ônibus mesmo. Mas o povo do carro, eu por exemplo, fica esbravejando, mas é que a gente tem uma mania de pensar só na gente, né. A gente se apega ao carro e fica pensando só na gente mesmo, faz do carro parte da família e fica defendendo espaço pra ele na cidade. (Marta, 31 anos, proprietária de um Citroen C4, ano 2009).

Alguns entrevistados, como a senhora Monalisa, defenderam a opção do brasileiro pelo automóvel afirmando que o fenômeno do veículo automotor era um fato irreversível da sociedade brasileira. Portanto, o Estado deveria intensificar as políticas que beneficiassem e estimulassem o uso do carro na cidade, tais como: a construção de elevados, viadutos, o alargamento de pistas e túneis – visando a melhor circulação do automóvel. A automobilista indica que a relação do brasileiro com os veículos automotores gerou uma identificação tal que mesmo políticas que visem a melhoria dos transportes públicos não surtiriam o efeito desejado. Portanto, a entrevistada defende que os recursos sejam direcionados para a melhoria viária dos automóveis.

A fala da entrevistada é sintomática do grau de identificação do brasileiro com seu automóvel. Vale a pena ressaltar que tal identificação guarda uma correspondência com o fenômeno mais amplo da modernidade: a valorização do individualismo – pilar da própria modernidade e também do sucesso do veículo automotor na sociedade contemporânea.

Como tem muito carro o governo precisa mesmo é arrumar mais espaço pro carro, seja com mais pista, com pista por cima, por baixo, não sei, dá um jeito, porque o povo vai só continuar comprando carro e é preciso dar um jeito nisso senão a situação vai ficar mais insustentável do que já tá. Porque assim, o carro é realidade e o povo não vai e não quer deixar de andar de carro, né, é bom, né. Então o governo tem que pensar em jeitos de deixar a cidade cada vez melhor pros carros, até porque o povo em Brasília prefere andar de carro, pode ter o melhor transporte do mundo que o povo vai continuar andando de carro. Colocar recursos no transporte público é jogar dinheiro fora. Porque a tendência é sempre todo mundo melhorar de vida e comprar um carro e deixar de andar de ônibus, igual o povo faz nos Estados Unidos, onde até as empregadas domésticas têm carro pra ir trabalhar. (Monalisa, 29 anos, proprietária de um Kia Ceratto, ano 2009).

As soluções voltadas para o transporte individual predominaram no discurso dos brasileiros motorizados. No entanto, algumas opiniões defenderam os investimentos no transporte público como forma de melhoria da mobilidade urbana. Os entrevistados alertaram para a dificuldade em convencer os automobilistas a utilizarem o transporte público e

desafogar as ruas da cidade, reduzindo os congestionamentos e ganhando em qualidade de vida. A imagem negativa do transporte público é o principal desafio para procurar convencer os brasileiros motorizados a se locomoverem por outros modais de transporte. Dada a configuração atual, os entrevistados preferem conviver com os congestionamentos, contanto que esteja assegurado o conforto de seus automóveis.

Eita, tá difícil viu. O certo mesmo era ter um bom transporte público pra daí as pessoas deixar os carros mais pro fim de semana, mas mesmo assim é complicado, mas era uma alternativa. Mas do jeito que tá hoje não têm chances das pessoas que têm carro ir pro ônibus não, viu. Ainda mais com esses ônibus na situação que estão. Só ônibus velho que ninguém sabe a hora que passa, se é que vão passar, assim todo mundo que tem carro prefere mesmo andar de carro, mesmo que o carro você tenha que pagar um pouco a mais pra andar nele. E assim, é muito melhor passar uma hora, uma hora e meia no carro com seu ar condicionado ligado, ouvindo sua musiquinha do que dentro de uma lata de sardinha escutando funk ou sertanejo. Então, assim aqui em Brasília quem anda de ônibus é quem não tem dinheiro pra pagar e manter um carro. (Marcos, proprietário de um Ford Fiesta, ano 2009)

A questão dos congestionamentos também é percebida com relação à avaliação feita do transporte público e do conseqüente nível de conforto desejado pelos automobilistas que se deslocam pelo DF. O carro se apresenta como objeto que vai além de conferir a distinção necessária ao individualismo moderno – cumpre também um papel funcional de assegurar conforto aos motoristas brasileiros. Neste caso, os automobilistas de mais alta renda, em geral, com os carros mais luxuosos, destacam mais frequentemente tal relação. Estes, mesmo cientes dos problemas provenientes de congestionamentos, racionalizam a ação de usar o automóvel colocando como condicionante principal para suas ações o conforto individual em detrimento de uma eventual redução de congestionamentos.

Moço, não tem jeito não. Os engarrafamentos vão continuar até o povo deixar o carro na rua e começar a andar porque cansou de ficar parado no trânsito. Porque do jeito que tá o transporte público é mil vezes melhor ficar parado no trânsito dentro de seu carrinho com ar e sozinho do que enfrentar os ônibus. E assim a tendência dos carros é só aumentar, porque você vê aí, as pessoas só dão uma melhoradinha de vida e a primeira coisa que fazem é o quê? Compram um carro! Não tem essa não, do jeito que tá o povo quer mais é não andar de ônibus, pode ser num fusca velho, mas em ônibus não querem não. Mas o maior culpado é o governo que deixa a situação desse jeito, deixa o povo tomar ódio do sistema de transporte. (Jair, 42 anos, proprietário de uma Chevrolet Captiva, ano 2011)

Os brasileiros reconhecem a sedimentação de uma cultura do automóvel, na medida em que seu uso vem se tornado cada vez mais intenso. A rotinização do veículo automotor em Brasília acaba por colocar em dúvida eventuais medidas para solucionar os problemas do tráfego no DF. Muitos dos entrevistados se mostraram céticos em relação a uma possível migração para outros modais de transporte. O apego ao automóvel é apontado como um

desafio para solucionar os problemas de mobilidade na referida UF, uma vez que os próprios brasilienses observam que a tendência é o crescente aumentar do número de veículos automotores na cidade.

Tinha que ter ônibus bom, com ar condicionado, novos, ter mais metrô, esse metrô aqui por exemplo, só vai até Ceilândia, mas quando chega em Águas Claras já chega lotado, não tem carro suficiente e anda tão devagar que nem compensa. Então tem que investir no metrô também. E depois tem o mais difícil que vai ser convencer o povo a andar de ônibus, porque isso também é difícil. O povo já tá acostumado a andar de carro, estão apegados a seus carrinhos, virou um hábito, um costume, que o brasiliense gostou, né. Então assim, mesmo com tudo isso ainda acho difícil do povo passar a andar de ônibus, mas o governo tem que fazer alguma coisa e só estacionamento e estradas não adianta não. Mas assim, tiro por mim, eu mesmo não andaria de ônibus não, pode ser o mais moderno do mundo, uma espaçonave que não andaria não. - Porque não abro da liberdade de sair a hora que eu quiser e voltar a hora que der na telha que o carro me dá, se eu quero sair no meio do expediente, de carro é mais rápido, pra ir almoçar só dá pra ir de carro. E Brasília ainda tem o dificultador que é tudo longe, de ônibus então as coisas ficam ainda mais longe. Porque o povo quando fez a cidade pensou que ia só ter rico que andaria de carro... Complicado, viu. (Margareth, 48 anos, proprietária de um Honda Fit, ano 2008).

7.2.6 Automotorização versus transportes públicos⁴

As entrevistas mostraram que a compreensão da relação entre o brasiliense e seu automóvel passa necessariamente pela situação a qual se encontra o transporte público no DF, uma vez recorrente a avaliação negativa do sistema de transporte da capital do país por parte dos participantes. A referida UF conta atualmente com 1009 linhas de transporte coletivo e duas linhas de metrô que transportam diariamente aproximadamente um milhão de passageiros. As linhas de metrô atendem somente uma parcela da população, a saber: Asa Sul, Águas Claras, parte de Ceilândia, Guará, Taguatinga e Samambaia, com uma extensão de apenas 42 km.

No caso das linhas de ônibus, existem cerca de 3500 veículos circulando, sendo 2975 veículos registrados pelo órgão gestor local do sistema de transporte coletivo. No entanto, apenas 25% da frota está legalizada, vistoriada, licitada e autorizada a circular pelo referido órgão. Soma-se ao fato de que a frota em circulação tem idade média superior a 8 anos de idade, enquanto que a idade limite autorizada a circular é de 7 anos. Outro agravante está no poder estatal em controlar e determinar os índices mínimos de prestação do serviço para os anos de 2010 e 2011. O jornal *Correio Braziliense* destacou que o Governo do Distrito Federal (GDF) aplicou cerca de 6 mil multas em 2010, e 12 mil multas em 2011, nas

⁴ As informações referentes ao transporte público de passageiros foram levantadas junto ao órgão gestor de transporte público coletivo do DF - Transporte Urbano do Distrito Federal (DFTrans) e na Companhia do Metropolitano, Metrô-DF.

empresas de ônibus em razão de irregularidades na prestação do serviço. No entanto, graças às brechas na legislação, as estas recorrem, não saneiam as irregularidades e também não pagam as multas. Diante do fato, o DF tem a receber cerca de R\$ 6 milhões em multas das operadoras do transporte público coletivo.

Diante do fato e sem o poder de determinar a operação dos ônibus com padrões mínimos de qualidade – uma vez que as empresas operadoras do sistema não cumprem os horários estipulados pelo órgão gestor – a consequência imediata é a circulação de ônibus lotados e sem regularidade nos horários em que circulam, aliado à questão da operação de ônibus com média de 8 anos de idade, ou seja, velhos e sujeitos a constantes quebras, causando transtornos diários aos usuários que necessitam do serviço.

O cenário atual do metrô não é diferente. A composição dos trens com apenas quatro vagões – que tem saturação identificada logo nas primeiras estações em que circulam – não atendem de modo pleno toda a população das cidades em que tal serviço é prestado. O metrô convive ainda com constantes panes no sistema elétrico de seus trens, atrasando viagens e sobrecarregando ainda mais o serviço disposto. O reflexo desta situação: estações e trens operando acima da capacidade, gerando desconforto ao usuário e comprometendo a qualidade dos serviços existentes.

Conforme o exposto, é compreensível a percepção negativa que os automobilistas entrevistados possuem em relação ao transporte público de Brasília. Em recente pesquisa da Câmara Legislativa do Distrito Federal (CLDF), com mais de 3,8 mil usuários dos serviços locais de transporte coletivo, a grande maioria dos entrevistados – 61,8% do total – afirmou desaprová-lo, qualificando-o como de péssima qualidade.

A situação de precariedade dos serviços públicos de transporte explica, em parte, a recorrência do tema em uma pesquisa com os brasilienses motorizados. Foi tema repetido por muitos automobilistas pesquisados, a explicação de suas relações com o automóvel como sendo um reflexo da baixa qualidade dos serviços de transporte público prestados atualmente no DF. Vale ressaltar que tal avaliação não possui base na experiência cotidiana do brasiliense, pois a maioria dos entrevistados avalia negativamente o transporte público, mas não fazem uso cotidiano de ônibus ou metrô. Em alguns casos, alguns dos entrevistados têm mais de 15 anos que não andam de ônibus, e mesmo assim, possuem uma visão depreciativa em relação ao transporte público de Brasília.

Nas tentativas de explicar as relações que estabelecem com seus automóveis, muitos entrevistados insistiram em relacionar o aumento do número de automóveis com a decadência

do transporte público em Brasília. Nas argumentações destes, a frequência das queixas em relação ao transporte público é uma constante e acaba estimulando o uso e a própria identificação que se estabelece entre o motorista brasiliense e seu assessorio inseparável: o automóvel.

É complicado porque se você parar pra ver a maioria das pistas não dá mais pra alargar. O governo precisava mesmo era investir no Transporte, mas mesmo assim ainda seria difícil resolver o problema do congestionamento, porque você sabe, você sabe né, só isso não vai adiantar se o povo continuar andando de carro, então o desafio e o problema maior é fazer o povo andar nos ônibus e no metrô quando eles estiverem bons pra andar. Porque você sabe, o brasiliense e o brasileiro, de modo geral, gosta do carrinho dele, o brasileiro gosta de carro e gosta de andar de carro. Ele pega seu carro pra ir pra padaria da sua própria quadra, isso só pra começar. E ainda tem mais, aqui em Brasília a gente tem a percepção de que tudo é longe e daí fazemos a matemática e descobrimos que é muito mais vantajoso andar de carro que de qualquer outro jeito pra ir pros lugares. (Monalisa, 29 anos, proprietária de um Kia Ceratto, ano 2009).

A utilização do automóvel está ligada a um processo mais amplo da própria noção de modernidade e de um culto aos valores individuais. Embora no plano discursivo haja predominantemente uma depreciação dos modos coletivos de locomoção, estas críticas são mais uma necessidade de justificativas do uso do carro sem que se admita explicitamente o culto ao individualismo moderno do que propriamente uma percepção de fato de um sistema coletivo de transporte de baixa qualidade, haja vista que muitos dos entrevistados justificaram o uso intenso do veículo automotor como forma de fugir de um transporte coletivo ruim. No entanto, alguns partícipes da pesquisa não utilizam ônibus ou metrô há algum tempo. Deste modo, a precarização do transporte coletivo é peça fundamental da retórica moderna de defesa e estímulo do uso do automóvel na Brasília modernista, cumprindo o seu dever de motorização da população.

Olha, vou ser sincero, ninguém em sã consciência podendo usar um carro vai usar outro meio de transporte como o ônibus, pelo menos não aqui em Brasília. O carro é mais rápido, barato e seguro. Ah, tem isso de ambientalmente, mas essa geralmente é a última conta que a gente faz. A tal do ambientalmente ou do politicamente correto e essas coisas. Isso pode ser que um dia cole aqui no Brasil e aqui em Brasília, mas hoje em dia não, talvez um dia com a sociedade mais evoluída a gente pense assim, né. Hoje esse pensamento é exceção. (Juliano, 48 anos, proprietário de um Fiat Idea, ano 2010).

Conforme o exposto, percebe-se que a identificação entre o automóvel e seu proprietário é reforçada pelo atual sistema de transporte público do DF, considerado de baixa qualidade pelos entrevistados. As reclamações existentes se dão em relação a ônibus lotados, velhos, constantes furos de viagens ou mesmo à baixa frequência com que circulam. Porém, as entrevistas evidenciaram que a cultura do automóvel em Brasília não se faz apenas como

uma resposta a um transporte público de baixa qualidade. De fato, existem outros elementos que contribuem para definir a cultura do automóvel brasileiro.

Olha, não vou negar pra você não, eu gosto de carro, gosto mesmo, gosto muito e se tivesse uma condição melhor eu teria era muitos carros. E também sei que já tá a cidade toda congestionada e o culpado são os carros, mas vou te falar uma coisa a culpa não é só dos carros não, a culpa é também do governo que deixou o transporte público ficar nessa situação caótica. É esse transporte público ruim que faz todo mundo querer andar só de carro, é o governo que faz todo mundo adorar o transporte de carro, mesmo o carro sendo mais caro, sendo poluidor, fazendo congestionamentos e tudo mais. (Maurício, 32 anos, proprietário de um Audi A4).

O que se percebe pelas entrevistas é que a pretação de um serviço de transporte público tido como ruim é fundamental para cristalizar no imaginário do brasileiro a necessidade de escapar do uso do transporte público, visto como um sistema de locomoção caótico e de péssima qualidade. A reclamação em relação ao transporte público se mostrou como elemento constante no relato dos entrevistados. As entrevistas indicaram que a imagem negativa dos sistemas de ônibus e metrô da cidade contribui decisivamente nas justificativas de defesa do uso do automóvel entre os brasileiros.

Uso o carro porque com esse sistema atual de transporte publico não tem condições. Os empresários e o governo pensam que estão transportando gado. Peguei ônibus a vida inteira e toda vez que entrava num sonhava com o dia em que eu conseguiria comprar um carrinho e me livrar desse sofrimento que é andar de ônibus em Brasília. E graças a Deus que eu consegui comprar um carro e não preciso mais passar por esse sofrimento de usar ônibus. Se os empresários respeitassem o usuário, mas não, isso não acontece. Você só vê desrespeito com o usuário do transporte publico. Desde o motorista, mau educado, passando pelo governo que deixa rodar ônibus velhos e até os empresários que não tãem nem aí com seus clientes porque botam na rua ônibus velhos, sujos... E digo uma coisa pra você, nem precisa fazer pesquisa não, meu filho, o que você vai ouvir de todo mundo aqui é a mesma coisa do transporte público, ainda mais de quem usa muito, usa todo dia. Digo pra você que todo mundo quer é sair dessa vida de gado. (Viviane, 29 anos, proprietária de um Fiat Uno, ano 2007).

As reclamações em relação ao transporte público servem de motivação para a compra e o uso dos automóveis na cidade, mas também se coloca como barreira para o acesso aos equipamentos urbanos e de lazer da cidade. Nos relatos dos entrevistados, verificou-se a argumentação de que só é possível ir a determinados lugares da cidade com o automóvel. Os entrevistados afirmam que o sistema de transporte público não atende as necessidades das pessoas nem as demandas por lazer disponíveis no DF. As reclamações direcionam-se ao estado dos ônibus – velhos e sujos, sujeitos a quebras no meio do caminho, além da irregularidade dos horários e o grande número de passageiros transportados, gerando desconforto. Em síntese, os entrevistados afirmaram não confiar na frequência dos ônibus disponíveis para o transporte público, além de reclamarem das longas esperas, sem horário

definido, para que os ônibus circulem na cidade.

Usar o carro em Brasília significa sobrevivência. Você só existe aqui nessa cidade se você usa o automóvel, não tem jeito, porque não dá pra você sair pra muito lugar aqui com ônibus não, assim, até dá, mas você demorar até cinco vezes mais de ônibus, porque você tem que esperar um coletivo passar, quando passa e para pra você, tem que ter sorte, porque as vezes eles nem param nos pontos de tão rápido que passam. Pra ir pro trabalho eu até concordo que você consegue, com muito custo, um ônibus, mas inventa de querer sair à noite ou no fim de semana pra um show, teatro, cinema, shopping, essas coisas de diversão. Você não consegue, e sabe por quê? Porque não tem ônibus. Não tem mesmo. Não tem nada. Não dá pra ir pra esses lugares sem carro, se for inventar de ir é a pé ou de táxi... (Adalberto, 44 anos, proprietário de um Hyundai i30).

A questão da mobilidade brasiliense pode ser interpretada numa relação de oposição e complementaridade. Na oposição do binômio automóvel-ônibus, sendo que carro é visto como o completo oposto do ônibus, sendo que o carro se apropria das representações positivas e o transporte público das representações negativas. No primeiro, os brasilienses enxergam aspectos como liberdade, conforto, prestígio, rapidez e eficiência – expressões máximas das promessas da modernidade. Já nos ônibus, encontram o oposto de todos os aspectos supramencionados no primeiro, que a modernidade sempre perseguiu e combateu.

Encontrou-se ainda a relação de complementaridade entre o automóvel e o desenho modernista da cidade, tendo como pano de fundo o transporte público. Os entrevistados realizam uma associação na qual existe uma simbiose perfeita entre o espaço geográfico da cidade que demanda por automóveis, ao mesmo tempo em que este mesmo espaço repudia outros modais de transporte como o ônibus.

Então, o cara que andava de ônibus e começou a andar de carro, que andou de carro pelo menos uma vez, e volta a andar de ônibus ele só faz isso se tiver quebrado, sem dinheiro de tudo. Porque eu digo uma coisa pra você, é muito difícil o cara voltar a andar de ônibus depois que descobre as maravilhas do carro, isso pode ser qualquer ônibus, um ônibus cinco estrelas que o cara vai achar melhor o carrinho dele. Porque é assim, o cara depois que acostuma com as vantagens do carro ele não quer mais separar dele não, pode esquecer que não volta nunca mais pro ônibus não. Pode ser ônibus rápido o que for, com um monte de horário igual com essas faixas que o governo tá colocando agora que não adianta, o cara que tá no carro não vai migrar pro ônibus não. (José, proprietário de um Volkswagen Gol, ano 2009)

Foi neste cenário de demonização do transporte público que os entrevistados foram questionados sob quais condições estes passariam a utilizar o transporte coletivo em detrimento do transporte individual. A resposta a tal indagação revelou o enraizamento da cultura do automóvel ou do apego do brasiliense com o seu carro. A maioria dos entrevistados rechaçou a ideia de trocar o carro pelo uso do transporte coletivo, principalmente no cenário atual de precarização do transporte coletivo. Percebe-se que o uso do automóvel é uma

questão praticamente inegociável na vida cotidiana do brasileiro, principalmente quando seu parâmetro de comparação é o sistema de transporte público coletivo existente no DF.

Eu vou te dizer uma coisa, nas condições atuais não trocaria o andar no meu carro por nada nesse mundo, de jeito nenhum, nem amarrado. Porque você tem só ônibus ruim, velho, lotado, então nem pensar de andar neles. Agora com ônibus novos, com ar condicionado, o horário certinho, quem sabe e até iria andar de ônibus de vez em quando. Agora, mesmo com tudo isso eu acho difícil o povo andar de ônibus aqui em Brasília, sabe, o povo já tá acostumado a andar de carro, já tá acostumado com o carro, então do jeito que tá nesse costume de hoje em dia ou você aumenta pista ou esse povo que anda de carro aí derruba qualquer governo que aparecer e não favorecer o andar de carro na cidade. (Adaílton, proprietário de um Fiat Palio, 2005)

7.2.7 A sociabilidade brasileira e o automóvel

A argumentação do brasileiro motorizado na defesa do automóvel inclui não apenas a depreciação em relação ao transporte público ou a percepção da Brasília modernista que prioriza o automóvel. A pesquisa mostrou que a sociabilidade brasileira vem se fazendo cada vez mais dependente do uso do veículo automotor. Embora o pano de fundo da discussão aponte para justificativas que se pautam em problemas de infraestrutura, como por exemplo, a qualidade do transporte público ou mesmo no desenho modernista da cidade, o fato é que a pesquisa indicou uma dependência do brasileiro em relação ao automóvel para manter as relações sociais ou mesmo participar dos grupos de sociabilidade citadinos. Mesmo a cidade cedendo cada vez mais seu espaço público para a circulação do veículo automotor, faz-se importante o reconhecimento de que tais espaços públicos tradicionais não são vistos pelo brasileiro como locais preferenciais para suas relações sociais, mas sim, locais para acomodar os automóveis: o instrumento que permite a existência social dos automobilistas brasileiros.

A importância cada vez maior do automóvel na vida da cidade e de seus cidadãos deslocou os ambientes de sociabilidade para locais típicos do estágio atual da modernidade motorizada, que demanda espaços cada vez maiores para os automóveis. A praça pública ou os cafés perdem importância para os locais mais identificados com os grupos sociais contemporâneos. Vale destacar que mesmo ocorrendo a alteração dos locais de sociabilidade, o brasileiro não abre mão de se relacionar com aqueles com quem se identificam, mesmo que o tradicional espaço público esteja dominado pelos veículos automotores: o cidadão brasileiro ressignifica os espaços de sociabilidade, e o mais importante, continua mantendo os vínculos sociais na metrópole modernista motorizada.

A relação da Brasília modernista com os automóveis vem alterando significativamente

a dinâmica da cidade. Graças à generalização da automobilidade, tem-se em curso um processo de ressignificação da metrópole modernista, de seus espaços públicos e da própria forma dos indivíduos interagir nos diferentes espaços citadinos de sociabilidade. O brasileiro, que vem internalizando uma cultura motorizada ou do automóvel, se apresenta como peça fundamental na referida dinâmica, na medida em que consente ceder cada vez mais espaço ao automóvel na cena urbana da cidade. Tal ato acaba por estimular a prática de um tipo de sociabilidade que se coloca cada vez mais condicionada e dependente do uso do veículo automotor para se realizar.

Ao serem indagados se já haviam deixado de fazer alguma coisa por não ter como se locomover pela cidade, muitos entrevistados responderam afirmativamente. Em nível de discurso, culpam o desenho modernista de Brasília ou a precária situação do sistema de transporte público, mas deixam transparecer que os brasileiros estão cada vez mais ligados a seus automóveis. Alguns, mais precavidos, antecipando a possíveis imprevistos, chegam a ter mais de um carro em suas residências como medida preventiva e como método de fuga do sistema de transporte público da cidade.

Ixi, várias coisas eu já deixei de fazer por estar sem carro. Tem anos que tenho carro, sabe, e não é de hoje que eu sei o quanto é difícil andar de ônibus em Brasília, se locomover aqui sem carro é complicado. Por isso mesmo que eu tenho dois carros, na segurança pra quando um deles quebrar, for pra revisão, essas coisas, sabe. E quando acontece algum imprevisto do tipo os dois carros quebrados eu não saio de casa, evito ao máximo sair e se de tudo não tiver jeito de evitar sair de casa eu vou e pego um táxi, pago uma fortuna de táxi, mas é o jeito que encontro. Porque prefiro não depender das pessoas de favor dos outros, nem de ônibus. De ônibus menos ainda, viu. Porque esses ônibus daqui vou te contar... (Maurício, 58 anos, proprietário de um Honda Civic, ano 2010).

A concentração dos equipamentos urbanos e de lazer no Plano Piloto reforça a justificativa de dependência dos automóveis para a realização dos deslocamentos diários, principalmente quando estes se dão para locais pouco atendidos pelo transporte público, como por exemplo, o Pontão do Lago Sul ou mesmo o Centro Cultural Banco do Brasil (CCBB), no Setor de Clubes Esportivos Sul (SCES), onde quase não se tem a circulação de transporte coletivo. Além disso, as longas distâncias a percorrer são um desestímulo à utilização do transporte público, o que faz aumentar a atratividade do transporte individual.

Sem carro não dá pra sair de casa não, viu, de jeito nenhum. Por exemplo, você não consegue ir no Pontão, no Lago, no CCBB, num monte de lugar porque nem ônibus pra esses lugares não tem. Quando tem ônibus é um de dia e outro de noite e nem precisa falar nas condições que eles passam, lotados, derramando de gente. E isso quando eles passam, porque você não pode confiar nesses ônibus aqui de Brasília não. Então, assim, sem carro prefiro nem sair de casa, só saio quando não tem jeito mesmo, mas já sabendo que vou sofrer absurdo pra conseguir chegar nos lugares e

ainda enfrentar outro sofrimento pra voltar pra casa, por de noite já tem pouco ônibus, imagina de madrugada... se não conseguir carona é a pé ou então desembolsar uma grana preta pro táxi. (Maurício, 32 anos, proprietário de um Audi A4).

Os motoristas brasilienses entrevistados, quando cristalizam o uso do automóvel para a realização de seus deslocamentos diários, reduzem significativamente sua mobilidade pela cidade num cenário em que não estão motorizados. Muitos dos entrevistados afirmaram que optam por sequer sair de casa quando estão sem carro, pois consideram que os transtornos da locomoção por ônibus ou metrô acabam por desestimular os encontros sociais. O relato a seguir evidencia que quanto mais se consolida uma cultura da automotorização no DF, mais se depende do automóvel para a manutenção dos vínculos sociais na metrópole brasiliense.

Eu não me arrisco a sair de casa quando não estou de carro não. Ainda mais a noite quando pegar ônibus em Brasília é mais que um desafio, vai chegando a noite você não encontra mais ônibus pra muitos lugares. E se diz que passa você ainda precisa torcer pra passar mesmo, porque o complicado é confiar que vai passar, os ônibus mais faltam as viagens do que cumpre, então você pode ficar esperando mais de horas por um ônibus. Nem é pelo perigo que pode ter em ônibus do tipo assalto não, acho até que aqui em Brasília não tem muito dessas coisas não, mas o problema maior tá no ônibus não passar mesmo. Uma vez fui numa festa e não tava de carro, fui voltar de madrugada pra casa, esperei mais de uma hora e meia o corujão que diziam que passava, quem disse que ele passou?! Daí cansei de esperar e fui pra casa a pé porque ônibus mesmo, pelo menos aquele dia não passou não. Andei mais de 5km de madrugada, não tinha dinheiro pra pagar táxi o jeito foi ir de pezão mesmo. Mas aprendi a lição, se não tiver como voltar pra casa não saio mais sem um carro ou uma carona certa pra voltar não, de jeito nenhum. (Alberto, 23 anos, proprietário de um Peugeot 207 ano 2008).

Destarte, as entrevistas apresentaram alguns indivíduos com o pensamento caminhando na contramão da argumentação exposta anteriormente, o que demonstra, mais uma vez, a pluralidade nas relações entre o brasiliense e o automóvel. Faz-se importante destacar que a predominância dos discursos encontrados nas entrevistas realizadas apontam o automóvel como um condicionante ou mesmo um facilitador da interação social.

Olha, o povo falar que deixa de fazer coisa por conta de não ter como ir pro lugar é lorota. Se precisar mesmo de ir pros lugares duvido se a pessoa não dá os pulos dela e consegue um jeito de chegar no lugar, seja de carro, avião, a pé, bicicleta ou mesmo de jegue. Sempre dá pra dar um jeito. Agora que chegar nos lugares de carro é muito melhor, é muito mais fácil isso é. Assim, dá pra ir de ônibus pros lugares sim, só que é mais difícil, é mais demorado, mas uma hora ou outra você chega aonde quer de ônibus, só vai ter que esperar muito por um ônibus, mas chega sim. Muita gente anda de ônibus, acho que a maioria do povo anda de ônibus e ninguém nunca morreu por isso, o povo anda de ônibus, chega nos seus compromissos nos horários e tudo mais. As pessoas se programa e chegam direitinho no horário, chegam no trabalho no horário, enfim, num monte de lugar, o povo que acostumou a andar de carro que vem com essa história de que não da pra andar de ônibus, dá sim, só que do jeito que tá hoje é ruim, mas que dá isso dá. Só que em muita gente apegada demais nas coisas materiais da vida e não abre Mao de andar de carro e fica falando de que andar de ônibus é um terror. (Ricardo, 28 anos, proprietário de um

Volkswagen Gol, 2005).

A posse ou não do automóvel não significa necessariamente que os brasileiros são mais ou menos sociáveis em razão do carro. O que os dados apresentados vêm demonstrando é que vem se disseminando no imaginário do brasileiro o fato de que as interações sociais nas quais o carro está envolvido possuem melhor qualidade que as demais. Tal imaginário é disseminado na maioria dos entrevistados que reconhecem nos automóveis um importante agente facilitador do tanto do estabelecimento quanto da manutenção de relações sociais da mais diversa ordem.

Te digo que é mais difícil sair com os amigos se você não tem carro. O carro é um adiantamento em todos os sentidos, né. Você não precisa esperar por ele, sai a hora que você bem entender, volta a hora que você quiser também. Isso sem falar no quesito mulheres, as mulheres vão te dar mais moral se você tiver um carro, com o carro você pode levar a mina pra sair de noite, pra casa dela ou pra outro lugar... essas coisas. Mas se você não tem carro sempre se arruma um jeito, a vida não vai ser assim tão facilitada, mas daí vai se virando, primeiro a gente vive até os dezoito anos pelo menos sem carro e só depois que vai se acostumando com eles, então tudo se ajeita, em tudo a gente se adapta. (Humberto, 22 anos, proprietário de um Ford Fiesta, ano 2007).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O presente estudo apresentou a existência de uma relação de identidade do habitante do Distrito Federal (DF) para com o automóvel. Esta é percebida no espaço urbano da cidade, na deficiência do transporte público e nas próprias possibilidades advindas do veículo automotor: liberdade de roteiros/itinerários, elevação do *status* social do indivíduo, reconhecimento enquanto pessoa e a abertura da possibilidade de construção de uma espécie de cidadania motorizada, além de alargar a própria sociabilidade na medida em que serve como meio essencial de relação social. Tais elementos são constatados na própria argumentação do brasiliense, que muitas vezes só sai de casa se tiver de posse de um automóvel; do contrário, a sociabilidade nos espaços públicos fica restrita.

Faz-se importante destacar a contradição presente no discurso dos brasilienses motorizados que afirmam ter no carro apenas um meio de transporte. No entanto, ao longo das entrevistas realizadas, percebeu-se que o carro representa muito mais que um meio de transporte: é um bem inseparável, um acessório cotidiano indispensável. O automóvel deixa de ser apenas um meio de transporte e se transforma em meio de vida, uma vez que a própria vida social passa a ser acessada mediante o uso de um veículo automotor. Assim, este último aparece não apenas como meio de transporte, meio de locomoção eficiente e meio utilitário, como afirmaram muitos dos partícipes do estudo. O veículo automotor ganha vida própria no cotidiano da cidade, com *status* privilegiado no imaginário do brasiliense, seja como signo de ingresso para a cidadania, sociabilidade, reconhecimento e, sobretudo, de individualidade.

A cultura do automóvel em Brasília ainda ganha contornos de uma singularidade com o fato de que a capital federal é uma cidade modernista. As justificativas, as defesas da utilização do carro saem do lugar comum porque o transporte público é ruim ou porque o veículo automotor mostra-se mais rápido, ágil, seguro, traz mais liberdade, entre outros aspectos. O discurso de cidade pensada para a boa acomodação do automóvel é presente e forte o suficiente para não ser negligenciado do ponto de vista discursivo. Portanto, a cidade modernista é também fundamental para a compreensão da relação do brasiliense com o veículo automotor. Tal representação que relaciona o modernismo brasiliense e o carro é um importante elemento da singularidade local de modernismo, ostentando o título de cidade dos automóveis, sendo que os brasilienses internalizam a referida representação a tal ponto que não se percebem na modernidade em questão se não estiverem de posse de seus respectivos carros. É como se só pudesse se discutir se uma cidade é moderna ou não se esta cumprir com

tudo aquilo que havia prometido quando de sua construção, e uma destas promessas seria o fato de se curvar ao império do automóvel.

Cidade e Souza, ao pesquisarem sobre a imagem de Brasília para seus moradores e visitantes, apontam as diferentes representações presentes no imaginário das pessoas que indicam como símbolos da cidade: seu peso político – enquanto capital da República –, seus valores culturais, estéticos, ambientais, e a questão da localidade ser reconhecida como o ícone do urbanismo modernista. Aqueles autores afirmam que as imagens construídas da cidade no plano das representações tendem a prevalecer com força suficiente para influenciar nas práticas sociais cotidianas, assegurando sua reprodução ou ressignificação. Partindo do raciocínio de Cidade e Souza, a imagem que os brasilienses constroem do automóvel funciona enquanto imagem construída e apta a fornecer justificativas para o consumo e uso permanente do automóvel, mas também na imagem percebida, necessária para preservar a relação de identidade entre o automóvel e seus proprietários.

A discussão sugere que a cidade é palco de atividades econômicas e sociais e também lugar de vivências individuais e pessoais que servem de base para percepções coletivas. A imagem da cidade é, dessa forma, formada por percepções apreendidas na esfera individual, que são traduzidas em comportamentos coletivos. Enquanto a percepção da imagem de cidade pode ser um processo passivo, a projeção de práticas socioespaciais, modificando não apenas o ambiente, mas também a imagem inicial passa a ter uma conotação ativa. (CIDADE; SOUZA, 2002, p. 75).

Outra dimensão a respeito do automóvel que merece destaque é a questão do *status*, acompanhado da ideia do reconhecimento e do respeito proporcionado pelo objeto em estudo. O carro tira as pessoas da invisibilidade; a metrópole cheia de profusão de rostos diferenciados e estímulos bem ao gosto simmeliano, tem neste uma redenção para a expressão da individualidade. O veículo automotor é um resgate da essência do indivíduo que procura e precisa ser visto na metrópole – palco do anonimato e das multidões. O carro proporciona exatamente a visibilidade almejada pelo indivíduo moderno. A lógica do veículo automotor como signo de individualidade se pauta em critérios de poder e *status* representado pela marca ou modelo do automóvel em questão: quanto mais caro ou luxuoso for o veículo, mais as pessoas são vistas. Aqui, a ideia de cidadania é o mesmo que dizer que o indivíduo tem seu grau de cidadania medido pelo carro que possui.

Como sinônimo de cidadania, ter um carro significa ser mais cidadão que aquele que não tem carro algum. A começar pelo espaço que ocupa na cidade, o indivíduo motorizado reina absoluto pelo espaço urbano, enquanto aquele que anda a pé, se curva a onipotência do automóvel. Ter um veículo automotor é ser um cidadão mais “qualificado”: o carro estabelece

uma dicotomia fundamental, uma contradição básica na contemporaneidade entre o que possui e o que não possui este artefato para sua locomoção. Mesmo entre os que possuem automóveis, há gradação, uma vez que são divididos entre os que possuem carros populares – cidadãos comuns –, e os que possuem carros luxuosos – cidadãos “mais qualificados”, mais respeitados.

Paradoxalmente, o trânsito iguala todos os cidadãos motorizados, e ainda expõe uma contradição básica baseada na perspectiva de transformação do super-humano motorizado, do super-cidadão num pedestre e, conseqüentemente, num reles mortal. Mas mesmo neste cenário, o carro é passaporte do acesso, de modo facilitado, à sociabilidade, aos amigos, à noção de respeito, ao consumo de bens culturais e simbólicos, e à própria noção moderna de dignidade e reconhecimento. Nesta perspectiva, é possível afirmar que a posse de um automóvel, além de assegurar uma cidadania mais qualificada, também proporciona aos indivíduos o encontro com sua própria humanidade que só se realiza plenamente quando da posse de um veículo automotor.

A hipérbole brasileira é rapidamente percebida no quantitativo de carros nas ruas da cidade, mas esta não se reflete apenas nas ruas da cidade – que exibem o quantitativo de carros cada vez mais crescente; impacta também no tipo de sociabilidade proporcionado pelo crescimento exponencial de veículos. O principal efeito desta motorização é uma sociabilidade dependente do uso do carro que aponta, sim, para a morte da rua, mas apenas para o pedestre. A rua tradicional foi, de fato, invadida pelos carros, e os outrora igualmente tradicionais espaços públicos também perderam a batalha para os automóveis – acontecimentos que vem resultando em cada vez mais espaço para os estacionamentos e novas vias voltadas para acomodar o veículo automotor nas cidades.

É importante destacar que nem a sociabilidade em si e nem a rua ou mesmo o espaço público morreram. Pelo contrário: tem-se a criação de uma nova sociabilidade, ressignificada, com uma nova característica, cada dia mais dependente do automóvel. O mesmo ocorre com a rua: esta é ressignificada e remodelada para recepcionar os automóveis, agentes cada vez mais responsáveis por garantir que a sociabilidade e a própria sociedade se concretizem numa modernidade que a cada dia valoriza e estimula de forma latente o uso do automóvel como expressão de individualismo e da própria modernidade.

Atualmente, embora a rua seja espaço soberano do automóvel, tal fato não implicou na morte da sociedade: a sociedade se reinventou, reinventou formas de interação social e de interação com os espaços da cidade. O veículo automotor possui papel fundamental no

referido processo, ao qual permitiu a expansão da sociabilidade bem como a manutenção das relações sociais, principalmente para aqueles indivíduos que cristalizaram o uso do carro a tal ponto que fizeram deste parte integrante de si mesmos, num processo de rotinização de seu uso – iniciada de forma cerimonial e ritualística e transformada em hábito diário e corriqueiro. Sem grandes sobressaltos, fez de seu uso diário uma dependência e uma necessidade da própria existência social dos indivíduos motorizados. De fato, as pessoas incorporaram o veículo automotor no cotidiano de modo tão intenso, tão simbiótico, que o adicionaram a sua própria cultura rotineira, de hábitos diários. Ao naturalizarem o seu uso, possibilitam a humanização do automóvel e o oferece como sinônimo de cultura moderna, possibilitando a prática de uma cultura específica.

Sem entrar no mérito se os acontecimentos até aqui discutidos são positivos ou negativos para a sociabilidade, é preciso compreender que impactos são estes que vem gerando um novo cenário urbano altamente motorizado. É inegável que o cenário apresentado contribui para uma queda na qualidade de vida das grandes cidades, de um modo geral e, em Brasília, particularmente, com o aumento do número de acidentes, mortes no trânsito, prejuízos econômicos, *stress*, poluição, entre outros aspectos. Portanto, é preciso analisar mais de perto a sociabilidade motorizada resultante da intensa relação entre o indivíduo contemporâneo e seu fiel escudeiro: o automóvel. A vida social não morreu, apenas ganhou novos contornos e um artefato material e simbólico que possibilita o aumento de vínculos sociais advindos exatamente do seu permanente uso, uma vez que se apresenta como instrumento que permite acessar os grupos de sociabilidade dos quais os automobilistas participam.

Mas como fica a sociabilidade daquele que não tem carro? Este indivíduo ainda não incorporou o elemento automóvel à sua vida cotidiana; assim, lança mão de outros recursos para manter as relações sociais. Com a crescente valorização da posse dos automóveis, a posse deste bem se transforma em objeto de desejo ou mesmo age com caráter coercitivo à necessidade de sua posse, uma vez que o veículo automotor proporciona a venda das relações sociais com outros coloridos: os motorizados vendem a ideia de que a sociabilidade motorizada tem mais qualidade que aquela realizada sem o automóvel. O fato é que os não motorizados também possuem redes de relações sociais que se cruzam e até coincidem com a rede de relações do indivíduo motorizado; a diferença faz-se na concepção de mundo. O automóvel cristalizado no indivíduo o leva a uma visão de mundo, na qual é tácita e naturalizada a ideia de se viver numa sociedade onde impera a cultura do veículo automotor.

O andar de carro está a tal ponto incorporado que não existe mais o encantamento com a máquina: a novidade sucumbiu a própria rotinização de seu uso cotidiano. O encanto necessário à sobrevivência do referido processo está sempre na promessa do novo modelo que será lançado, e não mais na funcionalidade do ato de deslocar-se de um ponto a outro com rapidez, eficiência e segurança.

Antes da evidente naturalização do automóvel, incorporado como o próprio caminhar, os indivíduos mantinham redes de relações sociais até mesmo sem o uso desta invenção sobre rodas. Há uma contradição no discurso daqueles que possuem um veículo automotor, numa tentativa de justificar o seu uso, como que tal ação fosse algo condenável. Estes mesmos indivíduos motorizados algum dia não possuíam carro e, mesmo assim, se relacionavam com outras pessoas. É importante apontar que o que se discute no presente estudo não é se o carro é condicionante para a sociabilidade. Está claro que não é. Mas este é apresentado como um elemento importante para que as relações sociais aconteçam, a partir do momento em que é incorporado ao cotidiano do indivíduo, especialmente naquele que mora na metrópole modernista, que se assegura ao projeto original da cidade justificando a necessidade do uso do automóvel.

Na Brasília modernista, tem-se a incorporação do automóvel ao cotidiano do brasileiro. É como se a cidade empurrasse naturalmente os indivíduos para cumprir o seu dever na cidade ícone da modernidade. Assim, as justificativas pró-automóvel são quase que uma imposição da própria cidade modernista. É como se a cidade dissesse que é necessário ter um carro para viver em Brasília em todas as suas dimensões e potencialidades de sociabilidade. Ou seja, é como que para existir socialmente em e na Brasília modernista seja necessária a utilização do automóvel. Se antes da construção do mito da Brasília motorizada se vivia sem o carro, a partir do momento da rotinização do uso do veículo automotor, acaba se sedimentando e consolidando a ideia de que as relações sociais ou são melhores ou só podem acontecer quando se está de motorizado. Quanto mais se rotiniza o uso do automóvel entre os brasileiros, mais se sedimenta um consenso da necessidade de automotorização em virtude da singularidade da Brasília modernista.

REFERÊNCIAS

- ALASTUEY, Eduardo Bericat. **Sociología de la movilidad espacial: el sedentarismo nómada**. Madrid: Centro de Investigaciones Sociológicas/Siglo XXI, 1994.
- ALMEIDA, José. **A implantação da indústria automobilística no Brasil**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1972. 90 p.
- ALVES, Renato. Empresários não pagam e GDF tem mais de R\$ 6,5 milhões em multas a receber. **Correio Braziliense**, 05 de fevereiro de 2012. Disponível em: <http://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2012/02/05/interna_cidadesdf,288831/empresarios-nao-pagam-e-gdf-tem-mais-de-r-6-5-milhoes-em-multas-a-receber.shtml>. Acesso em: 13 jun. 2012.
- ANTP. Associação Nacional de Transportes Públicos. **Anuários Estatísticos** (vários anos). São Paulo, 2000 a 2009.
- ARAÚJO, Emília Rodrigues. **A mobilidade como objecto sociológico**. Disponível em: <<https://repositorium.sdum.uminho.pt/bitstream/1822/3913/1/A+Mobilidade+como+objecto+sociologico.pdf>>. Acesso em: 10 mar. 2011.
- ARBIX, Glauco; ZILBOVICIUS, Mauro (Orgs.): **De JK a FHC – A reinvenção dos carros**. São Paulo: Scritta, 1997.
- BAUDRILLARD, Jean. **A sociedade de consumo**. Lisboa: Edições 70, 1991.
- BECK, Ulrich; GIDDENS, Anthony; LASH, Scott. **Modernização reflexiva: política, tradição e estética na ordem social moderna**. São Paulo: Editora UNESP, 1997. 264 p.
- BECKER, Howard Saul. **Método de pesquisa em Ciências Sociais**. 3. ed. São Paulo: Hucitec, 1997. 178 p.
- BOARETO, Renato. A cultura do Automóvel. **Revista Cidade & Ambiente**, Santa Maria, v. 37, 2008.
- BRASIL. Ministério das Cidades. **Plano de Mobilidade Urbana (PLAMOB)**. Brasil, 2004.
- BULL, Michael. Automobility and the power of sound. **Theory, culture and society**, 2004.
- CAIADO, M. C. **Estruturação intra-urbana e contrapartidas sociodemográficas: a diferenciação socioespacial da população na região do Distrito Federal e entorno**. Tese (Doutorado). IFCH/Unicamp. Campinas, 2004.
- CAIAFA, Janice. **Aventura das cidades**. Rio de Janeiro: FGV, 2007.
- _____. **Jornadas urbanas: exclusão, trabalho e subjetividade nas viagens de ônibus na cidade do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: FGV, 2002.

CALIHMAN, Susana. **Alguns aspectos e concepções da estrutura urbana no século XX**. Rio de Janeiro: Universidade Federal do Rio De Janeiro, 1975. 184 p.

CLDF. Câmara Legislativa do Distrito Federal.: **Comissão Especial discute situação do transporte público coletivo**. 12 de junho de 2012. Disponível em: <http://www.cl.df.gov.br/web/guest/noticias/-/asset_publisher/e3GG/content/comissao-especial-discute-situacao-do-transporte-publico-coletivo>. Acesso em: 13 jun. 2012.

CAMPOS, Neio. **Mudança no padrão de distribuição social a partir da localização residencial – Brasília: década 90**. Tese (Doutorado). IPPUR. Rio de Janeiro, 2003.

CASTELLS, Manuel. **A questão urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000. 590 p.

CIDADE, Lúcia Cony Faria; SOUZA, Sérgio de Oliveira. Geopolítica, modernismo e imagem de cidade: potencialidades e limites do patrimônio turístico no Distrito Federal. **Geografia**, Rio Claro, 27(3):71-86, Dez. 2002.

CHOAY, Françoise. **O urbanismo: utopias e realidades, uma antologia**. 5. ed. São Paulo: Perspectiva, 2003.

CODEPLAN. Companhia de Planejamento do Distrito Federal. **Pesquisa Distrital por amostra de domicílios (2004 e 2010/11)**.

_____. **Pesquisa Origem-Destino 1990 e 2000**.

COSTA, Lucio. **Relatório do Plano Piloto de Brasília**. Brasília: Governo do Distrito Federal, 1991.

DAUSTER, Tânia. Um saber de fronteira: entre a antropologia e a educação. **26º Reunião Anual da Anped**, Poços de Caldas, 2003.

DUARTE, Fábio; LIBARDI, Rafaela. **Introdução à mobilidade urbana**. 1. ed. Ed. Juruá, 2007.

DUARTE, Cristovão Fernandes. **Forma e movimento**. Rio de Janeiro: Ed. Vianna e Mosley, 2006.

DUMONT, Louis. **O individualismo: uma perspectiva antropológica da ideologia moderna**. Rio de Janeiro: Rocco, 1985. 283 p.

DUPUY, Gabriel. **O automóvel e a cidade**. Record, 2001.

EUFRASIO, Mario A. **Estrutura urbana e ecologia humana: a escola sociológica de Chicago (1915-1940)**. São Paulo: Ed. 34, 1999. 303 p.

FEATHERSTONE, Mike; THRIFT, Nigel; URRY, John (Eds.). **Automobilities**. London: Sage, 2005.

FLINK, James J. **The car culture**. Cambridge: Mit Press, 1977. 260 p

FORD, Henry. **Princípios da prosperidade: minha vida e minha obra**. 3. ed. Rio de Janeiro: F Bastos, 1967. 412 p

FREITAG, Barbara. **Itinerâncias urbanas**. Brasília: Casa das Musas, 2004. 150 p.

_____. **Teoria das cidades**. Brasília: Papyrus Editora, 2006. 190 p.

GATTAS, Ramiz. **Indústria automobilística e a 2ª. Revolução Industrial no Brasil: origens e perspectiva(a)**. São Paulo: Prelo, 1981. 532 p.

GIDDENS, Anthony. **As consequências da modernidade**. São Paulo: Ed. Unesp, 1991.

GIUCCI, Guillermo. **A vida cultural do automóvel: percursos da modernidade cinética**. São Paulo: Editora Record, 2004. 367p.

GOULON, Alain. **A Escola de Chicago**. Campinas, SP: Papyrus, 1995. 135 p

GOUNET, Thomas. **Fordismo e toyotismo na civilização do automóvel**. São Paulo: Boitempo, 1999. 117 p.

HOLSTON, J. **A cidade modernista: uma crítica de Brasília e sua utopia**. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. **Censos demográficos brasileiros. 1950/2010**.

IPEA. Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas. **Sistema de Percepção Social – SIPIS – Mobilidade Urbana. 2011 e 2012**.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

JABUR, Pedro de Andrade Calil. **Brasília: o avesso da utopia?** Disponível em: <http://www.unb.br/ics/sol/itinerancias/bsb/urbanistico/avesso_da_utopia.pdf>. Acesso em: 15 mar. 2011.

KANASHIRO, Milena. Da antiga à nova Carta de Atenas: em busca de um paradigma espacial de sustentabilidade. **Desenvolvimento e Meio Ambiente: cidades e sustentabilidade**, Curitiba: UFPR, n. 9, p. 33-37, Jan./Jun. 2004.

KLEIMAN, Mauro. O transporte automotivo e território: efeitos de sua priorização no ordenamento e desenvolvimento do território da região Sudeste brasileira. Encontro da Associação Portuguesa para o Desenvolvimento Regional, **Anais**, Faro, 12, 2006.

LAKATOS, Eva Maria; MARCONI, Marina de Andrade. **Fundamentos de metodologia científica**. 3. ed. São Paulo: Atlas, 1996. 270 p.

LUDD, Ned (Org.). **Apocalipse motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído**. São Paulo: Conrad, 2004.

MARQUEZ, Mara Souto. **A escala monumental do Plano Piloto de Brasília.** 2007. 305 p. Dissertação (Mestrado). Universidade de Brasília. Brasília, 2007.

MINAYO, Maria Cecília de Souza. **Pesquisa social: teoria, método e criatividade.** 26. ed. Petrópolis, RJ: Editora Vozes Ltda, 2007. 108 p. (Coleção Temas Sociais)

MITCHELL, William J. **A reinvenção do automóvel: mobilidade urbana pessoal para o século XXI.** São Paulo: Alaude Editorial, 2010.

NABUCO, Maria Regina; NEVES, Magda de Almeida. **Indústria automotiva: a nova geografia do setor produtivo.** Rio de Janeiro: Dp&A Ed, 2002. 403 p.

NASCIMENTO, Benedicto Heloiz. **Formação da indústria automobilística brasileira: política de desenvolvimento industrial em uma economia dependente.** São Paulo: USP – Instituto de Geografia, 1976. 165 p.

NUNES, Brasilmar Ferreira. **Brasília: A construção do cotidiano.** Brasília: Paralelo 15, 1997.

_____. **Brasília: a fantasia corporificada.** Brasília: Paralelo 15, 2004. 178 p.

OKUBARO, Jorge J. **O automóvel, um condenado?** São Paulo: SENAC, 2001.

PARK, Robert. A cidade: sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano. In: VELHO, Otávio Guilherme. **Fenômeno urbano(o).** 2. ed. RJ: Zahar, 1973. 133 p.

PAVIANI, Aldo. **Brasília, ideologia e realidade: espaço urbano em questão.** São Paulo: Projeto, 1981. 258 p.

_____. **Brasília: moradia e exclusão.** Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1996. 250 p.

PEREIRA, Rafael Henrique; HERRERO, Verônica. Mobilidade pendular: uma proposta teórico-metodológica. **Textos para discussão.** IPEA. Rio de Janeiro, 2009.

PONTES, Taís Furtado. **Avaliação da mobilidade urbana na área metropolitana de Brasília.** Dissertação (Mestrado). Departamento de Arquitetura e Urbanismo. Universidade de Brasília. Brasília, 2010.

QUEIROZ, Eduardo Pessoa de. **A formação histórica da região do Distrito Federal e Entorno: dos municípios-genêse à presente configuração territorial.** 2007. 135 f.: Dissertação (Mestrado). Departamento de Geografia. Universidade de Brasília. Brasília, 2007.

SCHOR, Tatiana. **A cultura do automóvel.** Revista Cidade & Ambiente, Santa Maria, v. 37, 2008.

ROLNIK, Raquel. **Estatuto da Cidade: guia para implementação pelos municípios e cidadãos.** 2. ed. Brasília: Câmara dos Deputados, 2002. 271 p

SANTOS, M. **A urbanização brasileira.** São Paulo: Editora Hucitec, 1996. (Coleção Estudos Urbanos, 5)

SCHELLER, Mimi; URRY, John. Mobile transformations of “Public” and “Private” Life”. **Theory, culture and society**, 20(3):107-125, 2003.

SCHVARZER, Jorge. **El modelo japonés**. Buenos Aires: Ciencia Nueva, 1973. 95 p.

SELLTIZ, Claire. **Métodos de pesquisa nas relações sociais**. São Paulo: Editora Pedagógica e Universitária, 1974. 687 p.

SILVA, Cláudio Oliveira. **Cidades concebidas para o automóvel**: mobilidade urbana nos Planos Diretores posteriores ao Estatuto das Cidades. Dissertação (Mestrado). Brasília, 2009.

SIMMEL, G. O conceito e a tragédia da cultura. In: J. SOUZA & B. ÖELZE (Orgs). *Simmel e a modernidade*. Brasília: Editora da Universidade de Brasília, 1998.

_____. **Metrópole e vida mental**. In: VELHO, Otávio Guilherme. **Fenômeno urbano(o)**. 2. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1973. 133 p.

SINGER, P. **Economia política da urbanização**. São Paulo: Brasiliense, 1973.

SLOTERDIJK, Peter. **O desprezo das massas**: ensaio sobre lutas culturais na sociedade moderna . São Paulo: Estação Liberdade, 2002.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. **A cidade, o transporte e o trânsito**. São Paulo: Prolivros, 2005. 127 p.

_____. **Circular é preciso, viver não é preciso – A história do trânsito na cidade de São Paulo**. Annablume/FAPESP, 1999. 326p.

VIEIRA, José Luiz. **A história do automóvel**. Rio de Janeiro: Editora Alaúde, 2010.

VILLAÇA, F. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel, Fapesp, Lincoln Institute, 2001.

WOMACK, James P.; ROOS, Daniel; JONES, Daniel T. **A máquina que mudou o mundo**. 2. ed. Rio de Janeiro: Campus, 1992. 347 p.

ANEXO I

Roteiro de Entrevistas – Pesquisa de Campo – A cultura do automóvel.

1. Apresentação Entrevistado: Idade, escolaridade, renda, local de moradia.
2. Qual meio de transporte que mais utiliza? Regularidade com que usa o carro nos deslocamentos diários? Tempo gasto nesses deslocamentos?
3. Qual o fato principal causador dos congestionamentos? O que deveria ser feito para reduzi-los?
4. O que você acha que deveria ser feito para melhorar o trânsito na cidade? Mais pistas, transporte público de qualidade, estacionamentos? Pedágios, rodízios, taxando estacionamentos, etc. ou você acha que deveria criar mais vagas e facilitar ainda mais o acesso com alargamento de pistas, viadutos, etc.
5. Porque você acha que tem crescido tanto o número de carros na cidade?
6. Sob quais condições você passaria a utilizar o transporte público? O que deveria ser feito para você usar o transporte público/ ônibus? Se não, porque?
7. Qual o significado do carro para você? O que a posse de um carro representa para a sua vida?
8. A marca do carro é importante? Porque você escolheu comprar exatamente esse carro e não outro ou outra marca?
9. O que o carro representa para a sua vida? Meio de transporte, locomoção? Facilidade de acesso aos locais
10. O que você acha da afirmação: Brasília foi feita para o automóvel. Concorda? Por quê? O que você pensa da relação arquitetura do Plano Piloto e os carros? Quando você fica sem carro, já deixou de fazer alguma coisa, de ir a algum lugar? Por quê?