



Universidade de Brasília
Instituto de Ciências Sociais
Departamento de Sociologia
Programa de Pós-Graduação em Sociologia

Brasília: mobilidade urbana e segregação socioespacial no cotidiano dos graduandos e graduandas da UnB do *campus* Darcy Ribeiro

Fábio Roberto da Nóbrega Júnior

Brasília

2026

Brasília: mobilidade urbana e segregação socioespacial no cotidiano dos graduandos e graduandas da UnB do *campus* Darcy Ribeiro

Fábio Roberto da Nóbrega Júnior

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Sociologia da Universidade de Brasília como um dos requisitos para a obtenção do título de mestre em Sociologia.

Orientadora: Dra. Haydée Glória Cruz Caruso

Banca Examinadora:

Dra. Haydée Glória Cruz Caruso (PPGSOL/UnB) – Presidente

Dr. Edson Silva de Farias (PPGSOL/UnB) – Membro interno

Dra. Janice Caiafa Pereira e Silva (PPGCOM/UFRJ) – Membro externo

Dra. Christiane Machado Coêlho (PPGDH-CEAM/UnB) – Membro suplente

**Dedico esta dissertação a todas e
todos os estudantes da periferia
que passam horas se deslocando
diariamente em busca de uma
vida melhor.**

“Poucas pessoas, exceto os atores que discutem e articulam as políticas referentes à mobilidade, se dão conta do importante instrumento de controle de corpos que constitui a mobilidade urbana. E é por meio dessas políticas que se decide quem, quando, onde e como a cidade será explorada e percorrida. É a mobilidade que estrutura redutos de abandono ou de supervalorização, assim como também viabiliza e sustenta as diversas ocorrências de gentrificação e as guetizações que ocorrem nos territórios.”

Joice Berth – **Se a cidade fosse nossa:** racismos, falocentrismos e opressões nas cidades

Agradecimentos

Arrisco iniciar estes agradecimentos afirmando que os últimos anos foram os mais difíceis da minha vida, pelo menos até agora. Passei por um adoecimento psíquico que me tirou tudo: desejos, interesses, idealizações e sonhos. Perdi a minha identidade e, de repente, me vi sem nada. Sobraram apenas sintomas no corpo. Em outras palavras, me desconectei do mundo e perdi o interesse pela vida. Foi muito difícil falar de deslocamento enquanto eu estava paralisado. Contudo, em meio a um cenário completamente devastador e dominado pelo vazio, algo se tornou claro: foi preciso mudar o método. Ainda que em muitos momentos eu tenha me sentido totalmente sozinho, sem saída e sem solução – como o sintoma sempre me faz crer – sei que isso nunca se apresentou como sendo a realidade concreta. Neste sentido, teço os agradecimentos abaixo, nomeando aqueles e aquelas que não somente marcaram a minha trajetória, como tornaram possível a execução deste trabalho.

Agradeço a você, Bruna, que entre cálculos infinitos, ilusões e ampulhetas, sempre me convida a fazer uma outra espécie de deslocamento, me trazendo de volta à realidade e à vida, onde é possível respirar. Ir ao seu encontro é percorrer um caminho que me traz alívio, segurança e movimento, ainda que muitas vezes a minha fala esteja impregnada pela paralisia e pelo barulho assustador do relógio. Efetuar esta travessia tem sido como navegar em um mar agitado, mas seu acolhimento me permite atravessar as ondas com maior coragem.

À minha prima, Leidi, que é colo, sintonia, afeto e carinho. Estar com você é desfrutar de um sentimento genuíno de felicidade, somado ao sabor delicioso de um cotidiano leve e tranquilo. Sinto que ganhei na loteria da vida ao ter você como família.

Ao amor que tive a sorte de encontrar, Iury, que me ensina e demonstra todos os dias a ternura do ato de construir e sonhar a dois: o futuro, ao seu lado, contorna o meu coração com sentimentos longevos de entusiasmo e alegria.

À minha madrinha e irmã, João, cuja conexão transcende esta vida. Nossos encontros e conversas pelos blocos da Asa Sul curam em lugares que a fala e a escrita não conseguem externalizar.

Aos amigos que me proporcionam o prazer de viver: Luana e Rafael. Encontrá-los é estar em um ambiente preenchido pelo riso, a voz alta e sentimentos verdadeiros de intimidade e espontaneidade.

À Larissa, pelos cafés e desabafos da vida acadêmica, tornando mais leve as angústias acumuladas do dia a dia.

À Gabriela e à Andressa, amigas do ensino médio que ainda caminham comigo. Nossos rolês, por mais esporádicos que sejam, possuem as risadas e fofocas mais gostosas, me fazendo retornar para casa de alma lavada.

À minha orientadora, Haydée, por ter aceitado me orientar em um trabalho tão significativo e caro para mim. Seu ensino é transformador e a sua disciplina de sociologia urbana mudou os rumos da minha trajetória acadêmica de maneira impensável.

À Sayonara, minha querida orientadora de graduação. Seus ensinamentos tornaram os caminhos da pós-graduação menos obscuros.

Aos colegas do Laboratório de Estudos sobre Territorialidades, Conflitos e Juventudes (JUVES/UnB), em especial: Milena, Paulo, Yacine, Herbert, Adriano, Diego, Natália, Cyntia, Marina e Rafaela. Os comentários e sugestões de vocês lapidaram este trabalho com maior qualidade e robustez. Obrigado!

À professora Gabriela Borges, que me acolheu com muito carinho quando fui tutor na sua disciplina de Introdução à Sociologia. É muito prazeroso encontrar pessoas como você na academia.

À Jussara, pela companhia nas disciplinas cursadas, cuja presença diminuía a tensão e trazia maior leveza para os encontros semanais das aulas.

Aos colegas da minha seleção de mestrado, que davam um ritmo mais alegre e divertido para as disciplinas obrigatórias, transformando a carga densa de leitura e os debates realizados em sala em algo mais tranquilo e fluido.

Às minhas bancas de qualificação e defesa, compostas pelos professores: Edson Farias, Christiane Coêlho e Janice Caiafa. Sou grato pela leitura atenta, pelas provocações e pelos comentários valiosos, que conduziram a minha pesquisa para uma direção mais acertada.

À professora Jacqueline Moraes Teixeira, que ministrou com afeto e presença a disciplina “Métodos e Técnicas de Pesquisa” no segundo semestre de 2023.

À professora Juliana Farias, que nos lembrou, ao ministrar a disciplina “Sociologia de Gênero e Raça”, da importância dos marcadores sociais da diferença e de como eles se refletem nos territórios.

Às professoras Cristiane Portela e Maria Fernanda Derntl por terem conduzido a disciplina “Brasília: História da Cidade, do Urbano e do Planejamento” no Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo (PPG-FAU) da UnB, cuja contribuição foi inestimável para esta dissertação.

Aos professores, à UnBTV, às secretarias acadêmicas e aos demais servidores da universidade que foram muito solícitos e me ajudaram a divulgar o questionário da minha pesquisa entre os discentes de graduação.

Aos estudantes que responderam ao questionário e também àqueles que me concederam uma entrevista para me relatar o seu deslocamento e a sua trajetória. Esta pesquisa é sobre nós, é sobre vocês!

Aos colegas do meu curso de francês, que tornavam as manhãs de sexta-feira sempre muito alegres e divertidas.

À CAPES, pela bolsa concedida, sem a qual não teria sido possível realizar esta pesquisa.

Por fim, gostaria de encerrar agradecendo a mim, que mesmo sendo devorado pelos sintomas quase que diariamente, cheguei até aqui – e isso deve ser celebrado! Tenho muito orgulho desta dissertação belíssima que escrevi e da trajetória que construí, considerando as condições em que eu estava inserido e os infernos que precisei atravessar. Para o futuro, espero estar interessado em viver, com o desejo se manifestando de outra forma no meu corpo.

RESUMO

Este trabalho se dedica à investigação da mobilidade juvenil universitária no espaço urbano da metrópole brasiliense. Nosso olhar analítico está voltado para as trajetórias dos discentes de graduação da Universidade de Brasília (UnB), do *campus* Darcy Ribeiro. Localizado na Asa Norte, uma das áreas do Plano Piloto, esse *campus* possui alunos de diversas Regiões Administrativas do Distrito Federal e de sua respectiva periferia metropolitana, além de abrigar uma pluralidade de cursos de graduação, de vastas áreas do conhecimento. Temos como principal problema de investigação: como os/as estudantes de graduação da UnB, do *campus* Darcy Ribeiro, experienciam a mobilidade urbana e são afetados pela segregação socioespacial nas Regiões Administrativas em relação a Brasília? Residentes de uma cidade projetada para os carros, os graduandos e graduandas verificam, no seu cotidiano, o peso da mobilidade espacial motorizada no trajeto casa-universidade e vice-versa, especialmente aqueles que residem distante da UnB e dependem de transporte público. Objetivamos analisar as influências das dinâmicas socioespaciais nas trajetórias estudantis e como o espaço físico afeta o ato de ir e vir diariamente desse grupo. Em outras palavras, investigamos como os graduandos (as) se locomovem pela capital modernista rumo à casa, ao trabalho e, especialmente, à universidade. Para cumprir os propósitos deste estudo, realizamos uma pesquisa quali-quantitativa, recorrendo a três técnicas: análise documental, aplicação de questionários online e entrevistas semiestruturadas. Utilizamos diferentes ferramentas metodológicas para compreender e descrever, de forma mais precisa, o fenômeno da mobilidade urbana vivenciada pelos discentes de graduação. Os resultados da investigação indicam que a inter-relação entre a cidade de moradia e o deslocamento espacial afeta a disponibilidade de tempo, a dedicação às atividades acadêmicas, a organização da grade curricular, a vivência universitária e o lazer. Verificou-se que, quanto maior o tempo gasto nos deslocamentos, mais intensos são os impactos (negativos) sobre a vida cotidiana dos alunos.

Palavras-chave: Universidade de Brasília; Estudantes; Distrito Federal; Mobilidade Urbana; Segregação Socioespacial.

ABSTRACT

This study is dedicated to investigating university youth mobility within the urban space of the Brasilia metropolis. Our analytical focus is on the trajectories of undergraduate students at the University of Brasilia (UnB), Darcy Ribeiro campus. Located in Asa Norte, one of the areas of the Pilot Plan, this campus has students from various Administrative Regions of the Federal District and its respective metropolitan periphery, in addition to offering a wide range of undergraduate courses in various fields of knowledge. Our main research question is: how do undergraduate students at UnB's Darcy Ribeiro campus experience urban mobility and are affected by socio-spatial segregation in the Administrative Regions in relation to Brasilia? As residents of a city designed for cars, undergraduate students experience the burden of motorized spatial mobility in their daily commute between home and university, especially those who live far from UnB and depend on public transportation. We aim to analyze the influences of socio-spatial dynamics on student trajectories and how physical space affects this group's daily commutes. In other words, we investigate how undergraduate students move around the modernist capital on their way to home, work, and, especially, university. To fulfill the purposes of this study, we conducted a qualitative-quantitative research, using three techniques: document analysis, online questionnaires, and semi-structured interviews. We used different methodological tools to understand and describe, more precisely, the phenomenon of urban mobility experienced by undergraduate students. The results of the investigation indicate that the interrelationship between the city of residence and spatial displacement affects the availability of time, dedication to academic activities, organization of the curriculum, university experience, and leisure. It was found that the more time spent on commuting, the more intense the (negative) impacts on students' daily lives.

Keywords: University of Brasilia; Students; Federal District; Urban Mobility; Socio-spatial Segregation.

RESUMEN

Este trabajo se dedica a la investigación de la movilidad juvenil universitaria en el espacio urbano de la metrópoli brasiliense. Nuestra mirada analítica está orientada hacia las trayectorias de los estudiantes de grado de la Universidad de Brasilia (UnB), del campus Darcy Ribeiro. Ubicado en Asa Norte (Ala Norte), una de las áreas del Plano Piloto, este campus cuenta con alumnos de diversas Regiones Administrativas del Distrito Federal y de su respectiva periferia metropolitana, además de albergar una pluralidad de carreras de grado en amplias áreas del conocimiento. Nuestro principal problema de investigación es: ¿cómo los/las estudiantes de grado de la UnB, del campus Darcy Ribeiro, experimentan la movilidad urbana y se ven afectados por la segregación socioespacial en las Regiones Administrativas en relación con Brasilia? Como residentes de una ciudad proyectada para los automóviles, los y las estudiantes de grado constatan en su vida cotidiana el peso de la movilidad espacial motorizada en el trayecto casa–universidad y viceversa, especialmente aquellos que viven lejos de la UnB y dependen del transporte público. Nuestro objetivo es analizar las influencias de las dinámicas socioespaciales en las trayectorias estudiantiles y cómo el espacio físico afecta el acto cotidiano de ir y venir de este grupo. En otras palabras, investigamos cómo los estudiantes de grado se desplazan por la capital modernista hacia el hogar, el trabajo y, especialmente, la universidad. Para cumplir los propósitos de este estudio, realizamos una investigación cuali-cuantitativa, recurriendo a tres técnicas: análisis documental, aplicación de cuestionarios en línea y entrevistas semiestructuradas. Utilizamos diferentes herramientas metodológicas para comprender y describir, de forma más precisa, el fenómeno de la movilidad urbana experimentada por los estudiantes de grado. Los resultados de la investigación indican que la interrelación entre la ciudad de residencia y el desplazamiento espacial afecta la disponibilidad de tiempo, la dedicación a las actividades académicas, la organización del plan de estudios, la vivencia universitaria y el ocio. Se verificó que, cuanto mayor es el tiempo invertido en los desplazamientos, más intensos son los impactos (negativos) en la vida cotidiana de los estudiantes.

Palabras clave: Universidad de Brasilia; Estudiantes; Distrito Federal; Movilidad Urbana; Segregación Socioespacial.

Lista de figuras

Figura 1 - Post para divulgação da pesquisa na internet.....	29
Figura 2 - Localização da UnB no DF e Entorno	81

Lista de fotos

Foto 1 - Instituto Central de Ciências (ICC)	82
Foto 2 - Estudantes transitam pelos corredores do Minhocão	82
Foto 3 - Estudantes da UnB deflagram greve e realizam passeata pelo ICC	83
Foto 4 - Cadeirante utilizando elevador de acesso do ônibus	114

Lista de mapas

Mapa 1 - Mapa Rodoviário do Distrito Federal	17
Mapa 2 - Mapa do Distrito Federal em 1963.....	46
Mapa 3 - Grupos de renda.....	58
Mapa 4 - RIDE-DF.....	61
Mapa 5 - Estações do Metrô-DF	118

Lista de tabelas

Tabela 1 - Percentuais de utilização dos modos de deslocamento para o trabalho por cor/raça	69
Tabela 2 - Percentual da população por sexo e cor/raça para cada modo de deslocamento para o trabalho	70
Tabela 3 - Percentual da população segundo meio de deslocamento por motivo de estudo, sexo e raça/cor	71

Lista de gráficos

Gráfico 1 - Trabalha no Plano Piloto.....	59
Gráfico 2 - Trabalha na própria RA	59
Gráfico 3 - Posse de veículos no domicílio	64
Gráfico 4 - Percentuais de utilização dos modos de deslocamento para o trabalho por sexo ..	68
Gráfico 5 - Negros (pretos e pardos).....	71
Gráfico 6 - Renda domiciliar dos estudantes.....	84
Gráfico 7 - Região Administrativa de moradia dos estudantes no período de suspensão das atividades acadêmicas devido à pandemia da Covid-19.....	85
Gráfico 8 - Municípios de moradia dos estudantes no Goiás no período de suspensão das atividades acadêmicas devido à pandemia da Covid-19.....	86
Gráfico 9 - Meios de transporte utilizados pelos estudantes	87
Gráfico 10 - Tempo aproximado do trajeto até a UnB.....	88
Gráfico 11 - Local de residência habitual dos estudantes no DF	89
Gráfico 12 - Aceita participar desta pesquisa?	91
Gráfico 13 - Campus/Turno	92
Gráfico 14 - Cursos de graduação (Darcy Ribeiro – diurno)	93
Gráfico 15 - Cursos de graduação (Darcy Ribeiro – noturno)	95
Gráfico 16 - Ano/semestre de ingresso na UnB	96

Gráfico 17 - Gênero	98
Gráfico 18 - Idade dos participantes da pesquisa	99
Gráfico 19 - Raça/Cor	99
Gráfico 20 - Alunos que participam ou não de algum programa da assistência estudantil da UnB	101
Gráfico 21 - Você é uma pessoa com deficiência?	102
Gráfico 22 - Tipos de deficiência	103
Gráfico 23 - Regiões Administrativas de residência dos estudantes	104
Gráfico 24 - Municípios de Goiás de residência dos estudantes	106
Gráfico 25 - Meios de transporte utilizados pelos estudantes	108
Gráfico 26 - Quantidade de ônibus pega pelos estudantes	108
Gráfico 27 - Tempo gasto no trajeto de ida para a UnB	109
Gráfico 28 - Tempo gasto no trajeto de volta para casa	111
Gráfico 29 - Dificuldades enfrentadas pelos alunos e alunas no transporte público do Distrito Federal (ou entorno)	112
Gráfico 30 - Disponibilidade dos estudantes para fazer uma entrevista acerca do seu deslocamento	119
Gráfico 31 - Estudantes negros (pretos e pardos) distribuídos por Região Administrativa...	121
Gráfico 32 - Estudantes não negros (brancos, amarelos e indígenas) distribuídos por Região Administrativa	123
Gráfico 33 - Estudantes que preferiram não responder à pergunta sobre raça/cor distribuídos por Região Administrativa	125
Gráfico 34 - Estudantes brancos distribuídos por municípios de Goiás	126
Gráfico 35 - Estudantes negros (pretos e pardos) distribuídos por municípios de Goiás	127
Gráfico 36 - Estudantes que não informaram raça/cor distribuídos por municípios de Goiás	127

Lista de abreviaturas e siglas

AMB	Área Metropolitana de Brasília
BCE	Biblioteca Central da UnB
BRT	Bus Rapid Transit
Ccar	Comitê de Coordenação de Acompanhamento das Ações de Recuperação
CEI	Campanha de Erradicação de Invasões
Cepe	Conselho de Ensino, Pesquisa e Extensão
CEU	Casa do Estudante Universitário
CIAM	Congresso Internacional de Arquitetura Moderna
CIRME	Consórcio Interfederativo da Região Metropolitana do Entorno do Distrito Federal
Covid-19	Coronavírus
CS	Cidade-Satélite
DAN	Departamento de Antropologia
DDS	Diretoria de Desenvolvimento Social
DF	Distrito Federal
EaD	Ensino à Distância
ELA	Departamento de Estudos Latino-Americanos
EPIA	Estrada Parque Indústria e Abastecimento
EPNB	Estrada Parque Núcleo Bandeirante
FCE	Faculdade UnB Ceilândia
FGA	Faculdade UnB Gama
FUP	Faculdade UnB Planaltina
GDF	Governo do Distrito Federal

GEB	Guarda Especial de Brasília
GO	Goiás
ICC	Instituto Central de Ciências
IPEDF Codeplan	Instituto de Pesquisa e Estatística do Distrito Federal
ISOL	Introdução à Sociologia
JK	Juscelino Kubitschek
LGBTQIA+	Lésbicas, Gays, Bissexuais, Transexuais, Queer, Intersexo, Assexuais e outros
MDB	Movimento Democrático Brasileiro
MEC	Ministério da Educação
Novacap	Companhia Urbanizadora da Nova Capital
PcD	Pessoa com Deficiência
PDAD	Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios
PL	Projeto de Lei
PLE	Passe Livre Estudantil
PMB	Periferia Metropolitana de Brasília
PME	Programa Moradia Estudantil
PNAES	Programa Nacional de Assistência Estudantil
PSD	Partido Social Democrático
PSOL	Partido Socialismo e Liberdade
PT	Partido dos Trabalhadores
PTB	Partido Trabalhista Brasileiro
RA	Região Administrativa
Reuni	Programa de Apoio a Planos de Reestruturação e Expansão das Universidades Federais
RIDE-DF	Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno

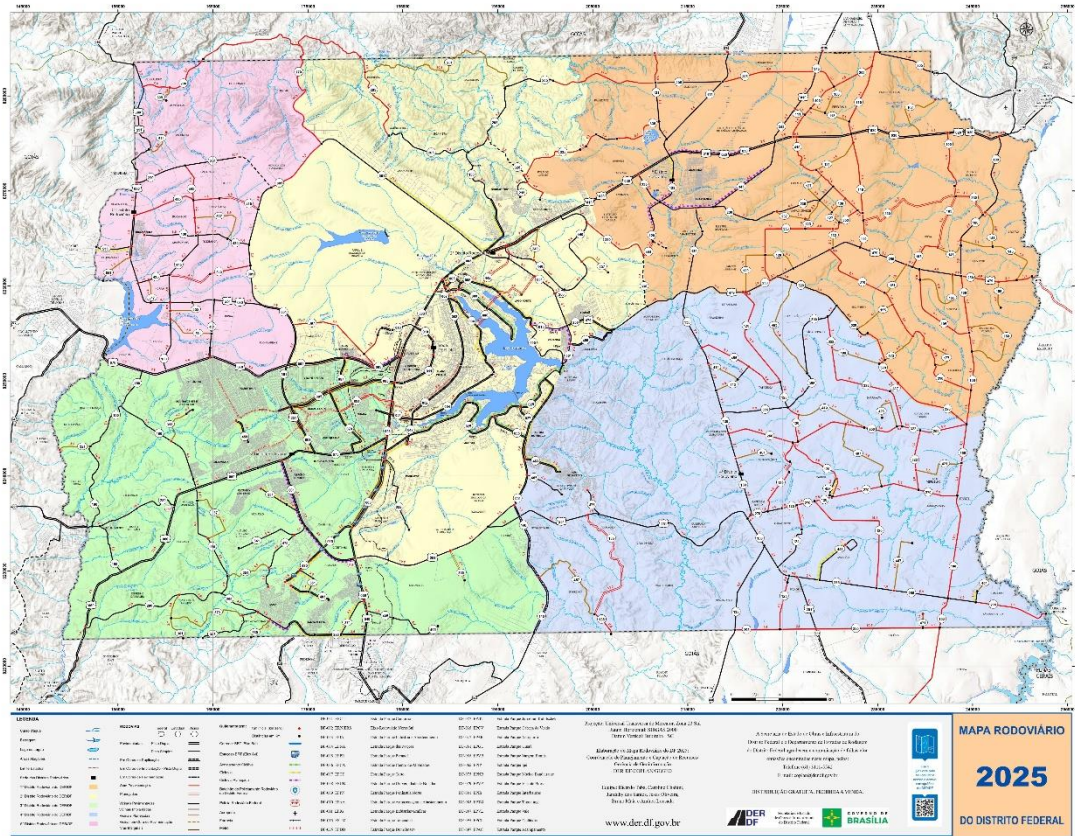
SBPC	Sociedade Brasileira para o Progresso da Ciência
SCIA	Setor Complementar de Indústria e Abastecimento
SEDF	Secretaria de Estado de Educação do Distrito Federal
SEDUH-DF	Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação do Distrito Federal
SEMOB/DF	Secretaria de Transporte e Mobilidade
SIA	Setor de Indústria e Abastecimento
SOL	Departamento de Sociologia
STPC-DF	Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal
TCLE	Termo de Consentimento Livre e Esclarecido
TDAH	Transtorno do Déficit de Atenção e Hiperatividade
TDG	Transtornos Globais do Desenvolvimento
TEA	Transtorno do Espectro Autista
Terracap	Companhia Imobiliária de Brasília
UnB	Universidade de Brasília

Sumário

1. Introdução	17
1.1. Justificativa.....	22
1.2. Procedimentos metodológicos da investigação	23
Capítulo 1. Brasília além do Plano Piloto: do mudancismo às cidades-satélites.....	34
Capítulo 2. O espaço urbano do Distrito Federal e a assepsia urbanística.....	57
Capítulo 3. A metrópole modernista e a mobilidade urbana juvenil: deslocamentos e trajetórias dos estudantes da Universidade de Brasília	77
3.1. Brasília e a UnB: uma universidade moderna no centro-oeste brasileiro	77
3.2. Os achados da pesquisa: destrinchando o material do questionário	90
3.3. Entre o tempo e a mobilidade: os estudantes no espaço urbano.....	128
Considerações finais.....	147
Referências bibliográficas	153
Apêndices.....	161
Apêndice A – Questionário aos alunos de graduação	161
Apêndice B – Roteiro de Entrevista Semiestruturada	176

1. Introdução

Mapa 1 - Mapa Rodoviário do Distrito Federal



Fonte: Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal (DER-DF).

Esta dissertação se interessa em investigar a mobilidade juvenil universitária no espaço urbano da metrópole brasiliense. Nosso foco está direcionado para as trajetórias dos discentes de graduação da Universidade de Brasília (UnB), do *campus* Darcy Ribeiro. Localizado na Asa Norte, uma das áreas do Plano Piloto, esse *campus* possui alunos de diversas Regiões Administrativas (RAs) do Distrito Federal (DF) e de sua respectiva periferia metropolitana. Residentes de uma cidade¹ projetada para os carros, os graduandos e graduandas verificam, no seu cotidiano, o peso da mobilidade espacial motorizada no trajeto casa-universidade e vice-versa, especialmente aqueles que residem distante da UnB e dependem de transporte público.

¹ Uma cidade pode ser definida como um núcleo relativamente grande, denso e permanente, ocupada por indivíduos socialmente heterogêneos (Wirth, 1976, p. 95). É possível defini-la também como um laboratório para a investigação da vida social, sendo o habitat natural do homem civilizado (Park, 1976; Becker, 1996).

Os deslocamentos diários realizados na cidade modernista² sofrem influência direta da indústria automobilística (Neto, 2012), que teve relevância e influência na política governamental de Juscelino Kubitschek (JK) durante seu mandato presidencial.

Os trajetos estudantis estão diretamente relacionados com os desafios, desdobramentos e dinâmicas da mobilidade urbana³ de Brasília. A construção desta cidade é um projeto político antigo de interiorização e modernização do Brasil. A transferência da capital do país para um novo território contemplava não somente a aceleração do desenvolvimento econômico brasileiro e a criação de um Estado tutelar, mas a necessidade de reinvenção da nação e de um alinhamento cultural do país ao padrão de civilização europeu (Magalhães, 2015). Brasília foi materializada durante o governo JK e ela é a meta-síntese do seu célebre plano desenvolvimentista “50 anos em 5”.

Alguns fatores não foram previstos e planejados no ato da sua construção e em momentos anteriores, isto é, a presença massiva de migrantes das mais diversas regiões do país (mas com destaque para o Nordeste), que se instalaram em estradas e acampamentos de firmas construtoras em busca de moradia na então futura capital do Brasil (Silva, 1971). Os efeitos de um processo urbano desenfreado não calculado pelas autoridades vigentes configuraram uma expansão urbana desordenada e dispersa ao longo do Distrito Federal (Derntl, 2019).

Como resultado, ao longo das últimas décadas, pesquisadores e autoridades observaram a consolidação de uma segregação socioespacial⁴ na relação entre o centro (Plano Piloto) e os núcleos periféricos – as cidades-satélites⁵ (CS), atualmente chamadas de Regiões Administrativas. Em um espaço físico fragmentado, conceitos como “longe” e “perto” estão em constante disputa. A classe dominante batalha para produzir o “perto” para si e o “longe” para os outros. Essa dualidade não deve ser reduzida a uma simples distância física, mas ela é o resultado de múltiplos fatores: dos sistemas de transportes, da disponibilidade de veículos

² A cidade modernista é dotada de uma estrutura humana que resgata a coesão social perdida, conciliando ordem, técnica urbanística mais avançada e um desenvolvimento planejado, com a presença do calor humano e o convívio social direto entre os habitantes (Alves, 2005). Contém um espírito utópico, de plano, formas arquitetônicas simples, geométricas, retas, horizontais, de ritmos repetitivos e de caráter monumental (Pedrosa, 1981, p. 299).

³ Adotamos a definição de Terán (2013) sobre mobilidade urbana, que se trata da capacidade de deslocamento do indivíduo dentro de um espaço físico, um atributo das cidades e da relação das pessoas com o meio urbano. É um fenômeno de característica multidimensional, resultado da interação de vários sistemas entre si, como de circulação, de transportes de passageiros e de infraestrutura.

⁴ De acordo com Preteceille (2013, p. 442), “A palavra segregação designa, ao mesmo tempo, o ato voluntário de separar e o resultado da separação [...] leva a se definir a segregação urbana como a distribuição desigual dos grupos sociais no espaço da cidade”.

⁵ “Núcleos-dormitórios” que surgem na vizinhança de uma metrópole na condição de dependentes do centro, onde a população de baixa renda se desloca para trabalhar e satisfazer as suas necessidades (Freitas, 2006).

entre as diferentes classes sociais (automóvel versus transporte público), da distribuição espacial das classes sociais, dos locais de emprego, das zonas comerciais e de serviços, etc. (Villaça, 1999). O ato de segregar e empurrar as classes sociais populares para loteamentos distantes foi uma ação governamental na área da habitação no DF empreendida por governos civis e militares durante anos, com vistas a monitorar, controlar e afastar a população do núcleo central de empregos e poder (Gouvêa, 1995).

Em uma metrópole erguida para os funcionários públicos do Estado, sobretudo do alto escalão, o fenômeno da segregação socioespacial se torna mais intenso nas Regiões Administrativas que estão à mercê do transporte público coletivo e das políticas públicas de equidade social, convertendo-se em verdadeiras cidades-dormitório⁶. Em outras palavras, a faixa de renda dos grupos sociais determina quem se locomove pelo espaço urbano, quando, onde e como. Característica comum das cidades grandes, o movimento pendular de alta intensidade faz com que a classe proletária saia do seu local de habitação para prestar a sua força de trabalho no centro, aqui denominado de Plano Piloto – onde se concentra a economia do DF e, conseqüentemente, o maior número de postos de trabalho (IPEDF Codeplan, 2021).

Essa dinâmica de mobilidade também se espalha para o contexto universitário. No caso dos discentes da UnB, eles e elas precisam sair da sua Região Administrativa de residência (ou município do Goiás, para aqueles que moram na região metropolitana) para irem ao *campus* Darcy Ribeiro, na Asa Norte. Habitantes de uma cidade que privilegia e promove o uso do transporte privado individual, os alunos que se deslocam de ônibus e metrô gastam uma quantidade significativa de seu tempo para chegar à faculdade, reafirmando a ineficiência e o desconforto do transporte público do DF, caracterizado pela superlotação em horários de pico e os constantes engarrafamentos enfrentados durante o trajeto casa-universidade.

Nesta pista, temos como **principal problema de investigação**: como os/as estudantes de graduação da UnB, do *campus* Darcy Ribeiro, experienciam a mobilidade urbana e são afetados pela segregação socioespacial nas Regiões Administrativas em relação a Brasília? O polo da Asa Norte torna-se uma alternativa estratégica por ser o *campus* mais antigo da UnB, além de abrigar um maior número de cursos de graduação e, por conseguinte, uma maior diversidade de estudantes em relação àqueles que precisam se deslocar para além do Plano Piloto. Objetivamos analisar as influências das dinâmicas socioespaciais nas trajetórias estudantis e como o espaço físico afeta o ato de ir e vir diariamente desse grupo. Em outros

⁶ Esse conceito é trabalhado de maneira mais elaborada no capítulo 2.

termos, investigamos como os graduandos (as) se locomovem pela metrópole brasiliense com destino à casa, ao trabalho e, especialmente, à universidade.

Trata-se de averiguar o peso de relevância da mobilidade motorizada no Distrito Federal, em que o carro e o ônibus são os grandes protagonistas das jornadas de locomoção. Logo, discutimos os efeitos do planejamento urbano da capital do país, que interfere no movimento de pêndulo dos atores sociais. Consideramos a **hipótese** de que o ato de se deslocar na cidade, levando em conta a estrutura do transporte público e o aspecto modernista de Brasília voltado à fluidez dos automóveis no tráfego, gera impactos na trajetória dos/das estudantes. Os resultados da pesquisa indicam que a inter-relação entre a cidade de moradia e o deslocamento espacial afeta a disponibilidade de tempo, a dedicação às atividades acadêmicas, a organização da grade curricular, a vivência universitária e o lazer. Verificou-se que, quanto maior o tempo gasto nos deslocamentos, mais intensos são os impactos (negativos) sobre a vida cotidiana dos alunos. Combinada com a distância social a ser percorrida cotidianamente, para os estudantes que moram às margens, uma série de desafios se apresenta para ocupar um lugar que exhibe dificuldades e ausência de mobilidade.

Nas palavras de Robert Park (1976, p. 61), o transporte e a mobilidade são elementos que moldam a vida da população urbana, bem como a segregação entre ela, criando distâncias morais entre diferentes mundos; que se tocam, mas não se interpenetram. No contexto citadino aqui estudado, a travessia para o centro de Brasília envolve múltiplas mudanças de ambientes físicos e sociais, cujos significados não estão restritos às paisagens, mas promovem experiências valoradas que inserem as pessoas em mapas de classificação social e transmitem projetos de mobilidade em diversas direções (Moura; Januzzi, 2019).

Como pesquisador, sou completamente atravessado pelo meu tema de pesquisa, conforme descrevo com mais detalhes na seção destinada à justificativa. Sou natural de Formosa-GO (uma das cidades que fazem parte da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno), mas vim morar no DF ainda criança. Inicialmente, passei alguns anos vivendo na Vila Planalto (um dos setores urbanos que formam a RA I, o Plano Piloto de Brasília) com minha família, mas, após um tempo considerável, nos mudamos para a Samambaia, onde resido até a atualidade. Neste sentido, a minha história é pautada por essas localidades. Entretanto, gostaria de dar ênfase à Samambaia, pois foi neste lugar que concluí a educação básica e, até o presente momento, passei a maior parte da minha vida.

Habitar esta cidade-satélite e estudar na UnB me levou a observar atentamente o notável contraste entre o núcleo central e os seus assentamentos periféricos, especialmente no que diz respeito aos equipamentos urbanos, que não apenas influenciam a educação e a mobilidade, mas também se relacionam diretamente com a cultura e o lazer dos habitantes, moldando as suas relações sociais. Assim, viver na Samambaia e deslocar-se constantemente para o Plano Piloto, por motivos de trabalho e/ou estudo, me fez sentir no corpo as marcas da desigualdade social, formando a minha identidade, os meus interesses de pesquisa e direcionando o meu olhar sociológico para as questões urbanas que me atravessam diretamente.

Esta dissertação está dividida em três atos. No primeiro capítulo, argumento sobre a ideia de interiorização da capital do Brasil, anterior ao ex-presidente Juscelino Kubitschek (apesar de JK carregar o papel de protagonista na narrativa histórica) e originária dos tempos coloniais, com fortes bases no “*mudancismo*”⁷. No segundo capítulo, faço uma análise acerca do espaço urbano do Distrito Federal, que, ao longo das últimas décadas, sofreu mudanças consideráveis, tanto em termos socioeconômicos quanto de infraestrutura. Todavia, como será demonstrado no capítulo 1, a desigualdade social que ainda se reflete na metrópole brasiliense é advinda desde o nascimento desta cidade modernista. O objetivo desses dois capítulos é comparar o cenário do nascimento da nova capital brasileira com o contexto urbano atual, evidenciando que a modernidade, sempre atrelada a Brasília, foi e é um conceito associado a um projeto de cidade e de nação pensado por e para as elites.

Sobre as considerações acerca da conjuntura atual do Distrito Federal e de como se desenha sua mobilidade urbana, me apoio principalmente nos dados da Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios (PDAD)⁸ de 2021, produzida pelo Instituto de Pesquisa e Estatística do Distrito Federal (IPEDF Codeplan). Na terceira parte do trabalho, discorro sobre a Universidade de Brasília e sua Pesquisa Social (relativa ao quadro de enfrentamento da pandemia da Covid-19), que contou com três edições publicadas entre 2020 e 2021 e foi direcionada aos docentes, técnicos, alunos de graduação e de pós-graduação. Ainda no capítulo três, exploro o material

⁷ Mudancismo é o termo utilizado para caracterizar o movimento de intelectuais e políticos a favor da mudança da capital do Brasil.

⁸ Pesquisa domiciliar amostral autodeclaratória e bianual realizada pelo IPEDF. Tem o objetivo de coletar informações demográficas, sociais, de trabalho e de renda, além de atributos das moradias dos residentes das áreas urbanas e rurais. Esses dados são essenciais para que o Governo do Distrito Federal (GDF) identifique as necessidades da população e direcione políticas públicas para melhor atendê-la, contribuindo para a qualidade de vida dos residentes, o acesso a serviços essenciais e o desenvolvimento sustentável da região. A pesquisa representa mais de 97% da população brasiliense e visita todas as 35 Regiões Administrativas do DF, bem como os 12 municípios que integram a Periferia Metropolitana de Brasília (PMB). PDAD – Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios. Disponível em: <https://www.ipe.df.gov.br/pdad/>. Acesso em: 26 out. 2023.

do questionário originado pelas quase 300 respostas dos estudantes, que contém informações como os cursos de graduação dos participantes da pesquisa, Região Administrativa de residência e modais mais utilizados, ademais de outros elementos relevantes. Finalmente, por meio das entrevistas, analiso os trajetos estudantis que cruzam a universidade e são também determinados por ela. Nesta linha, discuto os desafios da mobilidade espacial, seus efeitos e ramificações nas trajetórias das alunas (os) da UnB.

1.1. Justificativa

O projeto de pesquisa que originou esta dissertação de mestrado nasceu no meu último semestre de graduação, quando tive contato com as discussões de Sociologia Urbana: uma disciplina ministrada no segundo semestre de 2022 pela professora Haydée Caruso. Em diferentes momentos de leitura dos textos e discussões acaloradas entre os discentes sobre a mobilidade urbana de Brasília, me senti, a todo instante, olhando para o espelho e encontrando o meu reflexo; me enxerguei enquanto o meu próprio objeto de estudo.

Moro em Samambaia há 12 anos, uma das Regiões Administrativas do Distrito Federal, e sempre estudei perto de casa durante o período da educação básica. Todavia, em 2017, ingressei na Universidade de Brasília para cursar Ciências Sociais e me impliquei naquilo que me falaram que era denominado de “movimento pendular” e “cidades-dormitório”. Quarenta e quatro quilômetros é a distância a ser percorrida por mim para chegar à UnB, sendo materializada num percurso de duas horas, duas horas e meia, somente ida. Ao total, no final do dia, o meu trajeto dura em torno de quatro horas, quatro horas e meia, excluídos o engarrafamento e os imprevistos inconvenientes do trânsito.

Um, dois ônibus para ir, dois, três para retornar. Às vezes um trem e mais dois ônibus, a depender do horário e da frota disponível. Onde eu moro, o toque de recolher é cedo, não há quase ninguém nas ruas durante o período noturno e a iluminação pública causa medo e pânico por conta da periculosidade urbana. Não há muito policiamento e esporadicamente tenho que correr do ponto de ônibus para casa – com o objetivo de evitar um possível assalto.

Já perdi as contas de quantas vezes fui assaltado ou quase me assaltaram, nas ruas ou nos coletivos. A estratégia é andar com um “celular do bandido”. Ansiedade para ir e para retornar; esgotamento físico e mental. Ouvi e discuti incontáveis vezes, com colegas e amigos de graduação, sobre os efeitos negativos e recorrentes no nosso bem-estar psicológico e emocional, causados pela mobilidade urbana e pela segregação socioespacial presente no Distrito Federal.

Estamos reféns do deslocamento motorizado: se há greve dos rodoviários, ninguém se

movimenta e ocupa a cidade; os carros tomam conta de tudo e o trânsito fica engarrafado. Neste contexto, quem não possui acesso ao veículo automotivo individual, por uma limitação de classe social, não consegue sair de casa, e, evidentemente, não chegará ao trabalho ou à universidade. Temos metrô, sim, mas milhares de habitantes não moram perto de nenhuma estação, a ponto de ir andando, como é o meu caso. Logo, o ônibus também se torna um instrumento de acesso para utilizar o transporte metroviário.

O planejamento do metrô privilegiou a construção de estações na Asa Sul, em detrimento de outras RAs que possuem usuários mais assíduos, como Ceilândia e Samambaia. Inclui salientar que somente uma porção do DF dispõe do “privilégio” de possuir a via de extensão do metrô, enquanto a parte leste, norte e sul do Distrito Federal (Sobradinho, Planaltina, Fercal, Arapoanga, Gama, Recanto das Emas, Santa Maria etc.), por exemplo, conta somente com o rodoviarismo. Efetuar o movimento de pêndulo é sentir uma limitação em termos de sociabilidade, de acesso ao lazer, pelo medo de voltar para casa; é experimentar o direito de ir e vir restringido.

A mobilidade urbana para quem vive na periferia reduz a qualidade do sono e provoca um sentimento doloroso de injustiça social. Perder horas do dia se movimentando pelo espaço físico da cidade, através do deslocamento motorizado, requer uma administração do tempo satisfatória para gerenciar horários de atividades laborais, estudantis, de lazer, de manutenção das relações sociais. Ocupar uma cidade planejada para os carros é criar e inventar caminhos e rotas invisíveis. Quem habita as áreas periféricas experimenta a cidade de uma maneira diferente. A verdade é que Brasília é muito dura com quem anda a pé e depende do transporte público coletivo: vivenciamos, todos os dias, uma jornada de obstáculos.

1.2. Procedimentos metodológicos da investigação

Para Howard Becker (1997), o método de construção do conhecimento nas ciências sociais deve ser flexível, não reproduzindo a tradicional separação entre teóricos e metodólogos. O sociólogo estadunidense acredita num “modelo artesanal” de fazer pesquisa, em que o pesquisador se apropria das teorias e metodologias mais pertinentes para o seu trabalho, sem inserir os achados empíricos numa camisa de força. Becker (1997) afirma que os pesquisadores devem se livrar de amarras teóricas e inovar elaborando novas teorias e ideias. Neste sentido, a liberdade está em ajustar as teorias e os métodos à realidade posta pela pesquisa, seguindo intuições e implementando soluções.

Martins (2004) esclarece que metodologia é o conhecimento crítico dos caminhos do processo científico, indagando e questionando seus limites e possibilidades (Demo, 1989). A

autora afirma que metodologia é uma disciplina instrumental a serviço da pesquisa, em que toda questão técnica implica uma discussão teórica. O objeto de análise das ciências sociais é complexo e extremamente distinto daquele das ciências naturais. Essa diferença metodológica entre campos do conhecimento se acentua porque o nosso olhar analítico se volta para o comportamento do ser humano, algo tão mutável e enigmático que reage a qualquer tentativa de caracterização e previsão. Somado a isso, “a análise do comportamento humano é feita por um observador humano falível e tendendo a distorcer os fatos” (Martins, 2004, p. 291).

Como resultado, a sociologia sempre foi vista com uma base científica frágil, em decorrência das dificuldades de tratamento do seu objeto. Para o antropólogo Roberto Da Matta (1991), devemos considerar a interação complexa entre o investigador e o sujeito investigado, que compartilham de um mesmo universo de experiências humanas, ainda que frequentemente não se comuniquem. A principal diferença entre o objeto das ciências naturais e o das ciências sociais está no diálogo com o nativo. Tal comunicação nos possibilita superar os nossos preconceitos em relação ao “outro” e àquilo que é heterogêneo. Em outras palavras, o objeto das ciências sociais é “transparente e opaco” (Da Matta, 1991, p. 27): exhibe pontos de vista e interpretações que confrontam nossas opiniões. Deste modo, na sociologia, assim como nas ciências sociais em geral, os fenômenos são complexos e não nos permitem isolar e separar facilmente causas e motivações.

Na pesquisa sociológica, não podemos ignorar a influência da posição, da história biográfica, da educação, interesses e preconceitos do pesquisador (Da Matta, 1991). De maneira mais clara e indo direto ao ponto, no trabalho de pesquisa sociológica, a neutralidade não existe e a objetividade é relativa (Becker, 1977; Thiollent, 1980; Martins, 2004). Para “fazer ciência”, não há um único caminho ou padrão de trabalho científico a ser seguido. Na verdade, a sociologia sempre foi e continua sendo marcada por uma diversidade de métodos (e de técnicas) de investigação. No campo das metodologias qualitativas, a análise de microprocessos, através do estudo das ações sociais individuais e grupais, é privilegiada. Uma das características marcantes dos métodos qualitativos é a flexibilidade, especialmente quanto às técnicas de coleta de dados, em que se utiliza as mais adequadas à observação.

Uma das críticas dirigidas à metodologia qualitativa é a suposta impossibilidade dos resultados de uma pesquisa serem generalizados, principalmente os estudos de caso. Na visão de Martins (2004, p. 295), a preocupação com a generalização não é cabível, dado que esta metodologia é caracterizada pelo estudo em amplitude e profundidade, no qual o pesquisador

elabora uma explicação válida para os casos investigados, considerando que os resultados das observações são sempre parciais.

Os métodos qualitativos são um modo particular de fazer pesquisa nas ciências sociais – é necessário maior imersão e aprofundamento dos temas abordados, assim como é importante interagir com os sujeitos pesquisados. A utilização de um método ou outro varia de acordo com os objetivos da investigação. O “modelo artesanal” de fazer pesquisa preconizado por Becker (1997) permite que sejam usados tanto métodos quantitativos quanto qualitativos, se tal caminho descrever com mais precisão a realidade social pesquisada.

No presente estudo, o foco está na interseção entre experiências e construções de mobilidade urbana que os (as) discentes de graduação da Universidade de Brasília (UnB) elaboram. Investigamos⁹ como a dinamicidade de deslocamento no espaço físico influem nas idas e vindas desses e dessas estudantes que são afetados (as) pela desigualdade social, pelas culturas que permeiam a cidade e por outros atravessamentos que se revelam ao longo do trabalho. Compreendemos que os sujeitos se concebem nos cruzamentos entre mobilidade geográfica, social, biográfica e nas suas jornadas cotidianas.

Ao longo dos capítulos deste estudo, os termos “trajeto” e “trajetória” aparecem repetidamente. Acreditamos que no contexto da temática aqui investigada, essas duas palavras caminham juntas e estão extremamente associadas. Todavia, Moura (2018) esclarece que “trajetória” está mais ligada ao movimento biográfico, aos deslocamentos de curso de vida, enquanto “trajeto” se refere às movimentações cotidianas dos indivíduos em questão. Temos como premissa que espaços físicos e sociais não são tabuleiros já dados, nos quais peças (os atores) apenas se movimentam, mas estes se encontram em processos de constante criação (Moura; Vasconcelos, 2012, p. 89). Cidade e universidade se fazem e se amplificam por meio das jornadas das pessoas que as integram.

Este é um trabalho científico que se apropria de várias técnicas de pesquisa, como análise documental, aplicação de questionários (online) e entrevistas semiestruturadas. Utilizamos diferentes ferramentas metodológicas para compreender e descrever, de forma mais precisa, o fenômeno da mobilidade urbana vivenciada pelos discentes de graduação. Sobre a análise documental, os pesquisadores das ciências sociais discorrem que todo documento é uma fonte imensamente valiosa, acrescentando a dimensão do tempo à compreensão do social

⁹ Para a fluidez do texto, frequentemente utilizo os verbos na primeira pessoa do plural. Mas, com o objetivo de me fazer presente no meu trabalho, também escrevo na primeira pessoa do singular.

(Cellard, 2012). Salientamos que documentos não são apenas textos escritos, mas também filmes, vídeos, mapas, gráficos, fotografias ou qualquer outro tipo de depoimento registrado.

No limiar da discussão, podemos qualificar como “documento” um relatório de entrevista ou anotações feitas durante uma observação (Cellard, 2012, p. 296 e 297). Portanto, não adotamos um sentido estrito de seu significado. Torna-se relevante, também, lançar um olhar questionador e analítico sobre as fontes documentais, investigando o seu contexto e considerando a conjuntura política, econômica, social e cultural que o documento foi produzido (Alves; Saramago; Valente; Sousa, 2021). Esses elementos podem enfraquecer ou enriquecer as hipóteses de uma pesquisa.

Nesta pista, utilizamos textos e dados sobre a mobilidade urbana e segregação socioespacial no Distrito Federal (Paviani, 2007; Amaral, 2012; Derntl, 2016; Coelho, 2018), produzidos por diversos pesquisadores (as) e disponíveis em bases de dados científicas, que nos possibilitam efetuar uma análise documental da história da nova capital. Com efeito, fizemos uma contextualização da construção de Brasília e de seu ideal modernista, retomando o debate da influência da indústria automobilística na política governamental de Juscelino Kubitschek, em que o automóvel é um valor da modernidade e protagonista nas ruas de Brasília. A narrativa de que a cidade foi projetada para privilegiar o transporte automotivo individual se faz presente nas pranchetas de seus criadores e no imaginário de seus moradores, pensadores e visitantes (Neto, 2012, p. 17). As características do contexto de crescimento do Distrito Federal apontam semelhanças com o desenvolvimento de outras metrópoles brasileiras, onde há forte expansão urbana, de maneira desordenada e dispersa ao longo do território.

Nos apropriamos também, de modo secundário, das informações coletadas pelo Instituto de Pesquisa e Estatística do Distrito Federal (IPEDF Codeplan), por meio de análise da Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios (PDAD) de 2021 – esta edição da PDAD, à época da elaboração desta pesquisa de mestrado, era a mais recente. Contudo, a última pesquisa regional domiciliar publicada pelo IPEDF Codeplan, atualmente, é a PDAD Ampliada 2024¹⁰, que não foi objeto de análise desta dissertação, em virtude de ter sido divulgada ao final desta investigação científica.

Considerando que visamos estudar como as dinâmicas socioespaciais da mobilidade urbana de Brasília influenciam os trajetos dos (e das) discentes de graduação da UnB, do *campus* Darcy Ribeiro, analisando o movimento casa-universidade e vice-versa, é de extrema

¹⁰ Disponível em: <https://pdad.ipe.df.gov.br/>. Acesso em: 07 mar. 2025.

relevância examinar a distribuição dos postos de trabalho no Distrito Federal, combinada com o nível de renda das Regiões Administrativas. Tal afirmação nos leva a apontar que há forte centralização dos equipamentos urbanos na área tombada do Plano Piloto de Brasília. Ícone do poder, essa Região Administrativa exerce não só o poder simbólico da cidade, como atrai para si oportunidades de emprego (especialmente vagas com melhores remunerações e que exigem qualificação do candidato ou candidata) e serviços: fatores que delimitam a estrutura de mobilidade urbana da capital federal (Nunes, 1997).

Portanto, a PDAD nos revela informações imensamente valiosas sobre o contexto citadino do DF, tais como: rendimentos brutos domiciliares mensais médios; em que localidade há maior concentração de empregos; o número de pessoas negras (pretas e pardas) entre a população; e quais os modais mais utilizados pelos habitantes. Os gráficos e outros dados, de modo geral, são abordados nesta dissertação para exibir uma visão panorâmica de como se configura o deslocamento e o polo socioeconômico do Distrito Federal, que tem o Plano Piloto como núcleo principal de empregabilidade e de estudo (IPEDF Codeplan, 2021). A caracterização socioeconômica da cidade e de sua mobilidade urbana é crucial para a compreensão do fenômeno aqui estudado e favoreceu a construção do roteiro das entrevistas semiestruturadas.

Além disso, nos valem e efetuamos uma análise descritiva-teórica de informações já coletadas pela UnB (2020, 2021), como a Pesquisa Social realizada pelo Comitê de Coordenação de Acompanhamento das Ações de Recuperação (Ccar) da universidade no cenário pandêmico da Covid-19. Realizada inicialmente no primeiro semestre de 2020, esta pesquisa online conta com três edições (publicadas entre 2020 e 2021) e foi direcionada aos docentes, técnicos, alunos de graduação e de pós-graduação, objetivando ter um retrato da diversidade de perfis que compõem a universidade.

Em outro momento, um questionário foi aplicado pelo Google Forms para coletar algumas informações sociodemográficas e outros dados relevantes dos estudantes. Algumas das vantagens apontadas pelo uso de questionários incluem a economia de tempo e recursos; a celeridade do processo de coleta, análise e tratamento dos dados; a rapidez e precisão das respostas; e a abrangência geográfica, que possibilita alcançar várias pessoas, sobretudo quando a aplicação se dá de maneira online (Batista; Rodrigues; Moreira; Silva, 2021). Outra potencialidade desta ferramenta é o anonimato, que proporciona segurança e confidencialidade aos participantes. Por conseguinte, as respostas obtidas podem demonstrar maior naturalidade. A grande quantidade de dados obtida por meio do questionário possibilita realizar análises

estatísticas e estabelecer relações entre variáveis – permitindo compreender com melhor clareza aquilo que está sendo investigado.

No que concerne aos desafios desta ferramenta metodológica apontados pelos pesquisadores (Chaer; Diniz; Ribeiro, 2011, p. 261), podemos elencar a baixa taxa de retorno, que configura um problema para pesquisas que buscam generalizar os seus resultados. No caso do estudo aqui apresentado, este não é um dos nossos objetivos, especialmente porque a Universidade de Brasília possui mais de 40 mil alunos de graduação (UnB, 2023). Em outras palavras, reconhecemos as nossas limitações em termos de tempo e recursos.

No questionário, fizemos perguntas sobre local de residência, curso de graduação, gênero, raça/cor, o (s) meio (s) de transporte mais utilizado (s) para ir ao *campus*, e quantos ônibus são necessários para chegar à universidade e retornar para casa. O objetivo incluiu realizar questionamentos não feitos pela Universidade de Brasília anteriormente na Pesquisa Social conduzida pelo Ccar, bem como selecionar possíveis candidatos para entrevistas semiestruturadas, em que, através de uma pergunta, eles ou elas respondiam se poderiam falar sobre o seu trajeto de ida para a universidade e volta para casa (de maneira online ou presencial), deixando uma forma de contato (WhatsApp e/ou e-mail) na pergunta aberta que se apresentava em seguida.

A divulgação e aplicação do questionário, inicialmente, foi feita em disciplinas de Introdução à Sociologia (ISOL), visto que é uma matéria introdutória ofertada pelo Departamento de Sociologia da UnB que abarca vários cursos da universidade, de diferentes áreas do conhecimento. Geralmente com doze turmas por semestre, as matérias de ISOL têm uma média de 80 alunos matriculados por sala, um número considerável se compararmos com a quantidade de discentes inscritos em outras disciplinas ministradas no *campus* da UnB na Asa Norte, que não chegam a ser tão numerosas.

Posteriormente, visando obter maior visibilidade para a pesquisa e, em consequência, aumentar o número de respondentes, a divulgação do questionário foi ampliada para o contato com professores via e-mail e presencialmente, a fim de que pudessem divulgar e solicitar aos seus alunos que respondessem à pesquisa. Solicitações também foram feitas junto às secretarias acadêmicas dos cursos de graduação para que a imagem de divulgação da pesquisa e o link do questionário circulassem entre os estudantes.

Figura 1 - Post para divulgação da pesquisa na internet



Fonte: elaborado pelo autor (2024).

Além das turmas de Introdução à Sociologia, visitei outras disciplinas de graduação para aplicar o questionário e requerer aos discentes que divulgassem o Google Forms em grupos de atividades acadêmicas que eles estavam inseridos, pretendendo aumentar o número de dados coletados. Finalmente, também concedi à UnBTV uma pequena entrevista¹¹ para promover a pesquisa e receber maior visibilidade entre o público-alvo. Em termos de recorte temporal, o questionário foi divulgado entre novembro de 2024 e janeiro de 2025. No total, 291 respostas foram recebidas. O questionário aplicado aos alunos de graduação pode ser consultado nos apêndices deste estudo.

Com a finalidade de aprofundar as perguntas abordadas no questionário e tratar de outros assuntos que não foram incluídos no Google Forms, a entrevista semiestruturada é uma das etapas que se seguem e uma ferramenta metodológica que se encaixa satisfatoriamente aos propósitos desta investigação científica. Esta técnica de pesquisa nos possibilita abordar a motivação da ação dos indivíduos sobre determinado tema de pesquisa. O nosso foco está em captar a perspectiva dos atores pesquisados, explorando ao máximo as suas respostas, visando

¹¹ Pesquisa busca voluntários para avaliar deslocamento. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=nJgq9i8mb6A>. Acesso em: 22 nov. 2024.

entender como os estudantes interpretam as suas experiências a partir dos seus trajetos em constante construção e elaboração.

Nas entrevistas semiestruturadas, trabalhamos com perguntas diretas e objetivas, mas concedendo liberdade de fala para o participante, para que ele ou ela possa expressar sua opinião e considerações a respeito do tema colocado. A ideia é explorar com exaustão as temáticas postas para argumentação durante as entrevistas, procurando levantar dados detalhados a partir da ótica dos sujeitos selecionados para colaborar com este estudo. Apesar de seguir um roteiro prévio, conduzo a entrevista a partir do diálogo com o participante, incitando a fala quando o sujeito aborda questões que são objetos da pesquisa.

A espontaneidade também é uma característica que valorizo e levo em conta durante as entrevistas realizadas, já que desejo promover um ambiente confortável e acolhedor para que o meu entrevistado elabore com precisão as suas respostas às perguntas feitas. A entrevista em profundidade é altamente útil para estudos exploratórios que trabalham com valores e visões de mundo dos entrevistados atrelados a um fenômeno social em particular (Selltiz, 1974). As entrevistas semiestruturadas possibilitam às pesquisas densidade e flexibilidade a partir das perguntas presentes no roteiro.

Nas pesquisas qualitativas – no caso da técnica metodológica aqui evidenciada – a confiabilidade dos dados se relaciona estritamente com a seleção dos entrevistados. Este processo é criterioso e demasiadamente relevante para a pesquisa, pois determina diretamente os resultados do estudo. Nesta pista, as pessoas selecionadas para participar da fase empírica devem ser escolhidas com base nos objetivos da pesquisa. Os participantes devem possuir os requisitos que viabilizem as suas respostas aos problemas apresentados. Para Lakatos (1996), a escolha dos entrevistados deve ser feita de acordo com o conhecimento que os indivíduos possuem sobre a temática investigada, já que o propósito é colher as impressões, experiências, opiniões e visões daquilo que está sendo perguntado. A nossa amostra não leva em consideração a quantidade dos indivíduos entrevistados, mas a qualidade da informação que os respondentes nos fornecem: “busca-se menos a quantidade e mais a qualidade dos informantes – são, então, selecionados de modo diferente dos métodos estatísticos” (Neto, 2012, p. 21).

Ao nos apropriarmos da abordagem qualitativa mediante as entrevistas semiestruturadas, não temos a pretensão de generalização dos resultados – sendo esta uma desvantagem apontada pelos pesquisadores em comparação com as pesquisas quantitativas/estatísticas. Para fins de justificação, este nunca foi o nosso objetivo, já que

estudar a mobilidade urbana experienciada pelos discentes de graduação da UnB implica em reconhecer que inúmeros trajetos são construídos diariamente no Distrito Federal e na Área Metropolitana de Brasília (AMB)¹². Portanto, é muito difícil generalizar todas as experiências: em contrapartida, priorizamos a riqueza qualitativa dos dados adquiridos.

Segundo Gray (2016, p. 301), a entrevista é uma abordagem preferencial quando há a necessidade de aprofundamento dos dados – com importante taxa de retorno. Para mais, é uma metodologia muito pertinente para explorar as histórias e perspectivas dos informantes. Nesta lógica, salientamos que não adotamos perguntas altamente estruturadas, em razão de que isso poderia comprometer os propósitos desta investigação. Logo, trabalhamos com questões semiestruturadas, visto que desejamos saber as experiências, trajetos e opiniões das (e dos) discentes de graduação da UnB a respeito da mobilidade urbana e transporte público coletivo do DF, assim como as suas implicações e efeitos no percurso dos estudantes.

A entrevista está dividida em seis blocos: introdução; questões iniciais; questões principais; questões mais aprofundadas; questões finais; e encerramento. Inicialmente, apresento a pesquisa ao participante e explico os objetivos desta investigação científica. Em um segundo momento, trato de algumas questões sociodemográficas para conhecer o meu entrevistado, como local de residência, gênero, raça/cor, se ele ou ela é uma pessoa com deficiência, e idade.

No bloco de questões principais, entro de maneira acentuada no tema da mobilidade urbana, solicitando ao estudante que descreva o seu trajeto de ida para a universidade e volta para casa durante um dia comum, além de outras perguntas, como a quantidade de ônibus (no caso do uso deste modal) necessária para chegar à universidade, e se o estudante possui Passe Livre Estudantil (PLE)¹³. No que se refere às questões mais aprofundadas, indago sobre as

¹² A Área Metropolitana de Brasília (AMB) é delimitada pelo DF e mais 12 municípios goianos que conformam o seu colar metropolitano (Codeplan, 2019): Luziânia, Valparaíso de Goiás, Novo Gama, Cidade Ocidental, Santo Antônio do Descoberto, Águas Lindas de Goiás, Planaltina, Formosa, Padre Bernardo, Alexânia, Cristalina e Cocalzinho.

¹³ Os estudantes do Distrito Federal, que estejam matriculados em instituições de ensino públicas ou privadas reconhecidas, e que residem ou trabalham a mais de um quilômetro da instituição, podem solicitar o benefício do Passe Livre Estudantil (PLE), que possibilita o seu deslocamento gratuito no Sistema de Transporte Público do DF. Têm direito ao cartão estudantil alunos do ensino superior, médio e fundamental, de cursos técnicos e profissionalizantes com carga horária igual ou superior a 200 horas-aula, bem como alunos de faculdades teológicas ou equivalentes. As instituições e os cursos devem ser reconhecidos pelo Ministério da Educação (MEC) ou pela Secretaria de Estado de Educação do Distrito Federal (SEDF). Inicialmente e por padrão, eram concedidos 4 acessos diários, limitados ao total de 54 no mês. Contudo, em maio de 2025, o Governo do Distrito Federal publicou uma portaria que regulamenta e oficializa o limite diário para uso dos cartões de transporte coletivo, estabelecendo que, tais como outros benefícios de gratuidade, o cartão estudantil passa a ter 8 acessos permitidos por dia. Caso o aluno (a) necessite de mais acessos, deverá fazer uma solicitação junto ao BRB Mobilidade (sistema de bilhetagem automática do transporte público do DF), que analisará o pedido. Para que o PLE seja garantido, a

maiores dificuldades para chegar à UnB (levando-se em conta o meio de transporte utilizado e o lugar de habitação do graduando) e o que ele ou ela entende por segregação socioespacial.

Na seção de questões finais, pergunto ao (a) entrevistado (a) se ele (a) tem alguma sugestão para melhorar o seu trajeto e o funcionamento do transporte público, e se gostaria de acrescentar alguma coisa que eu não perguntei, mas que considera importante falar. No último bloco, para encerrar, agradeço ao entrevistado pelo seu tempo e respostas, e reitero a confidencialidade dos dados. O roteiro completo da entrevista encontra-se disponível nos apêndices desta dissertação.

As pesquisas qualitativas indicam que não é possível estabelecer previamente o número de entrevistados (Minayo, 2017), dado que cada pesquisa possui suas particularidades e depende das informações coletadas em campo. Uma série de fatores também deve ser considerada, como o nível de detalhes da fala do participante, a profundidade das informações ou mesmo a saturação delas. Quem delimita a quantidade de entrevistas a serem realizadas é o próprio campo (Dauster, 2003), sendo ele quem fornece os dados suficientes para que uma análise apropriada dos valores, ações sociais, comportamentos e significados do fenômeno social em estudo seja efetuada.

Buscamos entrevistar graduandos e graduandas de áreas de conhecimento diversas, ou seja, de cursos de graduação diferentes. Seleccionamos estudantes de localidades distintas, pois combinada com o primeiro fator, esta característica traz maior diversidade para a amostra, além de demonstrar a pluralidade de trajetos que são construídos no Distrito Federal e na Área Metropolitana de Brasília (AMB), tendo como principal destino a Universidade de Brasília. Com efeito, também nos ajuda a explorar vivências heterogêneas daqueles e daquelas que ocupam a cidade e o centro de Brasília. Definimos como grupo pesquisado os estudantes da UnB, do *campus* Darcy Ribeiro.

Nesta etapa da pesquisa de campo, procuramos testar a hipótese e identificar discursivamente de que se deslocar na capital, observando a estruturação de sua mobilidade urbana, gera impactos na trajetória dos estudantes, especialmente entre aqueles que são usuários do transporte público e moram a vários quilômetros de distância do *campus* Darcy Ribeiro, na

instituição de ensino deve informar ao início de cada semestre o período letivo, além de comprovar a matrícula e a presença escolar mensalmente do aluno (a), por meio de uma lista de frequência a ser enviada ao órgão competente. Disponível em: <https://brbnovo.brb.com.br/mobilidade/cartao-estudantil/>. Acesso em: 24 abr. 2025.
Disponível em: https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/e0d2f04ef62241efb0a9596397e3e2c1/Portaria_131_12_05_2025.html. Acesso em: 18 jun. 2025.

Asa Norte. Ao todo, entrevistamos 6 alunos de graduação entre janeiro e fevereiro de 2025, matriculados em diferentes cursos, como: Gestão de Agronegócio, Ciências Sociais, Direito, Relações Internacionais, Ciência da Computação e Ciência Política. Os entrevistados (as) estão distribuídos entre localidades do Distrito Federal e do Goiás. Eles e elas são residentes das seguintes cidades: Brazlândia, Candangolândia, Sobradinho, Recanto das Emas, Valparaíso de Goiás e Jardim ABC – este último sendo um distrito que integra o território da Cidade Ocidental (GO). Os cursos de graduação dos entrevistados são quase todos do período diurno, com exceção de uma participante, que estuda à noite. Os estudantes que participaram desta etapa da pesquisa são identificados ao longo do trabalho por nomes fictícios para preservar a sua identidade e a confidencialidade das suas informações pessoais fornecidas a mim durante a realização das entrevistas em profundidade semiestruturadas.

Ainda que algumas de nossas perguntas já tenham sido respondidas pela universidade na Pesquisa Social online conduzida pela instituição durante a pandemia, alguns questionamentos sobre a dinâmica da mobilidade urbana do DF, experienciada por discentes, não foram contemplados, o que contribuiu para fortalecer as dúvidas e problemáticas que dão vida a esta dissertação.

Capítulo 1. Brasília além do Plano Piloto: do mudancismo às cidades-satélites

Este capítulo dedica-se à análise do contexto sócio-histórico da construção de Brasília, em que o objetivo é oferecer ao leitor (a) uma visão panorâmica do desenvolvimento da capital modernista brasileira. O ponto de partida é o movimento mudancista, fundamental para o projeto de modernização nacional e anterior ao governo de Juscelino Kubitschek, que assume papel central na narrativa histórica. Posteriormente, abordamos os desdobramentos que vão além do Plano Piloto e os outros acontecimentos não previstos pelas autoridades políticas da época. Em outras palavras, examina-se a formação das cidades-satélites e o consequente processo de urbanização desenfreado no Distrito Federal, caracterizado por um cenário de vulnerabilidade socioeconômica e pelo controle social exercido pelo Estado há anos.

Brasília foi construída com o ideal de uma cidade moderna, num contexto de integração nacional e de expansão da ocupação no interior do país. Sob a influência da política governamental de Juscelino Kubitschek (JK), a cidade foi demasiadamente influenciada pela indústria automobilística quando falamos de mobilidade urbana, que desfavoreceu outros meios de locomoção. O projeto de Lúcio Costa era transformar as asas do avião do Plano Piloto na nova capital do país, permeada por uma visualidade monumental, elementos de racionalidade e aspectos do modernismo. Não obstante, a vinda dos trabalhadores para a construção da capital gerou um processo de migração desenfreado, que não se restringiu somente à “Cidade Livre” – hoje comumente conhecida como Núcleo Bandeirante, visto que se estendeu também para a ocupação irregular de outros terrenos, em um contexto de vulnerabilidade socioeconômica. Esses fatores instituíram “cidades-satélites” distantes do Plano Piloto, caracterizadas pelo estigma da pobreza e da invasão.

Fundada em 1960 e construída sob a perspectiva de um ideal modernista, Brasília foi sonhada desde o começo da República brasileira. Em outras palavras, já havia ideias para que a capital do país fosse deslocada para o seu interior, tanto para fomentar o processo de desenvolvimento do Brasil e sua devida internacionalização, quanto por questões de segurança em relação aos portos marítimos nos casos de guerra. Neste sentido, a implantação da nova capital no Centro-Oeste (até então centralizada no Rio de Janeiro) representava a política econômica de crescimento acelerado da economia; a ampliação da comunicação com regiões longínquas – encurtando as distâncias de caráter socioeconômico para com as diferentes regiões brasileiras; e a centralização do sistema administrativo do país (Sousa, 1983). Finalmente, a

geração de novos empregos e uma maior proximidade com fronteiras de países latino-americanos foram razões levadas em conta.

Para além disso, sua construção também era o reflexo de um projeto de cidade progressista, dotada de monumentalidade e grandiosidade (Alves, 2005). Importante salientar que em 1891 a primeira constituição do período republicano já contava com uma determinação de que deveria haver um território com 14.400km no Planalto Central para o desenvolvimento de uma nova capital. Em seguida, como ficou formalmente conhecida, a “Missão Cruls” foi a primeira iniciativa oficial para os preparativos da mudança, ocorrida em 1892 (Costa, 2011). Seu objetivo principal foi a demarcação de terrenos em medidas previamente já estabelecidas em lei, área que ficou conhecida como “Quadrilátero Cruls”.

Após esses levantamentos e depois de alguns anos, houve o lançamento da pedra fundamental da futura capital, em 1922, hoje estabelecida em Planaltina-DF. Não obstante, foi somente na Constituição de 1946 que houve a segunda iniciativa para a construção de Brasília, materializada na formação de uma comissão, em 1948, nomeada pelo ex-presidente do Brasil, Eurico Gaspar Dutra, à época filiado ao Partido Social Democrático (PSD). Denominada “Missão Polli Coelho”, a comissão verificou e reafirmou o que já tinha sido constatado em estudos anteriores, isto é, o melhor lugar para a localização da nova capital era de fato o “Quadrilátero Cruls” (Costa, 2011).

No entanto, foi somente em 1956 que o então presidente Juscelino Kubitschek iniciou a construção e instituiu a Companhia Urbanizadora da Nova Capital (Novacap). Seu primeiro presidente foi Israel Pinheiro, engenheiro, famoso político da época e conhecido por ser o primeiro prefeito do Distrito Federal (DF), cargo que se tornou inexistente. Em um debate sobre a implantação da Universidade de Brasília (UnB) dentro do Plano Piloto, Pinheiro teria dito que “Brasília deve ser uma pacata cidade administrativa, sem a presença incômoda de estudantes e operários” (Teixeira, 2013, p. 7). Logo, nota-se que o cenário urbano brasiliense foi pensado sobretudo para as autoridades políticas e funcionários públicos que prestariam sua força de trabalho ao Estado, com uma ordem urbana, singular e social determinada (Ibidem, p. 8).

Na Novacap, Oscar Niemeyer assumiu o cargo de diretor do Departamento de Arquitetura. Ele e outros diretores ficaram responsáveis pela realização do concurso que selecionaria o desenho da nova capital. Das mais de 20 propostas inscritas, Lúcio Costa foi o vencedor. Seu projeto exibiu uma posição estratégica para a construção da nova capital, apresentando elementos de racionalidade, modernismo, visualidade monumental e unidade

entre o conjunto funcional e o aspecto plástico (Tavares, 2007). Portanto, no âmbito da arquitetura moderna brasileira, Brasília se tornou a materialização de uma cidade modernista (Peluso, 2003), ramificada em dois eixos: monumental e rodoviário. Sua monumentalidade pode ser vista na Praça dos Três Poderes, na Catedral e, sobretudo, na Esplanada dos Ministérios.

A identidade de uma cidade também se caracteriza pela sua desordem e diferença, pelas pessoas que não são os cidadãos ideais ou imaginados para ocupar aquele espaço, indivíduos que não foram pensados para aqueles desenhos arquitetônicos (Alves, 2005). Assim, ao longo dos anos que se passaram após a inauguração de Brasília, simbolizada na data de 21 de abril de 1960, muitos desdobramentos ocorreram e fugiram do plano e projeto de habitação original, que se concentravam somente nas asas do Plano Piloto.

Grande exemplo desse feito foi a presença dos operários na capital, provenientes das mais diversas regiões do país, mas que se alojavam no Núcleo Bandeirante, local de chegada dos migrantes e conhecido como Cidade Livre (Souza, 2016): assentamento que tinha um caráter provisório. Ali se concentravam as atividades comerciais e industriais, com pouquíssimas agências bancárias e alguns serviços oferecidos, como mercado, escolas primárias e estabelecimentos de saúde (Souza, 2016). Nesse lugar, havia a presença não somente de trabalhadores braçais, mas foi ponto de apoio também para engenheiros, arquitetos e técnicos (Ibidem, p. 44).

Bicalho de Sousa (1983) afirma que as habitações dos trabalhadores eram extremamente precárias, sendo que os primeiros alojamentos eram barracas de lona e casas de tábuas. A migração de uma massa de proletariado para a capital criou um fluxo descontrolado de moradias instáveis e irregulares, que fugiu do controle governamental: “tudo construído em poucos dias, principalmente durante a noite para burlar a vigilância dos fiscais” (Silva, 1971, p. 231). Por conseguinte, a construção de Brasília não teve início no Plano Piloto, mas em seus arredores, onde ficavam a sede e os acampamentos da Companhia Urbanizadora da Nova Capital (Derntl, 2019, p. 14). A construção descontrolada de moradias nos acampamentos da Novacap e nas estradas no entorno do Plano Piloto criou um processo de urbanização desenfreado não previsto pelas autoridades vigentes (Derntl, 2019).

A desigualdade social em torno da futura cidade modernista do país causou incômodo no governo de Juscelino Kubitschek, o que fez com que a Novacap adotasse uma política de remoção das invasões, transferindo as populações mais pobres para as então cidades-satélites

(CS) – termo que caiu em desuso e que se transformou atualmente em Regiões Administrativas (RAs).

As Regiões Administrativas costumam ser definidas pelas autoridades como subdivisões territoriais do Distrito Federal (DF) com limites físicos estabelecidos pelo poder público, definidoras da jurisdição da ação governamental para promoção da desconcentração administrativa. Não obstante, esta é uma definição simplória e não contempla a complexidade do território do Distrito Federal.

Esta unidade federativa possui uma organização distinta dos outros Estados brasileiros. A subdivisão em Regiões Administrativas foi estabelecida com a sanção da Lei nº 4.545, de 10 de dezembro de 1964¹⁴, sancionada pelo então presidente Humberto de Alencar Castelo Branco, o primeiro do período da Ditadura Militar. A normativa reconheceu as primeiras RAs aqui estabelecidas, para além do Plano Piloto: Taguatinga, Planaltina, Sobradinho, Brazlândia, Gama, Jardim e Paranoá. Anos depois, houve novas expansões e atualmente o DF conta com 35 Regiões Administrativas.

O termo “*cidade-satélite*” fazia referência a uma suposta dependência desses núcleos periféricos ao Plano Piloto (Fleischer; Batista, 2013). Em 1998, quando Cristovam Buarque era governador, a utilização da expressão foi proibida¹⁵ em documentos oficiais do Governo do Distrito Federal (GDF). No período, o GDF fez uma campanha publicitária para promover um *jingle* que afirmava que “*idades não são satélites no Distrito Federal*” (Sousa, 2023, p. 149). Segundo Sousa (2023), cada Região Administrativa conta com uma administração regional, chefiada por um administrador que é selecionado pelo governador em exercício. Suas atribuições incluem representar o GDF; fiscalizar, supervisionar e executar programas, projetos governamentais e ações de participação popular de interesse público em sua jurisdição¹⁶.

A administração regional recebe cotidianamente demandas dos habitantes e as encaminha para os devidos órgãos competentes. Suas atividades também giram em torno da gestão territorial, como cadastramento de permissionários de áreas públicas (feiras, quiosques, bancas de jornais) e licenciamento de eventos na cidade. No que diz respeito ao patrimônio

¹⁴ Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l4545.htm. Acesso em: 04 jun. 2024.

¹⁵ Decreto nº 19.040, de 18 de fevereiro de 1998. Disponível em: https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/33283/Decreto_19040_18_02_1998.html#:~:text=DECRETO%20N%C2%B0%2019040%2C%20DE,p%C3%BAblicos%20no%20%C3%A2mbito%20do%20GDF. Acesso em: 16 jul. 2024.

¹⁶ Regimento Interno das Administrações Regionais: decreto nº 38.094, de 28 de março de 2017. Disponível em: <https://www.planopiloto.df.gov.br/wp-content/uploads/2019/10/Regimento-Interno.pdf>. Acesso em: 16 jul. 2024.

público, a administração regional deve prezar pela manutenção e conservação das áreas públicas (como praças e parques, por exemplo). Ela também produz relatórios e mapeamentos sobre a localidade com o objetivo de subsidiar o trabalho de outras pastas do governo. Em síntese, a administração regional é, propriamente, uma das portas do Estado que está fisicamente presente nas Regiões Administrativas (Sousa, 2023, p. 150).

As administrações regionais não contam com concurso público, fazendo com que o seu corpo de servidores seja majoritariamente formado por cargos comissionados à disposição do administrador. Essa posição é demasiadamente cobiçada pelos atores políticos, uma ambição justificada pela possibilidade de aproximação com a população e pela quantidade de postos comissionados disponíveis.

A categoria “Região Administrativa”, entretanto, não impede que ela também seja mobilizada como *cidade* pelos seus moradores, ainda que o seu significado difira de outras localidades do Brasil. O uso do termo “cidade” entre os habitantes do DF se faz presente nos trabalhos de Antonádia Borges (2003), Cristina Patriota de Moura (2010), Soraya Fleischer (2013) e Monique Batista (2013). Borges (2003) exhibe um exemplo interessante em seu trabalho:

O Recanto das Emas é uma “Região Administrativa” do Distrito Federal. A categoria cidade, no entanto, perpassa a vida local, a ponto de a “Administração Regional”, no que diz respeito ao seu espaço físico e às suas funções, ser percebida e referida pelos moradores do Recanto das Emas como uma *espécie de prefeitura* (Borges, 2003, p. 51, grifo do autor).

O contraste com o Plano Piloto era gritante, pois este possuía apartamentos espaçosos e amplos lugares de lazer, enquanto os novos núcleos urbanos apresentavam construções precárias, ruas sem pavimentação e ausência de serviços urbanos básicos (Derntl, 2019). Neste contexto, Taguatinga se configurou como a primeira e então cidade-satélite em 1958, através de uma transferência que a Novacap fez de manifestantes que estavam ocupando irregularmente uma área próxima à “Cidade Livre”. Alguns anos depois, em 1969, nasce Ceilândia, fruto da Campanha de Erradicação de Invasões (CEI), criada pelo ex-governador do Distrito Federal, Hélio Prates, visando erradicar as ocupações irregulares no DF.

Apesar de levar o papel de protagonista da grande história, a ideia de interiorização da capital do Brasil não se inicia com o então presidente Juscelino Kubitschek. Anterior a ele, houve um movimento denominado “*mudancismo*”, originário dos tempos coloniais e com fim no governo de JK (Magalhães, 2015, p. 7). O mudancismo integrou o pensamento que estava interessado em estabelecer as bases da nação brasileira perante a comunidade internacional.

Personagem principal desse movimento, o Visconde de Porto Seguro (1816-1878), Francisco Adolfo de Varnhagen, nascido em Sorocaba, dedicou a sua vida para divulgar e instituir os alicerces científicos do mudancismo – o ponto de partida para o projeto de modernização nacional.

Como Magalhães (2015) detalha com muita precisão em sua obra, o debate e as práticas mudancistas interferiram no pensamento dos intelectuais e políticos da Velha Capital, o Rio de Janeiro, modificando, na mesma medida, a cultura e as rotinas das populações sertanejas. Esse grupo de pensadores fez um esforço considerável para enterrar, até então, aquele Brasil existente, caracterizado pela dominação colonial. Neste sentido, a interiorização da capital seria uma representação simbólica e um marco para a criação de um país moderno e novo. A modernidade, sempre atrelada a Brasília, foi e é um conceito associado a um projeto de cidade e de nação que nunca se preocupou em incluir as classes pobres, isto é, trata-se, propriamente, de uma proposta pensada por e para as elites.

Dentre as várias razões elencadas em textos e documentos para a interiorização da capital, uma delas foi justamente para proteger o governo das pressões e insatisfações populares das camadas mais desfavorecidas financeiramente. Não obstante, a assepsia mudancista acabou sendo traída pela resistência daqueles que tinham a sua alteridade negada, inscritos na história e na modernização projetada como caipiras, tabaréus ou jecas (Magalhães, 2015). Esses indivíduos sobreviveram e resistiram ao que estava sendo contado na crônica oficial. Na atualidade, ao redor da *Capital da Esperança*, verificamos uma condição social sensível nas Samambaias, Arapoangas e Ceilândias. Aquilo que não foi projetado abraça Brasília, exibindo seus problemas à administração regional e, conseqüentemente, à tecnocracia citadina enclausurada.

Magalhães (2015) destaca que, para além de Varnhagen, JK, Lúcio Costa ou Niemeyer, Brasília tem uma dívida com o Romantismo literário e as vozes sertanejas, ofuscadas pelo triunfo de JK na década de 1950. O século XIX é o ponto de partida principal do mudancismo. À época, pairava no ar um consenso sobre a necessidade de reinvenção da nação, uma tarefa a ser empreendida como possibilidade de alinhamento cultural do país ao padrão europeu de civilização. Havia, ainda, a necessidade de um Estado forte e capaz de garantir a unidade nacional.

O ponto de encontro de um povo com o novo ciclo de desenvolvimento nacional da sua pátria incluía um trabalho de negação: negar aquilo que foge do padrão civilizado; negar a

alteridade indesejada (Certeau, 2022); negar a pobreza que assola o país em construção; negar o outro. O outro seria o Brasil, constituído de um povo sem rosto; nação imobilizada pela escravidão; os pobres; os vazios demográficos; a saúde precária; os atrasos. Segundo o pensamento integracionista (Magalhães, 2015), a solução brasileira estava dividida em três vertentes: estabelecer a unidade nacional; criar o Estado tutelar; e inventar uma história capaz de proporcionar estabilidade à identidade de uma nação imaginada, ainda que amparada no princípio eugênico da superioridade branca e europeia.

Redescobrir o Brasil exigia mais do que o mero fortalecimento da economia ou do redirecionamento do Estado. Seria necessário construir uma adequada representação, imponente e imperial. A ideia central era reinventar um país a partir do seu redescobrimento, reescrevendo a história de um território imenso; não mais disperso pelo litoral, mas, agora, a partir do centro territorial. Reinventar o país foi o motivo que deu corpo ao movimento mudancista.

O período antes, durante e após a construção de Brasília é recheado de mitos, envolvendo raízes profundas e visando criar uma muralha que protegesse a cidade de qualquer tipo de crítica, principalmente ao longo do governo de JK (1956-1961). Paulo Bicca (2010) estabelece com muita precisão em seu trabalho os mitos e realidades sobre Brasília, fazendo críticas significativas e que contrastam com a história classicamente contada sobre a cidade pelos seus protagonistas. Inicialmente, Bicca (2010) elenca o mito da comunhão, muito presente no período inicial da construção, objetivando criar um espírito de comunidade de esforços entre os diversos brasileiros e brasileiras das mais distintas regiões e condições sociais, que se deslocaram para o Planalto Central para materializar a transferência da nova capital do país, levando-se em conta aspectos como o desenvolvimento e o sentimento de “unidade nacional”. Em outras palavras, esse mito teve o trabalho de construir Brasília nas narrativas orais como o resultado de uma obra coletiva com impactos na história política, social e cultural do território brasileiro.

A nova capital do Brasil seria também uma mistura de *Piccadilly Circus*, *Times Square* e *Champs Elysées* (Costa, 1965). A intenção era fazer de Brasília a unificação de uma cultura urbanística sem nacionalidade definida. Esses planos tinham o propósito de negar características presentes na velha capital, rejeitada como fonte de inspiração. De acordo com Bicca (2010, p. 156), a construção de Brasília foi um dos espaços em que estiveram presentes as contradições internas à formação social brasileira, ainda que tenham tentado diminuir ou

esconder a importância desta em nome de uma comunhão e de um sentimento de identidade nacional.

Brasília não deveria ser a espacialização ou a estetização de um progresso sem ordem; metrópoles como São Paulo também não poderiam ser uma inspiração, seja pelos seus grandes edifícios ou as suas favelas; a meta era não reproduzir uma cidade com um passado arcaico, obsoleto. A “ordem e o progresso”, lemas do positivismo de Augusto Comte, deveriam ser reunidos em Brasília de forma exemplar. Nesta pista, a nova capital seria a expressão ímpar do progresso feito com ordem, expressão ideológica familiar aos militares republicanos, especialmente após 1964. Bicca (2010) também destaca o mito da razão, que se apresenta como uma ditadura, como um elemento que manipula. O sujeito é afastado do objeto, um pré-requisito para um controle que se exerce exteriormente. Pela razão, uma ordem autoritária é estabelecida, e pela ordem, uma razão incontestável, produzida uma norma que moldará toda a sociedade. Pelo poder da razão, se instala a razão do poder, em que as diferenças são apagadas, tidas como inexistentes; singularidades e individualidades são negadas; o espaço é homogeneizado e suas partes se diferenciam pelo trabalho que estrutura a cidade.

Dentro da cidade um Admirável Mundo Novo. Largos espaços, ausência de poluição ambiental, sonora, visual, [...] humana; superquadras povoadas pelo mesmo tipo de gente social, o silêncio que reina é o sinal da relativa igualdade [...] Um mundo que se divide pela sua relação com o aparelho do Estado, pela sua posição hierárquica. Parece não haver contradições, pois a divisão técnica do trabalho da máquina estatal é que determina a qualidade das pessoas. Parece não haver competição, pois na divisão técnica do trabalho do aparelho estatal, o que um ganha não é necessariamente o que o outro perde (Oliveira, 1973).

A igualdade, uniformidade e homogeneização foram perseguidas, mas não alcançadas: os conflitos sociais no espaço exibiram poder e notoriedade. Para o urbanista de Brasília (Bicca, 2010), a individualidade deve ser reduzida, eliminando, na mesma medida, toda interferência que coloque em risco a “harmonia” e o “equilíbrio”. Bicca (2010) faz uma comparação entre as indústrias taylorizadas e o planejamento de Brasília, dado que as ideias de Frederick Winslow Taylor apagavam, aniquilavam e baniam a personalidade, a inteligência e os desejos dos operários, tratando os trabalhadores de forma mecanicista. No cenário brasiliense, à época do planejado inicialmente, os verdadeiros construtores também foram automatizados, pois nenhuma participação inteligente lhe era exigida ou permitida dentro dos limites toleráveis.

Assim como nas indústrias capitalistas, o controle é exercido pela direção que elabora o plano de trabalho. Numa cidade que obedece a mesma lógica, o controle não está nas mãos dos seus habitantes, mas entre aqueles que planejam a sua forma de existência. Da mesma maneira que o trabalhador está submetido ao instrumento na indústria capitalista, no caso citadino, a

máquina de morar submete os seus habitantes e não o contrário. Taylorizar a cidade é transformá-la em algo que deve funcionar através dos planos dos seus dirigentes (Bicca, 2010). Neste contexto, o habitante é reduzido a um mero objeto de planificação, desprovido de suas condições de sujeito e de ser inteligente. Torna-se, efetivamente, um caso estudado pelo planificador sob a ótica de ações consideradas básicas e funcionais (as “chaves do urbanismo”).

Alguns espaços urbanos e edifícios foram construídos sem observar estritamente o projeto original; a idealizada harmonia social propiciada pela unidade de vizinhança não se concretizou, demarcando enfaticamente o processo de segregação espacial. Além disso, a especulação imobiliária deixou impactos significativos. Nas palavras de Lúcio Costa (1977, p. 61): “é sempre impossível conduzir e realizar um grande plano como ele foi inicialmente pensado. A vida é sempre mais forte: ela muda e modifica todos os projetos que nós fazemos”.

Para Lefebvre (1974, p. 67), os antagonismos e os conflitos sociais prevalecem na organização da cidade, intervindo na produção de um espaço em que os grupos de classes são os agentes. A luta de classes é materializada no espaço, impedindo que este apague as diferenças. O poder sobre e pelo espaço cria a ilusão de que ele é dado sem sujeito, supostamente impessoal e não pertencente a indivíduos socialmente determinados. Cria-se uma narrativa de que o espaço é inerente a um “sistema de planejamento” em que a tecnocracia e os tecnocratas seriam os agentes desprovidos de objetivos que não aqueles determinados pelas “verdades” da ciência e da técnica (Bicca, 2010). A dominação se manifesta de maneira oculta e dissimulada por causa da crença depositada em uma razão administrativa. Dirigentes e dirigidos parecem ser comandados apenas pela racionalidade do movimento da organização. Uma aparência de que ninguém exerce poder então é desenhada, emanada do mundo organizado, dos cargos e funções que estão preenchidos por homens determinados (Chauí, 1981, p. 9). Justificadas pelo mito do cientificismo, o Estado tentou implantar em Brasília as novas formas das relações sociais-espaciais através da prática do urbanismo.

As autoridades governamentais da década de 50 e 60 tentaram reverberar entre a opinião pública que a nova capital seria um território livre e excluído dos problemas sociais urbanos encontrados pelo Brasil. Lúcio Costa (1968, p. 35) afirmou que uma das características do plano era reunir nos espaços da vizinhança as diferentes classes sociais, integradas ao conjunto urbano e não estratificadas em bairros “ricos” e “pobres”. Entretanto, segundo o arquiteto, tal ideia não se concretizou por falta de visão, um aspecto fundamental da concepção urbanística de Brasília (Costa, 1968). Bicca (2010) faz uma crítica expressiva à justificativa dada por Lúcio Costa para explicar a proposta irrealizada do arquiteto. Esta, na verdade, estimulava uma ideologia que

revela um desconhecimento das determinações de classe que inserem a segregação espacial como uma característica imanente e fundamental da estrutura urbana da qual fazem parte e se reproduzem. Brasília exhibe que as contradições sociais, sem as quais o Estado não existiria, impedem que este realize o seu projeto, ou seja, um programa de reprodução harmoniosa, um capitalismo organizado, isento de crises maiores (Poulantzas, 1978).

a característica fundamental do plano era permitir em cada área de vizinhança, constituída por quatro superquadras, a convivência de pessoas de padrões econômicos diferentes, e isto sem mútuo constrangimento, porquanto cada quadra teria moradores de um determinado padrão. Diluídas assim as diferenças do *status* econômico ao longo de todo o Eixo Rodoviário-Residencial, a cidade não ficaria estratificada em áreas rigidamente diferenciadas, e se teria demonstrado, na prática, como resolver, no regime capitalista, o problema social da coexistência urbana das classes (Costa, 1974, p. 289).

Lúcio Costa identifica as classes sociais a partir das suas diferenças e não pelas suas contradições, ignorando o conflito entre elas. Ele imagina uma sociedade estratificada sem antagonismos, sem uma luta propriamente dita, mas apenas com distinções passíveis de serem resolvidas. Por isso o uso das expressões “rico” e “pobre” – que expressam diferenças de grau entre quem tem mais e quem tem menos. Não obstante, as classes sociais existem porque são suportes de contradições (burguesia e proletariado, capital e trabalho).

Brasília, enquanto herdeira e continuadora de uma arquitetura que tem raízes na antiguidade, repete, à sua maneira e no Brasil, aquilo que as *civitas* de todas as épocas e culturas corporificaram como parte integrante delas. Trata-se, no contexto brasiliense, das cidades-satélites, as “favelas planejadas” ou formas de guetização que estão ao redor do Plano Piloto (Bicca, 2010, p. 189), inscritas num reservatório de mão de obra barata, do trabalho manual desqualificado. Os operários, verdadeiros construtores da cidade, população miserável, foram expulsos para as periferias distantes, uma decisão implementada para assegurar a “pureza” da cidade-capital. A segregação socioespacial ganhou forma desde que esses indivíduos se concentraram nos canteiros das firmas construtoras.

Um cinturão verde foi previsto para envolver o Plano Piloto e limitar a extensão da cidade. Dentro do perímetro, situa-se a cidade capital; fora, as cidades-satélites (Vidal, 2009). Na arquitetura moderna, esse cinturão tem o objetivo de circunscrever, demarcar o crescimento interno da cidade e também evitar a sua absorção pelos subúrbios. No século XX, o Plano Piloto era às vezes chamado de “a cidade lunar do século XXI”, enquanto as cidades-satélites pareciam constituir resquícios do século XIX (Pastore, 1969). Em meados da década de 60, Pastore (1969), ao realizar uma investigação sociológica sobre os processos de migração, adaptação e planejamento urbano em Brasília, afirmou que, considerando aspectos como o traçado das ruas

e a localização das instituições sociais, as cidades-satélites exibiam uma paisagem relativamente desorganizada e pobre. Poucas ruas eram pavimentadas; a maioria das casas eram feitas de sobras de madeira; e somente uma parcela da população dispunha de água e eletricidade.

Na revisão de literatura sobre Brasília, muito se sabe sobre o Plano Piloto, objeto comum de análise dos pesquisadores e pesquisadoras que se dedicam ao tema. De acordo com Derntl (2016), a visão corrente é contrapor a ordem do Plano Piloto à desordem das cidades-satélites, interpretando-se esses núcleos periféricos como o principal fator de descaracterização da ideia original de Brasília. Em seu artigo, Derntl (2016) procura tratar as cidades-satélites não como desvio do plano original, mas como parte inerente de uma dinâmica articulada na formação de Brasília. A relação centro-periferia é um fator interpretativo essencial para investigar a formação das cidades brasileiras. No campo dos estudos urbanos, centro e periferia estão frequentemente associados a dicotomias como pobreza e riqueza, planejamento e desordem, apagando a profundidade das relações espaciais e uma heterogeneidade de atores envolvidos na produção das cidades. Ainda que em Brasília houvesse o desejo utópico da não existência da tradicional relação de desigualdade e segregação entre espaços centrais e periféricos, a nova capital do Brasil se tornou um caso emblemático de reflexão a esse respeito, vista como um dos casos mais expressivos das disparidades existentes em metrópoles.

Os escritos iniciais sobre Brasília que procuraram justificar, defender e criar uma barreira que protegesse a cidade de críticas e opiniões da oposição política na década de 50 e 60 contribuíram para que a sua periferia se mantivesse pouco estudada por um longo período. Nos discursos oficiais, não havia espaço para falar sobre o que estava acontecendo no entorno da cidade – onde estavam os candangos e imigrantes advindos majoritariamente do Nordeste. Simultaneamente, não havia como ignorar os desdobramentos além do Plano Piloto. As memórias de JK exibem as cidades-satélites como os “primeiros frutos da política de integração nacional” que ele estava trabalhando a partir de Brasília (Oliveira, 1974, p. 399).

Na revista *brasília*, órgão oficial de divulgação do andamento das obras, Taguatinga foi apresentada como um núcleo a ser construído em tempos mais remotos, mas circunstâncias imprevisíveis antecederam o seu surgimento: um milagre de operosidade efetuado em 15 dias pelo governo (Brasília, 1958; Derntl, 2016, p. 368). Nesta pista, esse núcleo urbano surge como obra do governo e resultado de um contexto excepcional – a seca no Nordeste que causou uma imigração em massa – e não em sua origem conflituosa através da luta de moradores e de suas famílias.

Em sua tese de doutorado, David Epstein (1973) examinou extensamente o processo de formação das cidades-satélites e referiu-se ao seu traçado como um trabalho feito por indivíduos sem capacitação técnica, caracterizado como extremamente despreparado:

a distribuição efetiva dos lotes e o traçado de novas ruas ficaram nas mãos de dois homens, um deles analfabeto, sob a supervisão de um capataz da NOVACAP. Nenhum deles tinha educação formal em planejamento urbano, assistência social ou levantamento topográfico. Traçaram um quadriculado para as ruas, fazendo-as cruzarem-se em ângulos retos (Epstein, 1973, p. 121-122).

Referência nos estudos territoriais sobre o Distrito Federal, o geógrafo Aldo Paviani (2010) pondera há décadas a necessidade de se considerar Brasília como formação metropolitana, integrada por um sistema urbano interligado, de natureza esparsa e polinucleada, mas dominada pelo Plano Piloto (o centro), com vários assentamentos periféricos (as cidades-satélites). Invertendo a lógica usual da visão corrente dos trabalhos publicados sobre o contexto citadino brasiliense, Derntl (2016, p. 370) propõe que a construção de Brasília se iniciou pelo que seria a sua periferia e não pelo seu centro. As construções formais e informais feitas de madeira no Núcleo Bandeirante criaram uma aparência de faroeste, como descreveu Simone de Beauvoir e outros visitantes (Segawa, 2010). Lúcio Costa afirmou anteriormente que, quando o Plano Piloto estivesse próximo de atingir o limite populacional de 500 a 700 mil habitantes, seriam construídas cidades-satélites pequenas e complementares na periferia (Oliveira, 2005). Ainda segundo Lúcio Costa, a intenção do presidente da Novacap, Israel Pinheiro, era a seguinte:

uma vez terminada a fase inicial, dos 3 anos iniciais de trabalho intensivo, um terço da população obreira que tinha ido a Brasília para construir a cidade, chegando o momento da inauguração, voltaria para o seu "país" de origem; outro terço seria absorvido pelas próprias atividades locais urbanas; para o terceiro terço – como eram quase todos operários de tradição rural – a solução seria criar um cinturão verde, agrícola, em torno da cidade. Esse era o programa, mas não deu certo porque todos quiseram continuar em Brasília. E a NOVACAP ficou com aquele problema, os operários tinham criado verdadeiras favelas próximas aos canteiros de obras. Embora eles houvessem declarado que não levariam as famílias, depois de 15 dias do mês, estavam todos lá, precisando morar e criando favela em torno de cada grande canteiro [...A criação de cidades-satélites] Talvez não fosse uma solução civilizada em termos europeus, mas [foi] uma solução que deu certo (Oliveira, 2005, p. 5).

A construção de habitações precárias em áreas irregulares de Brasília – lidas pelo poder público como invasões – foi inicialmente tolerada pelas autoridades, já que favorecia o alojamento de um número maior de trabalhadores necessários à acelerada execução do Plano Piloto (Derntl, 2016). Entre a Cidade Livre e a rodovia Brasília-Anápolis, havia muitas ocupações irregulares, dado que ali era uma área que possibilitava acesso às obras e dispunha de alguma infraestrutura local. Conforme o Plano Piloto ia sendo construído e se consolidava

como centro de empregos e serviços, uma política de remoção de favelas e assentamentos foi instaurada para despejar as populações mais pobres para subúrbios-dormitório, as então designadas cidades-satélites.

A primeira delas foi Taguatinga, em 1958; posteriormente Gama, em 1959; e Sobradinho em 1960. Em 1961, a Cidade Livre foi oficializada como cidade-satélite, após confrontos violentos entre a polícia e os moradores que se recusavam a sair de lá. Os habitantes dos núcleos periféricos de Taguatinga, Sobradinho e Núcleo Bandeirante desenvolveram entre si fortes laços de comunidade, formando associações de moradores para reivindicar a legalização de posses de terra, serviços urbanos como água, esgoto e eletricidade, e também evitar a remoção e a derrubada de suas casas (Holston, 1993). A Ceilândia surgiu a partir de solução conduzida pela Campanha de Erradicação de Invasões – CEI (1969). Planaltina e Brazlândia foram núcleos preexistentes que receberam moradores de remoções em 1969 (Derntl, 2016).

Mapa 2 - Mapa do Distrito Federal em 1963



Fonte: Arquivo Público do DF.

A instituição de cidades-satélites para a população de baixa renda estava articulada a iniciativas para o planejamento do espaço rural do Distrito Federal. Desde 1957, o Governo Federal distribuiu lotes rurais visando desenvolver uma produção agropecuária em sistema de cooperativa. A questão sanitária foi uma justificativa utilizada para estabelecer um cinturão de

10 a 40 km de largura ao redor do Plano Piloto, separando as cidades-satélites e fomentando uma dinâmica centro-periferia. Nos planos das cidades-satélites, seus traçados demonstram as baixas densidades em superquadras ocupadas por lotes para casas unifamiliares. Nesses núcleos-satélites, os moradores esperaram muito para contar com serviços de água, esgoto e energia elétrica. Avalia-se que até meados da década de 70, só havia redes de esgoto em larga escala no Plano Piloto e seu entorno imediato (Brito, 2009, p. 140). Havia vários planos para as cidades-satélites, mas pouco planejamento. Segundo Derntl (2016, p. 376), foi apenas nos anos 70 que ações mais articuladas de planejamento territorial do Distrito Federal começaram a aparecer.

Realizado em 1974, o tema principal do I Seminário de Estudos dos Problemas Urbanos de Brasília foi a necessidade de planejamento, tendo como eixo orientador de debate os problemas das cidades-satélites. Em Brasília revisitada, de 1985-87, Lúcio Costa (2009) considerou o papel das cidades-satélites em relação ao Plano Piloto, mas condenando o seu surgimento precoce e improvisado, bem como seu alastramento suburbano extenso e rasteiro, contrário a suas proposições originais. O arquiteto também admitiu que, com a existência dos núcleos-satélites, o Plano Piloto manteve as suas feições originais. Para Derntl (2016), é necessário considerar as cidades-satélites como parte da formação de Brasília para se reavaliar criticamente o *modelo* Brasília e seus desdobramentos.

Fruto de sua dissertação de mestrado em Planejamento Urbano, em 1995, o professor da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, Luiz Alberto Gouvêa, publicou seu livro intitulado “Brasília: a capital da segregação e do controle social”, um estudo que analisa a ação governamental na área da habitação no DF e evidencia as estratégias de governos civis e militares, por mais de trinta anos, de terem utilizado o espaço urbano e a habitação como ferramentas para segregar e controlar a população, afastando-a do núcleo central de empregos e poder, o Plano Piloto. O autor trata o cinturão verde estabelecido ao redor do Plano Piloto como verdadeiras “muralhas horizontais” de 30 km de extensão, que criam diversos problemas sociais e econômicos para os trabalhadores e trabalhadoras.

Gouvêa (1995, p. 57) ressalta que, dentre as justificativas geopolíticas com fortes conotações ideológicas na mudança da capital, o Estado queria exercer efetivamente um “controle social” sobre a massa trabalhadora, que na década de 50 fazia greves e manifestações nas portas do Palácio do Catete, então Administração do país e hoje Museu da República no Rio de Janeiro. A nova capital administrativa precisava refletir em seu espaço a condição de isolamento que a burguesia exigia. Entretanto, as narrativas de cidade mística criadas para

angariar o apoio da opinião pública e se blindar contra a oposição política no âmbito da construção reverberaram a ideia de que seria um espaço citadino democrático, igualitário e socialista; a imagem de um futuro grandioso para a sociedade brasileira. A concepção urbanística de Brasília foi feita conforme os princípios modernistas da Carta de Atenas¹⁷:

A cidade – e cada residência – deve ser uma máquina de morar. Para o modernismo urbanístico e arquitetônico (Le Corbusier vê arquitetura e urbanismo como elementos indissociáveis) a cidade deve ser animada pelo espírito de geometria, com linhas e ângulos retos, ordem e eficácia, a rua deve ceder seu lugar às vias expressas, adequadas ao automóvel e aos pátios de circulação; o zoneamento contido no plano deve assegurar uma distribuição funcional, que classifique e ordene os espaços – setor de comércio, de diversões, áreas verdes, indústrias, residências padrão A, B, C etc. (Vesentini, 1986, p. 157).

Esses padrões urbanísticos visavam combater a “desordem” da cidade tradicional, por exemplo, a dificuldade de controle social presente no Rio de Janeiro. Gouvêa (1995) alega que se usava o urbanismo como remédio para combater uma sociedade doente. Em realidade, o modernismo ocultava as suas verdadeiras intenções de instrumentalizar o espaço, para submetê-lo ao capital. Torna-se difícil aceitar a concepção de que Brasília foi construída para ser uma cidade socialista, uma utopia de um futuro igualitário. Foi, propriamente, implementada como instrumento de controle social de um Estado preocupado em garantir a reprodução do capital monopolista. O Plano Urbanístico de Brasília consagra em sua origem o louvor à autoridade, à hierarquia, à funcionalidade técnica dos espaços (Vesentini, 1986, p. 148). Segundo Campos (1988, p. 81), desde a construção da cidade já havia uma “seletivização dos espaços”, visando tornar o Plano Piloto o abrigo das classes dominantes:

Enquanto os “criadores de Brasília”, arquitetos e políticos, foram exaltados, os trabalhadores, que na realidade deram o seu sangue para construir a cidade, foram “homenageados” com a remoção para várias cidades satélites, logo após a conclusão das obras nas quais estavam engajados no Plano Piloto (Gouvêa, 1995, p. 65).

A política de remoção de favelas e assentamentos destinou os trabalhadores e suas famílias para loteamentos distantes do centro de emprego. Do ponto de vista socioeconômico, houve uma redução significativa de suas rendas, observando também o custo do transporte, já que agora essas pessoas precisavam continuamente se deslocar para cumprir com as suas jornadas de trabalho. No estudo elaborado por Gouvêa (1995), o autor frisa que essa política

¹⁷ A Carta de Atenas é o manifesto urbanístico decorrente do IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM) que aconteceu em Atenas, em 1933. O evento teve como tema a “cidade funcional” e discutiu aspectos da arquitetura contemporânea. O debate foi dominado pelos franceses, em especial Le Corbusier, um dos mais importantes arquitetos e urbanistas do século XX. A Carta considera a cidade como um organismo funcional, em que as necessidades dos indivíduos devem estar colocadas e resolvidas, além de preconizar a separação das áreas residenciais, de lazer e de trabalho.

impediu a participação dos filhos menores e da mulher na composição da renda familiar, ficando esta concentrada apenas no homem, geralmente alocado no ramo da construção civil.

Ao incluirmos as mulheres de operários na discussão, estas geralmente se dedicavam à lavagem de roupas – quando havia a disponibilidade de água no seu local de moradia (temporário). Soma-se a esse conjunto de problemas a ausência de equipamentos urbanos e comunitários, acentuando a dependência da população com o *core* planejado de Brasília ou o Núcleo Bandeirante. Paralelo a essas remoções e demolições, como a Vila do Iapi¹⁸ e outras favelas contíguas (Morro Querosene, Vila Bernardo Sayão, Vila Tenório e Vila Esperança), o Guará II estava sendo construído. Essa cidade-satélite foi pensada para receber populações erradicadas, sendo também uma articulação governamental para exercer controle social sob uma determinada área – observando elementos como a distância do centro e o traçado do loteamento (Ibidem, p. 69).

Em meados de 1970, através da Campanha de Erradicação de Invasões (CEI), a política de remoção de favelas continuou em vigor. Entre 1970-1976, segundo dados coletados por Gouvêa (1995), 118.453 pessoas foram erradicadas de áreas do Plano Piloto, ao mesmo tempo em que houve um aumento de 43.985 lotes nos núcleos-satélites. Logo, podemos observar o peso dessa política para a configuração do território do Distrito Federal – com ramificações ainda na atualidade – e para aqueles e aquelas que integram a população das cidades-satélites. Para conter o crescimento demográfico e ter maior controle das terras do Distrito Federal, o governo criou uma empresa pública autônoma denominada *Companhia Imobiliária de Brasília* – Terracap (Lei nº 5.861/1972)¹⁹, antes Departamento Imobiliário vinculado à Novacap. No ano de 1972-1973, a empresa era detentora de 57% das terras públicas do Distrito Federal (Gouvêa, 1995). O gerenciamento ocorria através das seguintes formas de alienação de imóveis: licitação pública, venda direta, regularização e doação, além de um sistema ininterrupto de fiscalização das áreas livres de Brasília. A atuação da Terracap priorizou a oferta de terras às pessoas de classe média, alta renda e às empresas construtoras privadas.

A distância dos núcleos-satélites em relação ao Plano Piloto (sobretudo os mais longínquos, como Gama, Ceilândia, Planaltina etc.) evidencia a segregação urbana perpetrada

¹⁸ Grande núcleo provisório próximo ao Núcleo Bandeirante, de aproximadamente 12 mil barracos, com uma população estimada em 82 mil pessoas. A Vila do Iapi, apesar de possuir naquele período ruas bem traçadas, lotes cercados e o governo vigente à época reconhecer tratar-se de uma verdadeira comunidade de vivência e serviço (Gouvêa, 1995, p. 68), foi erradicada e seus habitantes foram removidos para Ceilândia (1971-72), um local até então sem infraestrutura urbana ou comunitária.

¹⁹ Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l5861.htm. Acesso em: 20 set. 2024.

diretamente pelo poder público, que removeu grupos de menor renda para a periferia, deixando grandes espaços de terra entre o centro mais valorizado e as novas cidades-satélites à espera de valorização. O governo instrumentalizou a Terracap para agir em seu favor, adotando a prerrogativa de exclusividade das ações de planejamento urbano e monopólio das terras como ferramenta para a futura especulação imobiliária. A segregação e o controle social no DF não são exteriorizados apenas na localização, mas também no traçado dos loteamentos, com ruas retilíneas e largas, com extensas axiais – permitindo um perfeito controle e facilitando a ação dos órgãos de repressão.

As baixas densidades, bem como os amplos e áridos espaços das cidades-satélites, enfraqueciam manifestações públicas. O traçado e o zoneamento urbano das CS são também um instrumento de expulsão e segregação social. Inicialmente, enquanto o poder público localizou os novos núcleos urbanos e suas respectivas populações, o mercado imobiliário deu continuidade ao processo de segregação social e espacial (Gouvêa, 1995, p. 80). O preço dos imóveis no Plano Piloto e em CS não tão distantes do centro de emprego e serviços, como Guará, Núcleo Bandeirante e também Taguatinga, foram majorados, gerando um processo de mobilidade social na vida de seus habitantes.

A negação de direitos políticos, a repressão às associações voluntárias e a restrição de benefícios públicos foram medidas tomadas pelos agentes públicos para tentar combater as invasões e favelas (interpretadas como deformações daquilo que fora concebido, idealizado para a futura cidade) – que se estabeleceram antes, durante e após a construção da capital, fomentando um crescimento caótico e alimentando uma organização política subversiva entre os trabalhadores. Com efeito, a sociedade brasiliense se desenvolveu em um contexto dual que Holston (1993) denomina de elementos utópicos e distópicos. Brasília se tornou mais um exemplo de estratificação social e espacial, exibindo o papel do governo como principal promotor da desigualdade.

Os recrutados pela Novacap para trabalhar na construção da capital sofreram uma discriminação coletiva quando chegaram ao Planalto Central. Em vista disso, traçaram alianças interclasses para reivindicar o direito de moradia no Distrito Federal. Tais ações, já apresentadas anteriormente, levaram à mobilização política, resultando em confrontos violentos com o Estado e à criação das cidades-satélites.

A maioria dos migrantes, geralmente trabalhadores e seus dependentes, vinha do Nordeste, Sudeste (especialmente Minas Gerais) e Centro-Oeste (destaque para o Goiás). É interessante salientar que essas migrações criaram intensos laços regionais que fundamentaram solidariedades sociais e culturais – motores para a organização política (Holston, 1993). Nos trabalhos acadêmicos sobre Brasília, chama a atenção do leitor uma frase que se tornou bastante famosa, proferida pelo então presidente da Novacap: “Em abril de 1960, mando os tratores para esmagar tudo” (Holston, 1993, p. 227).

Em sua fala, Israel Pinheiro se referia aos acampamentos montados para receber os migrantes que vinham em busca de oportunidades e melhores remunerações. É possível observar através desse discurso que os operários nunca tiveram nenhum direito sobre a terra que estavam trabalhando exaustivamente, em um regime de trabalho frenético, perigoso, permeado por inúmeras horas extras e com plantões árduos e esgotantes (Sousa, 1983). Portanto, a frase de Pinheiro evidencia, desde o início, que os migrantes teriam que retornar para o seu “país” de origem ou buscar residência fora do *core* planejado, já que Brasília não estava sendo construída para recebê-los (Oliveira, 2005, p. 5).

Os diretores de empresas usufruíam de um privilégio significativo que os operários evidentemente não tinham, isto é, enquanto os últimos moravam em acampamentos, os primeiros monopolizavam o acesso a residências privadas com seus núcleos unifamiliares. Ao longo do cotidiano, os diretores experienciavam uma sensação de privacidade e de vida rotineira depois do trabalho, pois eram permitidos a viverem com suas famílias, enquanto os operários não tinham esse direito – a massa de trabalhadores era alocada em barracões. A divisão era a seguinte: os não qualificados moravam em barracos que não tinham subdivisões internas; os qualificados se alocavam nos que eram divididos em pequenos quartos, destinados para duas pessoas. Todas as acomodações tinham as mesmas dependências sanitárias, ao ar livre, sem cobertura. Marcados por um status elevado, os diretores ficavam em casas individuais com banheiros. Com efeito, as casas se diferenciavam por tamanho, localização e arquitetura, a depender do nível de emprego do indivíduo.

Holston (1993) aponta uma espécie de “aristocracia operária” entre os trabalhadores da construção, uma expressão que o autor utiliza para designar os privilégios de diretores e trabalhadores de morarem com a sua família. O restante dos operários casados ou alugavam acomodações na Cidade Livre para suas famílias, ou construíam casas ilegais no mato perto dos acampamentos, sendo esta segunda opção a mais comum e única viável depois de 1958 (após

esse ano, a oferta de aluguel na Cidade Livre estava esgotada, além do preço das acomodações ter subido de tal maneira que a maioria dos trabalhadores não podia pagar). Esse desencadear de acontecimentos resultou em povoamentos de terra, exigindo o desenvolvimento de organizações autônomas de trabalhadores (associações de moradores) para enfrentar os esforços da Novacap de erradicá-los.

A maior parte das invasões era feita em grupo, por várias famílias, pois havia mais segurança. Os barracos se localizavam em áreas remotas para não serem descobertos e destruídos pela Novacap. Com o passar do tempo, as ocupações se tornaram vilas, como a Vila Amaury, por exemplo. Grande parte das favelas estava ao redor da Cidade Livre, em virtude do acesso aos bens e serviços que esta oferecia. Isso foi de bastante agrado para os comerciantes, pois um mercado lucrativo e em expansão começava a se formar. Em consequência, eles ofereciam crédito e serviços como eletricidade. Curioso observar a aliança formada entre os habitantes dessas invasões e os empresários. Os favelados viam os comerciantes como fonte de bens, serviços e empregos, mas, principalmente: como proteção contra expulsões (Holston, 1993, p. 247). Neste sentido, favelados e comerciantes tornaram-se aliados com o propósito de lutar contra o Estado, evitando a erradicação das favelas e a destruição da Cidade Livre.

A criação de cidades-satélites não estava prevista no plano piloto de Lúcio Costa e nem nas diretrizes originais da Novacap. O planejamento dessa empresa estatal para o interior era desenvolvê-lo, instalando cooperativas agrícolas. A instalação de cooperativas no Centro-Oeste era uma das três opções previstas para absorver a mão de obra que estava dedicada à construção da cidade: um terço seria estabelecido em chácaras vizinhas; um terço seria incorporado aos serviços comerciais locais; e o resto tinha que voltar para casa.

Cabe citar aqui como se deu a criação de Taguatinga (antes Vila Sarah Kubitschek), uma vez que uma associação de moradores desempenhou uma ação estratégica que teve bastante êxito contra o governo, uma tática que seria repetida várias vezes. Migrantes que fugiam da seca do Nordeste, entre 4 e 5 mil pessoas, foram até a Cidade Livre em busca de emprego. A Novacap deu ordens à Guarda Especial de Brasília (GEB) para impedi-los de entrar. Os migrantes, então, começaram a ocupar um terreno do outro lado da barreira estabelecida pela GEB, um acampamento improvisado propriamente dito. Em poucos dias, podiam-se encontrar cartazes como “Salve a Vila Sara Kubitschek”, “Os moradores da Vila Sara agradecem”, “Viva dona Sara”, etc. Sarah Kubitschek era a esposa de Juscelino Kubitschek e conseqüentemente a primeira-dama do Brasil à época.

Esse grupo organizado de trabalhadores iniciou essa engenhosa estratégia para resistir a um futuro assalto da GEB. A tática estava baseada em duas vertentes: inicialmente, os manifestantes se apropriaram do nome da mulher do presidente visando evitar um ataque da Novacap a uma vila dedicada à primeira-dama; segundo, disseminaram o rumor de que quem ocupasse um terreno na vila ganharia direitos sobre ele, “por ordem de dona Sara” (Holston, 1993, p. 262). Assim, a frase “os moradores agradecem, dona Sara” evidencia a suposta autorização para a fixação da favela e a distribuição dos terrenos.

A Novacap não soube o que fazer e o lugar recebeu uma quantidade volumosa de pessoas advindas da Cidade Livre, dos acampamentos de construção e de outras invasões – todos em busca de um lote. O sucesso dessa campanha imobilizou as forças de segurança e fez parecer que de fato havia uma autorização oficial. Essa poderosa e efetiva estratégia seria reproduzida em outras lutas pelo direito de residência no Distrito Federal. Além disso, ela demonstra a inteligência e a perspicácia dos favelados em se apropriar dos símbolos do governo para defender os seus interesses e confundir, driblar as autoridades, que tiveram muitas dificuldades em lutar contra os seus próprios emblemas:

A associação foi especialmente eficaz no uso de nomes, exatamente como o próprio governo faz, para proclamar a existência de uma proteção de um benfeitor presuntivo. Mais do que isso, entendeu o poder da nomeação para inventar tais relações. Assim, pôs a ocupação de terra sob a proteção da primeira-dama, com o uso não autorizado de seu nome como epônimo. Fazendo isso, os favelados esperavam tanto ficar investidos com a sua aura de legitimidade quanto forçar o regime a reconhecer como legítimos os atos cometidos sob ela (Holston, 1993, p. 262).

Juscelino Kubitschek respondeu a essas manifestações enviando um dos diretores da Novacap para divulgar a resposta do governo: uma cidade-satélite seria criada a 25 quilômetros do Plano Piloto, onde migrantes pobres poderiam adquirir um terreno. Houve vários confrontos violentos, apesar da Novacap ter ressaltado que faria a transferência sem custo nenhum, dentre outras promessas: os barracos seriam reconstruídos; obras de serviços urbanos básicos seriam iniciadas; assistência médica e transporte seriam providenciados. Depois de muitos embates, a resistência à remoção teve um fim. Em dez dias, 4 mil pessoas foram transferidas para Taguatinga, a primeira cidade-satélite do Distrito Federal (1958).

Há dois tipos de formação quando discutimos o desenvolvimento da periferia de Brasília: a usurpadora e a derivativa. As cidades-satélites são uma formação derivativa criada pelo Estado, seja pelo Executivo ou pelo Legislativo. A autorização concedida pelo Estado, não obstante, era um fundamento legal para aquilo que já havia sido usurpado: os direitos residenciais apropriados pelos pioneiros através da ocupação de terrenos. A autoridade

governamental foi usurpada e o direito de controlar os assentamentos no Distrito Federal e regular relações de propriedade foi subvertido. Sendo assim, a periferia legal de Brasília nasce de uma maneira subversiva (Holston, 1993). Essa usurpação tem importância extrema para os candangos, em razão de terem conseguido constituir um processo de mudança de status: de migrantes temporários, despossuídos de direitos residenciais, tornaram-se residentes legais no Distrito Federal.

A mobilização social dos candangos pelo direito à moradia originou um novo padrão de organização política no Distrito Federal: entidades representativas foram formadas e uma experiência participativa na ação política foi adquirida. No entanto, após a criação das periferias legais, essas identidades políticas não conseguiram sobreviver. Seu desaparecimento pode ser justificado pelo fato de que eram movimentos iniciais e acessórios com o fim de ganhar acesso a uma residência legal (Ibidem, p. 271). As associações de pioneiros não tinham o objetivo de continuar a existir após o seu propósito ter sido atingido. Por exemplo, nenhuma delas se mobilizou em torno da falta de direitos políticos, bem como também não se tornaram uma organização política autônoma ou incorporada ao âmbito público do Plano Piloto.

De modo mais claro, a intenção das associações não era conquistar direitos políticos, mas conseguir acesso legal à propriedade e aos serviços urbanos. Inicialmente, o governo projetou a periferia para ser uma cidade-dormitório, seguindo o princípio de zoneamento de funções inerentes ao plano piloto de Lúcio Costa. Evidentemente, a transformação da periferia em cidades-dormitório estabeleceu a separação entre residência e trabalho no Plano Piloto, aumentando as distâncias percorridas no trajeto casa e local de trabalho.

O Estado negou representação política às cidades-satélites para evitar e excluir turbulências da organização política, objetivando manter um “clima de tranquilidade” nas atividades administrativas empenhadas na capital (Holston, 1993). Os autores das Leis Orgânicas do Distrito Federal acreditavam que por Brasília ser uma cidade administrativa, seu eleitorado seria uma força perigosa e buscaria a obtenção de favores especiais, presas fáceis de campanhas demagógicas que promoveriam promessas de satisfação de reivindicações imediatas (Ibidem, p. 276). As administrações regionais hoje presentes nas Regiões Administrativas eram subprefeituras criadas pelo governo (após a inauguração de Brasília) localizadas em todas as cidades-satélites para governar a periferia.

Para preservar o Plano Piloto como um centro predominantemente burocrático, o governo articulou uma estratégia para diferenciar o povoamento do *core* planejado de Brasília daquele das cidades-satélites. Com efeito, a solução encontrada foi preservar a dicotomia espacial entre centro e periferia, baseada na diferenciação de status: servidores públicos, pessoas em cargo eletivo no governo federal e os recrutados para trabalhar na nova capital iriam morar nas residências funcionais do Plano Piloto; os que não se encaixavam em nenhum desses grupos e, ainda assim, queriam viver no Distrito Federal, tinham de morar nas cidades-satélites. Portanto, o acesso à propriedade estava condicionado a critérios de status definidos pelo governo. Entre o fim da década de 50 e meados da década de 60, a economia do Plano Piloto era dominada principalmente pelos órgãos burocráticos. Por conseguinte, morar no centro poupava tempo, dinheiro e energia – recursos que os habitantes das cidades-satélites perdiam diariamente ao se deslocarem para o local de trabalho. A organização de uma periferia autorizada sedimentou uma segregação legal e espacial, um padrão de desenvolvimento urbano comum no Brasil em que as elites habitam o centro da cidade (Holston, 1993, p. 283).

De acordo com Milton Santos (1993), as cidades espraiadas, marcadas pela urbanização corporativa²⁰, sofrem uma interdependência que o autor chama de “categorias espaciais relevantes”. São elas: tamanho urbano; modelo rodoviário; carência de infraestruturas; problemas de transporte; especulação fundiária e imobiliária; assim como extroversão e periferização da população. Essas categorias espaciais, levando-se em conta a dimensão da pobreza e o seu componente geográfico, criam um modelo específico de centro-periferia (Santos, 1993). Milton Santos (1993) também afirma que, com diferença de grau e intensidade, todas as cidades brasileiras têm problemáticas similares, isto é, problemas de emprego, de habitação, de transporte, de água, de esgoto. Eles são genéricos e exibem vastas carências.

O modelo rodoviário urbano é caracterizado pelo espraiamento da cidade e por um crescimento disperso. Com a especulação, o problema do acesso à terra e à habitação são intensificados. As carências em serviços são elementos que alimentam a especulação por meio da valorização diferencial de diversas partes do território urbano. A organização dos transportes

²⁰ A urbanização corporativa se refere a um processo de transformação das cidades dominado pelos interesses de grandes corporações. Em outras palavras, a lógica empresarial molda o espaço urbano, em detrimento dos interesses locais. O uso do solo e a organização do espaço são extremamente influenciados pelo capital global, pelas imobiliárias, através de megaempreendimentos e projetos urbanísticos que privilegiam o comércio e as habitações de luxo, por exemplo. Como resultado de um espaço urbano instrumentalizado como mercadoria, as desigualdades socioespaciais são acentuadas e as classes sociais mais populares são empurradas para longe. Segundo Milton Santos (1993, p. 95), a urbanização corporativa, liderada pelas grandes firmas, constitui uma expansão capitalista que devora os recursos públicos, priorizando os investimentos econômicos ao invés dos gastos sociais.

segue esse mesmo raciocínio e aumenta a pobreza entre aqueles que moram longe dos centros, seja pelo preço dos deslocamentos (mais caro), mas também pelos serviços e bens que são mais onerosos nas periferias. Isso fortalece os centros e reproduz um verdadeiro círculo vicioso (Santos, 1993, p. 96).

A lógica que impera nos lugares de residência é aquela em que as pessoas mais abastadas se alojam onde é mais conveniente para elas, observando as especificidades de cada contexto sócio-histórico. É a partir desse modelo que cada pedaço de terra da cidade ganha ou perde valor ao longo do tempo (Ibidem, p. 96). Todos esses fatores são frutos de “deseconomias urbanas”, um conceito que Milton Santos (1993, p. 110) utiliza para se referir aos efeitos negativos do crescimento urbano desordenado e da concentração de atividades econômicas nas grandes cidades, especialmente em metrópoles. As aglomerações urbanas trazem consigo benefícios econômicos e sociais, mas também geram custos e problemas que reverberam negativamente na qualidade de vida dos seus cidadãos. Além disso, numa metrópole corporativa, esta se preocupa muito mais com a eliminação das deseconomias urbanas do que com a resolução de serviços sociais e o bem-estar coletivo.

O poder público é um produtor de escassez e de vazios urbanos, ao mesmo tempo em que a classe mais necessitada de habitação, que não consegue pagar pelas áreas urbanas mais equipadas, deve deslocar-se para mais longe, intensificando o processo de periferação. Os conjuntos residenciais, financiados com dinheiro público e encabeçados pelas firmas privadas, destinados às classes médias baixas e às pessoas mais empobrecidas, são invariavelmente construídos nas periferias urbanas, influenciados pelos preços mais acessíveis dos terrenos:

Como o número de pobres se expande ainda mais depressa, há pressão pela terra também entre os pobres e o resultado é uma expansão geográfica da cidade, periferação que se dá com a criação de vazios, graças ao modelo rodoviário. É um equívoco pensar que problemas urbanos podem ser resolvidos sem solução da problemática social. É esta que comanda e não o contrário (Santos, 1993, p. 113).

A cidade é criadora de pobreza, tanto pelo seu modelo socioeconômico quanto por sua estrutura física, que torna os habitantes das periferias pessoas ainda mais pobres. A pobreza não está investida unicamente pela sua estrutura socioeconômica vigente, mas, também, pelo modelo espacial (Ibidem, p. 10). Como já ficou claro, o nível de renda determina a localização do indivíduo. O comportamento do espaço é afetado pelas disparidades geográficas e individuais. No que se refere à periferia, Milton Santos (2004) não a define a partir da distância física, mas através da acessibilidade (numa acepção socioeconômica).

Os núcleos urbanos periféricos precisam de vias e de meios de transporte para satisfazer as suas necessidades reais. Todavia, a incapacidade de acesso aos bens e serviços por si só já repele o indivíduo, suficiente para inseri-lo numa situação periférica – esta é definida pela localização da produção, pela organização dos transportes e pela acessibilidade física e financeira dos indivíduos aos serviços e bens desejados (Santos, 2004, p. 291). Ainda segundo Milton Santos (2004, p. 292), em todo lugar do mundo, estar distante significa ser prejudicado; nos países subdesenvolvidos, isso é ainda pior, pois o indivíduo está condenado a ser pobre.

Capítulo 2. O espaço urbano do Distrito Federal e a assepsia urbanística

Neste capítulo, me proponho a discutir o espaço urbano atual do Distrito Federal, utilizando, além de textos e dados já produzidos por outros pesquisadores (as), as informações coletadas pelo IPEDF Codeplan em sua Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios (2021). Os dados produzidos por essa instituição são extremamente valiosos para este trabalho e nos possibilitam visualizar como se desenha a segregação socioespacial no DF, bem como quem são os usuários do transporte público desta unidade federativa, baseados em recortes de renda, sexo, raça e território. Apesar de Brasília ter assumido nas últimas décadas uma configuração socioespacial polinuclear, o Plano Piloto, núcleo central da cidade, ainda concentra em si as atividades de comércio e serviços, determinando a dinâmica de mobilidade urbana na metrópole brasiliense. Mesmo que o automóvel seja um valor da modernidade e um objeto de extrema notabilidade nas ruas da capital, as Regiões Administrativas expressam um padrão de mobilidade divergente e, em diversas delas, o carro não é o modal mais utilizado.

Passadas décadas após a inauguração da nova capital do país, seu cenário urbano se modificou consideravelmente, resultando em mudanças socioeconômicas e de infraestrutura nos últimos anos. Todavia, como descrevo no capítulo anterior, os dados históricos nos contam que a desigualdade social exibida se mostra latente desde o nascimento da cidade modernista, refletindo-se, atualmente, na realidade da metrópole brasiliense.

De acordo com o Instituto de Pesquisa e Estatística do Distrito Federal (IPEDF Codeplan, 2021), em informações coletadas pela Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios (PDAD) realizada em 2021 e publicada em 2022, os maiores rendimentos brutos domiciliares mensais médios se concentram no Lago Sul (R\$ 31.322,91), seguido por Park Way (R\$ 18.138,22), Lago Norte (R\$ 15.867,10), Sudoeste/Octogonal (R\$ 15.390,62), Jardim Botânico (R\$ 14.908,43) e, finalmente, Plano Piloto (R\$ 14.087,02). Assim, ainda que as asas do avião não sejam mais ocupadas pelos maiores grupos de renda de Brasília (com Lago Sul na

liderança), elas ainda figuram no topo, exibindo um alto perfil socioeconômico, além de dividir espaço no ranking com as Regiões Administrativas mais próximas e mais abastadas, segundo o nível de renda dos seus habitantes.

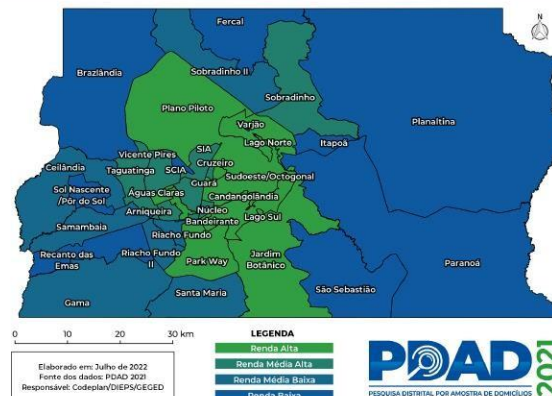
Tais dados e argumentos se relacionam com a afirmação de Moura e Januzzi (2019), em que eles asseveram que a capital brasileira vem se caracterizando, cada vez mais, pela condição de classe dos seus moradores, criando um processo denominado de *espacialização da classe* (Zhang, 2010), utilizado para designar os espaços que são reservados para a classe média urbana. Em outras palavras, Brasília é atravessada por uma “classificação do espaço” (Moura; Januzzi, 2019, p. 116), configurando uma apropriação do chão que se reflete na história da cidade e, em consequência, nas ocupações irregulares, que posteriormente se tornaram cidades-satélites atreladas ao estigma da pobreza e da invasão (Ibidem, p. 120).

Com efeito, esse fenômeno fez com que o Plano Piloto se tornasse o local de moradia dos escalões superiores do serviço público, enquanto indivíduos com profissões “subalternas”, ainda que ligados ao funcionalismo público, fossem empurrados para loteamentos mais longínquos (Moura; Januzzi, 2019). Holston (1993) acredita que a segregação socioespacial de Brasília se deu por conta do cenário de desigualdade social latente no seu contexto de inauguração.

A classificação dos espaços se refletiu na sua economia, concentrando as principais atividades de comércio e de serviços no Plano Piloto. Os dados são do IPEDF (2021), que comprova que grande parte dos respondentes da PDAD trabalha no Plano Piloto, ao mesmo tempo que este também tem a maior percentagem de moradores que residem e trabalham no mesmo lugar de habitação (94,6%), conforme é possível verificar nas figuras abaixo. Os números são representativos para enfatizar o caráter de segregação socioespacial da cidade brasiliense, que conta com um padrão de renda alta na região central e proximidades. Entretanto, ainda que haja algumas Regiões Administrativas mais próximas ao centro, como Varjão e o Setor Complementar de Indústria e Abastecimento (SCIA), elas ficam enquadradas dentro do grupo de renda baixa, fortalecendo a disparidade econômica.

Mapa 3 - Grupos de renda

Grupos de renda: PDAD 2021

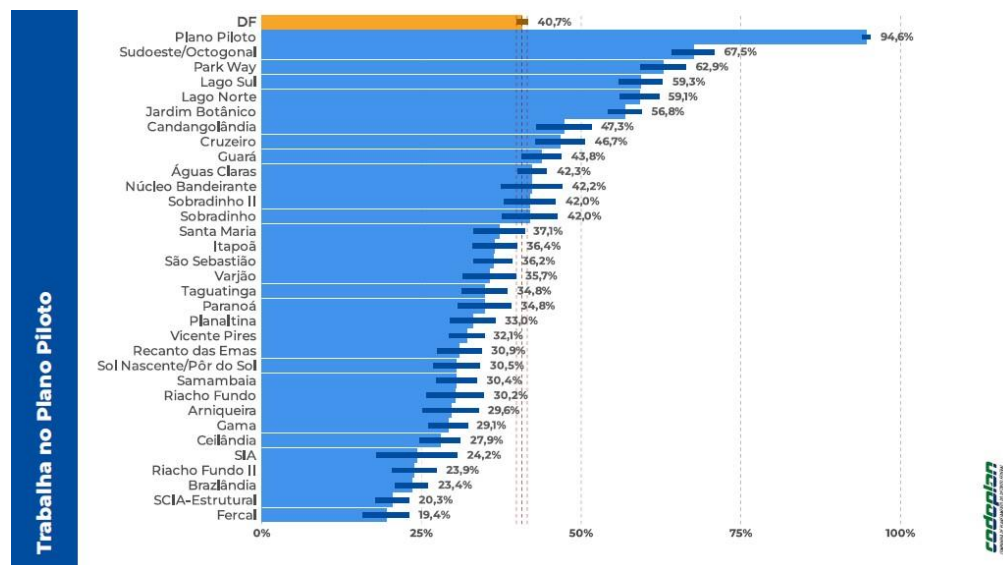


Publicado em: 06/07/2022

codeplan
COMPANHIA DE PLANEJAMENTO DO DISTRITO FEDERAL

Fonte: Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios – PDAD 2021. IPEDEF.

Gráfico 1 - Trabalha no Plano Piloto



Fonte: Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios – PDAD 2021. IPEDEF.

Gráfico 2 - Trabalha na própria RA

sanção da Lei Complementar n.º 163²³, de 14 de junho de 2018, que adicionou mais municípios à região. Seu interesse está nos serviços públicos comuns a essas localidades, relacionados com infraestrutura; geração de empregos e capacitação profissional; uso, parcelamento e ocupação do solo; transportes e sistema viário; saúde e assistência social; educação e cultura; habitação popular; dentre outros.

Atualmente, a RIDE conta com um total de 34 municípios, sendo 29 deles localizados no Goiás, 4 em Minas Gerais e o Distrito Federal (com suas Regiões Administrativas). Nesta pista, é possível verificar que o DF conta com um movimento pendular que abrange não somente os seus habitantes, distribuídos entre as RAs, mas também pessoas da região metropolitana, como Cidade Ocidental, Formosa, Luziânia, Novo Gama, Santo Antônio do Descoberto etc., que se deslocam para o DF em busca de trabalho e/ou de oportunidades estudantis.

Mapa 4 - RIDE-DF

²³ Lei Complementar n.º 163, de 14 de junho de 2018. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp163.htm#:~:text=Lcp%20163&text=D%C3%A1%20nova%20r,eda%C3%A7%C3%A3o%20ao%20%C2%A7,Federal%2C%20e%20d%C3%A1%20outras%20provid%C3%A Ancias. Acesso em: 24 jul. 2024.

Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal (RIDE)



Fonte: Agência Senado (2020).

Segundo Aldo Paviani (2007), a exclusão socioeconômica contribui para o aumento da desigualdade social na distribuição de bens e serviços urbanos, comparando-se o centro com as cidades-satélites. Além disso, o autor afirma que é demasiadamente relevante uma mobilidade mais estruturada no território, almejando a conquista do espaço urbano. Porém, Brasília foi pensada como um símbolo de cidade modernista, contando com um sistema de mobilidade que privilegia quase que exclusivamente o automóvel em favor de outros meios de locomoção (Neto, 2012).

Lúcio Costa exteriorizou em seu projeto a política governamental de JK, em que o carro se torna o verdadeiro protagonista da cidade, transitando sem cruzamentos e contando com diversos viadutos, como as “tesourinhas” e os “balões” de Brasília (Ibid., p. 63). O favoritismo pelo transporte individual no cenário brasiliense invisibilizou outras alternativas para a mobilidade urbana, fomentando o movimento pendular e criando relações de dependência para com o carro. Prevalece, então, uma “cultura de automotorização” na cidade (Neto, 2012).

Neto (2012) correlaciona o uso do transporte individual na capital com a variável renda, em que ambos se envolvem numa relação de dependência mútua. O autor reitera que o deslocamento diário com o carro ou motocicleta é densamente utilizado por Regiões Administrativas que possuem um maior índice de renda, como Lago Sul, Lago Norte, Brasília, Sudoeste/Octogonal e Jardim Botânico (atualmente outros lugares podem ser incluídos nessa lista). Os habitantes dessas localidades se locomovem pelo espaço da metrópole brasiliense com maior facilidade. Em contrapartida, RAs como Paranoá, Brazlândia, Varjão, Recanto das Emas, Itapoã e Cidade Estrutural (dentre outras) realizam menos viagens diárias feitas pelo transporte individual (Ibidem, p. 119). Desse modo, é notável que os estratos de menor renda do DF são condicionados pela variável socioeconômica (conforme figuras exibidas anteriormente), sendo compelidos a utilizarem meios de locomoção mais baratos e acessíveis para transitarem pela cidade.

Atualmente, a metrópole brasiliense continua a fomentar uma segregação urbana entre seus espaços, marcada pelas disparidades socioeconômicas e pela obstrução do direito à cidade (Carlos, 2020), exemplificada pela superlotação do transporte público e a falta de acesso aos veículos particulares (Júnior, 2021) – imposta por uma condição de classe social. Segundo Schaeffer (2003), a segregação socioespacial de Brasília é materializada na oposição entre centro (Plano Piloto) e periferia (cidades-satélites).

A distância dos núcleos periféricos em relação à Asa Sul e à Asa Norte – geralmente entre 25km e 40km – foi uma decisão estratégica para ocultar a miséria social e promover o embelezamento da cidade (Schaeffer, 2003). A centralização das atividades econômicas e empregos no Plano Piloto contribui para o aumento da demanda por mobilidade (Júnior, 2021, p. 16). Neste sentido, torna-se relevante citar brevemente o planejamento da infraestrutura de transportes, pois é ele que delimita e move diariamente uma massa de indivíduos entre suas casas, trabalho ou para a universidade. Portanto, o poder público se torna o principal protagonista nos processos de circulação urbana, moldando o sistema rodoviário e metroviário através da sua manutenção e oferta de linhas de ônibus e trens (Ibidem, p. 18).

A mobilidade urbana não somente se relaciona com o direito à cidade e a ocupação de seus espaços (Lefebvre, 2001), mas também com a questão da habitação e o direito à moradia. Engels (1976) já havia afirmado que o desenvolvimento das grandes cidades resultou em más condições de habitação, a dificuldade de se encontrar um lugar para viver, bem como o afastamento dos trabalhadores para longe, visto que as habitações no centro são caras. Logo, com a negação do direito à moradia, o pertencimento à cidade também é negado,

impossibilitando o deslocamento. No ápice das jornadas de junho de 2013, motivadas sobretudo pelo aumento das passagens de ônibus, o Movimento Passe Livre já havia afirmado que “uma cidade só existe para quem pode se movimentar por ela” (Tavolari, 2016, p. 106).

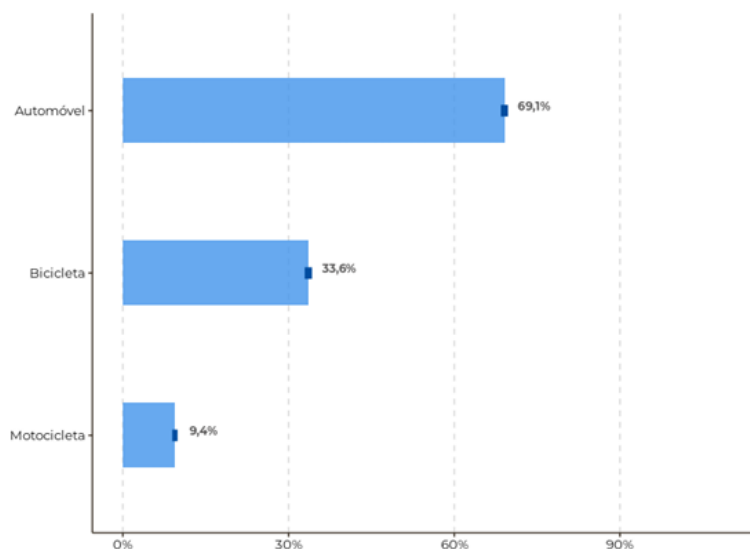
De acordo com Menezes (2008), o aumento da frota de veículos privados em Brasília está intimamente ligado com as ocupações irregulares do Distrito Federal, pois as moradias que não pertencem ao núcleo planejado foram construídas em áreas periféricas sem planejamento e sem serviços de transporte público. Portanto, o carro adquiriu o valor de única opção viável de locomoção em lugares que os ônibus e as linhas do Metrô-DF não chegam.

Todavia, o automóvel exige um poder aquisitivo não acessível para determinados estratos da população, não sendo uma propriedade privada completamente democrática (Leal, 2017, p. 10). No Plano Diretor de Transportes e Mobilidade do Distrito Federal (PDTU/DF), Leal (2017) constata que os veículos particulares no DF são priorizados em detrimento dos transportes coletivos e não motorizados. Ao analisar a tendência e dinâmica do desenvolvimento urbano do DF, levando-se em conta alguns indicadores – como demanda e repartição de viagens nas e entre Regiões Administrativas, observa-se que, passadas décadas, o transporte individual ainda ocupa uma posição privilegiada na capital do país (Leal, 2017).

De acordo com a PDAD de 2021 (IPEDF Codeplan, 2021), 69,1% dos entrevistados declararam possuir automóvel, 33,6% informaram ter bicicleta e 9,4% disseram possuir motocicleta. Essas porcentagens apresentam que não é recorrente a posse de motocicletas entre os habitantes do Distrito Federal. Não obstante, ao olharmos para a primeira barra do gráfico, constatamos que quase 70% dos respondentes da pesquisa distrital dispõem de um automóvel em casa, enfatizando a contínua centralidade do transporte privado individual nos trajetos urbanos empreendidos na metrópole brasiliense cotidianamente. A estatística da posse de bicicleta na figura também é considerável, pois ela expressa a habitualidade e a importância da mobilidade ativa²⁴, bem como a necessidade de investimentos por parte do poder público na construção de ciclovias pelas RAs do DF.

Gráfico 3 - Posse de veículos no domicílio

²⁴ Mobilidade ativa é o conjunto dos deslocamentos dos pedestres, sem meios motorizados, com efeitos positivos para a saúde, a economia, o meio ambiente e a identidade das comunidades (Souza; Caiaffa, 2017, p. 2).



Fonte: Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios – PDAD 2021. IPEDF.

No tocante ao carregamento da rede de transporte público coletivo, há congestionamentos intensos nos eixos sul (via necessária para ir em direção a RAs como Santa Maria, Gama e Samambaia, por exemplo) e norte (em direção a Planaltina e Sobradinho, principalmente). Não restritas somente a esses itinerários, outras rodovias que ligam as cidades-satélites ao Plano Piloto também sofrem com o tráfego abundante de veículos, aumentando consideravelmente o tempo de viagem e a distância a ser percorrida. Com base nisso, o tempo médio de viagem das linhas do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal (STPC-DF), que perpassam as vias citadas anteriormente, fica calculado em torno de 37,6 minutos (Leal, 2017, p. 17). Esse é um indicador importante para medir o tempo necessário para a população alcançar o seu destino, de uma Região Administrativa até o centro do DF.

Para implementar uma mobilidade ativa no Distrito Federal é necessária uma reconfiguração do território, partindo da descentralização dos postos laborais, educacionais, culturais e de lazer, que ainda se concentram no Plano Piloto (Júnior, 2021). Tal medida, se examinarmos os dados apresentados, parece apartada da realidade atual.

A configuração espacial do Distrito Federal robustece o conceito de cidades-dormitório, quando falamos da relação entre Plano Piloto e cidades-satélites, sobretudo aquelas que são mais distanciadas do centro. Para fins de conceituação, entenderemos cidades-dormitório como uma localidade de áreas residenciais com elevada quantidade de pessoas que realizam suas atividades cotidianas (como trabalho, estudo ou lazer) em outra cidade, frequentemente na sede metropolitana, suscitando os fluxos de deslocamento pendular (Ojima et al., 2010).

Torna-se importante salientar que as cidades-dormitório não precisam estar atreladas a precárias condições de moradia com riscos ambientais e péssimo acesso à infraestrutura e serviços públicos (educação, transporte público, saneamento) (Ibidem, p. 396). Isso significa dizer que os habitantes desses locais podem residir em uma agradável cidade, com uma estável condição socioeconômica e desfrutar de uma excelente infraestrutura urbana, ademais da mobilidade – que pode ser fundamentalmente instrumentalizada pelo automóvel. Assim, a essência de uma cidade-dormitório não se baseia essencialmente no estigma da pobreza e da vulnerabilidade social, mas sim no modelo dicotômico centro-periferia (Ojima et al., 2010, p. 398).

Se, de um lado, temos uma cidade-polo, caracterizada como um receptáculo de força de trabalho e oportunidades de estudo e lazer, por outro constatamos a existência de subúrbios habitacionais – reféns das grandes regiões metropolitanas, onde tudo acontece (Schnore, 1957). Neste cenário, Goldstein e Moses (1975) afirmam que a questão do transporte ganha ênfase, especialmente o automóvel particular, visto que geralmente o domicílio é afastado do centro para reduzir o preço do aluguel. Intrínseco a essa discussão, o papel da mobilidade urbana se torna um elemento estruturador e primordial das cidades-dormitório (Ojima et al., 2010, p. 400).

Conforme anunciam Cunha e Miglioranza (2006), os padrões das denominadas “cidades-dormitório” têm se transformado, em outras palavras, são novos contextos urbanos que recebem uma população de maior renda e qualificação, mas, ainda que haja uma reconfiguração desses espaços, as relações cotidianas ainda são estabelecidas com a cidade-polo. No estudo de Holmes (1971), o autor aponta que os serviços de transporte público coletivo rodoviário se tornam primordiais na locomoção dos cidadãos, um elemento essencial no fluxo de pessoas entre dois municípios.

Em estudo realizado pelo IPEDF (Miragaya, 2013), foi feita uma análise sobre a distribuição dos postos de trabalho no Distrito Federal, em amostra coletada pela PDAD/DF de 2011. O documento exhibe as Regiões Administrativas que apresentavam saldo positivo em termos de oferta de trabalho (número superior ao número de pessoas ocupadas residentes na RA) e as RAs que apresentavam saldo negativo, situação oposta: fator que atingia a maioria das cidades-satélites do DF, caracterizando-as como cidades-dormitório. Além disso, houve maior concentração de empregos no Plano Piloto. À época, não somente este, como Taguatinga (em segundo lugar) e Ceilândia (terceiro lugar) ocupavam a tríade de maiores regiões empregadoras do DF, convertendo-se em polos secundários de empregabilidade.

Na PDAD de 2021 (IPEDF Codeplan, 2021), os dados se repetem, visto que as mesmas RAs continuam na liderança, com o Plano Piloto em primeiro lugar (42%), local onde as pessoas exercem seu trabalho principal. Outra informação relevante a ser destacada é sobre as Regiões Administrativas com os maiores percentuais de indivíduos trabalhando na própria RA. Em 2011, Brasília estava em primeiro lugar com 93,6% (Miragaya, 2013). Em 2021, não houve uma alteração percentual significativa, sendo, na atualidade, 94,6% (IPEDF Codeplan, 2021), conforme demonstra o gráfico 2 deste capítulo. Logo, o movimento pendular é sustentado principalmente pela distribuição dos postos de trabalho, que são alocados majoritariamente no Plano Piloto.

A PDAD (IPEDF Codeplan, 2021) também nos mostra que a principal Região Administrativa de estudo é o Plano Piloto, seguida de Ceilândia e Taguatinga. A pesquisa nos apresenta que os estudantes tendem a estar matriculados(as) em instituições de ensino próximas à sua residência, dado que se locomovem a pé e levam em torno de 15 minutos no trajeto casa-escola (Ibidem, p. 51 e 52). Portanto, tratando-se de mobilidade estudantil e educação básica, há uma descentralização no DF, o que torna os deslocamentos menores e fomenta a mobilidade ativa. Não obstante, no tocante às instituições de ensino superior, em especial a Universidade de Brasília, vemos uma dinâmica de mobilidade diferente.

Em estudo desenvolvido pelo IPEDF (2023), a partir da base de dados coletada pela Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios (PDAD) do ano de 2021, foram evidenciadas as formas em que os moradores do Distrito Federal se locomovem para ir ao trabalho ou à escola, realizando um recorte de sexo, idade, raça e renda. Intitulada “**Como anda Brasília**” (IPEDF Codeplan, 2023), a pesquisa revela que, apesar de Brasília ter sido uma cidade planejada para os automóveis, as Regiões Administrativas do DF exibem um padrão de mobilidade divergente e, em diversas delas, o carro não é o modal mais utilizado. De qualquer maneira, considerando que a capital do país é um território desenhado sobre as bases do urbanismo moderno, com atividades setorizadas e territórios de habitação historicamente segregados, o transporte motorizado está entre as escolhas primárias da população.

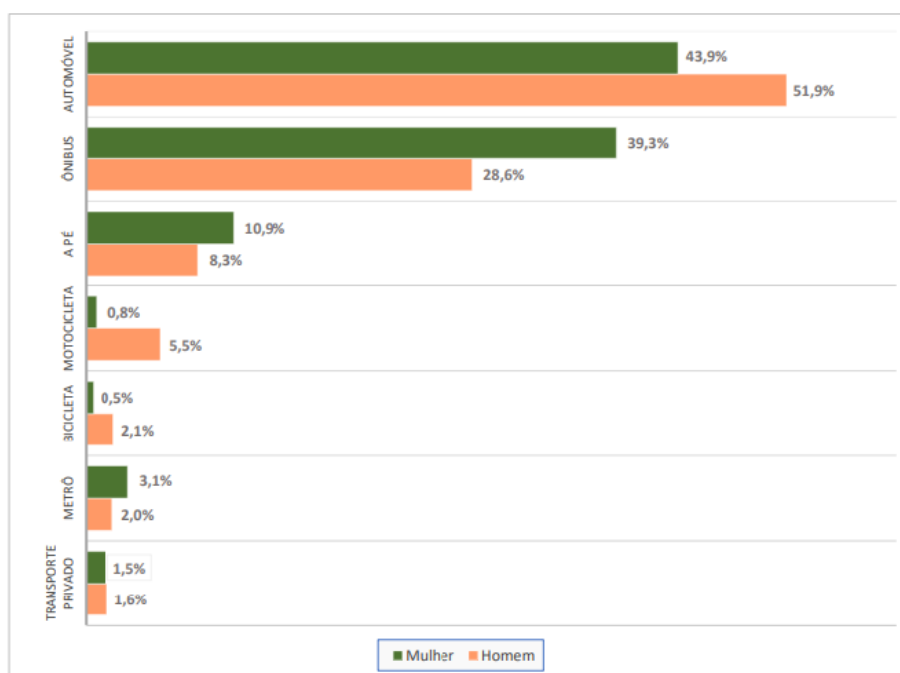
Quando discutimos os movimentos de pêndulo no contexto “**domicílio-trabalho**”, as RAs Lago Sul (97,5%), Sudoeste/Octogonal (88,4%) e Lago Norte (86,9%) possuem os habitantes que mais utilizam automóveis. Todavia, as Regiões Administrativas que menos usam carro para irem ao trabalho são o Sol Nascente/Pôr do Sol (17,6%), SCIA/Estrutural (19,5%) e Paranoá (21,5%). Ao inserirmos o transporte motorizado de massa, o ônibus, as RAs mais assíduas são Sol Nascente/Pôr do Sol (62,8%), Paranoá (58,1%) e São Sebastião (53,1%).

No âmbito “**domicílio-escola**”, o automóvel assume protagonismo no Park Way (77,9%), Lago Sul (76,9%) e Sudoeste/Octogonal (76,8%); enquanto no SCIA/Estrutural (5,8%), Sol Nascente/Pôr do Sol (6,5%) e Fercal (7,2%) as estatísticas são bem diferentes para o uso desse modal. Ao tratarmos do ônibus nesse tipo de trajeto, ele é densamente mais utilizado pelos moradores do Itapoã (45,0%), Sol Nascente/Pôr do Sol (42,7%) e Riacho Fundo II (37,6%). Apesar da existência de outros modos de transporte motorizado e não motorizado²⁵, de modo geral há um prevalemento do primeiro, explicitado nos usos intensos do automóvel (individual) e do ônibus (de massa), em ambos os eixos de deslocamento (ao trabalho e à escola).

Ao realizar uma estratificação por sexo, os meios de deslocamento mais utilizados foram o automóvel, o ônibus e o modo a pé. Em relação aos homens, entre aqueles que se movimentam para realizar as suas atividades laborais, foi frequente o uso do automóvel (51,9%), com o ônibus em segundo lugar (28,6%) e o modo a pé (8,3%) logo em seguida. Entre as mulheres, os meios de locomoção para o trabalho foram os mesmos, mas com percentagens diferentes: automóvel (43,9%); ônibus (39,3%); e a locomoção a pé (10,9%) (IPEDF Codeplan, 2023, p. 11).

Gráfico 4 - Percentuais de utilização dos modos de deslocamento para o trabalho por sexo

²⁵ Em termos de transporte motorizado, a PDAD 2021 fez uma divisão em dois eixos: i) individuais, como o automóvel, a motocicleta e o transporte privado (empresas de carros de aplicativo, táxis etc.) e os de (ii) massa, exemplificados pelo transporte público coletivo, tais como ônibus e metrô. Para os deslocamentos “domicílio-escola”, foram incluídos o transporte motorizado escolar público e o escolar privado. Para os transportes não motorizados, destaca-se aqueles vinculados a tração humana: bicicleta e a pé.



Fonte: Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios – PDAD 2021. IPEDEF.

Para os deslocamentos da população por cor/raça, com destino ao trabalho, o automóvel (41,8%) foi o transporte mais usado pela população negra, com o ônibus em segundo lugar (37,8%).

Tabela 1 - Percentuais de utilização dos modos de deslocamento para o trabalho por cor/raça

Modo de deslocamento para o trabalho	Negros	Não negros
Ônibus	37,8%	26,9%
Automóvel	41,8%	57,7%
Transporte privado	1,6%	1,4%
Metrô	2,5%	2,5%
Motocicleta	4,0%	2,7%
Bicicleta	1,7%	0,9%
A pé	10,5%	7,9%

Fonte: Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios – PDAD 2021. IPEDEF.

Nota: A cor/raça não negra é composta de brancos, amarelos e indígenas.

Ao levar em consideração na análise os critérios sexo e cor/raça para cada modo de deslocamento para o trabalho, a população negra feminina foi a mais assídua no transporte de massa, tanto na categoria ônibus (45,5%), como na categoria metrô (3,2%). Além disso, as mulheres negras se locomovem mais a pé (12,7%), em comparação com os outros grupos. Sobre

a população negra do sexo masculino, esta usou mais automóveis (46,1%) do que ônibus (32,5%). Ainda assim, numa comparação entre homens negros e não negros, o percentual de utilização de ônibus foi maior para os primeiros (32,5% para os homens negros e 22,5% para os homens não negros). É também relevante frisar que o automóvel foi consideravelmente mais usado pela população caracterizada como não negra (61,1% para os homens e 53,9% para as mulheres).

Tabela 2 - Percentual da população por sexo e cor/raça para cada modo de deslocamento para o trabalho

Modo de deslocamento para o trabalho	Homem negro	Mulher negra	Homem não negro	Mulher não negra
Ônibus	32,5%	45,5%	22,5%	31,8%
Automóvel	46,1%	35,6%	61,1%	53,9%
Transporte privado	1,7%	1,6%	1,4%	1,3%
Metrô	2,0%	3,2%	2,0%	3,1%
Motocicleta	6,1%	0,9%	4,6%	0,6%
Bicicleta	2,6%	0,6%	1,3%	0,5%
A pé	9,0%	12,7%	7,1%	8,8%

Fonte: Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios – PDAD 2021. IPEDF.

Nota: A cor/raça não negra é composta de brancos, amarelos e indígenas.

Ao discorrermos sobre os modos de deslocamento com a motivação de estudo, considerando as estratificações de sexo e raça, em um primeiro momento foi possível verificar que a mobilidade ativa ganhou notoriedade entre indivíduos de ambos os sexos (34,5% para os homens e 33,0% para as mulheres). Em segundo lugar ficou o automóvel, com uma percentagem de 26,5% para os estudantes homens e 25,6% para as estudantes mulheres. O uso do ônibus foi mais frequente entre as mulheres (26,1%) do que entre os homens (22,1%), como aponta o IPEDF (2023, p. 14).

Quando debatemos a locomoção de estudantes por sexo e cor/raça, o automóvel e o deslocamento a pé foram os mais representativos entre aqueles caracterizados como não negros (Ibidem, p. 15). No que tange aos estudantes negros, o modo a pé e o ônibus foram os protagonistas das jornadas de locomoção desse grupo. Aproximadamente 38,5% dos homens negros e 37,5% das mulheres negras se movimentam a pé no caminho casa/escola. O transporte público rodoviário é mais utilizado pelas mulheres negras (28,4%) e menos usado pelos homens não negros (19,7%). Pode-se aferir também, conforme as estatísticas apontam, que a população

negra de estudantes anda mais a pé do que aquela não negra – esta em primeiro lugar no uso do automóvel.

Tabela 3 - Percentual da população segundo meio de deslocamento por motivo de estudo, sexo e raça/cor

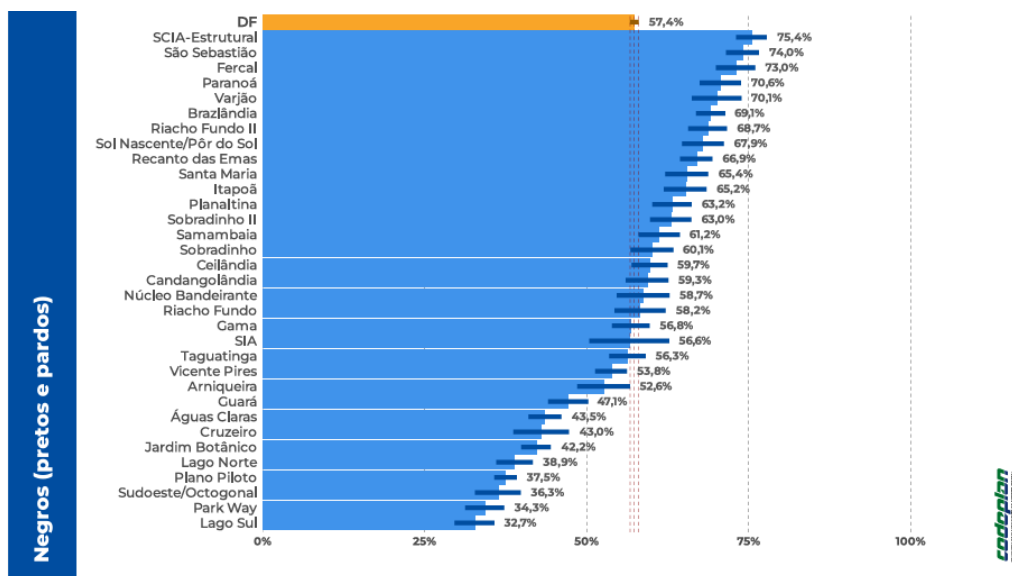
Modo de deslocamento	Homem negro	Homem não negro	Mulher negra	Mulher não negra
Automóvel	21,5%	33,8%	20,2%	33,6%
A pé	38,5%	28,7%	37,5%	27,1%
Ônibus	23,8%	19,7%	28,4%	23,0%
Escolar privado	6,8%	10,1%	7,5%	9,1%
Escolar público	5,8%	4,1%	4,4%	4,0%
Metrô	0,7%	1,1%	0,9%	1,5%
Transporte privado	0,3%	0,6%	0,5%	0,8%
Bicicleta	1,7%	1,1%	0,3%	0,6%
Motocicleta	0,8%	0,8%	0,3%	0,3%

Fonte: Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios – PDAD 2021. IPEDF.

Nota: A cor/raça não negra é composta de brancos, amarelos e indígenas.

Ainda segundo a apuração da Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios (IPEDF Codeplan, 2021), o Distrito Federal possui 57,4% de pessoas negras (pretas e pardas) entre a sua população. Conforme é possível constatar no gráfico seguinte, elas estão respectivamente distribuídas, com mais intensidade, nas Regiões Administrativas de renda baixa, renda média baixa, renda média alta, e com uma menor percentagem naquelas de renda alta (vide grupos de renda). Sendo assim, SCIA-Estrutural é a RA mais habitada pela população negra (75,4%), enquanto o Lago Sul possui o menor percentual de moradores negros (32,7%).

Gráfico 5 - Negros (pretos e pardos)



Fonte: Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios – PDAD 2021. IPEDF.

Valente (2023, p. 16) afirma que a modernização brasileira das cidades está intrínseca a uma *aspepsia urbanística*. Refere-se, de maneira efetiva, não somente à invisibilidade das pessoas, mas também de suas casas, ao transferi-las para regiões afastadas, realizando uma higienização dos centros urbanos. Historicamente, os projetos de remoção de ocupações irregulares e, conseqüentemente, de populações vulneráveis socioeconomicamente, envolvem a criação de moradias em bairros afastados, principalmente através da construção de condomínios populares (Ibidem, p. 19). Além disso, o projeto de construção de Brasília privilegia a não ocupação dos espaços públicos por grupos indesejáveis (negros e pobres), que também se reflete numa tentativa de eliminação do pedestre.

Andar a pé na capital federal é caminhar por terrenos vazios, pela borda das pistas e dentro de viadutos, visando manter-se na mesma direção (Menezes, 2008, p. 150). A locomoção a pé no Plano Piloto é prejudicada pelo desaparecimento do pedestre na planta geral da cidade, havendo um constrangimento provocado pela descontinuidade dos grandes caminhos percorridos. Neste sentido, movimentar-se a pé em Brasília é esbarrar em barreiras físicas e defrontar-se com situações de constrangimento. Valente (2023, p. 22) acredita que a invisibilização do pedestre é resultado de uma *aspepsia urbanística* que exclui aquilo que compromete a higiene estética e arquitetônica do espaço urbano: pobres, pedestres e moradias populares. As ruas da capital são substituídas por vias expressas e becos residenciais, e o pedestre pelo automóvel, como aponta Holston:

Em outras cidades brasileiras, o pedestre anda até a esquina de qualquer rua, espera o farol, e com alguma segurança se aventura até o outro lado. Em Brasília, onde o balão ou o trevo substituem a esquina – não havendo, portanto, cruzamentos que distribuem

os direitos de passagem entre o pedestre e o carro –, o perigo é nitidamente maior. O balanço de forças que daí resulta tende a simplesmente eliminar o pedestre: quem pode, usa o automóvel (Holston, 1993, p. 109).

As políticas governamentais de transferência das moradias para locais afastados podem ser interpretadas como medidas de assepsia urbanística. De acordo com Paviani (2010), a nova capital não poderia cometer os mesmos erros de São Paulo e Rio de Janeiro: a presença de favelas e cortiços em seu tecido urbano. Para Lemos (2022), o planejamento de Brasília representa mais um longo processo colonialista de segregação entre negros e pobres nos centros urbanos brasileiros.

A prática urbana moderna é segregacionista e está conectada a uma ideologia eugênica, facilitando uma aproximação entre “cultura urbanística” e “capitalismo moderno” através do lucro gerado pela superfluidade do espaço urbano em áreas específicas – comumente conhecida como “especulação imobiliária” (Lemos, 2022, p. 199). A superfluidade não se justifica somente pela estratificação social, mas ocorre também por uma classificação racial de raízes coloniais. Com efeito, “o território vale pelo tipo humano que o habita e vale pela impossibilidade de determinados grupos, com corpos historicamente estigmatizados, ocuparem ou não determinados espaços” (Ibidem, p. 199).

A segregação na construção de Brasília foi demasiadamente influenciada pelas políticas de natureza sanitária, exibidas no relatório “Esquema de Água e Esgoto da Nova Capital”, assinado por Saturnino de Brito Filho – herdeiro de Saturnino de Brito (1865-1929), um dos mais reconhecidos sanitaristas brasileiros. As políticas de implementação do modelo na lógica de uma salvação da natureza, do ambientalismo que seleciona quem pode desfrutar de um ambiente seguro para a vida, garantem, até a atualidade, uma cidade racial e socialmente dividida (Lemos, 2022, p. 205).

Durante a construção de Brasília, a interferência do sanitarismo, com uma prática urbana social e racialmente excludente, foi aplicada com a anuência de Saturnino. Posteriormente, as decisões implementadas pela Novacap, sob a justificativa de preservar as águas da capital, determinaram o ordenamento territorial do Distrito Federal pela dualidade periferia-centro, inserindo as cidades-satélites para além da “Faixa de Segurança Sanitária”. Em consequência, os terrenos afastados do Plano Piloto tiveram a intenção de receber as populações negras e pobres, visto que o monitoramento das ocupações nas satélites durante os anos iniciais foi feito com base em fatores socioeconômicos e raciais, observando a relação entre raça e classe no Brasil, assim como o seu histórico escravista (Lemos, 2022).

Fica evidente, portanto, já na elaboração do plano de construção da nova capital, a rejeição a uma determinada classe de indivíduos na ocupação desse recente e moderno contexto citadino – lidos socialmente como perigosos (Valente, 2023). Higienizar a cidade, ao transferir populações marginalizadas para lugares distantes, não excluiu os sujeitos indesejados da paisagem urbana, tal qual como o pedestre, ignorado pelo projeto arquitetônico de Brasília. Como o próprio Lúcio Costa admitiu, “as coisas nunca se passam exatamente como foram idealizadas” (Costa, 1974, p. 289).

Quando discutimos ocupações habitacionais no Distrito Federal, a ideia de vazio ganha projeção, pois é um instrumento estratégico apropriado pelas elites para “varrer” os trabalhadores do Plano Piloto, que “poluem” as suas paisagens (Neuen, 2023; Paviani, 2010). Do mesmo modo, a setorização da cidade também é uma peça-chave para o monitoramento do espaço urbano, tendo em vista a regulação e o controle sobre aquilo que se faz e onde se faz, ou onde não se pode fazer nada (Neuen, 2023, p. 92).

Ainda assim, o espaço urbano é apropriado por aqueles que realizam trajetos diariamente pela cidade, seja por motivos de trabalho ou estudo. As dinâmicas de movimentação na vida urbana interligam memórias, projetos e campos de possibilidades entre diferentes mundos sociais e níveis de realidade (Moura; Vasconcelos, 2012). Peixoto (2010) e Barros (2010), ao estudarem as trajetórias juvenis em compasso com a desigualdade social, afirmam que a entrada de jovens da periferia nas instituições de ensino superior propicia uma maior circulação nas cidades.

Para Flamm e Kaufmann (2006), os deslocamentos cotidianos não são apenas o ato de ir de um lugar a outro. Em bairros caracterizados por desigualdades, ocorre uma estigmatização de determinadas áreas da metrópole, ao mesmo tempo em que outras ganham *status* e *glamour* – classificando as pessoas que transitam. Estão inseridos os sentidos, os valores, os perigos e as oportunidades, aproximando ou distanciando os indivíduos com base em níveis diferentes de competência.

Investigar os trajetos urbanos daqueles que ocupam a cidade implica em considerar que as realidades não são uniformes, dadas as diferenciações de pertencimentos sociais (Peixoto, 2010). Os percursos feitos numa metrópole variam bastante e o gasto de tempo é menos determinado pela distância e mais pela quantidade e pelo tipo de transporte usado. Segundo Singh (2018, p. 35 e 36), a circulação é uma função vital do organismo urbano. Da mesma maneira, este é organizado em função do controle, distribuição e condução dos fluxos. O autor

ressalta a necessidade de observar a força da ideia de circulação na produção do espaço da cidade: a vida citadina é tecida por uma rede de infraestruturas que não dá apenas sustentação para o contexto urbano, mas também ajuda a produzi-lo, moldando as experiências coletivas citadinas.

Ao seguir essa pista, podemos pensar a cidade como um *locus* composto não só de lugares fixos que são habitados, mas também por espaços de mobilidade onde transitamos. Se a cidade é essencialmente um espaço de circulação, as práticas e representações associadas ao seu planejamento, operação e uso se tornam uma parte crucial da análise urbana. Repensamos o conceito de “cidade” a partir das suas mobilidades e práticas cotidianas de locomoção como inerentes à experiência urbana. Em outros termos, trata-se de uma prática social com sentido, encarnada, modelada pelo espaço, pela cultura, pelas relações de poder e pelas estruturas sociais (Urry, 2007). Consideramos que a mobilidade não é um subproduto da cidade, mas um vetor de especial magnitude para a produção do espaço urbano. Movimentar-se não é apenas se locomover de um ponto a outro, uma experiência usualmente vivida como um tempo morto, mas mover-se pelo espaço urbano está ligado a uma ideia de habitar em movimento (Sheller; Urry, 2006). Sob outro prisma, é um momento recheado de vivências – elementos que podem ser examinados socioculturalmente.

Os horários de pico nas metrópoles externalizam o caráter econômico e trabalhista que domina as vidas urbanas. Na visão de Lefebvre (2004), essa característica reflete o ritmo linear da cidade. Ainda que as viagens diárias pela cidade sejam demasiadamente motivadas pelo trabalho e pelo estudo, não nos deslocamos somente por isso. Há uma série de razões que nos impulsionam a nos locomover, seja pelo desejo de passear ou realizar outras atividades. Independentemente do pretexto da viagem, ao exercermos a mobilidade urbana, vivenciamos uma experiência social e cultural, permeada também por um fator político, pois nesse momento são reproduzidas relações de poder (Cresswell, 2010), existindo diversos sistemas de mobilidade: isto é, nos movimentamos em diferentes velocidades, sob condições materiais diversas, e a mobilidade de alguns pode significar a imobilidade de outros, já que a mobilidade é sempre relacional (Singh, 2018, p. 41).

Em virtude da desigualdade que permeia as sociedades, a mobilidade é também contaminada por ela e pelos infortúnios das injustiças sociais. Devemos ser capazes de olhar para a diversidade dos fenômenos da mobilidade. Não podemos reduzir as formas de locomoção do indivíduo citadino somente aos modos de transporte (ônibus, bicicleta, metrô, trem, etc.). Os estudos desse eixo temático nos desafiam a considerar outros aspectos, como a espera, a

velocidade, as relações de gênero, classe social, raça, as diferenças de idade, os ritmos, as ideias e as emoções, por exemplo (Ibidem, p. 42). Jensen (2009) reitera que a mobilidade produz cultura, resultando em sentidos e significados. Para o geógrafo Tim Cresswell (2010), toda mobilidade é uma experiência vivida e representada.

Capítulo 3. A metrópole modernista e a mobilidade urbana juvenil: deslocamentos e trajetórias dos estudantes da Universidade de Brasília

O capítulo três é o núcleo central deste trabalho. Nele, busco protagonizar a Universidade de Brasília e seus estudantes, fazendo uma divisão em três subcapítulos. Inicialmente, apresento ao leitor (a) a história da instituição, perpassando pelo contexto sócio-histórico de sua fundação e pelos valores expressos no seu projeto, como o modernismo, a interdisciplinaridade e a união de diversas áreas do conhecimento. Além disso, examino de maneira pormenorizada a Pesquisa Social publicada pela UnB entre 2020 e 2021. Na segunda e terceira parte deste capítulo, trago e evidencio os resultados inéditos da pesquisa, expressos na análise do questionário e das entrevistas semiestruturadas. Com as quase 300 respostas obtidas, o material originado pelo Google Forms exhibe informações sociodemográficas e outros dados relevantes da comunidade discente, como o tempo de deslocamento até a universidade e as dificuldades enfrentadas no transporte público. Em seguida, por meio das entrevistas, viso dar rosto aos números ao retratar os trajetos estudantis realizados em um espaço urbano tão desigual.

3.1. Brasília e a UnB: uma universidade moderna no centro-oeste brasileiro

Pouco mais após um ano da inauguração da nova capital do país, a Universidade de Brasília (UnB) é criada por meio da Lei nº 3.998/1961²⁶. A normativa foi sancionada pelo presidente João Goulart (PTB) e instituiu a Fundação Universidade de Brasília, mantenedora da instituição. Em 21 de abril de 1962, dia em que a cidade celebrou o seu segundo aniversário, houve a inauguração oficial da UnB com a presença do antropólogo e primeiro reitor da universidade, Darcy Ribeiro, e Anísio Teixeira, educador e autor do plano educacional para a nova capital. A cerimônia aconteceu no auditório Dois Candangos – que só ficou pronto 20 minutos antes do evento. A “cidade universitária” seria materializada num amplo *campus*, em uma área nobre da nova capital, e seu projeto também foi fruto de um modernismo utópico. Após os planos iniciais, o espaço destinado à UnB ficou na parte leste da Asa Norte, no Plano Piloto, indo até o Lago Paranoá.

A UnB expressa em seu projeto interdisciplinaridade e união de diversas áreas do conhecimento (Oliveira; Dourado; Mendonça, 2006), exteriorizadas na distribuição dos prédios no *campus*, na elaboração dos currículos dos cursos e na construção das salas de aula, numa

²⁶ Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1960-1969/lei-3998-15-dezembro-1961-376850-publicacaooriginal-1-pl.html>. Acesso em: 24 out. 2024.

tentativa de integração dos espaços. Esta universidade foi projetada para ser moderna e para se constituir num centro de produção de conhecimento para o desenvolvimento científico, tecnológico e social do país. Seu método de trabalho é baseado no modelo tripartido, de promoção de atividades de ensino, pesquisa e extensão, em que a pesquisa deve estar intrínseca ao ensino – percebida não como a mera transmissão de informação, mas como aquilo que produz conhecimento (Oliveira *et al.*, 2006, p. 116).

Lúcio Costa foi pioneiro ao propor uma universidade para a nova capital como parte do plano da cidade, visando, ao mesmo tempo, perspectivas para atividades culturais de uma capital moderna. Salmeron (1999, p. 30) destaca que essa ideia teve uma influência decisiva para que a Universidade de Brasília fosse criada no contexto da década de sessenta, pois, se não constasse no plano inicial de urbanismo, seria provavelmente fundada mais tarde e talvez fora de Brasília. Como foi possível perceber no capítulo 1 deste trabalho, especificamente na fala de Israel Pinheiro (Teixeira, 2013, p. 7), os estudantes seriam uma presença incômoda em Brasília. Logo, a possível existência de uma universidade na capital da República encontrava entraves – uma ideia que teve de ser defendida (Salmeron, 1999).

Em sua trajetória inicial, a UnB é um projeto universitário inovador, já que sua institucionalização se diferencia de grande parte das universidades brasileiras: ela é resultante de um amplo movimento que inclui sociedades científicas, como a Sociedade Brasileira para o Progresso da Ciência (SBPC), e renomados acadêmicos, divergindo da lógica predominante de outras universidades do Brasil, concebidas a partir de estabelecimentos de ensino isolados; sua estrutura, gestão e organização acadêmica são planejadas seguindo uma concepção ampla de educação superior e vida acadêmica (Oliveira *et al.*, 2006). Além disso, Darcy Ribeiro e Anísio Teixeira foram os principais idealizadores da UnB. Nas palavras de Todorov (1989, p. 7-9):

Tratava-se de criar uma nova universidade com uma mentalidade acadêmica inovadora, em uma cidade em construção (...). Era um projeto inovador. Enquanto na Europa e nos Estados Unidos discutia-se interdisciplinaridade, esta passava a ser a marca registrada da Universidade de Brasília. Enquanto em outros países discutiam-se novos modelos de organização universitária, baseados em princípios de planejamento a médio e longo prazo, com a participação da sociedade e da comunidade universitária, isto era estabelecido na UnB.

O projeto da Universidade de Brasília simbolizou uma ruptura com o modelo de universidade enclausurada, centrada no poder de cátedra. Seu ideário está conectado aos problemas do país, isto é, trata-se de uma universidade que estuda e busca soluções para enfrentar os obstáculos que impedem o crescimento e o desenvolvimento nacional. Com efeito, os avanços das artes, das ciências e da filosofia são de suma importância, tanto domesticamente

quanto em âmbito internacional. A UnB é, portanto, assim como Brasília, um símbolo de modernidade, articulada a uma promessa de nação brasileira socialmente integrada e desenvolvida (Oliveira *et al.*, 2006).

Em 2003, a UnB se tornou a primeira instituição federal de ensino superior do Brasil a adotar o sistema de seleção por cota racial. A decisão foi aprovada pelo Conselho de Ensino, Pesquisa e Extensão (Cepe), e o Plano de Metas para integração Social, Étnica e Racial previa a reserva de 20% das vagas do vestibular para pessoas pardas e negras, disponibilizando também vagas para pessoas indígenas. Posteriormente, houve a implementação da Lei de Cotas²⁷ em âmbito nacional, sancionada em 2012 pela ex-presidente Dilma Rousseff (PT). A normativa considera critérios étnico-raciais e socioeconômicos no preenchimento de vagas para ingresso nas universidades federais e nas instituições federais de ensino técnico de nível médio.

Em 17 de outubro de 2024²⁸, a UnB se juntou a outras 17 universidades públicas ao implementar política afirmativa de reserva de vagas para pessoas trans na graduação. O Cepe aprovou a medida por unanimidade e a resolução estabelece a reserva de 2% das vagas para pessoas trans em todas as modalidades de seleção para ingresso primário nos cursos de graduação, sendo, no mínimo, uma vaga. O público-alvo dessa ação afirmativa são as pessoas que se identificam e vivem abertamente como pessoas trans, sejam travestis, mulheres trans, homens trans, transmasculinos ou pessoas não binárias.

Através de bases legais, como o decreto 7.234/2010²⁹, que trata sobre o Programa Nacional de Assistência Estudantil (PNAES), e outras normativas que versam sobre a concessão de bolsas para desenvolvimento de atividades de ensino e extensão universitária (vide decreto 7.416/10³⁰ e lei 12.155/2009³¹), a UnB conta com políticas de permanência estudantil e financia programas como Moradia Estudantil, Auxílio Transporte, Auxílio Socioeconômico, Auxílio Creche, Auxílio de Inclusão Digital, Auxílio Saúde Mental e Auxílio Alimentação. Durante os meus anos de graduação – e como estudante cotista de escola pública na modalidade renda

²⁷ Lei nº 12.711/2012. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12711.htm. Acesso em: 24 out. 2024.

²⁸ UnB aprova cotas para pessoas trans. Disponível em: <https://noticias.unb.br/ensino/7618-unb-aprova-cotas-para-pessoas-trans>. Acesso em: 25 out. 2024.

²⁹ Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2010/decreto/d7234.htm. Acesso em: 25 out. 2024.

³⁰ Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2010/decreto/d7416.htm. Acesso em: 25 out. 2024.

³¹ Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2007-2010/2009/lei/l12155.htm. Acesso em: 25 out. 2024.

familiar bruta per capita igual ou inferior a 1,5 salário mínimo, entre 2017 e 2022, fui usuário de alguns desses programas e, por causa deles, consegui permanecer na universidade.

Em 2006, a UnB começa a sua expansão física para outras regiões do Distrito Federal e inaugura a Faculdade UnB Planaltina (FUP), um *campus* voltado para cursos de graduação com foco em áreas de desenvolvimento sustentável e ciências aplicadas, como ciências naturais, gestão ambiental, gestão do agronegócio e licenciatura em educação do campo. A FUP está situada na região nordeste do DF, onde o zoneamento ainda é prioritariamente rural. Dois anos depois, em agosto de 2008, um novo prédio da universidade é inaugurado, desta vez a Faculdade UnB Ceilândia (FCE). O edifício foi construído em razão da adesão da UnB ao Programa de Apoio a Planos de Reestruturação e Expansão das Universidades Federais (Reuni).

Atualmente, a FCE abriga seis cursos de graduação voltados para a área da saúde, além de programas de pós-graduação. O *campus* de Ceilândia se situa na área mais densamente povoada do DF e integra uma conurbação urbana com várias Regiões Administrativas, como Taguatinga, Samambaia, Vicente Pires e Estrutural, além do município goiano de Águas Lindas. Nessa área, concentra-se mais da metade da população do Distrito Federal e um número extenso de habitantes da área metropolitana de Brasília (Moura, 2018, p. 306).

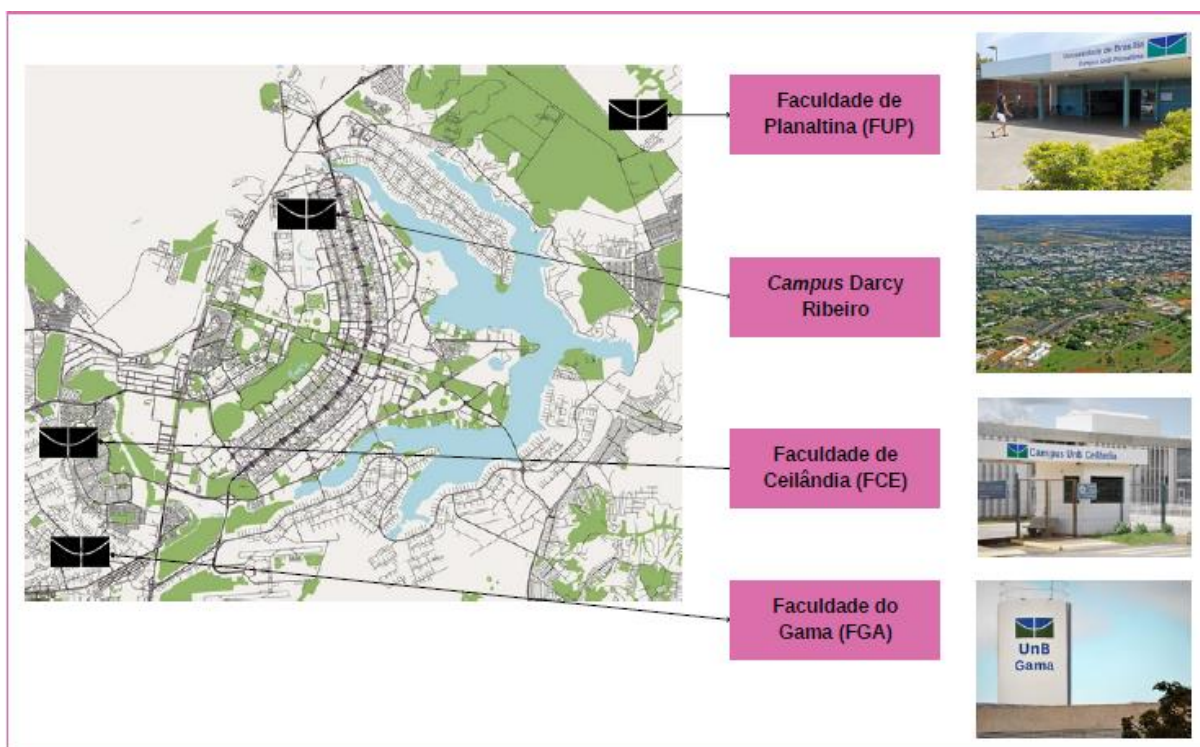
Em 2011, a UnB logrou mais uma expansão física pelo Reuni e houve a inauguração oficial do prédio próprio da Faculdade UnB Gama (FGA), um *campus* especialmente dedicado à Engenharia— com cinco graduações nesta área e quatro cursos de pós-graduação. O Gama é uma Região Administrativa localizada em um importante polo de desenvolvimento do Distrito Federal, onde há amplos empreendimentos imobiliários (condomínios fechados, por exemplo) para diferentes classes sociais, especialmente para as camadas médias. Para chegar à FGA ou à FUP, o acesso é apenas por meio rodoviário, via carro particular, transporte por aplicativo ou ônibus (público, fretado ou da própria UnB).

Apesar da ramificação física da UnB para outras regiões do DF, o *campus* Darcy Ribeiro, localizado na Asa Norte, é o mais tradicional e possui mais de 60 cursos de graduação, bem como faculdades e institutos distribuídos entre diversas áreas do conhecimento. Este também é o *campus* com mais alunos de graduação matriculados em cursos presenciais, sendo mais de 30 mil estudantes em 2020 (UnB, 2020). No que se refere aos outros *campi* da universidade, os números são consideravelmente menores: FCE (2713); FGA (2632); FUP (1214). Os dados dessas faculdades também são de 2020 (UnB, 2020).

Em 2023, considerando a UnB em sua totalidade, a quantidade de alunos matriculados em cursos de graduação presencial foi de 43.761 (UnB, 2023). Na pós-graduação, são mais de 10 mil estudantes matriculados, distribuídos entre mestrado, doutorado, residência médica, *lato sensu* presencial e *lato sensu* EaD (ensino à distância). Sobre a força de trabalho da universidade, são 5.663 servidores com vínculo permanente. Dentre estes, 3.041 são servidores técnicos administrativos e 2.622 são docentes (Ibidem, p. 125). De acordo com o Anuário Estatístico³² de 2024 publicado pela instituição (UnB, 2024), a Universidade de Brasília possui 12 institutos, 14 faculdades, 52 departamentos, 12 centros de pesquisa, 1 hospital universitário, 2 hospitais veterinários e 4 bibliotecas. Se a UnB fosse uma cidade,

Teria a terceira menor extensão territorial do Brasil, mas ocuparia a 611ª posição no ranking dos lugares mais populosos entre os 5.570 municípios do Brasil; em número absoluto de "habitantes", a UnB é maior que 89% das cidades brasileiras; ao todo, 55 mil pessoas circulam, todos os dias, pelos corredores, salas de aulas e laboratórios da universidade; o *campus* Darcy Ribeiro é o maior e mais tradicional, com cerca de 400 hectares e mais de 500 mil m² de área construída (UnB, 2023, p. 17).

Figura 2 - Localização da UnB no DF e Entorno

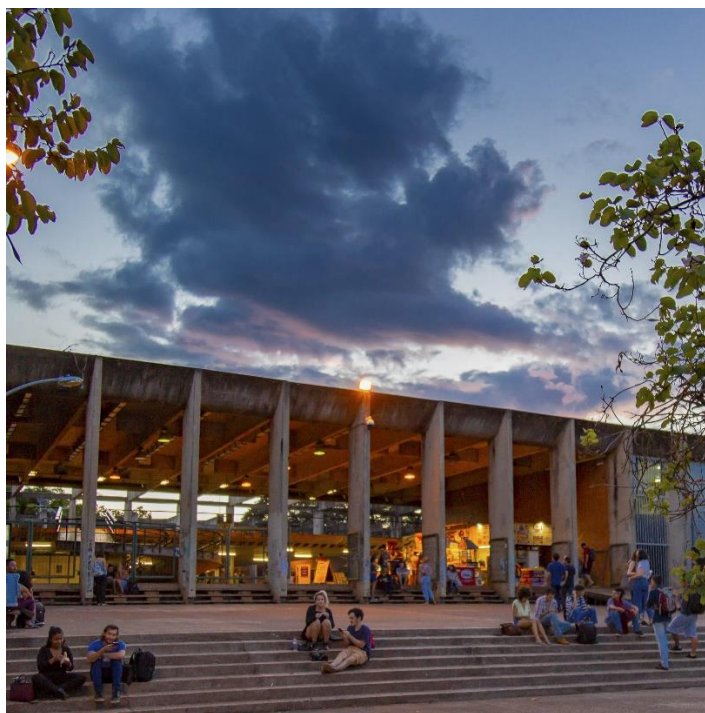


Fonte: UnB (2024)

³² O Anuário apresenta informações sobre o ensino de graduação e pós-graduação, pesquisa, extensão, quadro de pessoal, ações comunitárias, além de informações sobre órgãos complementares, centros, assessorias, secretarias, unidades auxiliares, execução orçamentária e convênios. O documento retrata, por meio de gráficos e tabelas, a evolução da instituição no período de cinco anos.

O Instituto Central de Ciências (ICC) é o edifício principal e mais famoso da UnB, conhecido comumente por “minhocão”. O ICC tem 1 quilômetro de extensão e possui uma diversidade de transeuntes, com diferentes estilos de vida, visões políticas, estéticas, opções religiosas e orientações sexuais (Moura, 2018, p. 304). O local não é frequentado unicamente por estudantes, mas conta também com a presença de ciclistas e vendedores ambulantes, que aproveitam o tráfego intenso de jovens pedestres para vender seus produtos. Um movimento incomum em Brasília – sobretudo por ser uma cidade modernista que declarou morte à rua (Holston, 1993) – o minhocão é uma rua que expressa o encontro das diferenças, protestos políticos e expressões artísticas (Moura, 2018).

Foto 1 - Instituto Central de Ciências (ICC)



Fonte: Raquel Aviani/UnB Imagens

Foto 2 - Estudantes transitam pelos corredores do Minhocão



Fonte: Beto Monteiro/UnB Imagens

Foto 3 - Estudantes da UnB deflagram greve e realizam passeata pelo ICC



Fonte: Beto Monteiro/UnB Imagens

Em 2020, a UnB teve uma ação inédita e criou pela primeira vez um banco de dados coletados institucionalmente. A iniciativa foi realizada pelo Comitê de Coordenação de Acompanhamento das Ações de Recuperação (Ccar) no contexto da pandemia da Covid-19 e contou com três edições publicadas entre 2020 e 2021. A pesquisa online foi direcionada aos docentes, técnicos, alunos de graduação e de pós-graduação e teve como finalidade conhecer a

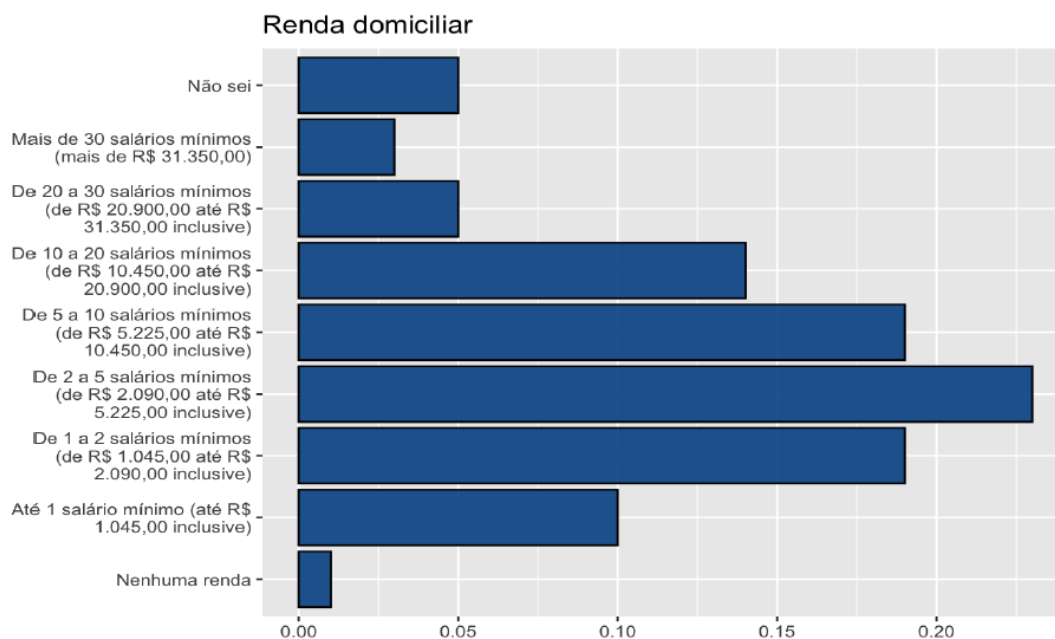
sua própria comunidade acadêmica. O propósito também foi de comparar dados, identificar tendências e ter subsídios aos processos de tomada de decisão. A realização desta Pesquisa Social estava no escopo das ações empreendidas pela UnB relativas ao enfrentamento da pandemia de Covid-19.

A primeira rodada da pesquisa foi divulgada em julho de 2020 e apresentou à Administração Superior as necessidades da comunidade acadêmica para viabilizar a transição para o ensino remoto. Com 25.897 questionários coletados, os dados exibem o perfil socioeconômico da comunidade universitária, condições de trabalho/estudo no domicílio, situação de saúde dos membros da universidade e suas famílias, dentre outras informações pertinentes para o contexto da pandemia de coronavírus. Conforme o material publicado pela instituição, a maioria dos alunos respondentes estuda no *campus* Darcy Ribeiro e é do período diurno (UnB, 2020). Em termos de gênero, 57,25% se identificam com o gênero feminino, enquanto 42,33% se identificam com o gênero masculino. No quesito cor/raça/etnia, 49% se autodeclararam brancos, 36% pardos, 13% pretos, 2% amarelos e 1% indígenas. No período de suspensão das atividades acadêmicas devido à pandemia da Covid-19, 88% dos alunos afirmaram ser moradores do Distrito Federal. Apenas 8% são do Goiás (GO) e 4% marcaram a opção “outros” (que se refere aos demais estados brasileiros).

Sobre renda domiciliar, a maioria dos estudantes ganha de 2 a 5 salários mínimos³³, que corresponde a mais de 20% da amostra. Em seguida, temos o grupo que recebe de 1 a 2 salários mínimos e outro estrato que conta com uma remuneração domiciliar de 5 a 10 salários mínimos. Ambos possuem mais ou menos a mesma percentagem no gráfico (uma proporção de aproximadamente 20%). Com uma representação de quase 15% da amostra, há aqueles que recebem de 10 a 20 salários mínimos. Posteriormente, podemos citar os estudantes que têm uma renda domiciliar de até 1 salário mínimo, sendo um grupo de 10%. Finalmente, uma pequena parcela dos pesquisados recebe de 20 a 30 salários mínimos; mais de 30 salários mínimos; ou não sabe dizer a sua renda domiciliar. Os dados podem ser observados na figura abaixo.

Gráfico 6 - Renda domiciliar dos estudantes

³³ O salário mínimo, à época da publicação dos resultados da pesquisa (2020), era de R\$ 1.045,00. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2020/06/12/sancionada-lei-que-aumentou-o-salario-minimo-para-r1.045#:~:text=O%20presidente%20Jair%20Bolsonaro%20sancionou,deste%20ano%20em%20R%24%201.045>. Acesso em: 04 dez. 2024.

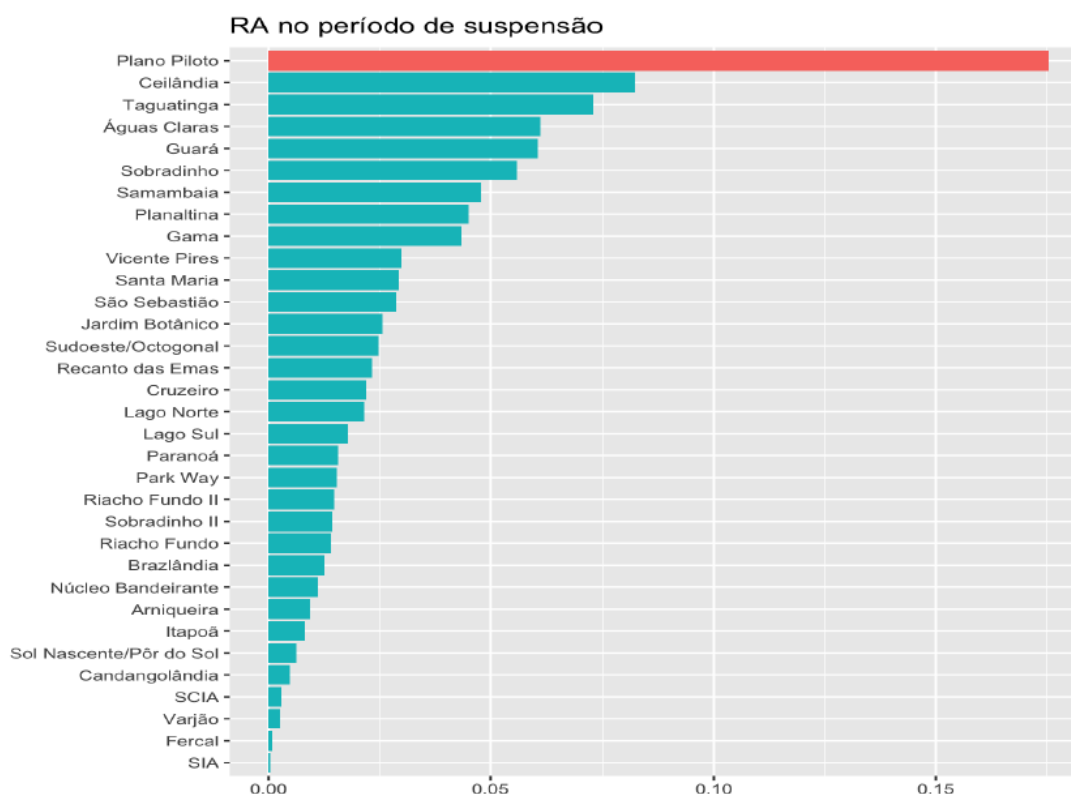


Fonte: Pesquisa Social UnB

Também foi possível observar, conforme a pesquisa social exhibe (UnB, 2020), a distribuição percentual das Regiões Administrativas de residência dos estudantes. Observa-se o Plano Piloto em primeiro lugar, representando a maior proporção entre todas as RAs. Em seguida, Ceilândia ganha destaque, que também abriga uma quantidade significativa de estudantes. O mesmo acontece no caso de Taguatinga e Águas Claras, que ficam em terceiro e quarto lugar, respectivamente.

No que se refere às Regiões Administrativas com menos estudantes residindo, podemos destacar o Setor de Indústria e Abastecimento (SIA) e o Setor Complementar de Indústria e Abastecimento (SCIA). Apesar de abrigarem um número ínfimo de universitários, ambos são considerados polos econômicos importantes do Distrito Federal. O SIA abriga empresas de materiais de construção, concessionárias de automóveis e postos de combustíveis, por exemplo. Na época da construção de Brasília, esta RA era utilizada como depósito de materiais. Já o SCIA compreende o que hoje é a Cidade do Automóvel e a Cidade Estrutural, sendo esta última a sede urbana do SCIA a partir de 2004 – uma área que nasceu a partir da fixação e resistência de catadoras e catadores de recicláveis e que já abrigou o maior lixão a céu aberto da América Latina por quase cinco décadas (Feifel, 2024). Por fim, também podemos citar a Fercal, o Varjão e a Candangolândia como RAs que tem menos estudantes da UnB como seus habitantes.

Gráfico 7 - Região Administrativa de moradia dos estudantes no período de suspensão das atividades acadêmicas devido à pandemia da Covid-19



Fonte: Pesquisa Social UnB

Sobre os estudantes que residiam nos municípios goianos durante a suspensão das atividades acadêmicas, verificamos que Valparaíso de Goiás lidera com o maior percentual, representado pela barra em vermelho. Em segundo lugar, temos a categoria “outros”, com proporção significativa, indicando a presença de estudantes distribuídos em localidades menos representadas individualmente. Municípios como Luziânia, Águas Lindas de Goiás e Formosa também possuem representações relevantes, embora inferiores.

Gráfico 8 - Municípios de moradia dos estudantes no Goiás no período de suspensão das atividades acadêmicas devido à pandemia da Covid-19



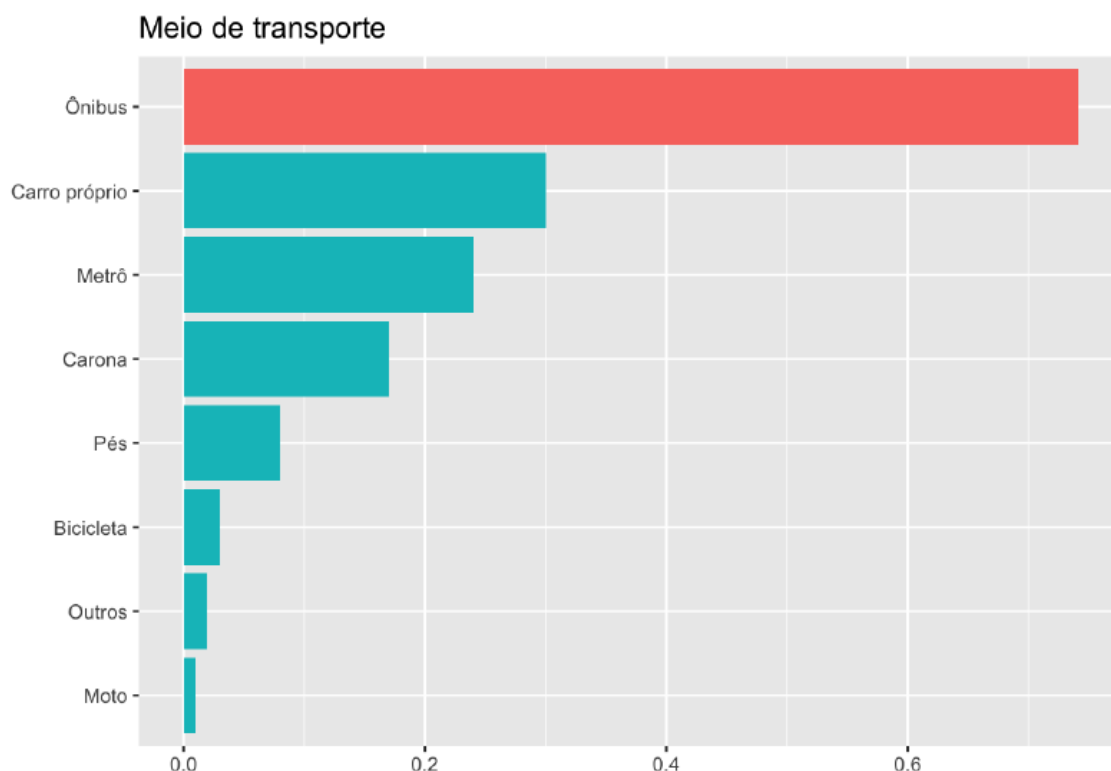
Fonte: Pesquisa Social UnB

Outro dado extremamente relevante é o meio de transporte utilizado pelos estudantes. Fica evidente que o ônibus assume protagonismo nos trajetos de deslocamento dos discentes, passando de 60% na figura, representada pela barra vermelha. A respeito disso, a linha de ônibus mais utilizada pela comunidade estudantil da UnB, do *campus* Darcy Ribeiro, é a 0.110. Ela faz o percurso entre a universidade e a Rodoviária do Plano Piloto, sendo a linha com mais viagens do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal³⁴.

Carro próprio e metrô estão em segundo e terceiro lugar, respectivamente. A locomoção por carona e a pé também aparecem, mas com menos representação. Ao final, ir de bicicleta ou de moto para a universidade, juntamente com a categoria “outros”, são os meios de locomoção menos utilizados pelos graduandos da UnB. Considerando a centralidade do ônibus e do carro próprio, podemos evidenciar a preferência pelo transporte motorizado nesse grupo.

Gráfico 9 - Meios de transporte utilizados pelos estudantes

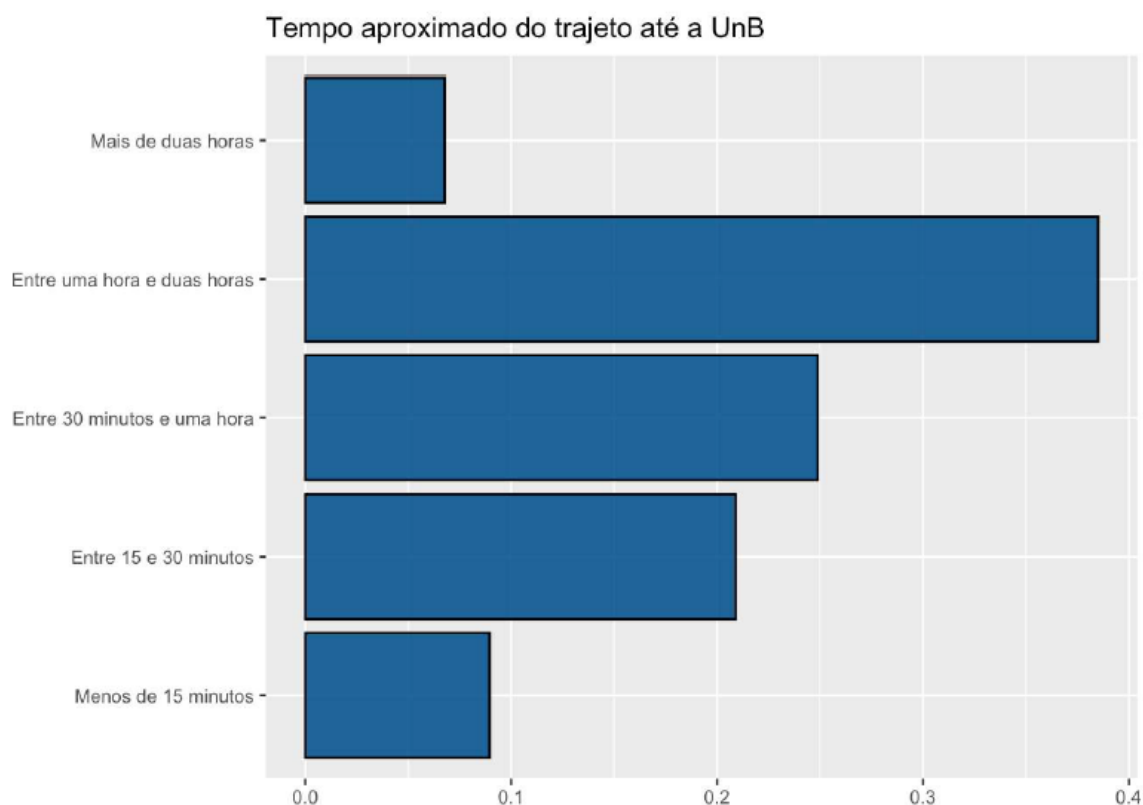
³⁴ Linha 0.110 terá reforço de mais 30 viagens para a UnB. Disponível em: <https://www.agenciabrasilia.df.gov.br/w/linha-0-110-tera-reforco-de-mais-30-viagens-para-a-unb>. Acesso em: jan. 2025.



Fonte: Pesquisa Social UnB

A segunda rodada da Pesquisa Social UnB foi divulgada no primeiro semestre de 2021 e contou com 8.028 questionários respondidos. Nesta etapa, foi avaliado o que precisava ser melhorado e o que foi satisfatório para a realização das atividades remotas emergenciais do semestre. Dados socioeconômicos, demográficos e de saúde da comunidade acadêmica também foram atualizados. Em comparação com os dados da primeira rodada, como já foram evidenciados anteriormente, em especial gênero, raça, renda domiciliar, meio de transporte e local de moradia dos estudantes (DF ou GO, por exemplo), não houve variação percentual considerável a ser destacada. Contudo, chama atenção um novo dado publicado: o tempo de deslocamento dos estudantes até a UnB. Esta informação é bastante interessante e se soma ao (s) meio (s) de transporte utilizado pelos discentes. Neste sentido, a maioria deles (38,5%) leva entre uma hora e duas horas para chegar à UnB; 24,9% tem um trajeto de tempo aproximado que fica entre 30 minutos e uma hora; 20,9% gasta entre 15 e 30 minutos para se locomover até o *campus*; e, com percentagens menores, mas, ainda assim significativas, 9% despende menos de 15 minutos e 6,8% tem um trajeto de mais de duas horas até a universidade (UnB, 2021).

Gráfico 10 - Tempo aproximado do trajeto até a UnB

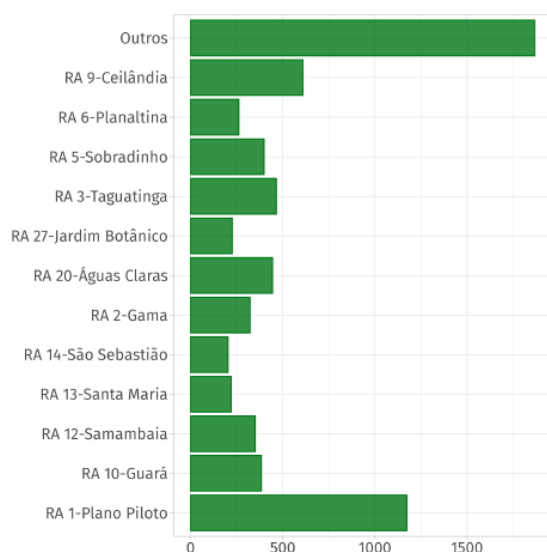


Fonte: Pesquisa Social UnB

A terceira e, até o momento, última rodada da Pesquisa Social UnB, foi publicada em dezembro de 2021. Ao todo, 16.296 questionários foram coletados e 92% da comunidade acadêmica se mostrou vacinada e explicitou sua visão sobre os cuidados sanitários (contra o coronavírus) no retorno às atividades presenciais. Questões de estudo e aprendizagem no ensino remoto também foram tópicos abordados nessa edição. Em paralelo com os resultados da primeira e segunda etapa, não houve alteração percentual significativa em termos de gênero, cor/raça, renda familiar e meio (s) de transporte utilizado pelos estudantes. Sobre o local de residência habitual dos discentes no DF, Plano Piloto, Ceilândia e Taguatinga são as Regiões Administrativas que continuam no topo das porcentagens (UnB, 2021, p. 23), um padrão visto nas rodadas anteriores. Entretanto, a novidade nesta seção da terceira etapa é a inclusão da categoria “outros” no gráfico de local de moradia no DF, que ostenta a maior frequência e assume consequentemente o primeiro lugar no ranking – posição anteriormente ocupada pelo Plano Piloto (este agora em segundo lugar com 16,9% ou 1.173 de frequência).

Gráfico 11 - Local de residência habitual dos estudantes no DF

Local de residência habitual - DF



RA	Frequência	Percentual (%)
RA 1-Plano Piloto	1.173	16,9
RA 10-Guará	384	5,5
RA 12-Samambaia	350	5,1
RA 13-Santa Maria	220	3,2
RA 14-São Sebastião	203	2,9
RA 2-Gama	323	4,7
RA 20-Águas Claras	444	6,4
RA 27-Jardim Botânico	226	3,3
RA 3-Taguatinga	465	6,7
RA 5-Sobradinho	398	5,7
RA 6-Planaltina	261	3,8
RA 9-Ceilândia	609	8,8
Outros	1.867	27,0
Total	6.923	100,0

Fonte: Pesquisa Social UnB

No caso do local de residência habitual no Goiás, não houve mudanças a serem apontadas. Em todas as rodadas, Valparaíso de Goiás permaneceu em primeiro lugar, sempre com a maior frequência e percentagem. Em seguida, Luziânia e a categoria “outros” ficaram alternando entre a segunda e a terceira posição. Águas Lindas de Goiás e Formosa também foram municípios goianos que se mostraram estatisticamente relevantes em todas as etapas da pesquisa publicada pela UnB, com uma percentagem que ficou mais ou menos entre 10% na primeira localidade, e entre 7% e 8% no caso de Formosa. O grupo “outros”, que representa municípios não contemplados nominalmente de forma individual no questionário, expressou proporção considerável em todas as etapas, sempre alternando entre o segundo e o terceiro lugar nos gráficos. Esse dado indica um número expressivo de estudantes em lugares menos representados individualmente.

3.2. Os achados da pesquisa: destrinchando o material do questionário

Com as 291 respostas recebidas no questionário e considerando todas as perguntas feitas (para mais detalhes, vide apêndices desta dissertação), conseguimos obter dados relevantes sobre os estudantes da amostra coletada. O material gerado pelo Google Forms é extremamente rico e confere robustez à análise apresentada a seguir, com gráficos e outras informações relevantes. Podemos afirmar previamente que os dados exibem forte correspondência com a Pesquisa Social realizada pela UnB (2020, 2021). Por exemplo, no que se refere ao local de moradia dos estudantes, no Distrito Federal, o Plano Piloto ficou em primeiro lugar. Já na Área

Metropolitana de Brasília, Valparaíso de Goiás se destacou na amostra. Portanto, encontramos similaridades entre os dois materiais (ainda que tenham sido formulados em períodos diferentes), como é possível verificar neste capítulo 3, em que os resultados da pesquisa efetuada pela UnB são destrinchados.

Entre as respostas coletadas pelo Google Forms, 288 pessoas (99%) leram o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE) e aceitaram participar da pesquisa; 3 pessoas (1%) desejaram não participar do estudo após a leitura do TCLE, enviando o questionário em branco.

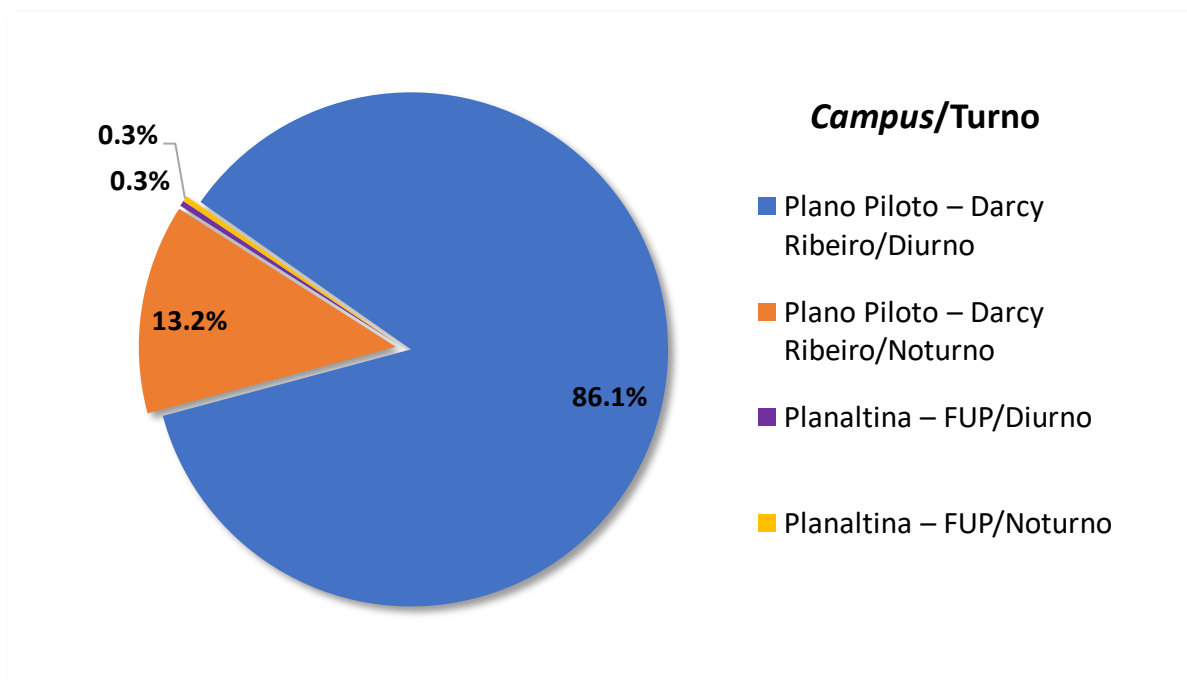
Gráfico 12 - Aceita participar desta pesquisa?

Desde já, agradecemos! Aceita participar desta pesquisa?
291 respostas



Fonte: elaborado pelo autor (2025).

Sobre o *campus*/turno, 86,1% dos alunos estão matriculados em cursos de graduação do *campus* Darcy Ribeiro/diurno; 13,2% são do mesmo *campus*, só que do período noturno; e uma parcela ínfima (0,6% no total) dos respondentes é da Faculdade UnB Planaltina (FUP), divididos entre cursos diurno (0,3%) e noturno (0,3%). Ainda que o problema de pesquisa deste estudo seja investigar como os estudantes de graduação da UnB, do *campus* Darcy Ribeiro especificamente, experienciam a mobilidade urbana e são afetados pela segregação socioespacial das Regiões Administrativas para com Brasília, ressalto que as respostas dos estudantes da FUP não serão desconsideradas na análise do questionário, pois é comum alunos de outros *campi* da UnB pegarem disciplinas no *campus* Darcy Ribeiro, localizado na Asa Norte – já que a própria universidade proporciona liberdade no planejamento da grade curricular, em termos de horário e local de oferta das disciplinas. Assim, considero que estes estudantes de Planaltina também estão implicados na dinâmica de mobilidade urbana do Distrito Federal e por isso suas respostas não serão descartadas.

Gráfico 13 - *Campus/Turno*

Fonte: elaborado pelo autor (2025).

Os cursos de graduação dos participantes da pesquisa, do período diurno (*campus* Darcy Ribeiro), são diversos e estão distribuídos entre diferentes campos do conhecimento, como Ciências Humanas; Ciências Sociais Aplicadas; Linguística, Letras e Artes; Engenharias; Ciências da Saúde; Ciências Exatas e da Terra; e Ciências Agrárias. Torna-se importante salientar que as graduações que ficaram com uma taxa de resposta entre 1% e 0% (0,4%, por exemplo) não foram incluídas no gráfico de barras abaixo. Esse recorte foi feito por considerar que esses cursos não foram tão relevantes estatisticamente. Com efeito, priorizou-se aqueles com maiores percentuais de frequência, em ordem decrescente, que ficou entre 29% (Ciências Sociais em primeiro lugar) e 2% (Psicologia em último lugar).

Podemos apontar prontamente, com base nos dados exibidos, que os alunos das Ciências Humanas e Ciências Sociais Aplicadas são os que lideram as taxas de resposta no questionário online. Entre os cursos, podemos citar: Ciências Sociais, Relações Internacionais, Ciência Política, Direito e Serviço Social. Chama a atenção do olhar o curso de Ciências Sociais em primeiro lugar no gráfico. Dentre as razões a serem analisadas para explicar tal fenômeno, frisamos que o questionário foi divulgado principalmente em turmas do Departamento de Sociologia, como as disciplinas de Introdução à Sociologia, Teorias Sociológicas Clássicas e

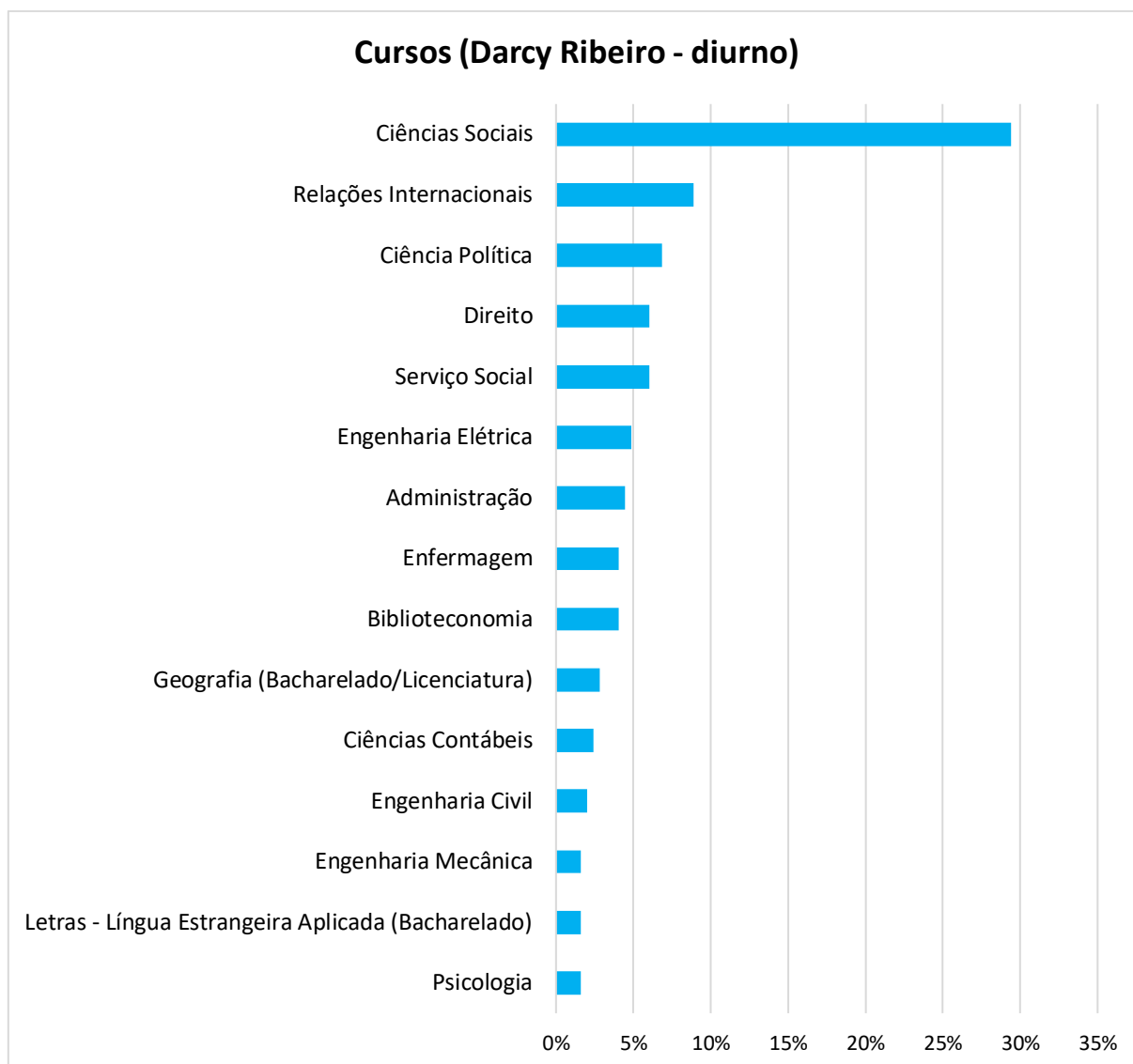
Teoria Sociológica 1, sendo que a primeira é ofertada para inúmeras graduações da universidade, com mais de 900 alunos por semestre. Além disso, a pesquisa também circulou consideravelmente entre os alunos do Departamento de Antropologia e do Departamento de Estudos Latino-Americanos (em salas de aula, grupos de WhatsApp e em páginas do Instagram), todos de Ciências Sociais, mas com habilitações diferentes³⁵.

Não obstante, também podemos contemplar a presença de estudantes de outras áreas do conhecimento, como das Engenharias, que se notabilizam no gráfico pela Engenharia Elétrica (5%), Engenharia Civil (2%) e Engenharia Mecânica (2%). No grupo dos 4%, verificamos novamente a presença das Ciências Sociais Aplicadas, com os cursos de Administração e Biblioteconomia. A área da saúde ficou representada pela Enfermagem e pela Psicologia (um curso que transita entre as Ciências Humanas e Sociais Aplicadas, e as Ciências da Saúde).

Com porcentagens mais tímidas (entre 3% e 2%), vale mencionar a Geografia, as Ciências Contábeis e o bacharelado em Língua Estrangeira Aplicada, que integra o domínio das Linguagens, Letras e Artes. Apesar de estarem ausentes na figura abaixo (cursos que ficaram com uma frequência de 0% e 1% e que, portanto, integram o recorte mencionado anteriormente), estudantes das Ciências Exatas e da Terra e das Ciências Agrárias também colaboraram com a pesquisa, respondendo ao questionário. Dentre eles, cabe citar os alunos da Matemática, da Agronomia, da Ciência da Computação, da Química e da Estatística, a título de exemplo. Logo, a amostra se demonstra bastante diversificada, perpassando vastas áreas do conhecimento.

Gráfico 14 - Cursos de graduação (Darcy Ribeiro – diurno)

³⁵ O curso de Ciências Sociais da Universidade de Brasília conta com quatro habilitações, que podem ser escolhidas pelo aluno ao longo do curso: bacharelado em Ciências Sociais, gerido pelo Departamento de Estudos Latino-Americanos (ELA); licenciatura em Ciências Sociais, coordenada pelo Departamento de Sociologia (SOL); bacharelado em Sociologia, também alocado no SOL; e o bacharelado em Antropologia, sob comando do Departamento de Antropologia (DAN). É muito comum os estudantes se formarem em duas habilitações, com o bacharelado de um dos departamentos e a licenciatura, por exemplo. Este processo é denominado de dupla diplomação.



Fonte: elaborado pelo autor (2025).

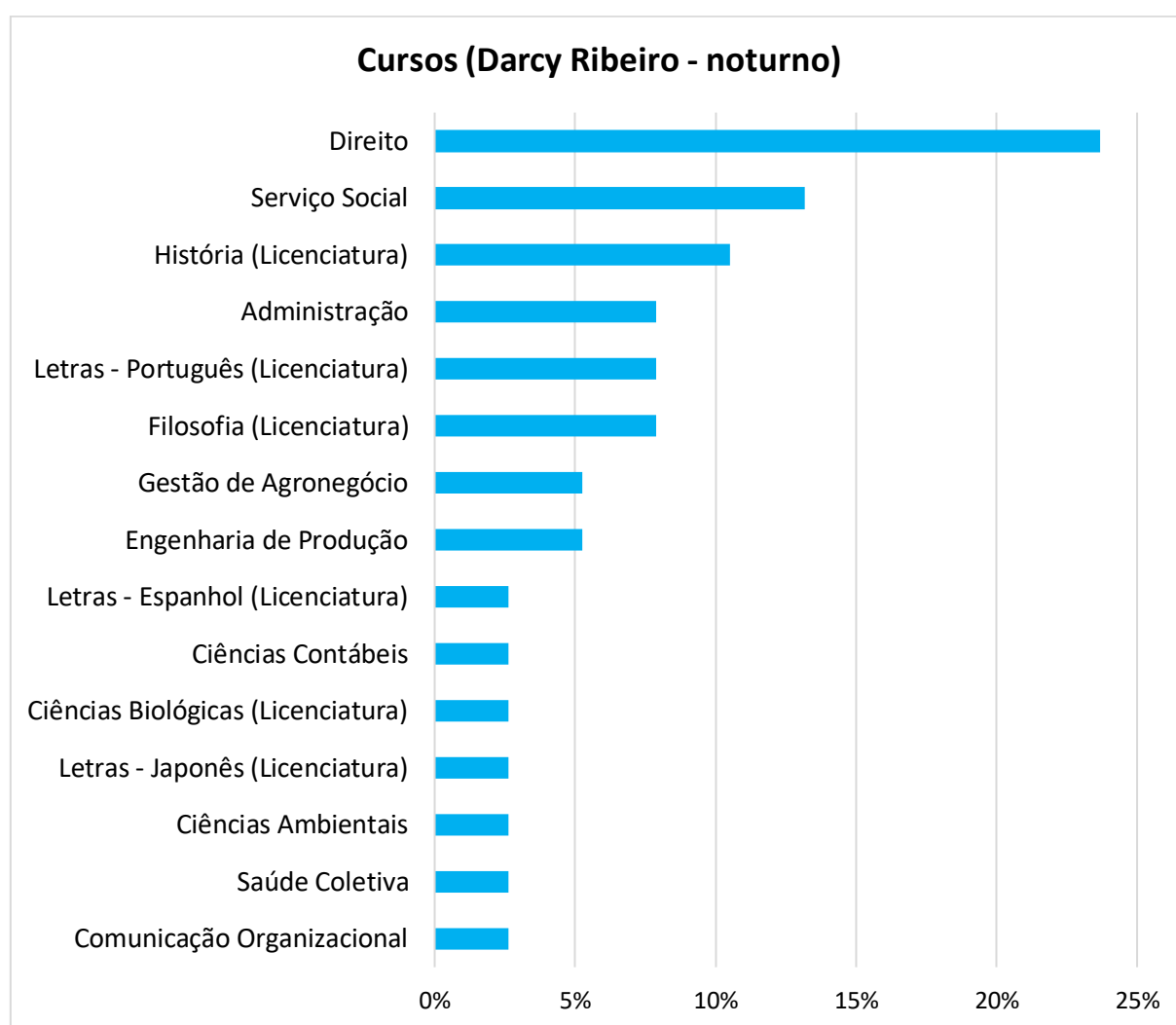
O total de respostas recebidas pelos graduandos do período noturno foi bem reduzido (38 estudantes responderam à pesquisa), se comparado à amostra do turno diurno, que contou com 248 participantes ao todo. No entanto, conseguimos observar fatores similares entre ambos os gráficos. Inicialmente, é possível frisar novamente a notória participação dos alunos das Ciências Sociais Aplicadas, representadas pelos cursos de Direito (24%) e Serviço Social (13%), em primeiro e segundo lugar respectivamente. Ainda na mesma área do conhecimento, mas assumindo outras posições no gráfico 4, vale mencionar os cursos de Administração (8%), Gestão de Agronegócio (5%), Ciências Contábeis (3%) e Comunicação Organizacional (3%).

Nas Ciências Humanas, o curso de História (licenciatura) foi aquele que teve a maior frequência entre as respostas dos estudantes do turno da noite, com um percentual considerável

de 11%. Mas, também podemos incluir a licenciatura em Filosofia, que ficou na faixa dos 8%. Na Linguística, Letras e Artes, convém destacar Letras – Português (licenciatura), Letras – Espanhol (licenciatura) e Letras – Japonês (licenciatura), sendo que a primeira exprime maior notabilidade entre os respondentes (8%).

Nesta seção, as Engenharias ficaram representadas pela “Engenharia de Produção”, em que dois estudantes matriculados no curso, do noturno, responderam ao questionário, resultando em 5% da amostra. Também podemos constatar cursos que não apareceram anteriormente, como Ciências Biológicas, Ciências Ambientais e Saúde Coletiva, todos na faixa de 3%. Sendo assim, mesmo com um número extremamente pequeno de respondentes do período noturno – em comparação com o diurno –, o material coletado exibiu uma diversidade de graduações em todos os turnos aqui detalhados.

Gráfico 15 - Cursos de graduação (Darcy Ribeiro – noturno)



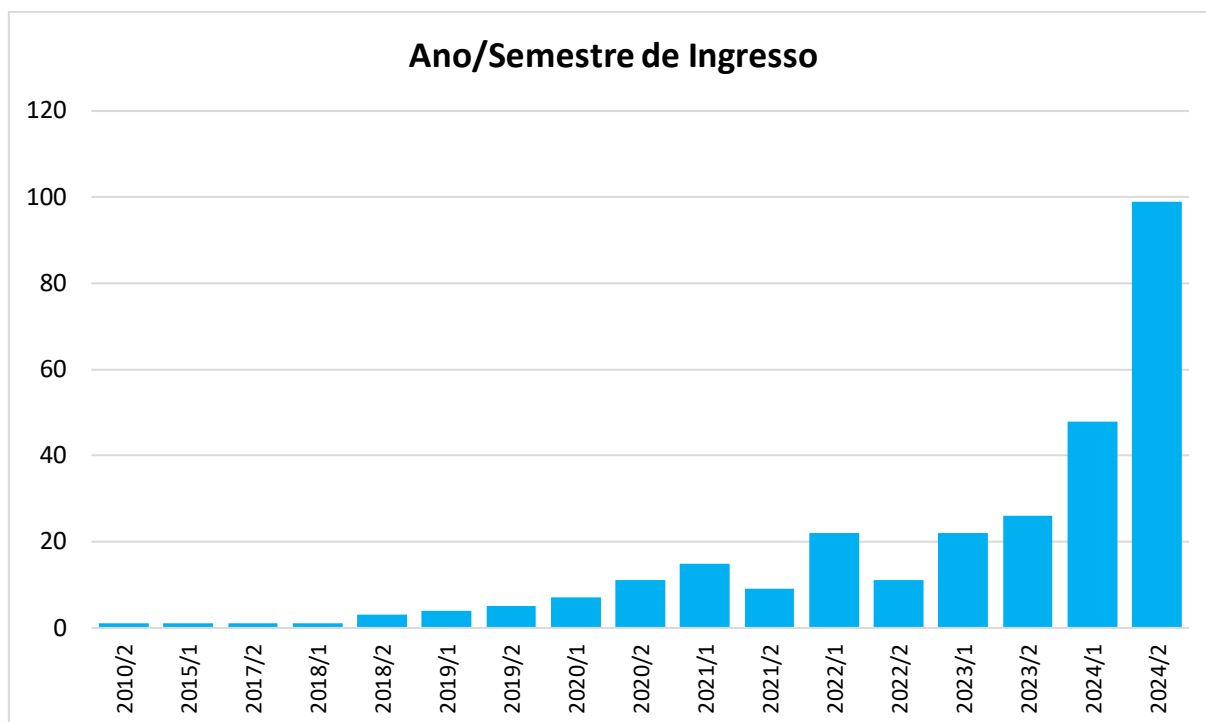
Fonte: elaborado pelo autor (2025).

Os estudantes da Faculdade UnB Planaltina (FUP), que correspondem a 0,6% da amostra deste estudo – o equivalente a dois participantes – estão divididos entre o turno diurno e noturno. O aluno do diurno está matriculado em Gestão do Agronegócio, enquanto o outro participante se dedica à Gestão Ambiental. Como mencionado previamente, a FUP é um *campus* com departamentos e pesquisadores que se dedicam aos estudos do desenvolvimento agrícola e ambiental. A região nordeste do Distrito Federal, onde a Faculdade UnB Planaltina está localizada, ainda possui um zoneamento predominantemente rural. Nesta pista, as áreas de pesquisa deste *campus* se relacionam com as características e propriedades de seu contexto geográfico. Por fim, não houve respostas registradas de outros *campi* da UnB, como a Faculdade UnB Ceilândia (FCE) e a Faculdade UnB Gama (FGA).

O ano e semestre de ingresso dos participantes na universidade estão distribuídos entre diferentes períodos, que vão de 2010/2 até 2024/2 (os dados estão em valores absolutos). É possível constatar a princípio que o questionário online foi respondido principalmente por alunos que ingressaram na universidade em 2024, especialmente no segundo semestre. Em outras palavras, tratava-se, à época da aplicação, majoritariamente de calouros. Como o gráfico de colunas demonstra, a pesquisa recebeu poucas respostas de ingressantes mais antigos. O crescimento de novos alunos se torna mais acentuado a partir de 2022, evidenciando que, nas disciplinas e meios de comunicação que o questionário foi divulgado, os respondentes têm uma trajetória recente na universidade.

Outra explicação para esta ocorrência implica mencionar novamente que a pesquisa foi demasiadamente promovida nas disciplinas de Introdução à Sociologia, em que a maioria dos alunos é novata. Estudantes que foram aprovados em processos seletivos anteriores, como de 2010, 2015, 2017 ou 2018, por exemplo, para ingressar na UnB, quase não aparecem no gráfico, com respostas que não chegam a ser de meia dezena. A partir de 2022, somados o primeiro e segundo semestres, o total de questionários recebidos foi de 33, indicando uma progressão de resposta de alunos aprovados no vestibular há pouco mais de dois anos ou recentemente, se considerarmos o ano de 2024, que chama a atenção nos dados apresentados. Conforme as colunas revelam, os estudantes de 2024 colaboraram com 147 respostas, o que representa mais de 50% da amostra. Uma parcela ínfima de pessoas (2 participantes, ou 0,6% do total) preferiu não informar seu ano e semestre de ingresso na Universidade de Brasília.

Gráfico 16 - Ano/semestre de ingresso na UnB



Fonte: elaborado pelo autor (2025).

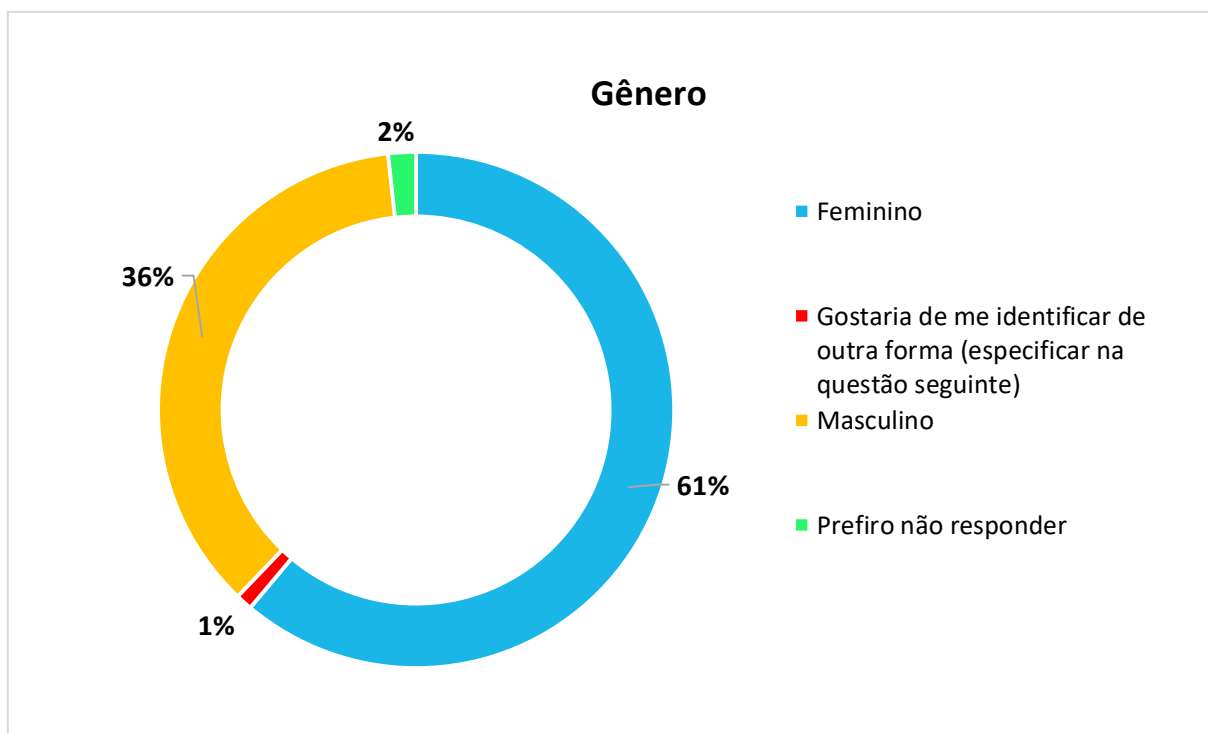
O gráfico de pizza abaixo exibe a distribuição de gênero entre os 288 respondentes. Como é possível perceber, 61% das pessoas que participaram da pesquisa se identificam com o gênero feminino, enquanto 36% da amostra se identificam com o gênero masculino. Um pequeno percentual (2%) preferiu não responder à pergunta e 1% quis se identificar de outra forma, especificando na questão seguinte. Estes dois estratos estão representados por faixas menores na figura. Entre os participantes que quiseram se identificar de outra maneira, não contemplados pelas opções de masculino e feminino (o binarismo de gênero), podemos citar as pessoas não binárias³⁶. Entre estas, houve participante que se identificou com o gênero fluido. Os dados sobre gênero dialogam bastante com as informações levantadas pela UnB (2020, 2021) em sua Pesquisa Social.

Na primeira etapa da investigação, divulgada em julho de 2020, a universidade apontou que 57,25% de sua amostra (mais de 20 mil alunos responderam à pesquisa) se identificam com

³⁶ Uma pessoa não binária é aquela que não se identifica com o binarismo de gênero estabelecido em sociedade – masculino e feminino. Em outras palavras, ela não se sente encaixada na categoria “homem” e “mulher”. Dentro do não binarismo, existem indivíduos que se identificam com um gênero neutro; mudam de gênero ao longo do tempo; ou combinam elementos masculinos e femininos em sua identidade. A não binariedade pressupõe diversas maneiras de compreender o gênero, pois cada pessoa pode se identificar de maneira única. Alguns gêneros não binários incluem: agênero, uma pessoa que não se identifica com nenhum gênero; e gênero fluido, por exemplo, que são pessoas que não se identificam com um papel de gênero pré-estabelecido, podendo variar entre o masculino e o feminino, ou optar por uma neutralidade que não se encaixa nesta ótica binária.

o gênero feminino, enquanto 42,33% se identificam com o gênero masculino. Nas duas etapas seguintes, não houve variações percentuais significativas a serem apontadas na seção de gênero. Sendo assim, é possível observar uma similaridade entre os dados apresentados, isto é, entre aqueles exibidos pela instituição e os descritos neste estudo.

Gráfico 17 - Gênero



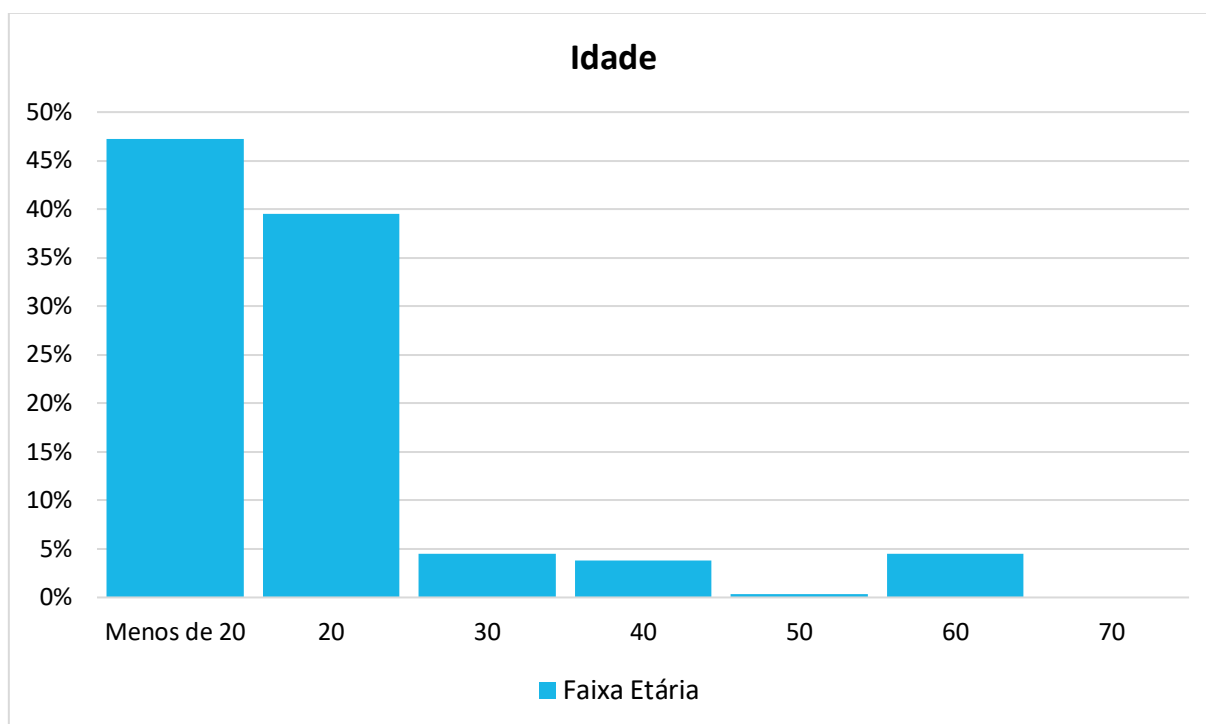
Fonte: elaborado pelo autor (2025).

No recorte de idade, a ampla maioria é de jovens, com menos de 20 anos (48%) ou na casa dos 20 anos (39%). Ainda que mais de 80% da amostra seja composta por um público jovem, o questionário também contou com a participação de pessoas de outras faixas etárias, como indivíduos com 30 anos ou mais. O mesmo pode ser dito em relação àqueles que se encaixam na faixa etária de 40 anos ou mais. Esses dois últimos grupos representam fatias bem menores no gráfico, de 5% e 4%, respectivamente. Na faixa dos 50 anos, a pesquisa não recebeu quase nenhum retorno, do ponto de vista daquilo que é considerado notável e expressivo no âmbito das taxas percentuais – em realidade, nesse grupo, houve apenas uma resposta, que representa 0,3% do total.

Os estudantes com idade entre 60 e 69 anos, embora tenham uma frequência absoluta superior a 10 respostas, também são representados por um segmento reduzido na figura,

correspondente a exatos 5%. Na última faixa etária, de 70 anos, não recebemos nenhum retorno. Logo, tanto as pesquisas efetuadas pela UnB (2020, 2021) quanto o questionário aplicado por meio deste trabalho evidenciam a presença especialmente de jovens no meio universitário, pelo menos ao nível de graduação.

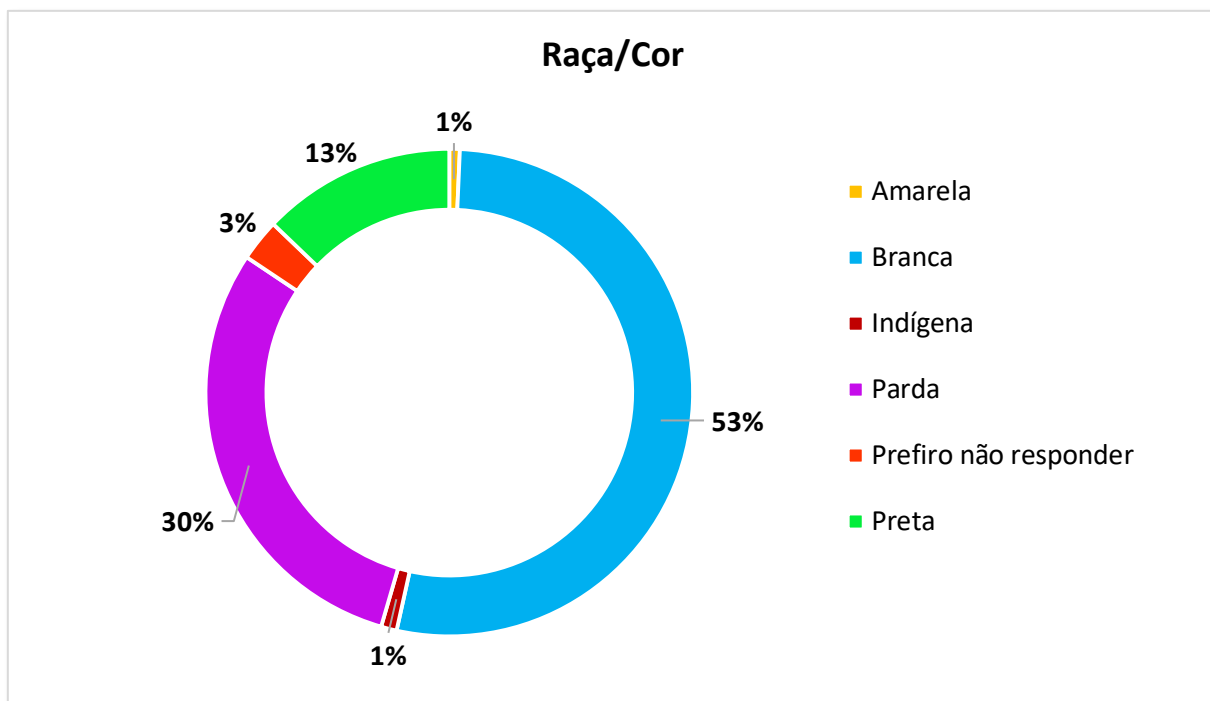
Gráfico 18 - Idade dos participantes da pesquisa



Fonte: elaborado pelo autor (2025).

No quesito raça/cor, 53% dos respondentes se autodeclararam brancos, sendo o grupo majoritário, representado pela cor azul no gráfico de rosca. Em seguida, podemos observar que 30% dos estudantes se identificaram como pessoas pardas e 13% dos participantes se autodeclararam pretos. Uma pequena parcela, de 1% cada, é composta por pessoas amarelas e indígenas. Por fim, uma minoria de estudantes preferiu não responder à pergunta sobre raça/cor (correspondente a 3% da amostra).

Gráfico 19 - Raça/Cor



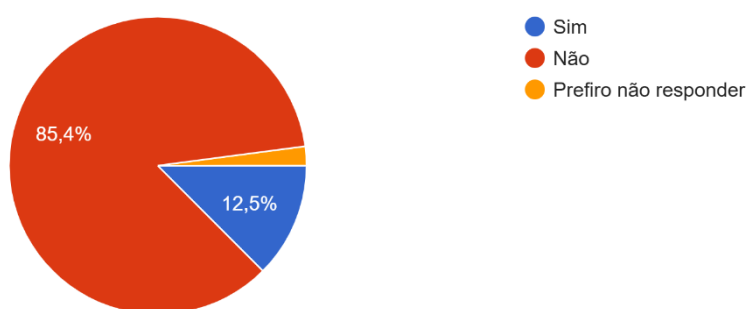
Fonte: elaborado pelo autor (2025).

Quando entramos na temática da vulnerabilidade socioeconômica, 85% dos respondentes disseram que não participam de nenhum programa da assistência estudantil da Universidade de Brasília, enquanto 12% afirmaram que sim e uma minoria de 2% preferiu não responder à pergunta. 36 pessoas, o equivalente a 12% da amostra que afirmaram que usufruem da política de permanência estudantil, estão inscritas em programas da Diretoria de

Desenvolvimento Social (DDS)³⁷ da UnB, como Moradia Estudantil³⁸, Auxílio Transporte³⁹, Auxílio Socioeconômico⁴⁰, Auxílio Alimentação⁴¹, dentre outros.

Gráfico 20 - Alunos que participam ou não de algum programa da assistência estudantil da UnB

7. Você é usuário (a) de algum programa de assistência estudantil da Universidade de Brasília?
288 respostas



Fonte: elaborado pelo autor (2025).

Questionados se eram uma pessoa com deficiência (PcD), 92% dos respondentes afirmaram que não, enquanto 6% responderam que sim. Nesta pergunta, 1% da amostra preferiu não responder. Entre aqueles que se afirmaram enquanto PcD, podemos fazer alguns

³⁷ ADDS é um órgão da Universidade de Brasília que tem o objetivo de planejar e executar a Política de Assistência Estudantil por meio dos programas estabelecidos nas áreas contidas na Política Nacional de Assistência Estudantil (PNAES), voltada aos estudantes em situação de vulnerabilidade socioeconômica. A PNAES visa ampliar as condições de permanência na educação superior pública federal e diminuir os índices de evasão e retenção, contribuindo para a manutenção e diplomação de estudantes vulneráveis socioeconomicamente ao longo do seu curso de graduação na universidade, minimizando os efeitos das desigualdades sociais.

³⁸ O Programa Moradia Estudantil (PME) destina vagas em apartamentos de moradia coletiva na Casa do Estudante Universitário (CEU), de propriedade da universidade, para estudantes de graduação e pós-graduação (no caso dos pós-graduandos, há uma taxa de ocupação e pagamento de conta de energia mensalmente) em situação de vulnerabilidade socioeconômica que residem em regiões de difícil acesso no Distrito Federal, não possuem residência fixa, imóvel ou família no DF, estão em situação de rua ou em situação de rompimento de vínculo familiar. O PME da graduação também oferece, na modalidade auxílio pecuniário, um repasse financeiro no valor de R\$ 700,00 ao estudante, transferido mensalmente ao longo de doze meses para custear parcialmente gastos com aluguel e outras despesas residenciais. Disponível em: <https://dds.dac.unb.br/2024-2/>. Acesso em: 11 mar. 2025.

³⁹ O Programa Auxílio Transporte custeia e apoia, no valor de R\$ 400,00, o deslocamento dos estudantes residentes no entorno do DF. Disponível em: <https://dds.dac.unb.br/2024-2/>. Acesso em: 11 mar. 2025.

⁴⁰ O Programa Auxílio Socioeconômico é destinado ao apoio socioeconômico dos estudantes em situação de vulnerabilidade social e consiste no repasse financeiro de R\$ 700,00 ao longo de doze meses. Disponível em: <https://dds.dac.unb.br/2024-2/>. Acesso em: 11 mar. 2025.

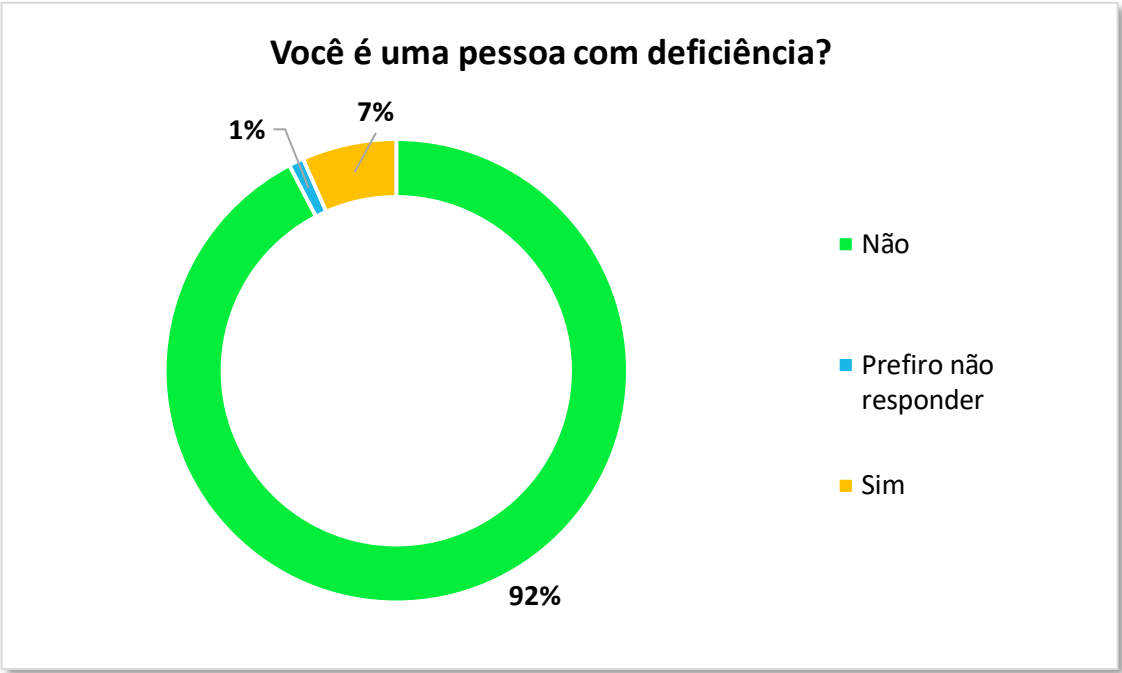
⁴¹ O Auxílio Alimentação visa garantir a segurança alimentar aos estudantes de baixa renda de cursos presenciais de graduação e pós-graduação *stricto sensu* da Universidade de Brasília por meio da concessão de refeições gratuitas no Restaurante Universitário, como café da manhã, almoço e jantar. Disponível em: <https://dds.dac.unb.br/2024-2/>. Acesso em: 11 mar. 2025.

apontamentos com base no material coletado. Os dados demonstram que os participantes indicaram o Transtorno do Déficit de Atenção e Hiperatividade (TDAH) como sua principal condição – uma fatia de 62%. Em seguida, 31% dos respondentes declararam possuir Transtornos Globais do Desenvolvimento (TDG), como o Transtorno do Espectro Autista (TEA).

Na terceira posição do gráfico, verificamos que 19% dos alunos relataram ter altas habilidades/superdotação. Em menor frequência, mas presentes, observamos indivíduos com surdez ou deficiência auditiva grave (8%) e aqueles e aquelas que possuem algum nível de deficiência intelectual (4%). Também com uma taxa de 4%, e em último lugar no gráfico, a opção “outra (especificar na questão seguinte)” expôs uma resposta que não estava incluída na pergunta fechada de múltipla escolha, em que os respondentes podiam selecionar mais de uma opção dentre as alternativas apresentadas para detalhar o seu tipo de deficiência. Nesta pista, no espaço disponível da pergunta aberta que se apresenta em seguida (para fins de especificação), uma aluna revelou possuir diabetes tipo 1⁴². Por fim, não houve registros de pessoas com limitação motora ou deficiência visual. Os números sinalizam que a maioria dos participantes da pesquisa, entre os que se reconhecem como PcD, possui condições neurodivergentes, indicando a necessidade de políticas e suporte específicos voltados para esse grupo dentro da universidade.

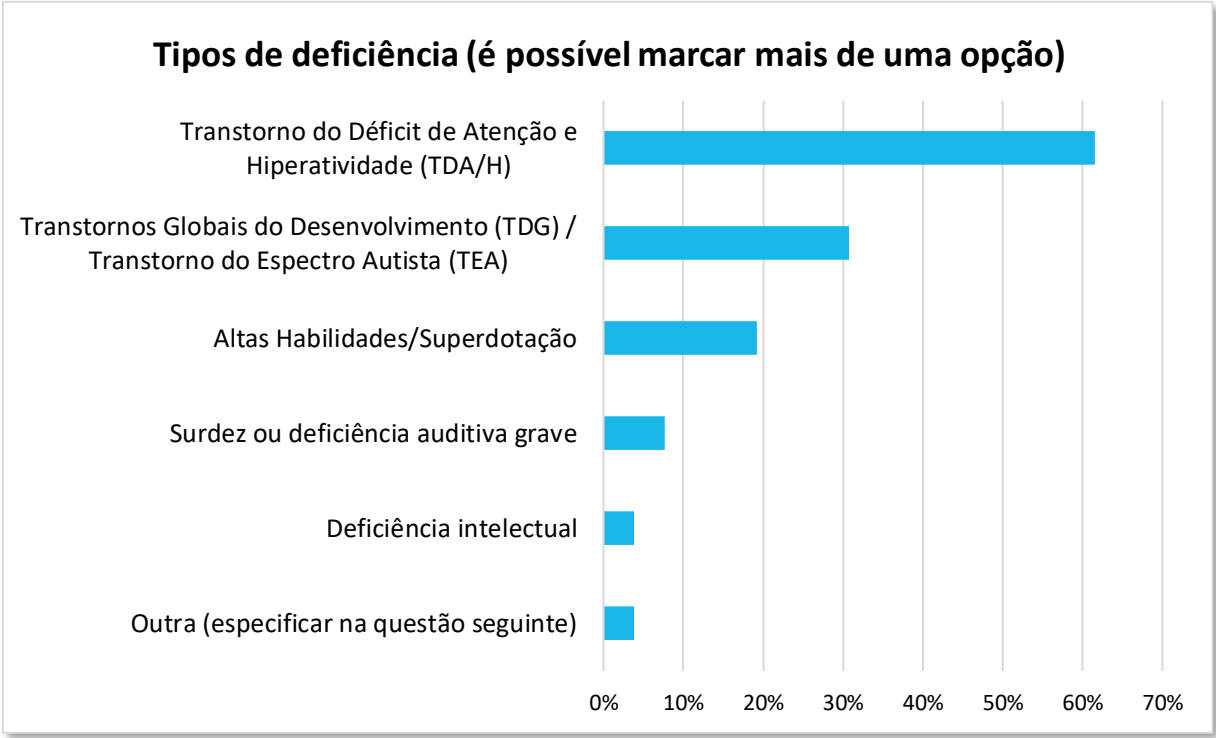
Gráfico 21 - Você é uma pessoa com deficiência?

⁴² Em dezembro de 2024, o Senado Federal aprovou um projeto de lei (PL) que equipara o diabetes mellitus tipo 1 a uma deficiência para efeitos legais. Após votação favorável ao PL em Plenário, o texto seguiu para sanção do Presidente da República, que vetou integralmente o texto. O projeto teve origem na Câmara dos Deputados e determinava a aplicação das mesmas regras já previstas para as pessoas com deficiência, conforme estabelece o Estatuto da Pessoa com Deficiência. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2024/12/18/vai-a-sancao-projeto-que-equipara-diabetes-tipo-1-a-deficiencia>. Acesso em: 17 mar. 2025.



Fonte: elaborado pelo autor (2025).

Gráfico 22 - Tipos de deficiência

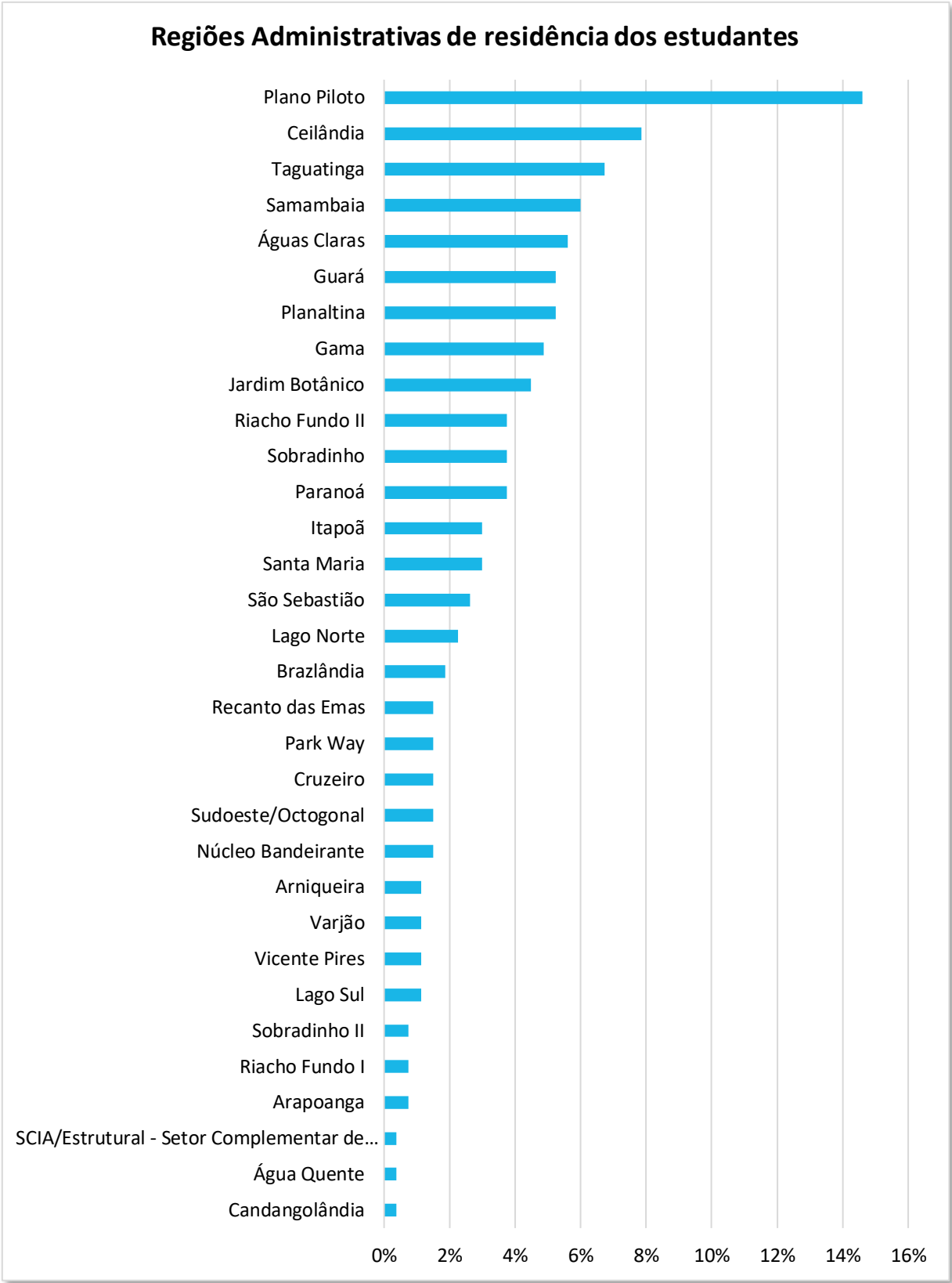


Fonte: elaborado pelo autor (2025).

No que se refere ao local de residência dos estudantes no Distrito Federal, 15% habita na região central, isto é, no Plano Piloto. Ceilândia (8%), Taguatinga (7%), Samambaia (6%) e Águas Claras (6%) são as RAs que aparecem em seguida e que demonstram maior relevância estatística após o Plano Piloto – são os locais com maior concentração de alunos fora da região central, de acordo com as respostas do questionário. Com percentuais entre 5% e 4%, destacam-se Guará (5%), Planaltina (5%), Gama (5%), Riacho Fundo II (4%), Sobradinho (4%), dentre outras.

No recorte de 3% e 2%, é possível citar Itapoã (3%), Santa Maria (3%), Lago Norte (2%) e Brazlândia (2%), por exemplo. Algumas das Regiões Administrativas menos habitadas pelos graduandos e graduandas, que ficaram entre 1% e 0%, foram Recanto das Emas (1%), Lago Sul (1%), Água Quente (0,4%) e Candangolândia (0,4%). Cabe frisar, com base na distribuição percentual das localidades, que os estudantes estão mais concentrados na parte central e oeste do DF e espalhados por outras áreas do território, como norte, sul e leste.

Gráfico 23 - Regiões Administrativas de residência dos estudantes



Fonte: elaborado pelo autor (2025).

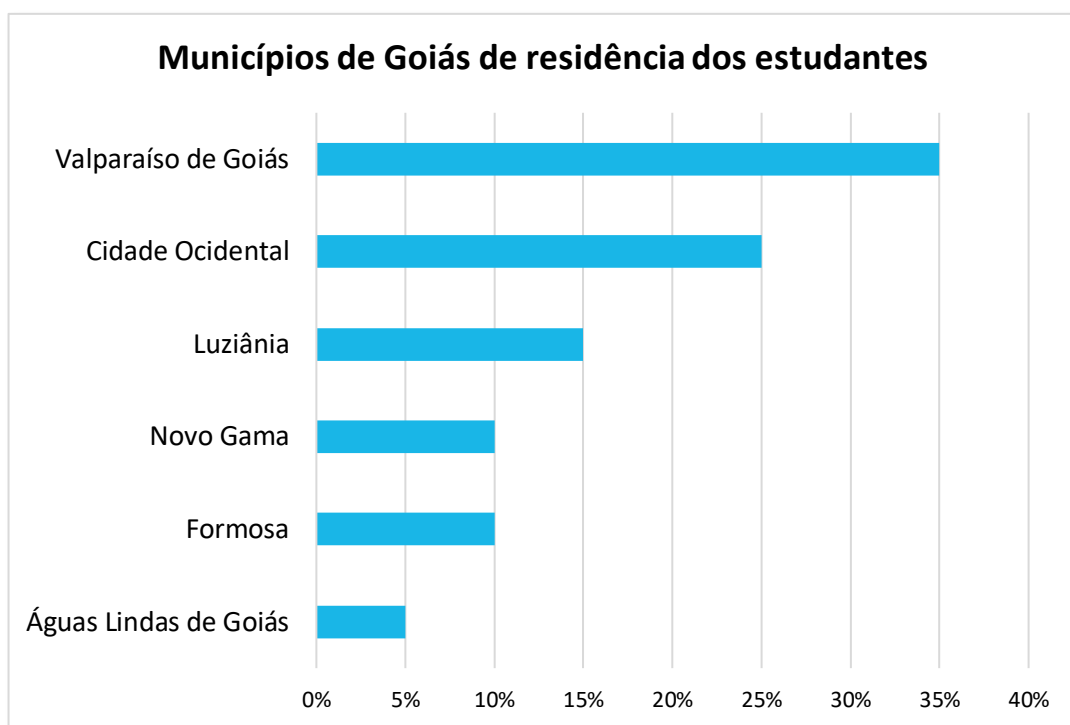
No caso dos estudantes que não residem no Distrito Federal, mas sim em municípios de Goiás que fazem parte da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (RIDE-DF), os dados apontam uma similaridade com a pesquisa publicada pela UnB (2020, 2021), na qual Valparaíso de Goiás e Luziânia ficaram, respectivamente, em primeiro e terceiro lugar nas rodadas de pesquisa efetuadas pela instituição universitária – a mesma ocorrência é verificada no gráfico que se apresenta a seguir. Nesta dissertação, a Cidade Ocidental exibiu um valor estatisticamente significativo, ficando em segundo lugar entre os estudantes que residem em localidades goianas, com uma porcentagem de 25%, ficando atrás apenas de Valparaíso de Goiás, que obteve uma frequência 10% maior nas respostas.

Com menor incidência, mas ainda assim presentes, Novo Gama (10%) e Formosa (10%) também apareceram no questionário como locais habitados pelas alunas. Águas Lindas de Goiás ficou na última posição, com 5% entre as respostas. Os alunos da região metropolitana⁴³ do DF são uma minoria na universidade (UnB, 2020, 2021) – e esse dado também se refletiu no questionário: foram recebidas apenas 20 respostas de graduandos que vivem em municípios goianos, em contraste com os 267 estudantes residentes no DF. Em termos de distância geográfica, os alunos da Periferia Metropolitana de Brasília (PMB)⁴⁴ percorrem um trajeto que varia geralmente entre 40 e 70 quilômetros para chegar à UnB.

Gráfico 24 - Municípios de Goiás de residência dos estudantes

⁴³ Termo utilizado para se referir às cidades da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (RIDE-DF). Para Paviani (2010), o uso da palavra “entorno” é depreciativo e excludente. Segundo o autor, “entorno” reforça a ideia de uma periferia marginalizada, separada do DF, quando, na realidade, há uma expressiva interdependência. Em substituição, podemos empregar as seguintes palavras: região metropolitana, área metropolitana ou periferia metropolitana de Brasília. Deste modo, é possível reconhecer a relação funcional e econômica que existe entre o DF e essas cidades vizinhas, facilitando, ainda, a formulação de políticas públicas integradas.

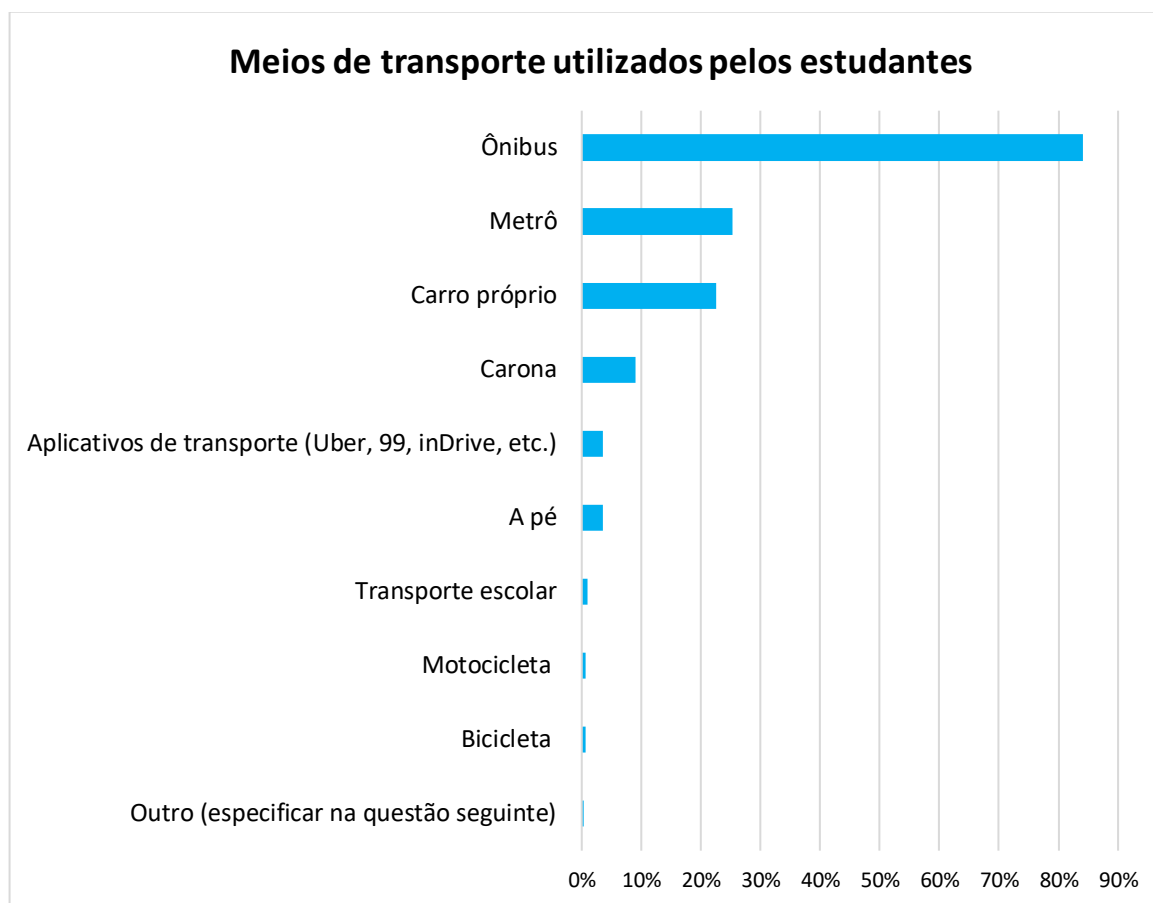
⁴⁴ A Periferia Metropolitana de Brasília (PMB) é composta por 12 municípios goianos que fazem fronteira ou estão muito próximos ao Distrito Federal e que possuem um alto nível de integração com o DF. São eles: Luziânia, Valparaíso de Goiás, Novo Gama, Cidade Ocidental, Santo Antônio do Descoberto, Águas Lindas de Goiás, Planaltina, Formosa, Padre Bernardo, Alexânia, Cristalina e Cocalzinho.



Fonte: elaborado pelo autor (2025).

Para se locomover pelo espaço urbano, os estudantes utilizam principalmente o ônibus (84%) como meio de locomoção. Posteriormente, vale destacar o metrô (25%) como o segundo modal mais utilizado, e o carro próprio (23%) em terceira posição. A modalidade “carona” também apareceu entre as respostas, com uma porcentagem de 9%. Os aplicativos de transporte, como Uber e 99 (entre outros), são frequentemente usados por alguns alunos – uma pequena fatia de 3%. Quanto ao transporte escolar e à motocicleta, tais meios de deslocamento são pouco utilizados pelos participantes da pesquisa: apenas 2%, somando as porcentagens dos dois grupos, afirmaram optar por essas alternativas de locomoção. No âmbito dos transportes não motorizados, como movimentar-se a pé ou a utilização de bicicleta, verificamos nas respostas uma frequência significativamente menor para essas categorias, de 3% e 1%, respectivamente. Tais modais, de maneira geral, são comumente usados para percorrer pequenas distâncias.

Em último lugar, com 0,3%, uma participante marcou a opção “outro (especificar na questão seguinte)” para destacar o uso do patinete elétrico como uma de suas modalidades de locomoção. Com base nesses dados, sistematizados no gráfico de barras exibido a seguir, cabe sublinhar o favoritismo das graduandas e graduandos pelos modais motorizados – especialmente o transporte de massa, como o ônibus e o metrô. Nesse sentido, destaca-se que a maioria das participantes da pesquisa é usuária do transporte público do Distrito Federal.

Gráfico 25 - Meios de transporte utilizados pelos estudantes

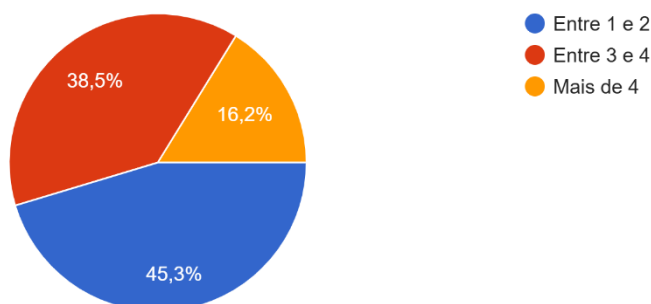
Fonte: elaborado pelo autor (2025).

Dentre os alunos que se locomovem de transporte público, especificamente o ônibus, para chegar à universidade e retornar para casa, observa-se que a maior parcela, de 45%, pega entre 1 e 2 ônibus. Na segunda posição, 38% dos estudantes utilizam entre 3 e 4 ônibus para efetuar o seu deslocamento. Na terceira posição, e também com uma taxa relevante, 16% dos alunos que utilizam o transporte público rodoviário apontam que precisam de mais de 4 ônibus para fazer o seu trajeto entre a UnB e a sua residência. Nesse último grupo, embora seja o menor dentre as estatísticas exibidas, o dado indica que uma proporção relevante de estudantes enfrenta trajetos mais longos e/ou complexos. Além disso, ao combinarmos as duas últimas categorias de respostas, verificamos que mais da metade (54%) das graduandas (os) depende de três ou mais ônibus diariamente.

Gráfico 26 - Quantidade de ônibus pega pelos estudantes

12. Caso você se locomova de ônibus no Distrito Federal, quantos você pega por dia para chegar à universidade e retornar para casa?

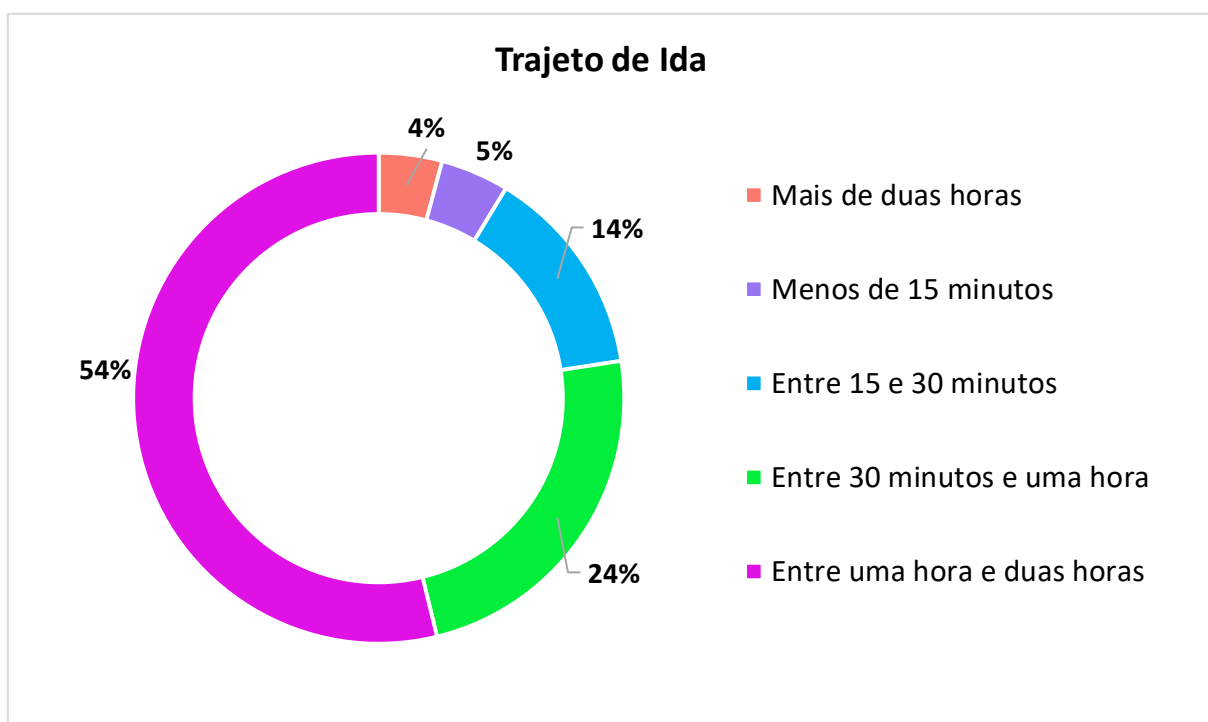
247 respostas



Fonte: elaborado pelo autor (2025).

No trajeto de ida para a universidade, mais da metade dos estudantes (54%) leva entre uma e duas horas para se deslocar. Na segunda posição, 24% despendem entre 30 minutos e uma hora para chegar ao *campus* Darcy Ribeiro. Na terceira colocação, uma pequena parcela gasta entre 15 e 30 minutos, enquanto nas últimas posições, um grupo leva menos de 15 minutos e, na outra polaridade, uma coletividade perde mais de duas horas com a mobilidade. Com efeito, e considerando essas estatísticas, cabe sublinhar que o trajeto dos participantes, geralmente, costuma ser demorado, já que a maioria (78%) gasta 30 minutos ou mais no seu trajeto. Em outra vertente, é possível notar que apenas uma fatia de 19% leva menos de 30 minutos se locomovendo, indicando que grande parte das graduandas (os) residem em áreas mais afastadas da universidade. Sobre os 4% que gastam mais de duas horas se deslocando, infere-se que essas pessoas enfrentam dificuldades consideráveis de mobilidade, como a distância a ser percorrida, a falta de cobertura do transporte público, a ausência de ônibus direto para a universidade e os engarrafamentos constantes, por exemplo.

Gráfico 27 - Tempo gasto no trajeto de ida para a UnB



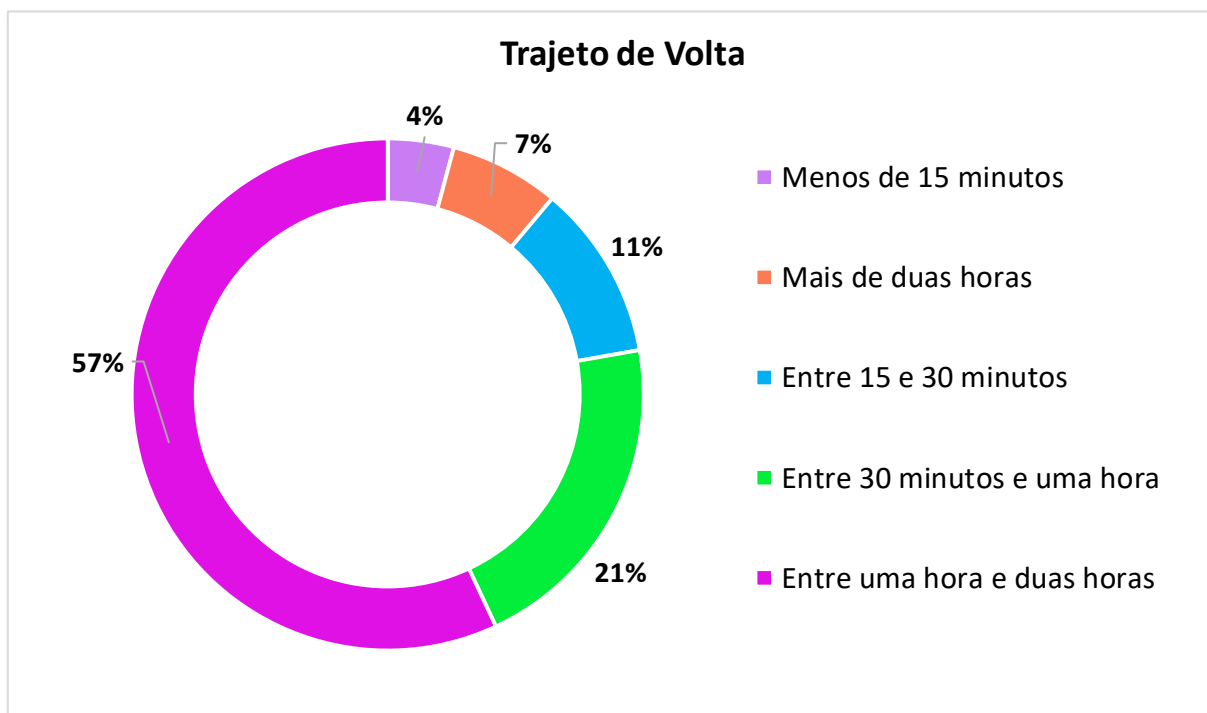
Fonte: elaborado pelo autor (2025).

No percurso de volta para casa, não houve modificações significativas, mas as pequenas alterações são passíveis de consideração. Como é possível observar, houve um aumento de 54% para 57% entre aqueles que gastam de uma a duas horas com o seu deslocamento, no trajeto de volta para casa (em comparação com o percurso de ida para a universidade). Na fatia “entre 30 minutos e uma hora”, houve uma diminuição de 3%, ficando ela agora com 21%. O mesmo fenômeno ocorreu entre os indivíduos que levam de 15 a 30 minutos para se deslocar (de 24% foi para 21%). Na parcela “menos de 15 minutos” também houve uma diminuição, mas de apenas 1%, ficando esta coletividade, agora, na última posição (diferente do gráfico anterior). Finalmente, no tocante aos alunos que despendem mais de duas horas se locomovendo pelo DF, desta vez houve um aumento de 4% para 7%, quando nos referimos ao caminho de volta para casa.

Com base nesses comentários, depreende-se, como já salientado, que não houve uma variação brusca entre os dados, mas verifica-se que o retorno para casa é mais oneroso e demorado. Dentre as diversas razões que podem estar por trás dessa ocorrência, convém mencionar os inconvenientes do trânsito, a superlotação do transporte público e/ou os intervalos

longos entre um ônibus e outro – juntamente com uma frota⁴⁵ insuficiente para atender à demanda dos habitantes do território.

Gráfico 28 - Tempo gasto no trajeto de volta para casa

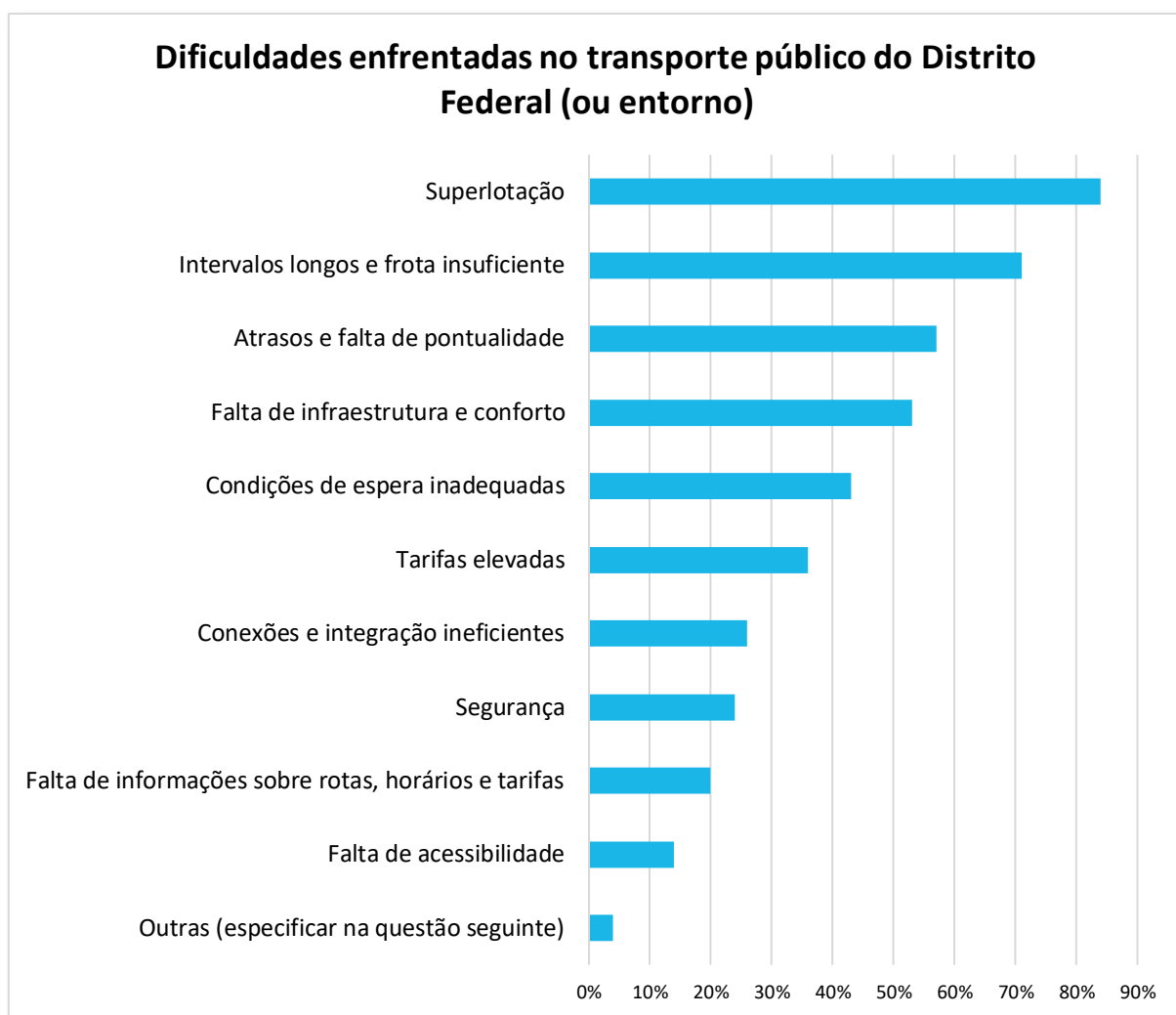


Fonte: elaborado pelo autor (2025).

Quando perguntamos aos estudantes que são usuários do transporte público do Distrito Federal (ou entorno) quais são as maiores dificuldades enfrentadas por eles e elas no seu cotidiano, vários problemas foram apontados. Em primeiro lugar, com uma porcentagem de 84%, ficou a superlotação, seguida da categoria “intervalos longos e frota insuficiente para atender à demanda”, que teve uma porcentagem de 71% entre as respostas apresentadas – demonstrando, na mesma medida, um alto valor estatístico. Nesse sentido, considerando esses primeiros dois tópicos do gráfico que chamam a atenção pela sua porcentagem, é cabível destacar que os estudantes constantemente enfrentam ônibus e metrô lotados, com espaços de tempo prolongados entre um coletivo e outro, somados com a quantidade de veículos insuficientes para atender à necessidade dos usuários do transporte público do DF e de sua região metropolitana.

⁴⁵ Em 2024, a frota de ônibus do sistema de transporte público do Distrito Federal era de 2.914 veículos. Disponível em: <https://www.agenciabrasilia.df.gov.br/2024/09/26/transporte-coletivo-do-df-sera-reforcado-com-90-novos-onibus/#:~:text=Desde%202019%2C%20a%20frota%20de,contando%20atualmente%20com%202.914%20ve%C3%ADculos>. Acesso em: 28 mar. 2025.

Gráfico 29 - Dificuldades enfrentadas pelos alunos e alunas no transporte público do Distrito Federal (ou entorno)



Fonte: elaborado pelo autor (2025).

Entre 57% e 53%, os alunos apontaram os atrasos e a falta de pontualidade (57%), bem como a falta de infraestrutura e conforto (53%), que também assolam a sua experiência. Em quinto lugar, com 43% de frequência, os respondentes salientaram que as condições de espera são inadequadas (como a ausência de abrigos, bancos, iluminação e sinalização nas paradas de ônibus e/ou estações).

As tarifas⁴⁶ elevadas (36%) foram um outro problema sublinhado pelos participantes, ainda que em uma proporção menor. Neste tópico, é primordial citar a iniciativa do Governo

⁴⁶ Atualmente, as tarifas do transporte público do DF são de R\$ 2,70 para viagens curtas, R\$ 3,80 para deslocamentos entre Regiões Administrativas e R\$ 5,50 para viagens longas ou metrô. Disponível em: <https://www.agenciabrasilia.df.gov.br/2025/01/13/distrito-federal-mantem-tarifas-de-onibus-congeladas-ate->

do Distrito Federal (GDF), que instituiu o Programa “Vai de Graça”⁴⁷, que implementa a gratuidade do transporte público aos domingos e feriados. A tarifa zero começou a valer a partir de 01/03/2025, primeiro dia de Carnaval. A ação, segundo o governador Ibaneis Rocha (MDB)⁴⁸, é um teste para avaliar se é possível zerar a passagem todos os dias para os cidadãos.

Na faixa dos 20%, cabe mencionar “conexões e integração ineficientes”⁴⁹ (26%), “segurança” (24%) e “falta de informações sobre rotas, horários e tarifas”⁵⁰ (20%). Apesar de serem respostas com frequências menores, os dados demonstram que os graduandos (as) enfrentam dificuldades nas transições entre diferentes linhas de coletivos ou entre estes e o metrô. Em outras palavras, isso pode indicar uma ausência de integração espacial entre o transporte rodoviário e o metroviário, obrigando os passageiros a efetuarem caminhadas longas ou a completarem suas viagens por outros meios de transporte; ou ainda, uma falta de coordenação entre os horários dos diferentes modais ou linhas, resultando em longas esperas para os passageiros.

No campo da segurança, vale citar o medo de assaltos e assédios sexuais (especialmente quando nos referimos às mulheres)⁵¹ vivenciados no transporte público. Com o fim de aumentar a segurança das pessoas durante o período noturno, a Câmara Legislativa do Distrito Federal aprovou, e o governador sancionou, a Lei 7.140/2022⁵², que obriga os condutores de veículos do sistema de transporte coletivo, quando solicitados, a efetuarem parada livre para o desembarque de usuários no horário das 21 horas até as 6 horas do dia seguinte. E finalmente, com base na taxa de 20%, parece haver uma ausência de informações claras entre os

2026/#:~:text=Atualmente%2C%20as%20tarifas%20no%20Distrito,longas%20ou%20para%20o%20metr%C3%B4. Acesso em: 28 mar. 2025.

⁴⁷ Decreto 46.924, de 28 de fevereiro de 2025. Disponível em: https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/558831a3dab946c48039686c52601071/Decreto_46924_28_02_2025.html. Acesso em: 28 mar. 2025.

⁴⁸ DF terá transporte gratuito todos os dias do Carnaval, diz Ibaneis. 17/02/2025. Disponível em: <https://www.metropoles.com/colunas/grande-angular/df-tera-transporte-gratuito-todos-os-dias-do-carnaval-diz-ibaneis>. Acesso em: 28 mar. 2025.

⁴⁹ A integração no DF funciona entre ônibus e metrô e vale por um período de três horas. Durante esse tempo, o usuário pode fazer até três embarques subsequentes (em um único sentido, ou seja, ida ou volta), limitados ao valor máximo pago de R\$ 5,50. Disponível em: <https://brbnovo.brb.com.br/mobilidade/cartao-mobilidade/>. Acesso em: 28 mar. 2025.

⁵⁰ Para obter informações sobre itinerários, horários e faixas tarifárias do transporte público coletivo do Distrito Federal, é possível consultar plataformas como “DF no Ponto”, “Moovit” e “Citamobi”.

⁵¹ Em conformidade com a Lei Distrital 4.848/2012, o Metrô-DF tem um vagão exclusivo para mulheres e pessoas com deficiência (o vagão é o primeiro da composição, logo após a cabine do piloto). Disponível em: https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/71459/Lei_4848_01_06_2012.html. Acesso em: 02 abr. 2025.

⁵² Lei 7.140/2022, que trata sobre a parada livre para o desembarque de usuários do transporte coletivo do Distrito Federal no período das 21 horas até as 6 horas do dia seguinte. Disponível em: https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/bf124b908afe45aa9f25f45cb848cf36/Lei_7140_18_05_2022.html. Acesso em: 29 abr. 2025.

respondentes a respeito das rotas do transporte coletivo, de seus horários e do preço a ser pago em viagens curtas ou longas.

Em penúltimo lugar, a falta de acessibilidade (14%) foi apontada como uma das dificuldades a serem enfrentadas pelos alunos e alunas. Apesar disso, é necessário frisar alguns avanços em relação à frota de ônibus do DF. Nos últimos anos, as empresas de transporte público urbano do Distrito Federal, obrigadas por lei⁵³, adaptaram a sua frota de veículos⁵⁴, instalando uma plataforma elevatória (popularmente chamada de “elevador”) para promover a acessibilidade de pessoas com deficiência; rebatimentos (uma espécie de rampa); adesivos de identificação do local onde os cadeirantes devem se acomodar; assento do acompanhante; cinto de segurança; dispositivo de solicitação de desembarque próximo ao assento do cadeirante; e dispositivos táteis para deficientes visuais.

Nessa pista, notam-se as mudanças significativas e positivas que aconteceram nos últimos tempos. Por outro lado, ainda que os veículos passem por vistorias obrigatórias e fiscalizações em campo⁵⁵, é comum os elevadores estarem quebrados⁵⁶, os motoristas não pararem nos pontos, os assentos especiais apresentarem problemas e os cintos de segurança para cadeirantes estarem com defeitos, além da inexistência de estrutura adequada nas paradas de ônibus que persiste fortemente. Somados a esses obstáculos, incluem-se os buracos nas ruas, as calçadas com declives e os postes no meio das calçadas. Portanto, ainda há muitos entraves, quando discutimos o deslocamento urbano de PcDs e/ou com mobilidade reduzida.

Foto 4 - Cadeirante utilizando elevador de acesso do ônibus

⁵³ Vide Lei 10.098/2000 e Decreto 5.296/2004. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l10098.htm; https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2004/decreto/d5296.htm. Acesso em: 02 abr. 2025.

⁵⁴ Distrito Federal garante 100% de acessibilidade no transporte público. 16/11/2021. Disponível em: <https://www.agenciabrasilia.df.gov.br/2021/11/16/df-garante-100-de-acessibilidade-no-transporte-publico/>. Acesso em: 02 abr. 2025.

⁵⁵ Falta de acessibilidade nos ônibus é flagrada em blitz do GDF. 05/04/2017. Disponível em: <https://g1.globo.com/distrito-federal/noticia/falta-de-acessibilidade-nos-onibus-e-flagrada-em-blitze-do-gdf.ghtml>. Acesso em: 02 abr. 2025.

⁵⁶ PcDs reclamam de falta de acessibilidade nos ônibus do DF. 20/01/2024. Disponível em: <https://jornaldebrasil.com.br/brasil/pcds-reclamam-de-falta-de-acessibilidade-nos-onibus-do-df/>. Acesso em: 02 abr. 2025.



Fonte: Lúcio Bernardo Jr/Agência Brasília

Finalmente, a categoria que ficou em último lugar foi “outras (especificar na questão seguinte)”, com um total de 4%. Na pergunta aberta que se apresenta em seguida, os participantes puderam expor os seus relatos (alguns problemas relacionados à mobilidade urbana, inclusive, não estavam contemplados nas opções da pergunta fechada). Nessa perspectiva, fiz um recorte com base nos comentários que se mostraram mais interessantes e que chamaram a minha atenção como pesquisador. Todavia, se faz necessário ressaltar que muitas respostas se enquadram em categorias mencionadas na pergunta fechada, como a falta de acessibilidade, a ausência de conforto e de infraestrutura adequada, a frota insuficiente de veículos e os intervalos longos entre um coletivo e outro, por exemplo. Os relatos dos alunos e alunas demonstram como essas dificuldades são vividas no seu cotidiano. Sendo assim, menciono aqui, na íntegra, algumas respostas:

“Linhas que só passam uma vez na vida e outra na morte. Acredito também que é um completo disparate o único ônibus que passa na W3 Norte indo para a UnB ser um ônibus do Cruzeiro. A Asa Norte deveria ter muitos ônibus indo para a UnB, afinal, é onde ela fica.” (Resposta do questionário, 2024).

“No caso específico da minha RA, rotas excessivamente longas para trajetos que poderiam ser feitos em 1/3 do tempo.” (Resposta do questionário, 2024).

“Quando um ônibus quebra no meio do trajeto, não há outro para substituir ou fazer a mesma rota. Um dos ônibus que pego para ir para a UnB passa poucas vezes ao dia, então, caso eu o

perca, preciso calcular toda uma logística para poder chegar no horário certo da aula.” (Resposta do questionário, 2024).

“No caso de Formosa, não existe transporte coletivo, apenas ônibus executivo, cuja tarifa é muito alta (R\$ 25,00) e os horários são muito reduzidos. No meu caso, eu durmo na casa de uma tia que mora no DF, porque é impossível ir e voltar para casa todo dia.” (Resposta do questionário, 2024).

“O elevador e escadas rolantes do metrô estão sempre quebrados, não há acessibilidade para pessoas com deficiência motora. E acerca do uso do meu patinete/bicicleta para mobilidade integrada⁵⁷, apesar de haver vagões exclusivos para esse tipo de transporte⁵⁸, não se pode usar elevador/escada rolante para sair das estações. Sou obrigada a carregar, por determinação do metrô, meu veículo de 30 kg nas escadas livres.” (Resposta do questionário, 2024).

A partir desses trechos, conseguimos identificar como os problemas da mobilidade urbana e da segregação socioespacial se materializam na vida dos estudantes da UnB, seja entre aqueles que moram no DF ou na área metropolitana de Brasília. Por conseguinte, tendo como base os relatos acima, observamos a ausência ou o intervalo extremamente longo entre um ônibus e outro, de linhas que tem como destino a Universidade de Brasília, especialmente no caso da Asa Norte, onde a instituição está sediada – um fato que chega a ser completamente contraditório.

Outro ponto mencionado são os percursos extremamente longos percorridos pelos ônibus, que aumentam consideravelmente o tempo da viagem. Para dimensionar melhor essa questão, a linha (392) que eu pego para ir à UnB passa pela L2 Sul, Esplanada, metade da L2 Norte e só depois entra na UnB. Na volta para casa, devido aos constantes engarrafamentos provocados pelo horário de pico na saída da Asa Sul e na Estrada Parque Núcleo Bandeirante (EPNB), já cheguei a ficar quase três horas no ônibus – um trajeto de mais ou menos 40 km. As outras respostas estão relacionadas com a pouca oferta do transporte coletivo, as tarifas elevadas

⁵⁷ A mobilidade integrada se refere à conexão de diferentes tipos de transporte, permitindo que as pessoas utilizem diversos modais e propiciando a integração de variados sistemas de mobilidade urbana.

⁵⁸ O transporte de bicicletas e similares – monociclo, triciclo, patinete ou veículos de propulsão humana – deve ser realizado no último carro do trem. Não é permitido utilizar esses meios de transporte dentro das estações (a fim de evitar qualquer acidente), apenas transportá-los. Eles também não podem ser carregados nos elevadores ou escadas rolantes, somente pelas escadas fixas, exceto em casos de usuário idoso. Disponível em: <https://www.agenciabrasilia.df.gov.br/2024/08/04/para-a-seguranca-dos-passageiros-metro-tem-regras-sobre-transporte-de-objetos-nos-vagoes/>. Acesso em: 14 abr. 2025.

na região metropolitana e a falta de acessibilidade para pessoas com deficiência. Um aluno detalhou como é morar em Planaltina e precisar se deslocar até o Plano Piloto todos os dias:

“É patético como Planaltina, com mais de 200 mil habitantes, enfrente a grande guerra de ir e voltar do Plano todos os dias, sem o conforto de um ônibus climatizado e uma faixa exclusiva de ônibus por toda a BR-020. Eu, como usuário do transporte público, sofro todos os dias com a precariedade que o lado norte do DF enfrenta. Gostaria de saber como o senhor Ibaneis leva 15 minutos do Plano até Planaltina, porque eu que não vou de helicóptero.” (Resposta do questionário, 2024).

A menção do estudante ao governador se refere a uma fala proferida durante entrevista⁵⁹ ao programa CB Poder, em 2022, em que o líder do Executivo local abordou a construção da segunda entrada de Sobradinho e afirmou que tinha gasto 15 minutos no trajeto entre Plano Piloto e Planaltina no final de semana que visitou a cidade. Ibaneis Rocha (MDB) complementou dizendo que isso era impossível antes. Com o fim de corrigir a informação mencionada pelo aluno em seu relato, a PDAD de 2021 (IPEDF Codeplan, 2021) aponta que a população urbana de Planaltina era de 186.498 pessoas.

Uma resposta que despertou a atenção do meu olhar na pergunta aberta foi “assédio”, pois ela demonstra que o gênero está completamente imbricado à mobilidade urbana (além de outros marcadores sociais da diferença), reafirmando que devemos abandonar a premissa de que existe um “sujeito universal” que se move. Por outro lado, isso nos possibilita vislumbrar as relações de poder e as formas assimétricas que moldam a maneira de acessar os espaços. Logo, está dado que as mulheres não transitam com a mesma liberdade que os homens (SINGH, 2018, p. 42).

Outra dificuldade mencionada pelos participantes na pergunta aberta foi a cobrança realizada pelos aplicativos de transporte público, que utilizam dados disponibilizados pela Secretaria de Transporte e Mobilidade do DF (SEMOB)⁶⁰ para operacionalizar a plataforma e,

⁵⁹ Passado o pior momento, governo segue transformando a cidade. 19/04/2022. Disponível em: <https://www.agenciabrasilia.df.gov.br/2022/04/19/passado-o-pior-momento-governo-segue-transformando-a-cidade/>. Acesso em: 10 abr. 2025.

⁶⁰ Em nota ao Correio Braziliense, a Secretaria de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal afirmou que apenas o site “DF no Ponto” é de responsabilidade da pasta, não havendo atualmente um aplicativo oficial para consulta sobre as linhas de ônibus. No que se refere ao Moovit, a empresa tem parceria de anos com a SEMOB para trabalhar com os dados oficiais do transporte público coletivo do DF, além de contar com o apoio das empresas de transporte e com a ajuda da comunidade Mooviter, composta por voluntários que levantam e validam informações sobre transporte público. A SEMOB, ainda, enfatizou que o aplicativo é uma iniciativa do setor privado e que eventuais falhas devem ser reportadas à empresa responsável. Disponível em:

consequentemente, informar o horário em tempo real dos ônibus. O Moovit, como referência, lançou a assinatura Moovit+⁶¹, que fornece uma versão ao usuário sem anúncios, além de outros benefícios concedidos (como a possibilidade de adicionar contatos de segurança e comparar rotas). O Moovit+ pode ser assinado por R\$ 5,99 no plano mensal ou por R\$ 35,99 no plano anual (ficando em R\$ 2,99 ao mês, nesse segundo caso). Nessa pista, após a plataforma ser inundada com publicidade, a facilidade de uso é diretamente afetada e comprometida. E a empresa, no entanto, visa tirar proveito disso, criando uma versão paga para que o usuário consiga remover os anúncios permanentemente e possa melhorar a sua experiência ao utilizar o app.

Por fim, foi também evidenciada a ausência do metrô em várias Regiões Administrativas do DF, fazendo com que os habitantes de diversas RAs contem somente com o rodoviarismo, já que o transporte metroviário não é uma opção para movimentar-se pelo espaço urbano. Algumas Regiões Administrativas que não têm acesso ao metrô são Planaltina, Sobradinho, Gama, Santa Maria, Recanto das Emas, Varjão, Riacho Fundo e Paranoá.

O Metrô-DF possui apenas duas linhas: a verde (Ceilândia) e a laranja (Samambaia). O seu projeto é composto por 29 estações, das quais 27 estão em funcionamento. Sua frota é de 32 trens e transporta em média 160 mil passageiros por dia⁶². Toda a via tem extensão de 42,38 km e liga a Região Administrativa de Brasília às de Ceilândia e Samambaia, passando pela Asa Sul, Setor Policial Sul, Estrada Parque Indústria e Abastecimento (EPIA), Guará, Park Way, Águas Claras e Taguatinga. Sua estação central está localizada na Rodoviária do Plano Piloto. Atualmente, existem projetos de expansão em andamento⁶³ – as linhas verde (Ceilândia) e laranja (Samambaia) foram contempladas, cada uma, com duas novas estações. As obras do trecho Samambaia já se iniciaram e deverão ser concluídas no prazo de 2,5 anos a 4 anos⁶⁴.

Mapa 5 - Estações do Metrô-DF

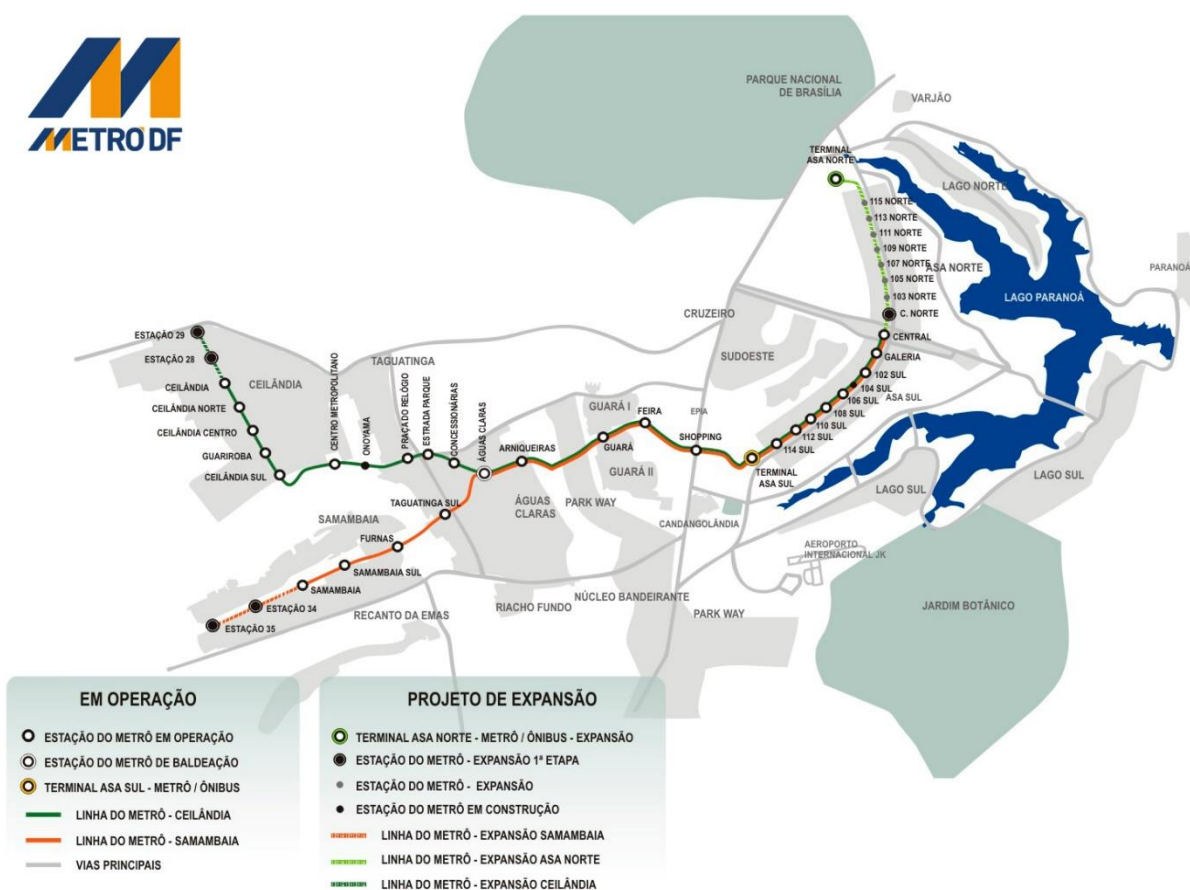
<https://www.correiobraziliense.com.br/cidades-df/2024/04/6815741-usuarios-de-transporte-publico-estao-a-espera-de-um-aplicativo-mais-eficaz.html>. Acesso em: 11 abr. 2025.

⁶¹ Moovit apresenta Moovit+, seu modelo de assinaturas. 14/09/2023. Disponível em: <https://moovit.com/pt/press-releases/moovit-apresenta-moovit-seu-modelo-de-assinaturas/>. Acesso em: 11 abr. 2025.

⁶² Informações disponíveis em: https://metro.df.gov.br/?page_id=4850. Acesso em: 14 abr. 2025.

⁶³ Com investimento de R\$ 319 milhões, GDF amplia o metrô em Samambaia, que ganhará duas novas estações. 19/02/2025. Disponível em: <https://www.agenciabrasilia.df.gov.br/2025/02/19/com-investimento-de-r-319-milhoes-gdf-amplia-o-metro-em-samambaia-que-ganhara-duas-novas-estacoes/>. Acesso em: 14 abr. 2025.

⁶⁴ Começam as obras da expansão da Linha 1 do Metrô-DF em Samambaia. 28/06/2025. Disponível em: <https://www.agenciabrasilia.df.gov.br/w/comecam-obras-da-expansao-da-linha-1-do-metro-df-em-samambaia>. Acesso em: 29 ago. 2025.



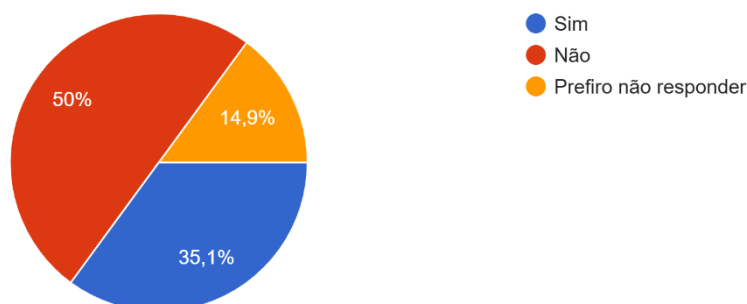
Fonte: Metrô-DF.

Na última questão do questionário, perguntei aos estudantes se eles tinham disponibilidade para falar sobre o seu trajeto de ida para a universidade e volta para casa: 50% da amostra declarou que não tinha interesse em participar de uma entrevista (online ou presencial), 35% afirmou que sim e 14,9% preferiu não responder à pergunta.

Gráfico 30 - Disponibilidade dos estudantes para fazer uma entrevista acerca do seu deslocamento

15. Você poderia fazer uma entrevista (online ou presencial) para falar sobre o seu trajeto de ida para a universidade e volta para casa?

288 respostas



Fonte: elaborado pelo autor (2025).

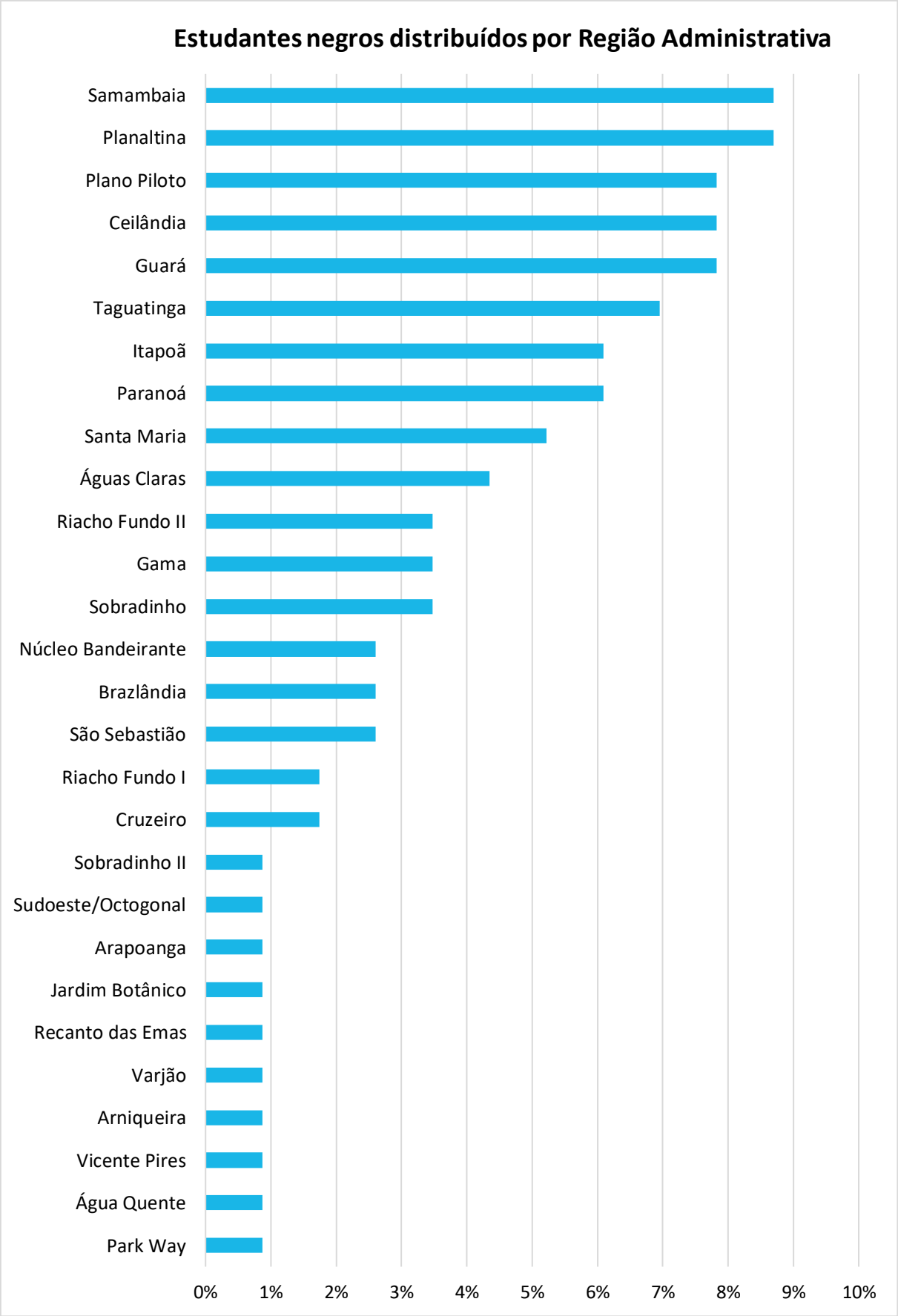
Ao realizar um cruzamento de dados, relacionei raça e local de moradia, divididos em dois grupos (Distrito Federal e Goiás). Inicialmente, no DF, os alunos negros (compostos por pretos e pardos) estão concentrados principalmente em Samambaia e Planaltina (ambas RAs com uma taxa de 9%), mas também com uma incidência considerável no Plano Piloto, Ceilândia e Guará, que aparecem posteriormente com 8%. Taguatinga (7%) também demonstrou relevância estatística nessa correlação, ficando em sexto lugar. No grupo dos 6%, ficaram Itapoã e Paranoá (RAs localizadas ao leste do DF). Entre 5% e 4%, é possível citar Santa Maria e Águas Claras.

Com base nas localidades que ficaram entre 3% e 1%, a incidência de graduandos negros (tendo como referência a amostra do questionário aplicado nesta pesquisa) é menor em Regiões Administrativas como Gama (3%), Sobradinho (3%), Riacho Fundo I (2%), Cruzeiro (2%), Sudoeste/Octogonal (1%) e Jardim Botânico (1%), ademais de outras localidades exibidas no gráfico. Por conseguinte, e considerando os grupos de renda da PDAD de 2021 (IPEDF Codeplan, 2021), exibidos no mapa 3 desta dissertação, esses estudantes residem especialmente em localidades de renda baixa e média baixa (Samambaia, Planaltina e Ceilândia), mas também estão espalhados por algumas RAs de renda alta (como o Plano Piloto e Águas Claras) e média alta (Guará e Taguatinga, a título de exemplo). Ainda que estejam distribuídos por todo o território do DF, residindo em RAs bastante diversas, a baixa incidência de estudantes negros em lugares como Cruzeiro, Park Way, Jardim Botânico e Sudoeste/Octogonal demonstra que esse grupo não está concentrado em localidades de renda alta – Lago Norte e Lago Sul (polos

de renda alta no DF), espaços tradicionalmente ocupados pela elite⁶⁵ (Schaeffer, 2003), não apareceram como locais de residência nessa correlação de dados efetuada.

Gráfico 31 - Estudantes negros (pretos e pardos) distribuídos por Região Administrativa

⁶⁵ Em Brasília, Lago Sul tem renda da Espanha; Estrutural, de Bangladesh. Disponível em: [https://www.poder360.com.br/brasil/brasil-tem-renda-da-espanha-estrutural-de-bangladesh/#:~:text=Enquanto%20a%20RA%20\(Regi%C3%A3o%20Administrativa,tem%20\(R%24%20695\).&text=Se%20fosse%20um%20pa%C3%ADs%20o,frente%20da%20Coreia%20do%20Sul](https://www.poder360.com.br/brasil/brasil-tem-renda-da-espanha-estrutural-de-bangladesh/#:~:text=Enquanto%20a%20RA%20(Regi%C3%A3o%20Administrativa,tem%20(R%24%20695).&text=Se%20fosse%20um%20pa%C3%ADs%20o,frente%20da%20Coreia%20do%20Sul). Acesso em: 24 abr. 2025.

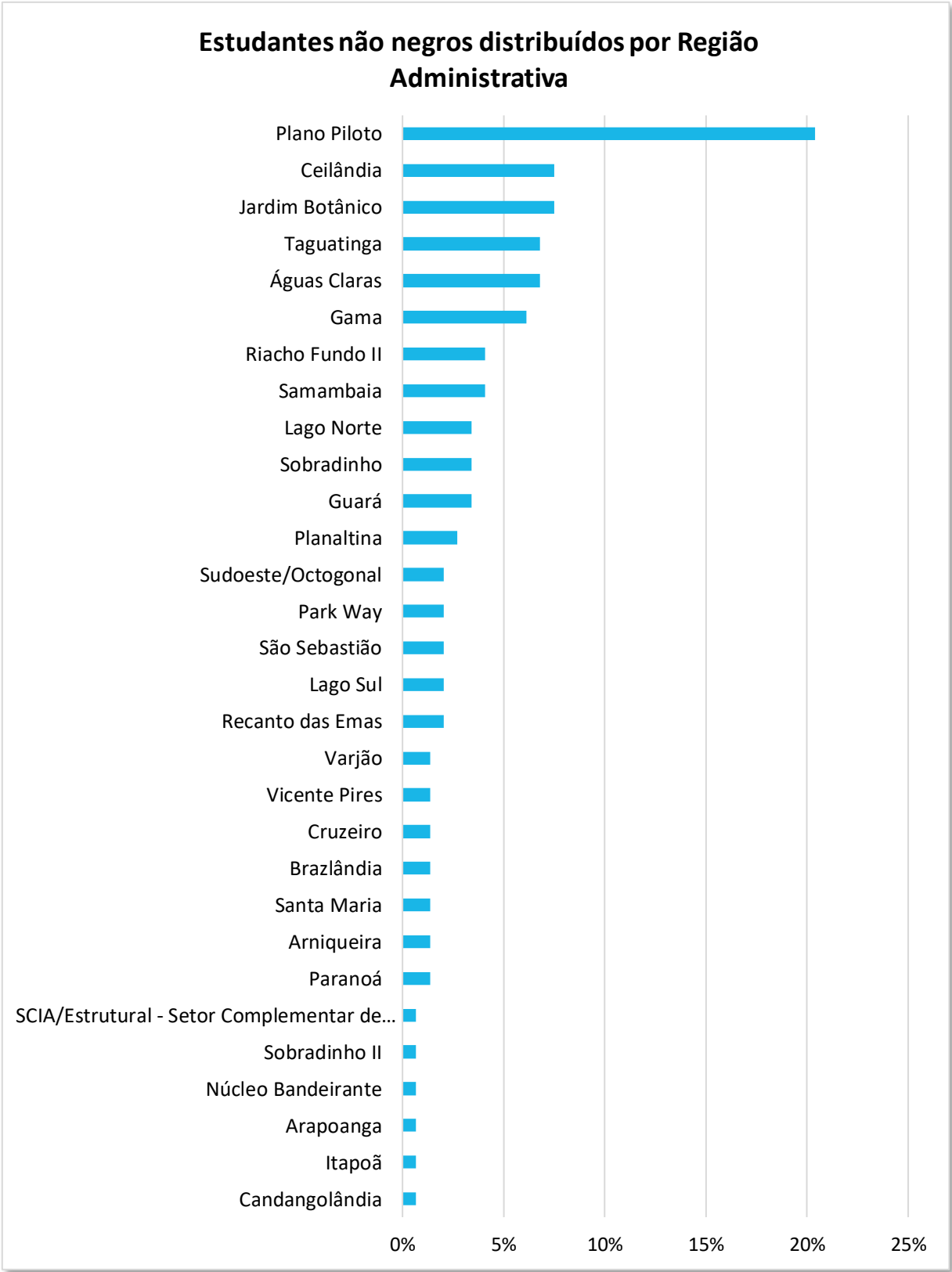


Fonte: elaborado pelo autor (2025).

Quanto aos estudantes não negros (amarelos, brancos e indígenas), a maioria reside consideravelmente no Plano Piloto (20%). Em seguida, eles e elas se distribuem por outras Regiões Administrativas, sobretudo aquelas da parte oeste, leste e sul do Distrito Federal, como Ceilândia (7%), Jardim Botânico (7%), Taguatinga (7%), Águas Claras (7%), Gama (6%), Riacho Fundo II (4%) e Samambaia (4%). Na faixa dos 3%, vale mencionar Lago Norte, Sobradinho e Guará. Entre 2% e 1%, cabe citar as RAs que tem uma baixa presença de estudantes não negros, como Sudoeste/Octogonal (2%), São Sebastião (2%), Lago Sul (2%), Varjão (1%), Vicente Pires (1%) e Cruzeiro (1%). Tendo como referência os grupos de renda elaborados pelo IPEDF Codeplan (2021), observa-se que os alunos não negros residem majoritariamente em uma localidade de renda alta (vide Plano Piloto em primeiro lugar) – o Jardim Botânico é outra RA que deve ser mencionada nesse quesito, visto que possui o mesmo recorte de renda e ficou em terceiro lugar no gráfico de barras.

Posteriormente, as faixas de renda das localidades variam, ficando entre média baixa e média alta, e retornando à renda alta. Assim como no caso dos participantes negros, os graduandos não negros também estão distribuídos por todo o território do DF. Contudo, diferentemente do gráfico anterior, aqui é possível verificar uma percentagem maior de estudantes morando no Plano Piloto, Jardim Botânico e Águas Claras – e com uma incidência bem menor no Lago Norte e no Lago Sul (RAs que não aparecem na correlação de dados anterior). Se compararmos as três primeiras localidades de cada gráfico, constatamos que estudantes não negros residem especialmente no centro da cidade, enquanto o grupo contrário mora em localidades de mais ou menos 40 km de distância de Brasília e uma porção considerável (8%) também é habitante do Plano Piloto. Ainda, os dados indicam que os graduandos não negros estão menos dispersos pelo DF, ao contrário dos alunos negros.

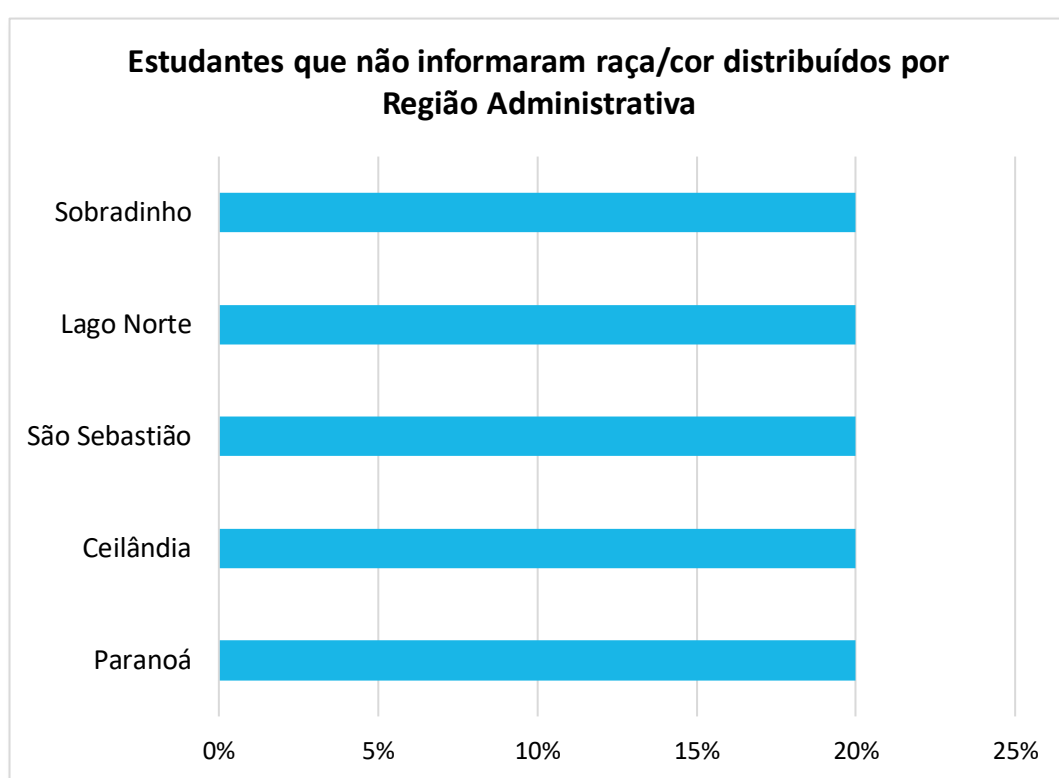
Gráfico 32 - Estudantes não negros (brancos, amarelos e indígenas) distribuídos por Região Administrativa



Fonte: elaborado pelo autor (2025).

Os estudantes que preferiram não responder à pergunta sobre raça/cor estão igualmente divididos entre cinco Regiões Administrativas do Distrito Federal: Sobradinho, Lago Norte, São Sebastião, Ceilândia e Paranoá. À vista disso, esse grupo está distribuído por várias partes do território, como norte, leste, oeste e central adjacente. A faixa de renda de cada RA exibe diversidade, indo de baixa, média baixa, até média alta e alta (IPEDF Codeplan, 2021), com Lago Norte no topo.

Gráfico 33 - Estudantes que preferiram não responder à pergunta sobre raça/cor distribuídos por Região Administrativa



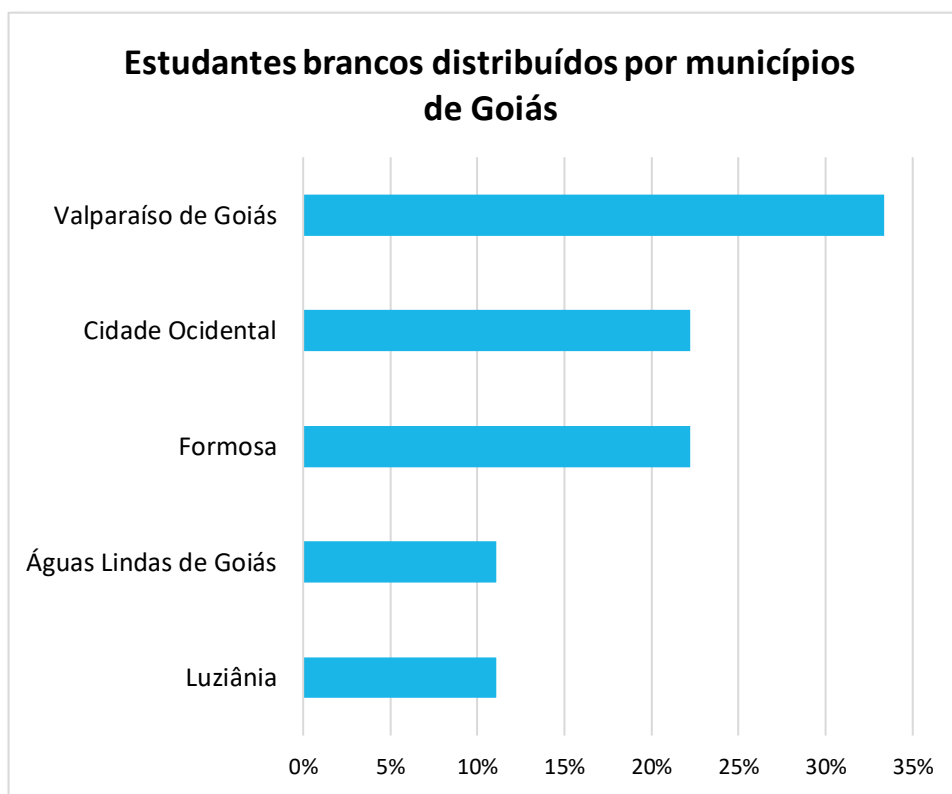
Fonte: elaborado pelo autor (2025).

A correlação entre raça e local de moradia, desta vez, está voltada para os municípios de Goiás, isto é, para os alunos que são residentes da área metropolitana de Brasília. A seguir, verificam-se os estudantes brancos⁶⁶ distribuídos pelas localidades goianas. Consta-se de antemão que Valparaíso de Goiás (33%) é o município mais habitado por esse grupo, seguido da Cidade Ocidental e de Formosa, ambas com 22% nessa combinação de variáveis. Com

⁶⁶ Não houve estudantes amarelos e indígenas, participantes da pesquisa, que residiam na região metropolitana do DF. Sendo assim, nesse recorte feito (raça/cor combinada com o local de moradia em municípios de Goiás), optamos por utilizar apenas a denominação “estudantes brancos”, ao invés de “estudantes não negros”, como foi feito anteriormente no caso das Regiões Administrativas.

percentagens menores, mas ainda assim relevantes, temos, nas duas últimas posições do gráfico, Águas Lindas de Goiás e Luziânia como os lugares onde menos residem alunos brancos (os dois municípios com uma taxa de 11% na figura).

Gráfico 34 - Estudantes brancos distribuídos por municípios de Goiás

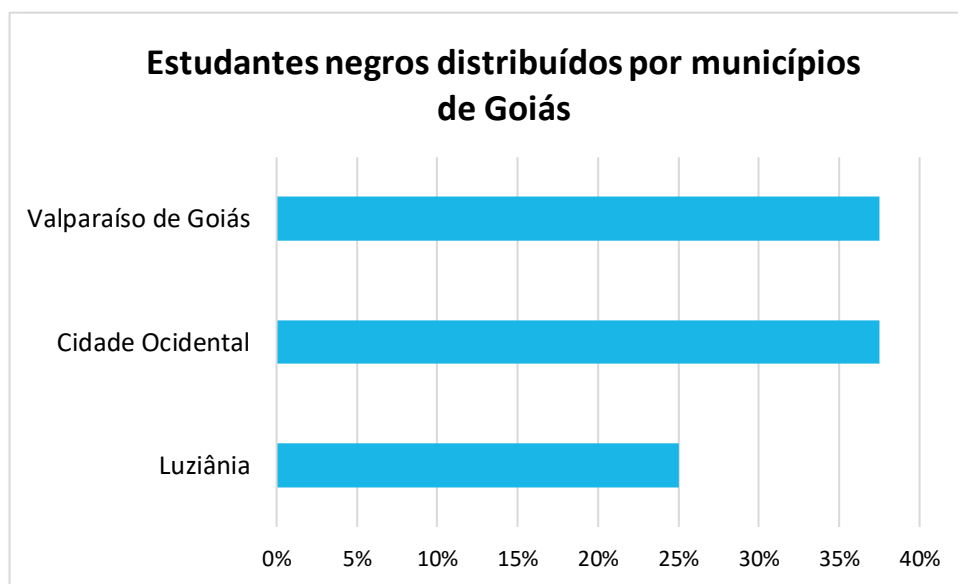


Fonte: elaborado pelo autor (2025).

Quando abordamos os estudantes negros residentes de Goiás, é notável que não houve uma divergência significativa de locais de moradia em comparação com os estudantes brancos, já que Valparaíso de Goiás e a Cidade Ocidental continuam ocupando os postos de localidades mais habitadas nas duas correlações de variáveis elaboradas, ainda que os dados apresentem diferenças passíveis de considerações. Contudo, o que se faz necessário apontar é o aumento da frequência de alunos negros residindo em municípios goianos, na comparação com o grupo anterior. Valparaíso de Goiás, por exemplo, tem 33% de estudantes brancos, enquanto a frequência de alunos negros sobe para 38%, uma diferença de cinco pontos percentuais. No caso da Cidade Ocidental, a taxa percentual é de 22% para alunos brancos, ao passo que para graduandos negros chega a 38% – uma variação considerável de 16%. O mesmo acontece em Luziânia, que tem 11% de estudantes brancos como seus moradores e 25% de alunos negros – uma divergência de 14%. Formosa e Águas Lindas de Goiás não apareceram nessa segunda

combinação de variáveis, demonstrando que os participantes negros advindos de municípios goianos habitam especialmente as duas primeiras localidades do gráfico, e com uma presença acentuada também em Luziânia.

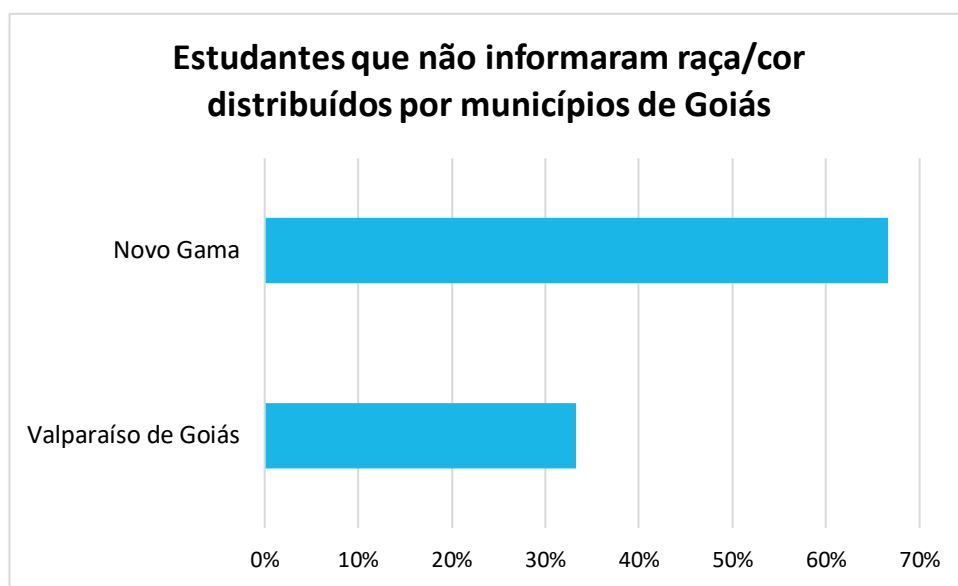
Gráfico 35 - Estudantes negros (pretos e pardos) distribuídos por municípios de Goiás



Fonte: elaborado pelo autor (2025).

Quanto aos estudantes que não informaram raça/cor, moradores da região metropolitana do DF, estes estão divididos apenas entre duas cidades: Novo Gama (67%) e Valparaíso de Goiás (33%). De modo distinto dos gráficos anteriores, Novo Gama foi uma novidade, considerando que é um município que não havia aparecido anteriormente nas correlações de dados efetuadas. No que se refere ao Valparaíso de Goiás, ainda que estejamos tratando de um grupo específico de respondentes (graduandos residentes da AMB que preferiram não indicar sua raça/cor no questionário), constatamos que esta é uma localidade frequentemente habitada pelos estudantes de Goiás, tanto entre os participantes desta pesquisa quanto entre os alunos da UnB de modo geral (UnB, 2020, 2021). Esta afirmação encontra sustentação nos dados exibidos anteriormente neste capítulo e nas pesquisas publicadas pela UnB durante a pandemia da Covid-19, objetos de análise desta dissertação que foram sucintamente examinados previamente.

Gráfico 36 - Estudantes que não informaram raça/cor distribuídos por municípios de Goiás



Fonte: elaborado pelo autor (2025).

3.3. Entre o tempo e a mobilidade: os estudantes no espaço urbano

Através do questionário online aplicado aos estudantes, em que havia uma pergunta acerca da disponibilidade para fazer uma entrevista (online ou presencial) relatando o trajeto de ida para a universidade e volta para casa, selecionei, dentre aqueles e aquelas que demonstraram interesse em serem entrevistados (as), seis estudantes. Esses alunos (as) são homens e mulheres de cursos de áreas de conhecimento diversas, se identificam como preto (a), pardo (a) ou branco (a) e estão espalhados pelo território do Distrito Federal e por sua região metropolitana. Além disso, possuem entre 18 e 24 anos. Os cursos de graduação dos entrevistados (as) são: Gestão de Agronegócio, Ciências Sociais, Direito, Relações Internacionais, Ciência da Computação e Ciência Política. Todos são provenientes do *campus* Darcy Ribeiro, localizado na Asa Norte. Elas e eles são residentes de Brazlândia, Candangolândia, Sobradinho, Recanto das Emas, Valparaíso de Goiás e Jardim ABC – este último sendo um distrito pertencente à Cidade Ocidental (GO). Com exceção de uma entrevistada que cursa Gestão de Agronegócio, todos os outros participantes estudam durante o período diurno. Ao longo da análise que se segue, estes e estas estudantes serão identificados (as) por nomes fictícios para preservar o seu anonimato e as suas informações pessoais.

Os desafios da mobilidade espacial

Durante as entrevistas, ao serem questionados sobre quais as maiores dificuldades para chegar à universidade, considerando o principal meio de transporte utilizado e o lugar de

habitação, os estudantes apontaram uma pluralidade de adversidades, como: os constantes engarrafamentos que resultam em atrasos; a superlotação do transporte público; a ausência de ônibus direto para a UnB ou a escassez de oferta e horários no caso das localidades que possuem um itinerário com destino à universidade; a falta de pontualidade do transporte público; ônibus quebrados; a inexistência de Bus Rapid Transit (BRT)⁶⁷ e metrô na cidade de residência, que alimenta o congestionamento de veículos no trânsito; a falta de segurança pública, especialmente durante o período noturno; os intervalos longos e a frota reduzida de ônibus que não consegue atender à demanda dos seus usuários; a insuficiência de acessos do Passe Livre Estudantil (PLE) concedidos pelo BRB Mobilidade; os atrasos e a ausência de pontualidade frequentes do transporte público, bem como questões relacionadas à sua infraestrutura; a distância a ser percorrida para chegar à UnB; e o cansaço físico e mental gerado pelos problemas da mobilidade urbana do Distrito Federal.

É perceptível que muitos dos problemas relatados aqui se encontram no gráfico das dificuldades enfrentadas no transporte público do DF (ou entorno) pelos estudantes, dados que já foram previamente analisados de maneira quantitativa na seção do questionário. Não obstante, nos parágrafos seguintes, os graduandos e graduandas demonstram como esses desafios se materializam nos seus trajetos, expressando os impactos na sua trajetória desses obstáculos vividos e enfrentados diariamente – que se ramificam para outros campos de suas vidas.

No questionário, a superlotação foi o principal problema do transporte público apontado pelos estudantes, com uma porcentagem de 84%, ficando em primeiro lugar no gráfico das dificuldades enfrentadas. Nas entrevistas, essa questão esteve presente na fala de todos os participantes. Karol, estudante de Relações Internacionais e moradora da Candangolândia, descreve como essa adversidade se faz presente no seu cotidiano, no caminho para a universidade:

Na passarela, que é o meio com que eu venho pra cá diariamente, eu sempre entro e o ônibus já tá muito cheio. Eu vou em pé. E aí na metade do trajeto pra frente, vai liberando e eu consigo sentar. Mas é bem desconfortável, já que eu passo praticamente o dia todo aqui, desde a manhã até à tarde. Minha grade deste semestre está assim. E eu tenho que vir preparada pra esse dia, então a mochila fica pesada e estar em pé no

⁶⁷ O Bus Rapid Transit ou BRT (sigla), como é comumente conhecido, é uma alternativa ao transporte sobre trilhos com custos menores. Ele se distingue do ônibus convencional pela sua alta capacidade e por características que o tornam mais rápido, eficiente e confortável. O BRT possui faixas exclusivas, estações aprimoradas com embarque em nível, pagamento prévio da tarifa e prioridade nos semáforos, impulsionando a mobilidade urbana e o seu desenvolvimento. No Distrito Federal, está presente na região sul, como Gama e Santa Maria.

ônibus com a mochila pesada é bastante cansativo (Karol, moradora da Candangolândia, entrevista realizada em 2025, Brasília-DF).

Leonardo, que faz Ciência da Computação e reside em Sobradinho, durante as suas falas, também comentou acerca da superlotação nos ônibus do Distrito Federal:

Normalmente, o ônibus que eu pego, às vezes, eu tenho que ficar na porta do ônibus, por causa que eu não consigo passar pela catraca (Leonardo, morador de Sobradinho, entrevista realizada em 2025, Brasília-DF).

Assim como a superlotação foi uma pauta mobilizada pelos estudantes em seus relatos, seja nas entrevistas ou nas respostas exibidas no questionário, os intervalos longos e a frota insuficiente do transporte público também foram tópicos bastante abordados nas trajetórias dos participantes entrevistados. Entre os relatos, foi apontado que durante alguns intervalos do dia (sobretudo após o horário de pico), há uma diminuição significativa de ônibus circulando, especialmente no Jardim ABC (GO), onde mora um dos interlocutores desta pesquisa. Atualmente, mesmo com a presença de plataformas online de mobilidade urbana (vide Moovit, DF no Ponto etc.), em que o usuário do aplicativo consegue traçar trajetos, pesquisar destinos e consultar rotas de deslocamento, as falas dos alunos exibem que em algumas localidades (principalmente em cidades do Goiás), ainda assim, não é possível verificar o horário de chegada e saída dos ônibus, tornando-se um evento completamente demorado e incerto.

Lá [no Jardim ABC], tu tem que esperar o ônibus. Não tem essa do Moovit calcular o tempo não, porque demora mesmo, tipo, é imprevisível (Henrique, morador do Jardim ABC-GO, entrevista realizada em 2025, Brasília-DF).

Durante a entrevista que realizei com a Karol (aluna já mencionada anteriormente), fiquei curioso para entender por que ela costumava ir quase sempre para a passarela da Candangolândia para pegar o ônibus, isto é, por que não utilizava a parada localizada dentro da sua própria cidade. Ao que ela me responde, evidenciando os intervalos longos entre um coletivo e outro:

Tem ônibus da rodoviária lá de dentro, que da Candangolândia vai para a rodoviária. Muitas vezes eu pego ele. Mas ele passa assim num período de a cada uma hora. Se você perdeu ele, você precisa ir pra passarela. E também a questão de que lá dentro [na Candangolândia] não tem o L2 [ônibus que passa na UnB]. E aí o L2/UnB só passa na passarela (Karol, moradora da Candangolândia, entrevista realizada em 2025, Brasília-DF).

Ao ouvi-la, compreendi que ir para a passarela é ter acesso a uma quantidade maior de ônibus (principalmente àqueles que passam pela UnB), já que há outros veículos de transporte público coletivo transitando pela passarela, que vêm de outras Regiões Administrativas, como Núcleo Bandeirante, Samambaia, Recanto das Emas e Riacho Fundo (I e II), por exemplo.

Logo, esta torna-se uma estratégia da estudante para contornar a sua dificuldade no contexto da mobilidade urbana.

O baixo fluxo da frota de transporte público, que decresce principalmente após o horário de pico, aumenta o tempo de deslocamento dos estudantes até a universidade, bem como no trajeto de volta para casa. Neste ponto, um discente comentou que ao montar a sua grade de disciplinas para o semestre, evita pegar matérias em horários específicos, levando-se em conta a inter-relação entre horário e quantidade de ônibus circulando pelo DF, que causam impactos significativos no ato de movimentar-se, de maneira motorizada, pela cidade.

Eu demoro uma hora pra poder voltar pra casa, às vezes duas, porque às vezes o horário é de baixo fluxo, então a quantidade de ônibus voltando pra Sobradinho diminui (Leonardo, morador de Sobradinho, entrevista realizada em 2025, Brasília-DF).

Por exemplo, tem alguns horários que eu evito pegar [disciplina]. Eu evito, quando eu vou fazer a minha grade, eu evito pegar matéria à noite, porque é muito difícil pra voltar pra casa. Quanto mais tarde a matéria acaba, mais difícil é pra eu poder conseguir voltar pra casa. Eu evito de, por exemplo, pegar matérias às 10 horas, porque se eu pegar matérias às 10 horas e eu chegar aqui às 8 horas, eu vou ficar um tempo de tipo, das 8 horas até as 10 horas sem estar fazendo nada. Às vezes eu consigo conciliar de eu estar estudando nesse tempo, mas, ainda assim, é meio chato. Ou de acontecer o contrário, que eu acho até pior, que é de eu pegar uma matéria, somente uma matéria, às 8 horas e terminar às 10 horas, e eu ter que voltar pra casa depois das dez [da manhã], que aí não tem ônibus [direto para Sobradinho na UnB] nesse horário. Aí eu tenho que fazer o trajeto de ir pra rodoviária, esperar um ônibus, que inclusive às 10 horas diminui bastante a frequência, e depois pegar um outro circular⁶⁸ que também diminui a frequência no horário das 10 horas, porque os trabalhadores já saíram de casa e tudo mais. Então, aí acaba sendo mais desgastante. Então, tipo assim, eu normalmente tento montar uma grade que, se eu for vir pra faculdade, que eu fique pelo menos o máximo de tempo possível estudando ou que eu pelo menos me programe pra poder tirar o tempo que eu não vou estar fazendo nada pra estar estudando pra uma matéria na biblioteca ou o que seja (Leonardo, morador de Sobradinho, entrevista realizada em 2025, Brasília-DF).

O participante planeja e monta a sua grade curricular do semestre com base na escala do ônibus que faz o percurso entre Sobradinho e UnB. Fica evidente nessa última citação mencionada que a frota de ônibus é drasticamente reduzida após as pessoas se deslocarem para o trabalho, no intervalo compreendido entre 6 e 9 horas da manhã (horário de pico matutino), mais ou menos. Com efeito, isso afeta terminantemente não apenas a rotina de pessoas que trabalham em outros horários para além daquele padrão estabelecido comercialmente (das 8h às 18h) e são usuárias do transporte público, como também a locomoção estudantil. Conforme é acentuado no discurso de Leonardo, o período noturno é evitado e se torna um entrave para fazer disciplinas na UnB, dado que o trajeto universidade-casa é bastante custoso e se traduz

⁶⁸ O ônibus circular é aquele que transita apenas numa mesma cidade ou bairro. Por exemplo: uma linha de ônibus que trafega somente por Ceilândia, não cruzando para outras Regiões Administrativas.

em três ônibus devido à escassez de coletivos em operação, como frisa o aluno de Ciência da Computação. Ainda assim, ele tenta reaproveitar as janelas de tempo criadas pelos horários do transporte para efetuar outras atividades, como estudar conteúdos de disciplinas na biblioteca.

Conforme exibiram os dados quantitativos, nos gráficos dos trajetos de ida para a universidade e de volta para casa, em que o tempo gasto com deslocamento é detalhado em categorias, tornou-se claro que o percurso de retorno para a residência é mais longo e exaustivo por diversos fatores, mas especialmente por causa do trânsito e da oferta deficitária de ônibus – considerando, ainda, o protagonismo do rodoviarismo no Distrito Federal, que congestiona, diariamente, as estradas da cidade. Somado a esses fatores, uma estudante indicou que o seu maior desafio para chegar à UnB é morar afastada do Plano Piloto, ainda que o seu deslocamento fosse feito de carro.

Normalmente, pra vir pra cá [UnB], é uma hora. Tipo assim, do Recanto pra cá, é uma hora, porque é menos trânsito, né! Agora, à noite, é bastante trânsito, aí é uma hora e meia (Jamile, moradora do Recanto das Emas, entrevista realizada em 2025, Brasília-DF).

A minha maior dificuldade para chegar aqui na UnB é a distância, com certeza. Até de carro é muito longe pra mim (Bárbara, moradora de Brazlândia, entrevista realizada em 2025, Brasília-DF).

Foi observado que ter um ônibus direto para a UnB na Região Administrativa de residência é um fator de impacto na mobilidade do aluno (a), pois ao invés de pegar dois ou três ônibus para retornar para casa (ou o percurso contrário, que tem a universidade como destino), o discente pegará apenas um, tornando o trajeto mais curto, rápido e eficaz, sem a necessidade de fazer baldeação. Não obstante, não são todas as RAs que possuem um itinerário com destino à L2 Sul e Norte, passando pela UnB. Logo, esta opção de ônibus é restrita a apenas algumas cidades do DF. E, ainda assim, nos casos das RAs que possuem essa linha, os horários são extremamente limitados, visto que esses veículos estão disponíveis somente em horários de pico e durante a semana, ou seja, no início da manhã e no final da tarde – uma ação que demonstra, explicitamente, que serve apenas para levar as pessoas para o trabalho e trazê-las de volta à noite. A respeito dessa disponibilidade reduzida ou mesmo a ausência na RA de um ônibus que tenha a Universidade de Brasília como destino, os estudantes expõem os seus relatos:

Eu só tenho dois ônibus [direto] de manhã que eu tenho a opção de pegar e dois ônibus à tarde, à noite, né, praticamente, que eu tenho a opção de pegar. Se eu quiser voltar pra casa em algum outro horário do dia, pra mim é extremamente complicado, porque eu tenho que fazer aquela rota que eu falei: ir pra rodoviária, pegar um ônibus pra Sobradinho e pegar um circular pra voltar pra casa. Aí acaba que eu fico o dia inteiro aqui na faculdade por causa disso (Leonardo, morador de Sobradinho, entrevista realizada em 2025, Brasília-DF).

Eu acho bastante dificultoso não ter um ônibus direto da minha região pra cá [UnB]. Inclusive, é algo que eu vou providenciar fazer uma petição, algo do tipo. Porque é algo normal, né?! É algo de se reivindicar (Karol, moradora da Candangolândia, entrevista realizada em 2025, Brasília-DF).

No quesito segurança pública, esta anda entrelaçada com a mobilidade urbana. Em outras palavras, a segurança das pessoas em seus deslocamentos urbanos é influenciada por uma multiplicidade de fatores (Galindo; Lima Neto, 2019), tais como: a sensação de segurança combinada com o modal (motorizado ou não motorizado); a iluminação pública; a criminalidade local (taxas de assaltos, furtos, sequestros-relâmpago); presença (ou ausência) policial; e paradas e terminais de transporte inseguros (pontos de ônibus sem abrigo, sem iluminação ou com histórico de assaltos). Portanto, deslocar-se com facilidade para o trabalho, para a universidade ou para fins de lazer, de modo geral, é uma condição estabelecida, para além de outros determinantes, pela segurança pública (Izaga; Pereira, 2014).

Segundo Santos (2017), o medo e a insegurança sentidos pelos cidadãos afetam diretamente a sua locomoção no cenário da circulação urbana, com especial destaque para aquela mobilidade que é feita de maneira não motorizada, ou seja, deslocar-se a pé ou de bicicleta, por exemplo. Ainda que sejam meios de transporte incentivados em políticas de mobilidade urbana sustentável, por reduzirem a poluição, o congestionamento e promoverem maior qualidade de vida nas cidades, o temor em relação a assaltos, importunações sexuais (no caso de mulheres) e agressão física são fortes inibidores no que se refere ao transporte não motorizado (Ibidem, p. 40). Logo, a segurança pública deve, reiteradamente, estar no centro da mesa de debate quando discutimos o fluxo urbano de pessoas e veículos (Santos, 2017).

Nesta pista, as estudantes demonstraram como os seus trajetos estão entrelaçados com a segurança pública, chamando atenção para o deslocamento feito no período noturno:

Eu sei que se eu chegar muito tarde onde eu moro, não é bom, porque esses dias ultimamente, um relato engraçado, é que não tinha nem luz onde eu moro, tipo assim, o bairro estava sem luz, então era um breu todo (Jamilé, moradora do Recanto das Emas, entrevista realizada em 2025, Brasília-DF).

Quando eu venho [para a UnB], eu venho de ônibus, porque tá de dia ainda, mas à noite eu volto de van (Bárbara, moradora de Brazlândia, entrevista realizada em 2025, Brasília-DF).

Eu fui assaltada uma vez no ônibus, aí eu morria de medo de pegar o celular no ônibus pra fazer qualquer coisa. Eu fui assaltada de noite quando eu estava voltando pra casa, às seis horas. Então, sair à noite de ônibus é muito perigoso, ainda mais pra banda de Ceilândia e Taguatinga, que foi onde eu fui roubada. Foi lá perto de Ceilândia (Bárbara, moradora de Brazlândia, entrevista realizada em 2025, Brasília-DF).

Torna-se explícito, com base nesses relatos, que as estudantes consideram que deslocar-se à noite de ônibus é mais perigoso, seja pela sensação de insegurança constantemente atrelada

ao horário noturno e/ou pela periculosidade presente nos territórios percorridos e de residência. Para Chappell (1998), o uso do transporte público e as questões de segurança pública estão intrinsecamente relacionados, em que o medo do crime e a percepção da sociedade sobre o risco são elementos estruturantes da escolha de qual modal deve ser utilizado ou não. Com efeito, a segurança pública desempenha uma função essencial na organização e no funcionamento da mobilidade urbana.

Nos discursos das participantes do sexo feminino, foi verificado que ser mulher é um marcador importante nos trajetos que são construídos diariamente. Para as alunas entrevistadas, além de todos os problemas comuns da mobilidade urbana do Distrito Federal que elas precisam enfrentar, tal qual como os outros usuários de maneira geral, para elas, entretanto, outro problema que se apresenta são as importunações sexuais⁶⁹, frequentemente presentes em momentos de superlotação do transporte público e também fora dele – durante a sua mobilidade ativa.

Ser mulher e andar de noite, meu Deus, atenção redobrada (Bárbara, moradora de Brazlândia, entrevista realizada em 2025, Brasília-DF).

Antes de acessar o ônibus, como eu comentei, tem alguns caminhos que eu faço a pé pra me deslocar até a passarela. É numa BR. E aí nesse período de transitar entre os carros que vão passando, já sofri alguns assédios. É bem desconfortável. Então, independentemente da minha roupa, se é seis horas da manhã, se é seis horas da tarde, já sofri em diversos horários (Karol, moradora da Candangolândia, entrevista realizada em 2025, Brasília-DF).

Um rapaz tava invadindo o meu espaço, enquanto nós estávamos sentados. E aí, ele colocava a perna mais pro lado em que eu estava sentada, e de uma forma, assim, específica, que eu entendi que era no sentido de tocar com a minha outra perna. E, de primeiro momento, eu afastava a minha perna e ele continuava a chegar no outro espaço. E, como eu estava encostada na janela, realmente não tinha como eu me locomover para outro lugar. E aí, eu aproveitei que já era próximo da minha parada, me levantei e me retirei (Karol, moradora da Candangolândia, entrevista realizada em 2025, Brasília-DF).

Os discursos apresentados demonstram como a mobilidade urbana é atravessada pelos marcadores sociais da diferença, como gênero, raça, classe, sexualidade, idade, deficiência e território. São eles que determinam como as pessoas se movem no espaço urbano (Nunes;

⁶⁹ Apesar da diferença entre os termos, as participantes da pesquisa utilizaram a palavra “assédio” nos seus relatos para descrever as situações de importunação sexual sofridas ao longo dos seus deslocamentos (motorizados ou não). Ainda que comumente confundidos, “importunação sexual” e “assédio sexual” não são a mesma coisa. O primeiro se refere aos atos libidinosos praticados sem consentimento pelo criminoso, podendo ocorrer em qualquer situação, sem exigir uma relação de poder pré-existente. Por outro lado, o assédio sexual é caracterizado principalmente pela relação entre agressor e vítima, ou seja, envolve o uso da condição de autoridade e hierarquia para obter favores sexuais da vítima. Todavia, ambos são crimes e a pena para importunação sexual pode ser mais alta, sendo de 1 a 5 anos de reclusão, conforme define o Código Penal brasileiro. Disponível em: <https://www.tjdft.jus.br/institucional/imprensa/campanhas-e-produtos/direito-facil/edicao-semanal/importunacao-sexual-x-assedio-sexual>. Acesso em: 04 jul. 2025.

Pereira, 2020). Isso evidencia que a circulação urbana é caracterizada por uma pluralidade e heterogeneidade de sujeitos, desafiando experiências homogêneas e revelando que não existe um indivíduo cidadão universalizante. O medo vivenciado pelas mulheres atua como um fator inibidor do uso do espaço público, contribuindo para o estabelecimento de normas sociais que delimitam horários e locais considerados apropriados para sua circulação. Nesse sentido, a construção social dos padrões de gênero e seus respectivos papéis sociais moldam a maneira como homens e mulheres ocupam a cidade (Siqueira, 2015).

Joice Berth (2023) afirma que é estranho ouvir pela primeira vez qualquer menção sobre direito ao espaço urbano em que transitamos e construímos nossas vidas cotidianamente. É estranho, pois foi naturalizado que temos livre acesso e podemos nos locomover pela cidade. Contudo, como demonstram os veículos de comunicação e as experiências estudantis exibidas aqui, esta é uma falsa impressão, visto que a configuração da circulação urbana se desenha de outro modo. Para a autora (Berth, 2023, p. 135), as mulheres que habitam a cidade partilham da experiência de ser um corpo estranho, indesejado e apto a ser cerceado ou limitado. A elas, a liberdade de ir e vir lhes é permitida, mas não com a mesma segurança e integridade que os homens desfrutam. Nessa pista, cabe mencionar os trajetos que raramente são escolhidos pelas mulheres, mas sim determinados pelas condições de violência urbana que caracterizam as cidades.

Notoriamente, as mulheres não são as únicas vítimas de violência no contexto cidadão, mas é necessário evidenciar que a condição feminina é precária, tem mais riscos e, com efeito, oferece maior vulnerabilidade para esses corpos. Essas limitações impedem o exercício pleno da cidadania das mulheres. Nas palavras de Joice Berth (2023, p. 136):

Poderíamos ser até mais firmes ao dizer que não há cidades para as mulheres, para a negritude, para os indígenas, para os LGBTQIA+ e para as pessoas de baixa renda. A cidade, em si, constitui o privilégio primeiro produzido pelas dinâmicas e articulações das opressões que sustentam essa sociedade.

De acordo com a autora, ao percebermos que de fato podemos nos locomover nas cidades, em geral, não consideramos a qualidade desses deslocamentos, criando uma falsa ideia de liberdade que não corresponde à prática. Certamente, podemos ir e vir, no entanto, as regras e códigos sociais ocultos expressam que nem todo espaço é para usufruto e permanência de todos os grupos sociais que constituem o cenário urbano. Dito de outro modo, falar em cidades para minorias sociais envolve tratar de violências. Jamile, estudante de Ciências Sociais que se autodeclarou como mulher preta na entrevista, relata, para além da importunação sexual vivida

em seus deslocamentos (usando, contudo, a palavra “assédio”), mais uma violência (racial) que atravessa o seu corpo:

A questão do assédio é muito recorrente. Como é um trajeto muito longo, acontece de você vivenciar mais de um assédio durante o dia, né? E não só o assédio também, como eu já vivenciei, e olha que eu tô no primeiro semestre, eu já vivenciei o racismo também. Não que eu já não tenha vivenciado na minha vida antes, mas... até então eu tinha... nunca mais tinha visto, né? Tipo, presenciado mesmo. E tem um peso muito grande, porque você meio que não sabe o que faz, porque você tá num local público e você não sabe como agir. Se você falar, às vezes o pessoal não vai te dar bola. Se você ficar quieta, acaba que isso vai ficar preso em você e você não consegue resolver, né? Então, eu acho que tem um peso muito grande nesse quesito (Jamile, moradora do Recanto das Emas, entrevista realizada em 2025, Brasília-DF).

Com base nesse depoimento de Jamile, cabe sublinhar que o componente racial também define as diferentes vivências entre mulheres brancas e negras ou não brancas, que não somente expostas à violência de gênero, sofrem com os instrumentos do racismo operando no aumento da agressividade na abordagem, na intensidade dos abusos e na exposição dessas mesmas mulheres a perigos invasivos (Berth, 2023). Não há como discutir cidade (s) sem reconhecer que ela tem cores, já que a colonialidade se estabeleceu e categorizou pessoas, formando identidades e utilizando as diferenças biológicas, sexuais, fenotípicas etc. para fins de organização social hierárquica – o território é um cenário fiel dessas representações. Se os marcadores e as estatísticas apuradas exibem que são a negritude, os indígenas e as mulheres que aparecem em condição de maior precariedade, isso de alguma forma está territorializado. Ignorar que a divisão do espaço é primordialmente racial é operar dentro de uma lógica que fortalece a discriminação.

Se há uma divisão racial do espaço físico, é crucial uma abordagem racializada nas políticas públicas e nos estudos sobre as cidades e os territórios em geral. Do contrário, continuaremos com a reprodução do urbanismo daltônico (Valle, 2017; Berth, 2023), em que numerosos arquitetos e urbanistas elaboram as suas análises sobre desigualdades urbanas considerando apenas o elemento socioeconômico do problema. No contexto de uma visão interseccional, cabe destacar que os marcadores sociais da diferença atuam isoladamente e em conjunto. Na etapa das entrevistas, um dos participantes demonstrou na sua fala o entrelaçamento entre localização geográfica, raça e classe – atravessamentos que marcam o seu corpo e impactam a sua vivência na cidade.

As pessoas que moram em São Sebastião e no Jardim ABC possuem trabalhos menos dignos, digamos assim, entre outras coisas. É empregada doméstica, é garçom, o entregador. Todos moram em São Sebastião e Jardim ABC. Tô generalizando, mas é basicamente isso. Só os trabalhadores. A maioria é gente preta, negra, pardo e é isso. É muito pouco você ver gente branca, gente rica, sei lá, em São Sebastião ou Jardim ABC. Muito

menos Jardim ABC. Jardim ABC é tipo, é quase, é pior do que São Sebastião (Henrique, morador do Jardim ABC-GO, entrevista realizada em 2025, Brasília-DF).

Henrique constata com suas próprias palavras que os habitantes da sua cidade e do território vizinho (no caso, a Região Administrativa de São Sebastião) são indivíduos que assumem postos de trabalho mais precarizados, que não exigem qualificação e/ou grau de instrução elevado. Consequentemente, são empregos de baixa remuneração na sociedade brasileira. Para além disso, o entrevistado enfatiza que essas pessoas estão classificadas racialmente – são negras, como está explícito na fala do meu interlocutor. Por outro lado, Henrique observa que há um perfil social de indivíduos que não faz parte desse espaço urbano (Jardim ABC-GO e São Sebastião) habitado por ele e outros cidadãos – pessoas brancas e abastadas socioeconomicamente. Fica manifesta, portanto, a atuação conjunta de raça e classe nas experiências do estudante e no seu território.

Berth (2023) reitera que há um fenômeno de espelhamento das questões sociais nos espaços físicos das cidades, na divisão territorial e na paisagem. De acordo com a escritora, o deslocamento do racismo das cidades coloniais para as cidades modernas gera consequências até os dias atuais. Nessa pista, o racismo tem sido um dos urbanistas das cidades brasileiras. Discutir a divisão racial do espaço nas cidades e suas consequências, tais como a segregação socioespacial, a mobilidade urbana precarizada nas periferias, a escassez de equipamentos urbanos de qualidade nas regiões periféricas, a gentrificação, a dicotomia centro-periferia, a naturalização da subalternidade por meio da ideologia por trás da expressão “áreas nobres”, entre outros fatores, implica em referir-se ao racismo urbano (Ibidem, p. 127).

A resignificação do tempo durante os deslocamentos diários

Ao longo dos trajetos, os estudantes costumam utilizar o tempo gasto no deslocamento para efetuar outras atividades, com o fim de resignificar e transformar o período “ocioso” em tempo útil – contradizendo a afirmação de que os espaços de trânsito, tidos como “não-lugares” por muitos pesquisadores (Augé, 1994), são ambientes sem identidade, memória e significado, onde não acontece nada (Singh, 2018). Pelo contrário, como bem ilustra Amaral (2012, p. 216) em seu artigo, o transporte público é palco de identidades heterogêneas, conversas recorrentes entre passageiros, cobrador e motorista, e até mesmo de festas de aniversário promovidas por esses atores, que passam a se conhecer ao longo do tempo por estarem implicados nos repetidos itinerários do cotidiano.

Conforme foi observado, os graduandos e graduandas, usuários (as) do transporte público do DF, durante a sua circulação motorizada pelo espaço citadino, desempenham

diversas atividades, relacionadas à universidade ou não, como ler textos acadêmicos e livros em geral, editar trabalhos, ouvir músicas, assistir séries, dormir, usar o celular, observar a paisagem e conversar com amigos. Portanto, o tempo em movimento não é desprovido de sentido. Uma das entrevistadas, ao ser questionada sobre o que fazia durante o seu trajeto, informou que não tem o hábito de realizar tarefas da academia dentro do ônibus, pois fica tomada pelo cansaço da locomoção e da distância percorrida para chegar à UnB e retornar para casa. Outro discente, natural de Minas Gerais e que passou a morar na periferia metropolitana de Brasília após ingressar na UnB para cursar Direito, também exibiu em sua fala o desapontamento ao não conseguir aproveitar o tempo gasto no transporte público para fazer outras atividades (sobretudo acadêmicas), seja pela superlotação (devido à falta de lugares no ônibus, é comum ele efetuar o trajeto em pé), cansaço ou dificuldade de concentração.

Cara, eu não faço nada, porque eu fico tão desanimada dentro do ônibus. Nossa, é muito ruim, sério. Eu perco muito tempo. Chega me dá falta de paciência, sabe?! Porque às vezes eu tenho coisa pra resolver da faculdade e eu não consigo nem ler nada dentro do ônibus, nem fazer nada. Ou eu acordo muito cedo pra fazer as coisas da faculdade, ou eu deixo pra de noite, quando eu chego em casa (Bárbara, moradora de Brazlândia, entrevista realizada em 2025, Brasília-DF).

Eu não sou do Val, eu sou de Minas Gerais. Antes de eu vir pra cá [Valparaíso de Goiás], eu já pensava, eu já sabia do trajeto, que seria longo e tal. Mas eu pensava que eu poderia aproveitar esse tempo, essa uma hora e meia e essas duas horas, que eu poderia aproveitar enquanto tô dentro do ônibus, para fazer outras coisas. Eu utilizaria essas duas horas a mais que eu tenho no trânsito pra continuar fazendo minhas atividades acadêmicas. Mas eu não consigo fazer isso (Arthur, morador do Valparaíso de Goiás, entrevista realizada em 2025, Brasília-DF).

Segundo Janice Caiafa (2002, p. 125): “o cansaço é o companheiro mais constante para quem viaja de ônibus”. Os sentimentos e frustrações de Bárbara e Arthur (e de vários outros estudantes), decorrentes das suas experiências como usuários de transporte público e moradores da periferia, vão ao encontro do que Caiafa (2002, p. 110) detalha em seu livro com bastante precisão: mesmo no contexto mais confortável possível, viajando sentado e sem superlotação, é muito fácil se cansar num ônibus – o tempo do trajeto, evidentemente, é um fator-chave nessa equação. Em outras palavras, você se acostuma com o barulho furioso do motor e com as viradas violentas do veículo, operado pelo motorista. São dores de cabeça, exaustão e incômodos difusos que te acompanham até a descida e pelo resto do dia.

Em sua pesquisa sobre deslocamento urbano e vida cotidiana (um estudo de caso a partir da Universidade de Brasília), Goellner (2014) assevera que a maneira como o tempo interfere nas trajetórias estudantis é determinada pelo modal e pela distância percorrida. Dito de outro modo, quanto mais tempo um aluno gasta se deslocando, maior é o impacto (negativo) na sua vida cotidiana – ainda que haja uma resignificação do período “ocioso” do trajeto com o

desenvolvimento de outras atividades. O elo entre tempo e mobilidade juvenil universitária pode ser compreendido a partir das tramas de circulação urbana que atravessam a universidade e outras esferas de suas existências (Coelho, 2018). Christiane Coelho (2018, p. 358) aponta que a relação entre as distâncias e os tempos empregados nas mobilidades diárias reflete uma parte da qualidade de vida desses jovens. Para o antropólogo americano Edward Hall (1994), o tempo é uma linguagem silenciosa.

As distinções entre os discentes do DF e do Goiás

No material coletado das entrevistas, foi possível perceber nuances que chamavam a atenção para as diferenças acentuadas entre os estudantes do DF e do Goiás: os graduandos da área metropolitana de Brasília indicaram enfrentar obstáculos de mobilidade maiores para estar na UnB. Para eles, o principal desafio do cotidiano já se inicia pelo seu local de moradia. Embora sejam residentes de municípios do Estado goiano, esses discentes se locomovem pelo espaço urbano através do Sistema de Transporte Público Coletivo (STPC) do DF e desfrutam do benefício do Passe Livre Estudantil, concedido pelo GDF. Entre as barreiras atravessadas por eles para chegar à universidade e retornar para o seu território de residência, destacam-se os longos caminhos percorridos a pé para ter acesso aos ônibus do Distrito Federal, as altas tarifas do transporte coletivo da periferia metropolitana de Brasília⁷⁰ e a insuficiência de acessos do cartão estudantil. A seguir, pode-se observar, por meio dos relatos desses alunos, como esses entraves se materializam em suas trajetórias.

Eu acordo, na verdade, cinco horas. Cinco da manhã, aí eu saio de casa cinco e vinte, cinco e pouco. Cinco e vinte ou cinco e meia. Aí eu tenho que subir do... É porque eu moro, tipo, no final do Jardim ABC. Eu tenho que pegar o ônibus na divisa do Goiás com o DF, porque tem um ônibus que é do Goiás, só que ele não passa o cartão estudantil e a passagem é R\$ 8,45. E, tipo, ele só passa o cartão deles próprio ou o dinheiro, né? Não passa cartão de débito, cartão de banco, assim, né? Aí eu tenho que subir da minha casa, que é no final do ABC, até a divisa do Goiás. Demora 30 minutos da minha casa até a divisa do ABC, a pé (Henrique, morador do Jardim ABC-GO, entrevista realizada em 2025, Brasília-DF).

Eu tenho o Passe Livre Estudantil, mas não cobre tudo. Meu limite é de 54 acessos por mês e de quatro por dia. Ao todo, eu precisaria de seis diariamente: três pra vir [para a UnB] e três pra voltar [para casa]. E eu não posso ter mais acessos, porque eu não moro no DF. Só quem tem direito a mais acessos do passe estudantil é quem mora no DF (Arthur, morador do Valparaíso de Goiás, entrevista realizada em 2025, Brasília-DF).

⁷⁰ DF e GO entram em acordo para subsidiar tarifas de ônibus do Entorno. Disponível em: <https://www.metropoles.com/distrito-federal/df-e-go-entram-em-acordo-para-subsidiar-tarifas-de-onibus-do-entorno>. Acesso em: 08 ago. 2025. Governo consegue suspender aumento das tarifas do transporte no Entorno do DF. Disponível em: <https://goias.gov.br/governo-consegue-suspender-aumento-das-tarifas-do-transporte-no-entorno-do-df/>. Acesso em: 08 ago. 2025.

No primeiro caso, em que concebemos os detalhes do trajeto construído por Henrique para se deslocar até a UnB e retornar para o Jardim ABC-GO diariamente, fica bastante evidente o esforço dispendido pelo aluno para cruzar uma longa distância a pé e acessar o transporte coletivo do Distrito Federal – mesmo que haja ônibus do Goiás que passam próximos à sua residência, com destino ao Plano Piloto, eles possuem outra modalidade de cartão, que segue as normas e vigências do Estado de Goiás e de outras empresas de mobilidade urbana. E, principalmente, não aceitam o Passe Livre Estudantil do DF, corroborando para o estabelecimento e reprodução de barreiras significativas que impedem e dificultam mais ainda a mobilidade de alunos que residem em municípios goianos, mas estudam na unidade da federação vizinha. Isso demonstra a falta de colaboração e esforços conjuntos de ambos os governos, tanto do DF quanto do Goiás, de construir políticas públicas que integrem os dois territórios, especialmente quando há uma interdependência (política, econômica e social) entre o DF e a sua região metropolitana.

Na situação seguinte, em que o outro entrevistado (Arthur) expõe as intercorrências acerca do cartão estudantil para alunos residentes da área metropolitana de Brasília⁷¹, a ação do Governo do Distrito Federal, ao limitar os seus acessos (e, consequentemente, a sua mobilidade pelo espaço urbano), indica a demarcação e reprodução de uma segregação socioespacial, especialmente para os grupos que moram fora dos limites territoriais do DF, mas que são usuários de seus equipamentos urbanos.

Não obstante, como já mencionado anteriormente, em maio de 2025, o GDF publicou uma portaria⁷² alterando as normas do PLE, estabelecendo que o cartão estudantil passa a ter 8 acessos permitidos por dia. A normativa não faz nenhuma menção sobre uma possível diferenciação entre estudantes residentes do DF ou de outras cidades integrantes da RIDE, indicando que todos possuem os mesmos direitos ao benefício. A título de informação, é oportuno mencionar que o Governo de Goiás (GO) também possui o seu próprio Programa Passe Livre Estudantil⁷³, com suas devidas especificidades e restrito a apenas algumas

⁷¹ Os alunos residentes da Região Integrada de Desenvolvimento Econômico do Distrito Federal e Entorno (RIDE), que estejam matriculados em instituições de ensino do DF, possuem direito ao Passe Livre Estudantil. Disponível em: <https://www.legisweb.com.br/legislacao/?id=456379>. Acesso em: 12 ago. 2025.

⁷² Disponível em: https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/e0d2f04ef62241efb0a9596397e3e2c1/Portaria_131_12_05_2025.html. Acesso em: 18 jun. 2025.

⁷³ Disponível em: <https://goias.gov.br/social/passe-livre-estudantil-2/>; <https://iframe.leisestaduais.com.br/go/lei-ordinaria-n-19613-2017-goias->. Acesso em: 12 ago. 2025.

localidades⁷⁴ do Estado. No GO, são oferecidas 48 viagens mensais para o deslocamento casa-instituição de ensino e vice-versa. A gratuidade é baseada em um subsídio financeiro concedido pelo governo que consiste em um desconto de 50% da tarifa no sistema de transporte coletivo urbano – em contraste, o GDF cobre integralmente o valor da passagem para os estudantes e outros grupos beneficiados com a gratuidade (pessoas com deficiência e sênior, por exemplo).

As outras esferas da vida estudantil

Os efeitos da relação entre as distâncias percorridas e os tempos empregados nas mobilidades diárias (elementos diretamente impactados pela segregação socioespacial) interferem não somente na dedicação às atividades acadêmicas – dentro e fora da universidade – mas tocam e afetam expressivamente as outras esferas de existência desses alunos (Coelho, 2018). Conforme enfatiza Talíria Petrone (2021, p. 23): “essa limitação à locomoção é uma violação explícita ao direito básico de ir e vir, que gera obstáculos ao direito de morar, de ter saúde, lazer, trabalho. Ela é, necessariamente, a limitação também ao acesso a outros diversos direitos”.

Para Jamile, o seu aproveitamento na universidade difere daquele dos alunos que se locomovem de carro pelo DF e moram no Plano Piloto ou em Regiões Administrativas mais próximas da UnB:

Aqui na universidade mesmo, eu vejo gente do meu curso [Ciências Sociais], tipo, que mora aqui no Lago Norte, na Asa Sul, na Asa Norte, eles podem ficar aqui na UnB, aproveitar a UnB ao excesso, pegar várias matérias, pode participar das festas, pode ficar na biblioteca, sendo que eu entrei aqui, foi o meu sonho desde que me entendo por gente e muitas das vezes eu não tenho o mesmo mérito ou, não sei, a mesma regalia de aproveitar a UnB num todo, porque eu tenho horário pra chegar, eu tenho horário pra pegar tal ônibus. É muito grande a discrepância, porque enquanto eu gasto uma hora e meia no ônibus tendo que ler texto, às vezes tendo que mudar até algum trabalho, fazendo coisas no meio de transporte, né, no ônibus, muitos dos meus colegas de curso simplesmente pegam o ônibus que é tipo um circular, digamos assim, perto, e faz o trabalho aqui e usa a BCE [Biblioteca Central], conhece os outros prédios. E aí eu acho bem difícil, né (Jamile, moradora do Recanto das Emas, entrevista realizada em 2025, Brasília-DF).

A vivência acadêmica retratada pela aluna, conectada à sua mobilidade espacial, vai ao encontro do que Moura (2018, p. 315) descreve de maneira acurada em seu texto:

Ao mesmo tempo em que estar na UnB significa uma grande conquista em termos individuais e familiares e uma etapa importante na realização de projetos de ascensão social, os deslocamentos diários não somente representam a própria distância social a

⁷⁴ As cidades contempladas são Abadia de Goiás, Anápolis, Aparecida de Goiânia, Aragoiânia, Bela Vista de Goiás, Bonfinópolis, Brazabrantes, Caldazinha, Goianápolis, Goiânia, Goianira, Guapó, Hidrolândia, Nerópolis, Nova Veneza, Santo Antônio de Goiás, Senador Canedo, Terezópolis de Goiás e Trindade.

ser transposta, como apresentam uma série de desafios a serem vencidos por meio de táticas e estratégias empregadas.

Conforme está evidente, morar mais próximo da universidade significa desfrutar melhor de seus equipamentos e de todas as oportunidades que a instituição oferece, como a oferta de disciplinas, os eventos acadêmicos (seminários, congressos, simpósios, etc.) e também os momentos de sociabilidade e descontração, como festas universitárias e outras celebrações realizadas pelos discentes ao longo de suas trajetórias na universidade. Locomover-se de transporte público e morar distante da universidade também implica na redução de horas de sono, como esclarece Jamile:

Enquanto, às vezes, estou me matando para pegar um ônibus, né, tem gente que vem de carro, está tranquilo, e dormiu oito horas por dia, enquanto eu durmo só duas ou cinco horas por dia (Jamilé, moradora do Recanto das Emas, entrevista realizada em 2025, Brasília-DF).

Os reflexos na qualidade de vida, além dos impactos no sono, resultam em cansaço físico e mental, como detalham os estudantes:

Bem, é em especial o desgaste, o desgaste físico, o desgaste emocional, o desgaste psicológico de você, tipo, por causa que é chato você ter que vir em um ônibus lotado, é chato você ter que ficar caminhando de um lado pro outro em estrada de terra, na grama. Então, além do fato de que é extremamente desgastante você mal conseguir entrar no ônibus ou ter que esperar o próximo pra poder conseguir tentar ter uma chance de pegar. Então, eu acho que isso é, pelo menos, o que mais me impacta (Leonardo, morador de Sobradinho, entrevista realizada em 2025, Brasília-DF).

Um dos maiores impactos que tem, acho que é o cansaço, o cansaço de você ter que sair de casa, chegar aqui, pegar a aula, aí o professor passa, tipo, três capítulos para você ler em menos de um dia, sendo que no trajeto de volta, você gasta o mesmo tempo. E aí, acaba que quem tá aqui ou quem mora mais perto chega mais cedo em casa, consegue se preparar, consegue ter um maior preparo no estudo, enquanto quem mora longe, né, que pega mais de uma condução, acaba que já chega tarde, e ainda tem que escolher se você come, se você toma banho, se você estuda ou se você dorme (Jamilé, moradora do Recanto das Emas, entrevista realizada em 2025, Brasília-DF).

Passar horas se movimentando pelo espaço urbano para chegar ao *campus* Darcy Ribeiro e retornar para a cidade de residência exige uma administração do tempo considerável para conciliar a locomoção motorizada com as demandas acadêmicas e outros trabalhos (remunerados ou não). De acordo com os entrevistados, o tempo perdido no transporte é tão significativo que poderia ser utilizado para realizar outras atividades, como matricular-se em uma matéria extra, dedicar-se melhor aos estudos ou até mesmo encontrar algum trabalho para complementar a renda.

Eu tenho menos disponibilidade de tempo do que muitas pessoas que moram aqui perto, né? Tem gente que consegue trabalhar, né? Só que eu não consigo, porque eu estou a maioria do tempo no ônibus. Se eu morasse aqui na Asa Norte, eu poderia estar trabalhando, ganhando dinheiro extra. Mas aí não tem como, né? Porque eu tenho que voltar pra casa (Henrique, morador do Jardim ABC-GO, entrevista realizada em 2025, Brasília-DF).

Eu acho que as pessoas que moram mais longe sempre vão ter alguma coisa a perder. Como eu falei pra você, eu perco muito tempo durante o trajeto, sabe?! Que é um tempo que eu poderia estar me dedicando mais na faculdade. Eu gosto de estar aqui [na UnB], mas é muito longe (Bárbara, moradora de Brazlândia, entrevista realizada em 2025, Brasília-DF).

O cruzamento entre cidade, universidade e mobilidade também se espraia para o lazer. As respostas dos discentes revelaram – ainda que sejam alunos da UnB, do *campus* Darcy Ribeiro – um sentimento de distanciamento do Plano Piloto quando se discute um deslocamento que não é determinado pelo trabalho e pelo estudo. Essa aparente falta de pertencimento indica que os percursos urbanos produzidos pelas atividades cotidianas não propiciam uma apropriação efetiva da cidade e de seus espaços, mas estabelecem uma dinâmica marcada pela estratificação e pelas diferenças sociais (Castor, 2020). Os discursos dos discentes enfatizam que os shows, festivais, cinemas, teatros e museus giram em torno dos palcos do núcleo planejado de Brasília. De acordo com o célebre geógrafo Aldo Paviani (2010), o Distrito Federal tem assumido, há décadas, uma configuração socioespacial polinuclear, mas verifica-se, todavia, que o Plano Piloto continua sendo o grande protagonista das atividades (culturais) na cidade.

Para alguns dos entrevistados, o lazer no seu local de moradia se resume a bares, igrejas, festas juninas (no meio do ano) e, quando há, quadra de esportes. “Planejamento” e “cansaço” foram palavras que retornaram e foram utilizadas pelos discentes para se referir à interseção entre mobilidade espacial e tempo livre.

A gente não tem muito acesso, não tem como a gente vir direto aqui [no Plano Piloto]. Ah, tem uma exposição no museu. Às vezes você não consegue, porque é longe, é cansativo, é trânsito. Você coloca tudo em pauta. Você quer muito ir, mas você joga tudo na mesa e fala: compensa mais ficar aqui (Jamile, moradora do Recanto das Emas, entrevista realizada em 2025, Brasília-DF).

Quando eu chego na minha residência, mesmo eu, talvez, querendo ou tendo planejado algo de lazer, como algum esporte ou como alguma saída ocasional, muitas vezes eu não vou, pelo cansaço e preferência em descansar (Karol, moradora da Candangolândia, entrevista realizada em 2025, Brasília-DF).

É muito difícil eu ir pra parque. É muito difícil eu ir pra show. É muito difícil eu ir pra um teatro, pra um evento assim. Quando eu vou, normalmente eu vou, tipo, já programando, porque eu tenho noção de que eu não vou voltar tão cedo pra casa. Então, eu já me planejo pra passar o dia inteiro fora. Então, assim, por exemplo, vira e mexe acontece de ter aqui no Parque da Cidade ou aqui no Parque Olhos d'Água algum evento, alguma coisa assim. O próprio... O próprio Eixão do Lazer, eu nunca venho pro Eixão do Lazer por causa que é uma coisa muito difícil. Ainda, final de semana, não tem um ônibus que vem direto. Então, normalmente, eu tenho que pegar um circular pra poder pegar um outro ônibus pra poder vir pra cá [Plano Piloto]. Então, assim, impacta totalmente. Pra mim, não à toa que, normalmente, o lazer que eu tenho em casa é quando eu vou com os meus parentes ou quando eu vou com amigos, que aí, normalmente, eles têm carro e aí eu pego carona pra gente poder ir pra um show, pra um evento, pra alguma coisa do tipo (Leonardo, morador de Sobradinho, entrevista realizada em 2025, Brasília-DF).

A produção de um espaço urbano que é segregador determina quem tem direito ao lazer e ao descanso. As falas das graduandas (os) sublinham que numa cidade onde há uma “cultura de automotorização” extremamente presente (Neto, 2012), não ter um carro também é um limitador de acesso às atividades culturais. Como exibiu o questionário aplicado aos estudantes, os intervalos longos e a frota insuficiente do transporte público no Distrito Federal (ou entorno) foram um dos principais problemas apontados por eles e elas no cotidiano dos seus deslocamentos. Nos finais de semana (período oportuno para o descanso e atividades recreativas), esse desafio se acentua de modo mais intenso, tornando os trajetos maiores e a circulação de veículos públicos coletivos mais escassa. Por conseguinte, locomover-se de transporte público em feriados e finais de semana na metrópole brasiliense é uma verdadeira odisseia. Essas circunstâncias ratificam que “a mobilidade urbana é ponto de confluência dessas diferentes formas de desigualdades e ao mesmo tempo é, em si, agravadora delas” (Petrone, 2021, p. 20).

Para aqueles que moram fora dos limites territoriais do Distrito Federal, o lazer é ainda mais restrito. Na perspectiva dos estudantes da região metropolitana, o DF é caracterizado como uma localidade onde há uma diversidade de eventos e atividades para destinar o tempo livre. De acordo com Henrique e Arthur, moradores do Jardim ABC-GO e Valparaíso de Goiás, respectivamente, desfrutar do lazer na sua cidade de residência requer reconhecer que as opções serão reduzidas drasticamente.

O lazer aqui [no DF] é muito mais amplo. Tem cinema, tem museu, tem biblioteca, tem um monte de coisa. Lá no Jardim ABC, eu diria que só tem bar e, sei lá, academia. Mas aí, os mais abertos assim, podemos dizer, só tem barzinho e igreja. O Jardim ABC é basicamente isso: bar, igreja e barbearia. É bar, igreja e barbearia. Pronto. Acabou (Henrique, morador do Jardim ABC-GO, entrevista realizada em 2025, Brasília-DF).

Segundo Berth (2023, p. 117), “não é casual a quantidade de igrejas evangélicas e de bares que se observam nas favelas e periferias. Ambas, drogas e igrejas, são polos de alívio subjetivo das pressões sociais que a triangulação raça, classe e gênero causam”. As sociabilidades em espaços públicos⁷⁵ como parques, ruas, praças, cinemas, shoppings, igrejas, etc., são moldadas pelos marcadores sociais da diferença, tangenciando os usos e apropriações pelos indivíduos que por eles transitam (Castor, 2020). O exercício de circular diariamente pela cidade é uma condição inerente aos grandes centros urbanos, de modo que seja possível acessar

⁷⁵ A noção de *espaço público* aqui adotada, relacionada aos modos de comportamento individuais e coletivos, refere-se às áreas de livre circulação onde passam aqueles que transitam no cotidiano das cidades (Castor, 2020).

espaços, eventos e regiões que rotineiramente não são próximos ao local de residência dos atores sociais.

No contexto da Universidade de Brasília, sua localização geográfica delinea diretamente a dinâmica cidadina individual e coletiva de vários estudantes. Os percursos urbanos dos discentes são perpassados por questões sociais, econômicas, políticas e geográficas. Seus deslocamentos não são determinados unicamente pelo trabalho e pela educação, mas envolvem o tempo livre e o uso dos equipamentos culturais na cidade. As vivências estudantis em espaços públicos não estão restritas somente ao local de moradia ou onde está inserida a instituição de ensino, mas viajam para outras localidades, perpassando o interior de transportes coletivos e vias públicas (Castor, 2020).

Sugestões para melhorar os trajetos e o funcionamento do transporte público

No tocante às sugestões para melhorar os seus trajetos e o funcionamento do transporte público, os entrevistados destacaram a necessária expansão do metrô para outras Regiões Administrativas do Distrito Federal, a ampliação da cobertura do Bus Rapid Transit (BRT)⁷⁶ e a demanda urgente pelo aumento da frota do transporte público (durante o período diurno e noturno), com vistas a diminuir o congestionamento no trânsito, combater a superlotação e aumentar o número de ônibus circulando pela cidade (especialmente aos finais de semana e feriados).

Eu acho que o metrô seria uma das grandes melhorias que, talvez, daria a oportunidade para a gente, né? Eu não sei as outras cidades, né, mas a gente só tem duas linhas de metrô aqui em Brasília e, tipo, é a capital e só tem duas linhas de metrô. Eu acho que o metrô seria uma das opções que mais, talvez, facilitaria o acesso (Jamile, moradora do Recanto das Emas, entrevista realizada em 2025, Brasília-DF).

Eu acho que um bom funcionamento do metrô, né? O metrô seria muito bom, que é bem rapidinho. Se tivesse uma linha de metrô direta, assim, pra todas as Regiões Administrativas, seria uma coisa excelente (Bárbara, moradora de Brazlândia, entrevista realizada em 2025, Brasília-DF).

O fato de que, por exemplo, um metrô e um BRT, eles evitam o trânsito, né? Então, em horário de pico, às vezes um metrô ou um BRT viria muito mais rápido pra cá [Plano Piloto] do que se eu tivesse em um ônibus normal andando na mesma pista que os carros. Então, isso são coisas que eu vejo que ajudaria tanto no Distrito Federal, em especial pra nós que mora na parte norte, quanto me ajudaria bastante, né? (Leonardo, morador de Sobradinho, entrevista realizada em 2025, Brasília-DF).

As sugestões propostas pelos estudantes, como a expansão da malha metroviária e do BRT, são iniciativas que podem aumentar o número de viagens, desafogar outros modais da

⁷⁶ Atualmente, há projetos de expansão dos corredores do BRT para outras regiões do Distrito Federal. Disponível em: <https://www.metropoles.com/distrito-federal/deputados-autorizam-gdf-a-captar-r-11-bi-do-bndes-para-metro-e-brt>. Acesso em: 03 set. 2025.

capital e aliviar o tráfego nas principais vias do DF, especialmente nos horários de pico. Isso resultaria em um trânsito mais fluido e na diminuição do tempo gasto com deslocamento. Outras recomendações sugeridas pelos entrevistados incluíram o aumento da oferta ou até mesmo a criação (nas cidades que não possuem) de linhas de ônibus que passem pela UnB; a ampliação dos acessos do passe estudantil para desfrutar do lazer; e a implementação da Tarifa Zero⁷⁷ todos os dias da semana⁷⁸.

Para os alunos da região metropolitana, seria fundamental que as empresas de transporte do Goiás aceitassem o cartão estudantil do DF, pois não precisariam arcar com as tarifas exorbitantes dos ônibus dessas localidades e percorrer longas distâncias para acessar o transporte público do Distrito Federal. Segundo Petrone (2021), o espaço urbano precisa ser repensado integralmente, inclusive as grandes distâncias das regiões centrais que foram e continuam sendo impostas aos mais pobres. Para a autora, “parte da solução é a Tarifa Zero, que, embora não seja a resposta completa aos dilemas que envolvem a mobilidade, é um imenso passo na democratização das cidades e em direção ao direito de vivenciá-las livremente” (Petrone, 2021, p. 23). Trata-se, portanto, de uma proposta viável e de uma medida de enfrentamento ao modelo de privatização dos transportes públicos, que transforma em mercadoria um direito social conquistado (Ibidem, p. 23).

⁷⁷ A Tarifa Zero é uma política pública de mobilidade urbana que isenta os usuários do pagamento da passagem para utilizar ônibus, metrô ou outro meio coletivo. Seus objetivos incluem garantir o direito à mobilidade como parte do direito à cidade, reduzir as desigualdades sociais e estimular o uso do transporte público. As fontes de financiamento para a implementação dessa medida podem ser advindas de recursos de impostos municipais/estaduais, fundos específicos de mobilidade urbana ou contribuições de empresas locais, por exemplo. Várias cidades brasileiras já implementaram a gratuidade no transporte público, como Formosa (GO), Maricá (RJ), Garopaba (SC), Mariana (MG), dentre outras. No DF, como sublinhado anteriormente, a ação se encontra em fase de teste. Disponível em: <https://idec.org.br/noticia/encontro-de-cidades-prova-viabilidade-da-tarifa-zero-no-transporte>. Acesso em: 10 set. 2025.

⁷⁸ Em vigor desde março de 2025 no Distrito Federal, o Programa “Vai de Graça” estabelece a gratuidade do transporte público somente aos domingos e feriados. Em contextos excepcionais, como vésperas de feriados, a gratuidade pode ser estendida pelo GDF. Disponível em: https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/558831a3dab946c48039686c52601071/Decreto_46924_28_02_2025.html. Acesso em: 28 mar. 2025. DF terá transporte público gratuito durante todo o fim de semana. Disponível em: <https://www.correiobraziliense.com.br/cidades-df/2025/09/7242610-df-tera-transporte-publico-gratuito-durante-todo-o-fim-de-semana.html>. Acesso em: 09 set. 2025.

Considerações finais

Este estudo buscou retratar os trajetos estudantis realizados em uma cidade sonhada e idealizada por anos, caracterizada e conhecida mundialmente por sua visualidade monumental, grandiosidade, aspectos progressistas e elementos de racionalidade. Símbolo da arquitetura moderna brasileira, Brasília representa um novo capítulo na história do Brasil, fomentando não apenas o processo de desenvolvimento econômico nacional, mas estabelecendo também as bases da nação no cenário internacional. Ao mesmo tempo, o plano de transferência da capital para o interior do país exigiu um exercício de negação do outro, que envolvia negar a pobreza, aquilo que foge do padrão civilizado, os indesejados e todas as consequências de seu passado escravocrata (Certeau, 2022). Nesse sentido, a capital modernista é a personificação de um projeto de assepsia mudancista que nunca se preocupou em incluir as classes pobres, mas foi, em realidade, amparada por um princípio eugênico de superioridade branca e europeia.

A construção de Brasília não se iniciou pelo seu projeto de habitação original – as asas do avião do Plano Piloto – mas pelos seus arredores, onde ficavam a sede e os acampamentos da Companhia Urbanizadora da Nova Capital (Derntl, 2019). Logo, o ponto de partida foi a sua periferia e não o seu centro. Nesta perspectiva, é necessário considerar as cidades-satélites não como mero desvio do plano original, mas como parte inerente de uma dinâmica articulada na formação de Brasília (*idem*, 2016). Os desdobramentos ao redor da capital modernista sublinharam a necessidade de ponderá-la como formação metropolitana, integrada por um sistema urbano interligado, de natureza esparsa e polinucleada, mas dominada pelo Plano Piloto (o centro), com diversos assentamentos periféricos (Paviani, 2010).

Como já é de comum conhecimento na literatura nacional e em matérias jornalísticas de décadas passadas, o cenário urbano brasiliense foi pensado e planejado para as autoridades políticas e funcionários públicos, sobretudo do alto escalão, que prestariam sua força de trabalho ao Estado numa cidade com uma ordem urbana, singular e social determinada. Tal afirmação está explícita na fala de Israel Pinheiro em um debate sobre a implantação da Universidade de Brasília (UnB) dentro do Plano Piloto: “Brasília deve ser uma pacata cidade administrativa, sem a presença incômoda de estudantes e operários” (Teixeira, 2013, p. 7). Pinheiro foi um engenheiro e famoso político à época, conhecido por ser o primeiro prefeito do Distrito Federal (cargo que foi extinto). Ele também foi o primeiro presidente da Companhia Urbanizadora da Nova Capital (Novacap) – instituição de extrema relevância no tocante ao planejamento urbano e à administração do território da então futura capital federal (Gouvêa, 1995).

Apesar da desaprovação de um dos atores principais da construção de Brasília, em 21 de abril de 1962, segundo aniversário da cidade, a UnB foi oficialmente inaugurada. Também fruto de um modernismo utópico, esta universidade no centro-oeste brasileiro foi construída para ser um centro de produção de conhecimento para o desenvolvimento científico, tecnológico e social do país. Contudo, a UnB não foi projetada para ser somente uma instituição acadêmica. Entre as ideias de Lúcio Costa, ela também seria útil para contribuir na construção da cena cultural da capital moderna (Salmeron, 1999). Com Darcy Ribeiro e Anísio Teixeira como principais idealizadores, a mentalidade acadêmica da Universidade de Brasília deveria ser inovadora, tendo como marcas registradas a interdisciplinaridade e os novos modelos de organização universitária, trabalhados com a participação da sociedade e da comunidade acadêmica (Todorov, 1989).

Localizado na parte leste da Asa Norte, no Plano Piloto, o *campus* Darcy Ribeiro, principal e mais tradicional da UnB, exibe na sua materialidade o símbolo da modernidade e o encontro das diferenças, um espaço físico que possui mais de 60 cursos de graduação, associados às faculdades e institutos de vastas áreas do conhecimento. Esse é o *campus* com mais alunos de graduação matriculados em cursos presenciais (UnB, 2020). Ao considerar a Universidade de Brasília em sua totalidade (com sua expansão física para outras partes do Distrito Federal, como Ceilândia, Gama e Planaltina), em 2023, a quantidade de alunos matriculados em cursos de graduação foi de mais de quarenta mil (UnB, 2023).

Se a UnB fosse uma cidade, ocuparia a 611ª posição no ranking dos lugares mais populosos entre os 5.570 municípios do Brasil. Em número absoluto de "habitantes", ela é maior que 89% das cidades brasileiras (UnB, 2023). Com efeito, estamos falando de uma instituição científica de extrema relevância, notoriedade e significância para o país e para milhares de alunos e alunas – que dão vida à universidade com seus diferentes estilos de vida, visões políticas, estéticas, opções religiosas e orientações sexuais (Moura, 2018). A UnB é, portanto, um lugar onde não se faz apenas ciência, mas se constitui também em uma “cidade universitária” que produz identidades, protestos políticos e expressões artísticas.

A influência da indústria automobilística no planejamento urbano de Brasília invisibilizou outras alternativas de deslocamento, fomentando o movimento pendular e criando relações de dependência para com o carro. Apesar disso, as Regiões Administrativas do DF exibem um padrão de mobilidade divergente e, em diversas delas, o automóvel não é o modal mais utilizado (objeto condicionado pela variável renda). Todavia, levando em consideração que a nova capital brasileira foi desenhada sobre as bases do urbanismo moderno, com

atividades setorizadas e territórios de habitação segregados historicamente, o transporte motorizado está entre as escolhas primárias da população (IPEDF Codeplan, 2023).

É neste contexto citadino que os estudantes da UnB se deslocam diariamente. Como apontaram o questionário aplicado pela pesquisa e o banco de dados publicado pela universidade durante a pandemia da Covid-19 (UnB, 2020, 2021), os discentes se movimentam pelo espaço urbano através do transporte público do Distrito Federal, com especial destaque para o uso do ônibus. Mais da metade das graduandas (os) participantes deste estudo leva entre uma e duas horas no trajeto de ida para a universidade e volta para casa, sendo este último o mais oneroso e demorado, seja pelos inconvenientes do trânsito, a distância a ser percorrida, a superlotação do transporte público e/ou os intervalos longos entre um ônibus e outro – fatores que realçam as falhas e insuficiência da frota de veículos coletivos do DF para atender à demanda dos seus usuários. Essa limitação à locomoção, perpetuada por uma segregação socioespacial engendrada pelo próprio Estado há anos (Gouvêa, 1995), é uma violação explícita ao exercício de outros direitos, como moradia, saúde, lazer e trabalho (Petrone, 2021).

A relação entre modal e distância a ser percorrida determina como o tempo interfere nas trajetórias estudantis (Goellner, 2014). Em outras palavras, quanto mais tempo um aluno gasta se deslocando, maior é o impacto (negativo) na sua vida cotidiana. O tempo investido nas tramas de circulação urbana atravessa a universidade e outras esferas de suas existências, refletindo parte da qualidade de vida desses jovens (Coelho, 2018). Como relatou uma das estudantes entrevistadas: “as pessoas que moram mais longe sempre vão ter alguma coisa a perder”. Segundo Milton Santos (2004), em todo lugar do mundo, estar distante significa ser prejudicado. A afirmação proferida pela estudante demonstra como a mobilidade urbana é atravessada pelos marcadores sociais da diferença, como gênero, raça, classe, sexualidade, idade, deficiência e território. São eles que determinam como as pessoas se movem no espaço urbano (Nunes; Pereira, 2020).

O elo entre vivência acadêmica e mobilidade espacial explicita que morar mais próximo da universidade significa desfrutar melhor de seus equipamentos e de todas as oportunidades que a instituição oferece, como a oferta de disciplinas, os eventos acadêmicos (seminários, congressos, simpósios, etc.) e também os momentos de sociabilidade e descontração, como festas universitárias e outras celebrações realizadas pelos discentes ao longo de suas trajetórias na universidade. Para os jovens da periferia, estar na UnB é uma grande conquista, mas este projeto de ascensão social vem carregado de uma série de desafios, externalizados sobretudo

nos deslocamentos urbanos – que representam a própria distância social a ser transposta (Moura, 2018).

Bastante utilizados pelos estudantes, em 2022, a Universidade de Brasília suspendeu a operação dos ônibus intercampi⁷⁹, um serviço de transporte gratuito que conectava as faculdades de Ceilândia, Gama e Planaltina ao principal *campus* da UnB. O objetivo desse transporte era ampliar a oferta de disciplinas aos alunos que não faziam parte do *campus* Darcy Ribeiro (enquanto as outras faculdades consolidavam, gradativamente, o seu fluxo de oferta de disciplinas), facilitando o seu trajeto a Brasília. Esses ônibus eram oferecidos pela prefeitura da universidade e atendiam toda a comunidade universitária. Para os alunos, utilizar o transporte intercampi significava chegar às aulas com pontualidade e efetuar o deslocamento pendular com maior rapidez e conforto – ao contrário do transporte público comum, como expressaram os resultados da pesquisa. A volta do transporte intercampi foi um dos temas de campanha da atual reitora, Rozana Naves, eleita pela comunidade para o quadriênio 2024-2028. Em entrevista à UnBTV⁸⁰, ela afirmou que essa é uma das prioridades da sua gestão. Entretanto, até o presente momento, o serviço ainda não voltou a operar entre os *campi* da UnB.

O cruzamento entre cidade, universidade e mobilidade também afeta o lazer. Os discursos dos participantes entrevistados revelaram um sentimento de distanciamento do Plano Piloto quando se discute um deslocamento que não é motivado pelo trabalho e pelo estudo. Essa aparente falta de pertencimento indica que os percursos urbanos produzidos pelas atividades cotidianas não propiciam uma apropriação efetiva da cidade e de seus espaços, mas estabelecem uma dinâmica marcada pela estratificação e pelas diferenças sociais (Castor, 2020). Desfrutar do tempo livre para aqueles que não moram no núcleo planejado de Brasília implica em planejar o deslocamento e lidar com o cansaço (físico e mental) gerado pela locomoção motorizada.

Para melhorar os seus trajetos e o funcionamento do transporte público, os estudantes destacaram a necessária expansão do metrô para outras Regiões Administrativas do Distrito Federal, a ampliação da cobertura do Bus Rapid Transit (BRT) e a demanda urgente pelo aumento da frota do transporte público (durante o período diurno e noturno), com vistas a

⁷⁹ UnB suspende oferta de ônibus gratuitos no próximo semestre. Disponível em: <https://www.correiobraziliense.com.br/euestudante/ensino-superior/2022/05/5006818-intercampi-da-unb-nao-retorna-no-proximo-semester.html>. Acesso em: 06 fev. 2026.

⁸⁰ Rozana Naves indica prioridades de sua gestão na reitoria. Disponível em: <https://noticias.unb.br/institucional/7698-rozana-naves-indica-prioridades-de-sua-gestao-na-reitoria>. Acesso em: 06 fev. 2026.

diminuir o congestionamento no trânsito, combater a superlotação e aumentar o número de ônibus circulando pela cidade (especialmente aos finais de semana e feriados).

As sugestões propostas pelos estudantes, como a expansão da malha metroviária e do BRT, são iniciativas que podem aumentar o número de viagens, desafogar outros modais da capital e aliviar o tráfego nas principais vias do DF, principalmente nos horários de pico. Isso resultaria em um trânsito mais fluido e na diminuição do tempo gasto com deslocamento. Outras recomendações incluíram o aumento da oferta ou até mesmo a criação (nas cidades que não possuem) de linhas de ônibus que passem pela UnB e a ampliação dos acessos do passe estudantil para desfrutar do lazer.

No contexto de escrita deste trabalho, encontra-se em discussão a proposta de construção de um terminal rodoviário na UnB⁸¹, no *campus* Darcy Ribeiro. Projeto apresentado pelo deputado Max Maciel (PSOL), a iniciativa busca, além de integrar a instituição de ensino ao sistema de transporte do DF de maneira mais eficiente, viabilizar trajetos diretos até o *campus*, reduzindo o tempo de percurso e promovendo maior qualidade de vida para os estudantes. Com efeito, nota-se que a mobilidade espacial não se configura apenas em uma agenda de pesquisa, mas ela é, também, um assunto de extrema relevância para a agenda de políticas públicas. Portanto, esta pauta deve ser prioritária para a reitoria e para todas as futuras gestões da universidade, visto que ela é um desafio diário a ser enfrentado pelos discentes.

Para os alunos da região metropolitana, seria fundamental que as empresas de transporte do Goiás aceitassem o cartão estudantil do DF, pois não precisariam arcar com as tarifas exorbitantes dos ônibus dessas localidades e percorrer longas distâncias a pé para acessar o transporte público do Distrito Federal. Isso vem ao encontro do que Santos (1993) detalha com precisão em seu livro, no qual o autor especifica que as carências em serviços são elementos que alimentam a especulação imobiliária por meio da valorização diferencial de diversas partes do território urbano. A organização dos transportes segue esse mesmo raciocínio e aumenta a pobreza entre aqueles que moram longe dos centros, seja pelo preço dos deslocamentos (mais caro), seja pelos serviços e bens que são mais onerosos nas periferias – fortalecendo os centros e reproduzindo um verdadeiro círculo vicioso (Ibidem, p. 96).

⁸¹ Proposta da construção de terminal rodoviário na UnB está em debate. Disponível em: <https://www.correiobraziliense.com.br/cidades-df/2025/04/7105535-proposta-da-construcao-de-terminal-rodoviario-na-unb-esta-em-debate.html>. Acesso em: 05 fev. 2026.

Nesta pista, fica evidente a imperiosa necessidade do GDF e do Governo de Goiás trabalharem conjuntamente na construção e fortalecimento de políticas públicas entre os dois territórios, tendo em vista a interdependência (política, econômica e social) entre ambos. Em fevereiro de 2025, houve um avanço nesse campo com a criação da Secretaria do Entorno⁸², uma medida que visa robustecer a articulação política entre as duas unidades federativas e estabelecer pontes de diálogo com os prefeitos goianos. Tal trabalho de integração é essencial, sobretudo para avançar tratativas de gerenciamento e subsídio do transporte público, como a criação do Consórcio Interfederativo da Região Metropolitana do Entorno do Distrito Federal (CIRME)⁸³.

Finalmente, os discentes ressaltaram que a Tarifa Zero deve ser estendida para todos os dias da semana, visto que a gratuidade do transporte coletivo no DF só ocorre aos domingos e feriados (e, em contextos excepcionais, como vésperas de feriados). Apesar dessa medida não se configurar como uma solução integral para todos os problemas da mobilidade urbana da metrópole brasiliense, é um imenso passo na democratização das cidades e uma contraproposta ao modelo de privatização dos transportes públicos, que transforma em mercadoria um direito social conquistado (Petrone, 2021).

⁸² GDF cria Secretaria do Entorno para fortalecer parceria com Goiás. Disponível em: <https://www.correiobraziliense.com.br/cidades-df/2025/02/7058343-gdf-cria-secretaria-do-entorno-para-fortalecer-parceria-com-goias.html>. Acesso em: 01 dez. 2025.

⁸³ Desacordo da União com DF/GO trava consórcio de transporte do Entorno. Disponível em: <https://www.metropoles.com/distrito-federal/entorno/desacordo-da-uniao-trava-consorcio-de-transporte-do-df-e-entorno>. Acesso em: 09 dez. 2025.

Referências bibliográficas

- ALVES, Laís Hilário; SARAMAGO, Guilherme; VALENTE, Lucia de Fátima; SOUSA, Angélica Silva de. ANÁLISE DOCUMENTAL E SUA CONTRIBUIÇÃO NO DESENVOLVIMENTO DA PESQUISA CIENTÍFICA. **Cadernos da Fucamp**, v. 20, n. 43, pp. 51-63, 2021.
- ALVES, Lara Moreira. A construção de Brasília: uma contradição entre utopia e realidade. **Encontro de História da Arte**, n. 1, p. 11-20, 2005.
- AMARAL, Marcos Henrique da Silva. Viagens na metrópole: jogos e estratégias nos ônibus de Brasília. **Contemporânea**, v. 2, n. 1, p. 203-230, 2012.
- AUGÉ, Marc. **Não-lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade**. Campinas: Papirus, 1994.
- BARROS, Myriam Moraes Lins de. Trajetórias de Jovens Adultos: ciclo de vida e mobilidade social. **Horizontes Antropológicos**, Porto Alegre, v. 16, n. 34, p. 71-92, jul./dez. 2010.
- BATISTA, Bruna F.; RODRIGUES, Domingas; MOREIRA, Elisabete; SILVA, Francisco. Técnicas de recolha de dados em investigação: Inquirir por questionário e/ou inquirir por entrevista? In: SÁ, Patrícia; COSTA, António Pedro; Moreira, António (organizadores). **Reflexões em torno de Metodologias de Investigação: recolha de dados**. 1ª ed. Portugal: UA Editora, 2021.
- BECKER, Howard Saul. **De que lado estamos?** Uma teoria da ação coletiva. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1977.
- _____. A Escola de Chicago. Mana: **Estudos de Antropologia Social**, volume 2, número 2, outubro de 1996. Rio de Janeiro: PPGAS/ MN/ UFRJ. pp. 177-187.
- _____. **Método de pesquisa em Ciências Sociais**. 3. ed. São Paulo: Hucitec, 1997. 178 p.
- BERTH, Joice. **Se a cidade fosse nossa: racismos, falocentrismos e opressões nas cidades**. 1ª ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2023.
- BICCA, Paulo. Brasília: mitos e realidades. In: PAVIANI, Aldo (org.). **Brasília, ideologia e realidade: espaço urbano em questão**. 2. ed. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2010. p. 143-198.
- BORGES, Antonádia Monteiro. **Tempo de Brasília: etnografando lugares-eventos da política**. Rio de Janeiro: Relume Dumará. Núcleo de Antropologia da Política, UFRJ, 2003.
- BRASÍLIA: revista da Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil. Rio de Janeiro, **NOVACAP**, ano 2, n. 20, ago. 1958. p. 18.
- BRITO, Jusselma Duarte de. **De Plano Piloto a metrópole: a mancha urbana de Brasília**. 2009. 346 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2009.
- CAIAFA, Janice. **Jornadas Urbanas: exclusão, trabalho e subjetividade nas viagens de ônibus na cidade do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 2002.
- CAMPOS, Neio Lúcio de Oliveira. **A produção da segregação residencial em cidade planejada**. 1988. 115 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 1988.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. Segregação socioespacial e o “direito à cidade”. **Geosp – Espaço e Tempo** (On-line), v. 24, n. 3, p. 412-424, dez. 2020. ISSN 2179-0892.

CASTOR, Carolina Holanda. **Estudar e circular: experiências com estudantes em espaços públicos de Brasília**. 141 f. Dissertação (mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social, Universidade de Brasília, 2020.

CELLARD, André. A análise documental. In: *A pesquisa qualitativa: Enfoques epistemológicos e metodológicos*. Petrópolis: Editora Vozes, 2012. pp. 295-316.

CERTEAU, Michel de. **A escrita da história**. 2. ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2002.

CHAER, Galdino; DINIZ, Rafael Rosa Pereira; RIBEIRO, Elisa Antônia. A técnica do questionário na pesquisa educacional. **Evidência**, Araxá, v. 7, n. 7, p. 251-266, 2011.

CHAPPELL, D. **Violence in the Transport Workplace**. Deputy President. Federal Administrative Appeals Tribunal. Sydney – Australia, 1998.

CHAUÍ, Marilena. **O que é ideologia**. São Paulo: Brasiliense, 1981.

CODEPLAN, Companhia de Planejamento do Distrito Federal. **Região Metropolitana do Distrito Federal**: subsídios técnicos para a sua criação. Nota Técnica. Brasília. 2019.

COELHO, Christiane Machado. Cidades e Mobilidades – Trajetórias estudantis em um *campus* da Universidade de Brasília (UnB). In: MARTINS, Carlos Benedito; Vieira, Maria Manuel (organizadores). **Educação superior e os desafios no novo século: contextos e diálogos Brasil-Portugal**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2018.

COSTA, Graciete Guerra da. **BRASÍLIA 50 ANOS: A Importância da Cartografia na Evolução Urbana do Distrito Federal**. 1º Simpósio Brasileiro de Cartografia Histórica, Paraty, pp. 1-16, 2011.

COSTA, Lúcio. Relatório sobre o Plano Piloto de Brasília. In: IBAM – Instituto Brasileiro de Administração Municipal – *Leituras de Planejamento e Urbanismo*. Rio de Janeiro: Biblioteca de Administração Municipal, 1965.

_____. Brasília. *Revista Arquitetura*, n. 78, p. 35, 1968.

_____. Carta dirigida ao Senador Catete Pinheiro. In: *Seminário de Estudos dos Problemas Urbanos de Brasília*, 1, Brasília: Senado Federal, 1974.

_____. Considerações em torno do Plano-Piloto de Brasília. **I Seminário de Estudos dos Problemas urbanos de Brasília**. Anais. Brasília: Senado Federal, 1974.

_____. Entrevista concedida a Marc Emery. *Revista Metropolis*, Paris, 1977.

_____. Brasília revisitada, 1985-1987: complementação, preservação, adensamento e expansão urbana. In: LEITÃO, Francisco (Org.). **Brasília 1960-2010: passado, presente e futuro**. Brasília: GDF, 2009.

CRESSWELL, Tim. Towards a politics of mobility. **Environment and Planning D: Society and Space**, v. 28, pp. 17-31, 2010.

CUNHA, J. M. P. e MIGLIORANZA, E. (2006). “Valinhos: um novo padrão de cidade-dormitório?” In: CUNHA, J. M. P. (org.). *Novas metrópoles paulistas: população, vulnerabilidade e segregação*. Campinas, Nepo/Unicamp.

DAMATTA, Roberto. **Relativizando**: uma introdução à Antropologia Social. Rio de Janeiro: Rocco, 1991.

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

DEMO, P. **Metodologia científica em ciências sociais**. 2. ed. São Paulo: Atlas, 1989.

DERNTL, Maria Fernanda. "Além do Plano: a construção das cidades-satélites e a dinâmica centro-periferia em Brasília". In: *Anais do XIV Seminário de História da Cidade e do urbanismo*. São Carlos, IAU-USP, 2016.

_____. Dos espaços modernistas aos lugares da comunidade: memórias da construção das cidades-satélites de Brasília. **Resgate: Revista Interdisciplinar de Cultura**, v. 27, n. 1, p. 11-34, 2019.

ENGELS, Friedrich. "Contribuição ao problema da habitação". In: MARX, Karl; ENGELS, Friedrich. *Textos*, volume II. São Paulo: Edições Sociais, 1976, 39-116.

EPSTEIN, David. **Brasília, Plan and Reality: a study of planned and spontaneous developments**. Berkeley, University of California, p. 206, 1973.

FEIFEL, Bianca. Diante da invisibilização, a resistência: Estrutural completa 20 anos de enfrentamento a desafio habitacional. **Brasil de Fato**, 27 de jan. de 2024. Disponível em: <https://www.brasildefatodf.com.br/2024/01/27/diante-da-invisibilizacao-a-resistencia-estrutural-completa-20-anos-de-enfrentamento-a-desafio-habitacional>. Acesso em: 21 de novembro de 2024.

FLAMM, Michael; KAUFMANN, Vincent. Operationalising the Concept of Motility: A Qualitative Study. **Mobilities**, v. 1, n. 2, p. 167-189, July 2006.

FLEISCHER, Soraya; BATISTA, Monique. O tempo da falta e o tempo da bonança: experiências de cronicidade na Guariroba, Ceilândia/DF. *Anuário Antropológico*, Brasília, v. 38, n. 2, pp. 195-224, 2013.

FREITAS, Dulcineth Ferreira de. **Caracterização de resíduos sólidos domiciliares na cidade satélite do Varjão – Distrito Federal – Brasil, 2005**. Dissertação (mestrado) – Universidade de Brasília, Programa de Pós-Graduação Multi-institucional em Ciências da Saúde. Brasília, p. 146, 2006.

GALINDO, Ernesto Pereira; LIMA NETO, Vicente Correia (2019). **A mobilidade urbana no Brasil**: percepções de sua população. Texto para Discussão, No. 2468, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), Brasília.

GOELLNER, Isabella de Araujo. **DESLOCAMENTO URBANO E SUA RELAÇÃO COM A VIDA-COTIDIANA. UM ESTUDO DE CASO A PARTIR DA UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA**. Monografia (Bacharelado em Sociologia) – Instituto de Ciências Sociais, Universidade de Brasília. Brasília, p. 50, 2014.

GOLDSTEIN, G. S. e MOSES, L. N. (1975). Transportation Controls and the Spatial Structure of Urban Areas. *The American Economic Review*, v. 65, n. 2, Papers and Proceedings of the Eighty-seventh Annual Meeting of the American Economic Association, pp. 289-294.

GOUVÊA, Luiz Alberto. **Brasília: a capital da segregação e do controle social**. São Paulo: Annablume, 1995.

HALL, Edward. **A linguagem silenciosa**. Rio de Janeiro: Relógios D'Água, 1994.

HOLMES, J. H. (1971). External Commuting as a Prelude to Suburbanization. *Annals of the Association of American Geographers*, v. 61, n. 4, pp. 774-790.

HOLSTON, James. **Cidade modernista: uma crítica de Brasília e sua utopia**. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

_____. A morte da rua. In: HOLSTON, James. **Cidade modernista: uma crítica de Brasília e sua utopia**. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

IPEDF Codeplan, Instituto de Pesquisa e Estatística do Distrito Federal. **PDAD 2021 – Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios**. Disponível em: <https://ipe.df.gov.br/pdad-2021-3/>. Acesso em: set. 2022.

_____. **COMO ANDA BRASÍLIA: Um recorte a partir dos dados da Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios - PDAD 2021**. 2023. Disponível em: <https://www.ipe.df.gov.br/como-anda-brasilia-ipedf-apresenta-estudo-sobre-mobilidade-na-capital-federal/>. Acesso em: jan. 2024.

IZAGA, Fabiana; PEREIRA, Margareth da Silva. A mobilidade urbana na urbanização das favelas no Rio de Janeiro. **Cadernos do Desenvolvimento Fluminense**, Rio de Janeiro, n. 4, pp. 88-115, mai. 2014.

JENSEN, Ole. Flows of Meaning, Cultures of Movements – Urban Mobility as Meaningful Everyday Life Practice. **Mobilities**, v. 4, n. 1, pp. 139-158, March 2009.

JÚNIOR, Vagner Teixeira Ferraz. **MOBILIDADE URBANA E SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL NO DISTRITO FEDERAL**. Monografia (Bacharelado em Geografia) – Departamento de Geografia, Universidade de Brasília. Brasília, p. 48, 2021.

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

LEAL, Carlos Chagastelis Martins. Plano Diretor de Transportes e Mobilidade do Distrito Federal (PDTU/DF): Instrumento de Mobilidade Urbana. **Texto para Discussão: CODEPLAN**, Brasília, n. 25, maio de 2017.

LEFEBVRE, Henri. *La production de l'espace*. Paris: Anthropos, 1974.

_____. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

_____. **Rhythmanalysis: space, time and everyday life**. London: Continuum, 2004.

LEMOS, Guilherme Oliveira. **No Dilacerar do Concreto: as histórias dos *apartheids* entre as satélites de Brasília e as *townships* de Joanesburgo (1955-1971)**. Tese de Doutorado em História. Programa de Pós-Graduação em História da Universidade de Brasília, Brasília, 2022.

MAGALHÃES, Luiz Ricardo. O itinerário mudancista: de Varnhagen a JK e a Coleção Brasília. In: MAGALHÃES, Luiz Ricardo. *Brasília, a utopia do Centro: a cidade que prometia reinventar o Brasil*. Curitiba: Editora CRV, 2015.

MARTINS, H. H. T. S. Metodologia qualitativa de pesquisa. **Educação e Pesquisa**, São Paulo, v. 30, n. 2, p. 289-300, maio/ago. 2004.

MENEZES, Marilene Resende de. **O lugar do pedestre no Plano Piloto de Brasília**. Orientador: Prof. Dr. Luiz Pedro de Melo Cesar. 2008. 209 f. Dissertação (Mestrado em Desenho Urbano) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2008.

- MINAYO, Maria Cecília de Souza. Amostragem e saturação em pesquisa qualitativa: consensos e controvérsias. **Revista Pesquisa Qualitativa**, São Paulo (SP), v. 5, n. 7, p. 01-12, abril. 2017.
- Miragaya J. Perfil da distribuição dos postos de trabalho no Distrito Federal: concentração no Plano Piloto e déficits nas cidades-dormitório. **Brasília: CODEPLAN**; 2013. p. 1–13.
- MOURA, Cristina Patriota de. Condomínios e Gated Communities: por uma antropologia das novas composições urbanas. **Anuário Antropológico**, Brasília, v. 35, n. 2, pp. 209-233, 2010.
- MOURA, Cristina Patriota de; VASCONCELOS, Larissa Fernandes Lins de. Trajetórias, trajetos e “motilidade” na Universidade de Brasília. **Antropolítica**, Niterói, n. 32, pp. 87-112, 2012.
- MOURA, Cristina Patriota de. Considerações sobre “motilidade” estudantil nos *campi* da Universidade de Brasília. In: MARTINS, Carlos Benedito; Vieira, Maria Manuel (organizadores). **Educação superior e os desafios no novo século: contextos e diálogos Brasil-Portugal**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2018.
- MOURA, Cristina Patriota de; JANUZZI, Vinicius Prado. Brasília classificada: novos espaços de classe média na capital federal. **Tempo Social**, v. 31, n. 1, p. 113-134, 2019.
- NETO, Osvaldo Assis Rocha. **MOBILIDADE URBANA E CULTURA DO AUTOMÓVEL NA SINGULARIDADE DA METRÓPOLE MODERNISTA BRASILEIRA**. Dissertação (mestrado) – Universidade de Brasília, Programa de Pós-Graduação em Sociologia. Brasília, p. 172, 2012.
- NEUEN, João Phillip Tilopa Barbosa de Oliveira. Reclassificando o DF: naturezas e culturas no plano modernista. **Revista Pós**, Brasília, v. 18, n. 1, pp. 90-107, 2023.
- NUNES, Brasilmar Ferreira. **Brasília: A construção do cotidiano**. Brasília: Paralelo 15, 1997.
- NUNES, Ana Carolina Almeida Santos; PEREIRA, Marina. A ausência das perspectivas de gênero e raça nas políticas públicas de mobilidade urbana. **Revista Brasileira de Direito Urbanístico | RBDU**, Belo Horizonte: Fórum, v. 6, n. 10, p. 189–206, 2020.
- OJIMA, Ricardo; JUNIOR, Eduardo Marandola; PEREIRA, Rafael Henrique Moraes; SILVA, Robson Bonifácio da. O estigma de morar longe da cidade: repensando o consenso sobre as “cidades-dormitório” no Brasil. **Cadernos metrópole**, São Paulo, v. 12, n. 24, p. 395-415, 2010.
- OLIVEIRA, Francisco de. Brasília ou a utopia intramuros. **Jornal Opinião**, 23 a 30 de julho de 1973.
- OLIVEIRA, Juscelino Kubitschek de. **Por que construí Brasília**. Rio de Janeiro: Bloch, 1974.
- OLIVEIRA, Giovanna Ortiz de. Lúcio Costa. Entrevista, São Paulo, ano 06, n. 023.03, **Vitruvius**, jul. 2005.
- OLIVEIRA, João Ferreira de; DOURADO, Luis; MENDONÇA, Erasto Fortes. UnB: Da universidade idealizada à “universidade modernizada”. In: MOROSINI, Marília (org.). **A universidade no Brasil: concepções e modelos**. Brasília: Instituto Nacional de Estudos e Pesquisas Educacionais Anísio Teixeira, 2006.
- PARK, Robert Ezra. “A cidade: sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano”. In: VELHO, O. G. **O fenômeno urbano**. 3a ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1976. p. 26-67.

PASTORE, José. *Brasília: a Cidade e o Homem*. São Paulo: Editora Nacional, 1969.

PAVIANI, Aldo. Migrações com desemprego: injustiça social na configuração socioespacial urbana. In: **Cadernos Metrópole**, São Paulo, n° 17, pp. 13-34, 2007.

_____. A metrópole terciária. In: PAVIANI, Aldo (org.). **Brasília, ideologia e realidade: espaço urbano em questão**. 2. ed. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2010. p. 83-116.

_____. A construção injusta do espaço urbano. In: PAVIANI, Aldo (org.). **A conquista da cidade: movimentos populares em Brasília**. Ed. UnB, 2010.

PAVIANI, Aldo; BARRETO, Frederico Flósculo Pinheiro; FERREIRA, Ignez Costa Barbosa; CIDADE, Lúcia Cony Faria; JATOBÁ, Sérgio Ulisses (organizadores). **Brasília 50 anos: da capital à metrópole**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2010.

PEDROSA, M. **Dos Murais de Portinari aos Espaços de Brasília**. AMARAL, Aracy (org). São Paulo: Editora Perspectiva, 1981.

PEIXOTO, Clarice. Trajetórias juvenis: processos de autonomização de jovens cariocas e desigualdades sociais. **Anuário Antropológico**, Brasília, UnB, 2010, v. 35, n. 1, pp. 175-198.

PELUSO, Marília Luiza. Brasília: do mito ao plano, da cidade sonhada à cidade administrativa. **Revista Espaço e Geografia**, v. 6, n. 2, pp. 1-29, 2003.

PETRONE, Talíria. Uma saída para Joanas, Marias e Clarice. In: SANTINI, Daniel; ALBERGARIA, Rafaela; SANTARÉM, Paíque Duques (organizadores). **Mobilidade antirracista**. São Paulo: Autonomia Literária, 2021.

POULANTZAS, Nicos. **L'état, le pouvoir, le socialisme**. Paris: PUF, 1978.

PRETECEILLE, E. Segregação Urbana. In: IVO, A. B. L. (coord.). **Dicionário temático desenvolvimento e questão social**. São Paulo: Annablume, 2013. p. 442-449.

SALMERON, Roberto A. **A universidade interrompida: Brasília 1964-1965**. Brasília: Ed. UnB, 1999.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. São Paulo: Hucitec Editora, 1993.

_____. **O Espaço Dividido: Os Dois Circuitos da Economia Urbana dos Países Subdesenvolvidos**. 2. ed. Tradução de Myrna T. Rego Viana. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2004.

SANTOS, Pâmela Roberta Gonçalves dos. **Análise da influência da segurança pública na escolha do uso do carro como modo de transporte pela população da região metropolitana do Recife**. 144 f. Dissertação (mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Transportes e Gestão das Infraestruturas, Universidade Federal de Pernambuco, 2017.

SCHAEFFER, Maria de Fátima Castilhos. Segregação socioespacial no Distrito Federal. **Revista Katálisis**, v. 6, n. 2, p. 237-248, 2003.

SCHNORE, L. F. (1957). Satellites and suburbs. *Social Forces*, v. 36, n. 2, pp. 121-127.

SEGAWA, H. A Myth that Left the Greenhouse. *Docomomo Journal*, n. 43, p. 34-39, 2010.

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

SHELLER, Mimi; URRY, John. The new mobilities paradigm. **Environment and Planning**

A, v. 38, pp. 207-226, 2006.

SILVA, Ernesto. **História de Brasília**. Coordenada. Ed. de Brasília, 1971.

SINGH, Dhan Zunino. Ciudades, prácticas y representaciones en movimiento. Notas para un análisis cultural de la movilidad como experiencia urbana. **Tempo Social**, revista de sociologia da USP, v. 30, n. 2, pp. 35-54, 2018.

SIQUEIRA, Lúcia de Andrade. **Por onde andam as mulheres? Percursos e medos que limitam a experiência de mulheres no centro do Recife**. 162 f. Dissertação (mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Urbano, Universidade Federal de Pernambuco, 2015.

SOUSA, Natália Adrielle Pereira de. **A PRODUÇÃO DA CIDADE DO SOL NASCENTE E DO PÔR DO SOL/DF**: entre o tempo da autoconstrução e o tempo do planejamento urbano. Tese de Doutorado – Departamento de Sociologia, Universidade de Brasília, p. 197, 2023.

SOUSA, N. H. B. (1983). **Construtores de Brasília**. Petrópolis: Vozes.

SOUZA, Rafael Rodrigues Sobreira de. **COMÉRCIO E CONSUMO NA CIDADE LIVRE (NÚCLEO BANDEIRANTE - DISTRITO FEDERAL), FACE A CONSTRUÇÃO DE BRASÍLIA**. Monografia (Bacharelado em Geografia) – Instituto de Ciências Humanas, Universidade de Brasília, p. 73, 2016.

SOUZA, R. C. F. & CAIAFFA, W. T. (2017) Mobilidade Ativa e os Novos Ferramentais para Projeto e Gestão da Cidade Contemporânea. **Anais do IV Congresso Internacional de Habilitação no Espaço Lusófono**, Porto, Portugal, p. 1-21.

TAVARES, Jeferson. Brasília-[As]simetrias entre Lúcio Costa e Oscar Niemeyer. **Risco Revista de Pesquisa em Arquitetura e Urbanismo (Online)**, n. 5, p. 4-21, 2007.

TAVOLARI, Bianca. **Direito à cidade**: uma trajetória conceitual. Novos estudos. CEBRAP, São Paulo. 2016, vol.35, n.1, pp.93-109.

TEIXEIRA, Marcelo Augusto de Almeida. **Presença incômoda: corpos dissidentes na cidade modernista**. Mestrado em Arquitetura, Universidade de Brasília, Brasília, 2013.

TERÁN, José Ángel. **Mobilidade urbana sustentável**. São Paulo: Scortecci, 2013.

THIOLLENT, M. **Crítica metodológica, investigação social e enquete operária**. São Paulo: Polis, p. 15-30, 1980.

TODOROV, João Cláudio. **A Universidade Brasileira: Crise e Perspectivas**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1989.

UNB, Universidade de Brasília. **Pesquisa Social**. 2020 e 2021. Disponível em: <http://repositoriocovid19.unb.br/pesquisa-social/>. Acesso em: 10 out. 2022.

_____. **Relatório de Gestão 2023**. Disponível em: https://www.dpo.unb.br/images/dpl/2024/Relatorio_de_Gesto_UnB_2023.pdf. Acesso em: 04 nov. 2024.

_____. **Anuário Estatístico**. 2024. Disponível em: https://dpo.unb.br/index.php?option=com_content&view=article&id=47&Itemid=872. Acesso em: 05 jan. 2025.

URRY, John. **Mobilities**. Cambridge: Polity, 2007.

VALENTE, Adriano Chaves. Cercamentos sociais e Assepsia urbanística: conceitos para pensar Brasília. **Revista Pós**, Brasília, v. 18, n. 1, pp. 10-29, 2023.

VALLE, Melissa M. **Revealing the Ruse: Shifting the Narrative of Colorblind Urbanism**. International Journal of Urban and Regional Research, 2017, s/p. Disponível em: <https://www.ijurr.org/spotlight-on/race-justice-and-the-city/revealing-the-ruse-shifting-the-narrative-of-colorblind-urbanism/>. Acesso em: 23 jul. 2025.

VESENTINI, José William. **A capital da geopolítica**. São Paulo: Ed. Ática, 1986.

VIDAL, Laurent. "Cidade e História: ligações perigosas". In: **De Nova Lisboa a Brasília: a invenção de uma capital (séculos XIX-XX)**. Trad. Florence Marie Dravet. Brasília: UnB, 2009.

VILLAÇA, Flávio. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: DEÁK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos. **O processo de urbanização no Brasil**. São Paulo: Edusp/Fupam, 1999.

WIRTH, LOUIS. "O urbanismo como modo de vida". In: VELHO, O.G. **O fenômeno urbano**. 3a ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1976. p. 90-113.

ZHANG, Li. (2010), *In search of paradise: middle-class living in a Chinese metropolis*. Londres, Cornell University Press.

Apêndices

Apêndice A – Questionário aos alunos de graduação

Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE)

Prezado (a)

Você está sendo convidado a participar da pesquisa “*Brasília: mobilidade urbana e segregação socioespacial no cotidiano dos graduandos e graduandas da UnB do campus Darcy Ribeiro*”, de responsabilidade de Fábio Roberto da Nóbrega Júnior, graduado em Sociologia e aluno de mestrado em Sociologia da Universidade de Brasília, sob orientação da professora doutora Haydée Glória Cruz Caruso do Departamento de Sociologia da UnB. O objetivo desta pesquisa é investigar como os estudantes de graduação da UnB do *campus* Darcy Ribeiro experienciam a mobilidade urbana no Distrito Federal. Procuramos estudar como as dinâmicas de deslocamento no espaço físico influem nas idas e vindas desse grupo de indivíduos.

Os dados provenientes de sua participação ficarão sob a guarda do pesquisador responsável pela pesquisa. A coleta de dados será realizada por meio deste questionário. É para este procedimento que você está sendo convidado (a) a participar. Esta pesquisa prevê riscos mínimos, tal como incômodo ou desconforto com alguma pergunta, mas sem previsão de riscos para além do cotidiano. O questionário poderá ser encerrado caso seja considerado, pelo participante, invasivo ou afete as dimensões físicas, psíquicas, morais, intelectuais, sociais, culturais e espirituais.

Sua participação é voluntária e livre de qualquer remuneração ou benefício. Você é livre para recusar-se a participar, retirar seu consentimento ou interromper sua participação a qualquer momento. A recusa em participar não acarretará qualquer penalidade ou perda de benefícios. O tempo de duração para responder ao questionário é de aproximadamente 10 minutos.

Se você tiver qualquer dúvida em relação à pesquisa, você pode me contatar através do e-mail jr.fabio22@gmail.com

Legenda: * indica uma pergunta obrigatória

1. **Campus/Turno*

Plano Piloto – Darcy Ribeiro/Diurno

Plano Piloto – Darcy Ribeiro/Noturno

Ceilândia – FCE/Diurno

Gama – FGA/Diurno

Planaltina – FUP/Diurno

Planaltina – FUP/Noturno

Prefiro não responder

1a. Curso (Darcy Ribeiro – diurno):

Administração

Agronomia

Arquitetura e Urbanismo

Artes Cênicas (Bacharelado/Licenciatura)

Artes Visuais (Bacharelado/Licenciatura)

Biblioteconomia

Biotecnologia

Ciência da Computação (Bacharelado)

Ciência Política

Ciências Biológicas (Bacharelado)

Ciências Contábeis

Ciências Econômicas

Ciências Sociais

Comunicação Social

Comunicação Social - Audiovisual

Comunicação Social - Jornalismo

Comunicação Social - Publicidade e Propaganda

Desenho Industrial - Programação Visual

Design (Bacharelado)

Direito

Educação Física (Bacharelado)

Educação Física (Licenciatura)

Enfermagem

Engenharia Ambiental

Engenharia Civil

Engenharia da Computação

Engenharia de Redes de Comunicação

Engenharia Elétrica

Engenharia Florestal

Engenharia Mecânica

Engenharia Mecatrônica

Engenharia Química

Estatística

Farmácia

Filosofia

Física (Bacharelado)

Física Computacional

Geofísica

Geografia (Bacharelado/Licenciatura)

Geologia

História (Bacharelado/Licenciatura)

Jornalismo

Letras - Francês (Bacharelado/Licenciatura)

Letras - Inglês (Bacharelado/Licenciatura)

Letras - Língua Estrangeira Aplicada (Bacharelado)

Letras - Português (Bacharelado/Licenciatura)

Letras - Português do Brasil como Segunda Língua (Licenciatura)

Letras - Tradução - Francês

Letras - Tradução - Inglês

Licenciatura em Língua de Sinais Brasileira/Português - LIBRAS

Matemática (Bacharelado/Licenciatura)

Medicina

Medicina Veterinária

Museologia

Música (Bacharelado)

Música (Licenciatura) - Educação Artística

Nutrição

Odontologia

Pedagogia

Psicologia

Química (Bacharelado)

Química Tecnológica

Relações Internacionais

Serviço Social

Turismo

1a1. Curso (Darcy Ribeiro – noturno)

Administração

Arquitetura e Urbanismo

Arquivologia

Artes Cênicas (Licenciatura)

Artes Visuais (Licenciatura)

Ciências Ambientais

Ciências Biológicas (Licenciatura)

Ciências Contábeis

Computação (Licenciatura)

Comunicação Organizacional

Direito

Engenharia de Produção

Farmácia

Filosofia (Licenciatura)

Física (Licenciatura)

Gestão de Agronegócio

Gestão de Políticas Públicas

História (Licenciatura)

Letras - Espanhol (Licenciatura)

Letras - Japonês (Licenciatura)

Letras - Português (Licenciatura)

Letras - Tradução - Espanhol

Matemática (Licenciatura)

Música (Licenciatura)

Pedagogia

Química (Licenciatura)

Saúde Coletiva

Serviço Social

Teoria Crítica e História da Arte (Bacharelado)

1a2. Curso (FCE – diurno):

Enfermagem

Farmácia

Fisioterapia

Saúde Coletiva

Terapia Ocupacional

Fonoaudiologia

1a3. Curso (FGA – diurno)

Engenharia

Engenharia Aeroespacial

Engenharia Automotiva

Engenharia de Energia

Engenharia de Software

Engenharia Eletrônica

1a4. Curso (FUP – diurno):

Ciências Naturais (Licenciatura)

Educação do Campo - Ciências da Natureza

Educação do Campo - Ciências da Natureza e Matemática

Educação do Campo - Linguagem, Artes e Literatura

Educação do Campo - Matemática

Gestão do Agronegócio

Gestão Ambiental

1a5. Curso (FUP – noturno):

Ciências Naturais (Licenciatura)

Gestão Ambiental

2. *Ano/semestre de ingresso na UnB:

2024/2

2024/1

2023/2

2023/1

2022/2

2022/1

2021/2

2021/1

2020/2

2020/1

2019/2

2019/1

2018/2

2018/1

2017/2

2017/1

2016/2

2016/1

2015/2

2015/1

2014/2

2014/1

2013/2

2013/1

2012/2

2012/1

2011/2

2011/1

2010/2

2010/1

2009/2

2009/1

2008/2

2008/1

Prefiro não responder

3. *Gênero:

Masculino

Feminino

Gostaria de me identificar de outra forma (especificar na questão seguinte)

Prefiro não responder

3a. Gênero (gostaria de me identificar de outra forma). Especifique abaixo.

4. *Data de nascimento:

(Ex: DD-MM-AAAA)

5. *Raça/Cor:

Branca

Preta

Amarela

Parda

Indígena

Prefiro não responder

6. *Você é usuário de algum programa de assistência estudantil da Universidade de Brasília (UnB)?

Sim

Não

Prefiro não responder

7. *Você é uma pessoa com deficiência?

Sim

Não

Prefiro não responder

7a. Tipo de deficiência (é possível marcar mais de uma opção)

Cegueira ou visão subnormal grave

Surdez ou deficiência auditiva grave

Limitação motora

Deficiência intelectual

Transtorno do Déficit de Atenção e Hiperatividade (TDA/H)

Transtornos Globais do Desenvolvimento (TDG) / Transtorno do Espectro Autista (TEA)

Altas Habilidades/Superdotação

Outra (especificar na questão seguinte)

7a1. Tipo de deficiência (outra). Especifique abaixo.

8. Qual a Região Administrativa do DF que você reside?

RA 1-Plano Piloto

RA 2-Gama

RA 3-Taguatinga

RA 4-Brazlândia

RA 5-Sobradinho

RA 6-Planaltina

RA 7-Paranoá

RA 8-Núcleo Bandeirante

RA 9-Ceilândia

RA 10-Guará

RA 11-Cruzeiro

RA 12-Samambaia

RA 13-Santa Maria

RA 14-São Sebastião

RA 15-Recanto das Emas

RA 16-Lago Sul

RA 17-Riacho Fundo

RA 18-Lago Norte

RA 19-Candangolândia

RA 20-Águas Claras

RA 21-Riacho Fundo II

RA 22-Sudoeste/Octogonal

RA 23-Varjão

RA 24-Park Way

RA 25-SCIA

RA 26-Sobradinho II

RA 27-Jardim Botânico

RA 28-Itapoã

RA 29-SIA

RA 30-Vicente Pires

RA 31-Fercal

RA 32-Sol Nascente/Pôr do Sol

RA 33-Arniqueira

RA 34-Água Quente

RA 35-Arapoanga

9. No caso de residir em município do Goiás, qual deles?

Abadiânia

Água Fria de Goiás

Águas Lindas de Goiás

Alexânia

Alto Paraíso de Goiás

Alvorada do Norte

Barro Alto

Cabeceiras

Cavalcante

Cidade Ocidental

Cocalzinho de Goiás

Corumbá de Goiás

Cristalina

Flores de Goiás

Formosa

Goianésia

Luziânia

Mimoso de Goiás

Niquelândia

Novo Gama

Padre Bernardo

Pirenópolis

Planaltina

Santo Antônio do Descoberto

São João d'Aliança

Simolândia

Valparaíso de Goiás

Vila Boa

Vila Propício

Outro (especificar na questão seguinte)

9a. Qual?

10. *Qual o meio de transporte que você usa com mais frequência para ir ao *campus*? É possível marcar mais de uma opção.

Carro próprio

Carona

Metrô

Bicicleta

A pé

Motocicleta

Ônibus

Transporte escolar

Aplicativos de transporte (uber – cabify – 99 – inDrive)

Outro (especificar na questão seguinte)

Prefiro não responder

**10a. Qual o meio de transporte que você usa com mais frequência para ir ao *campus*?
(Outro)**

11. Caso você se locomova de ônibus no Distrito Federal, quantos você pega por dia para chegar à universidade e retornar para casa?

Entre 1 e 2

Entre 3 e 4

Mais de 4

12. *No trajeto de ida para a universidade, qual o tempo aproximado do seu deslocamento?

Menos de 15 minutos

Entre 15 e 30 minutos

Entre 30 minutos e uma hora

Entre uma hora e duas horas

Mais de duas horas

12a. *No trajeto de volta para casa, qual o tempo aproximado do seu deslocamento?

Menos de 15 minutos

Entre 15 e 30 minutos

Entre 30 minutos e uma hora

Entre uma hora e duas horas

Mais de duas horas

13. Caso você utilize o transporte público do Distrito Federal (ou entorno), na sua opinião, quais são as maiores dificuldades enfrentadas? É possível marcar mais de uma opção.

Superlotação

Atrasos e falta de pontualidade

Falta de infraestrutura e conforto

Segurança

Intervalos longos e frota insuficiente para atender à demanda

Conexões e integração ineficientes

Falta de informações sobre rotas, horários e tarifas

Tarifas elevadas

Falta de acessibilidade

Condições de espera inadequadas (p. ex. falta de abrigos, bancos, iluminação e sinalização nas paradas de ônibus e/ou estações)

Outras (especificar na questão seguinte)

13a. Com base na pergunta anterior, quais outras dificuldades enfrentadas no transporte público do Distrito Federal (ou entorno) você gostaria de destacar?

14. *Você poderia fazer uma entrevista (online ou presencial) para falar sobre o seu trajeto de ida para a universidade e volta para casa?

Sim

Não

Prefiro não responder

14a. No caso de resposta afirmativa à pergunta anterior, preencha o campo abaixo com telefone e/ou e-mail para entrarmos em contato

Apêndice B – Roteiro de Entrevista Semiestruturada

Introdução

- Apresentação do entrevistador e explicação do objetivo da pesquisa
- Explicar ao entrevistado que suas respostas serão confidenciais e que ele ou ela pode optar por não responder a qualquer pergunta
- Informar a previsão do tempo da entrevista
- Entrega do termo de consentimento livre e esclarecido
- Autorização para gravação em áudio

Questões iniciais

- Onde você mora? (Região Administrativa do DF ou município do GO)
- Qual o seu curso?
- Em que semestre você está?
- Qual o seu gênero (masculino, feminino, gostaria de me identificar de outra forma, prefiro não responder)?
- Qual a sua idade?
- Com qual raça/cor se identifica (preto, pardo, branco, amarelo, indígena, prefiro não responder)?
- Você é uma pessoa com deficiência? (sim – especificar o tipo de deficiência, não, prefiro não responder)
- Você trabalha? Se sim, onde (apontar Região Administrativa ou município do Goiás)?
- Qual (is) o (s) meio (s) de transporte que você utiliza com maior frequência para chegar à universidade (*campus* Darcy Ribeiro) e voltar para casa durante o período regular de aulas?

Questões principais

- Você pode descrever o seu trajeto de ida para a universidade e volta para casa durante um dia comum? (dar um exemplo de trajeto e fazer uma diferenciação entre turnos – manhã, tarde e noite)
- Qual a duração média do seu deslocamento para a UnB?
- Qual a duração média do seu deslocamento no retorno para casa?
- Em caso do uso de ônibus, quantos são necessários para chegar à UnB e/ou retornar para casa?

- Você tem passe livre estudantil (PLE)? Como você tomou conhecimento do PLE?
- No lugar que você reside, há ônibus direto para a universidade ou é necessário fazer baldeação?
- Quanto tempo, em média, você gasta esperando o transporte público?
- O que você faz durante o seu tempo de deslocamento? Você costuma ir sentado ou em pé no transporte público que você utiliza?

Questões mais aprofundadas

- Na sua opinião e vivência, quais as maiores dificuldades para chegar à universidade, levando-se em conta o seu meio de transporte e o seu lugar de habitação?
- Você acha que ser mulher tem efeitos no seu trajeto? Se sim, quais (discorra sobre)?
- Você já sofreu importunação sexual no transporte público (caso a entrevistada seja uma mulher)?
- Com base na sua opinião, o que você entende por segregação socioespacial? Você acha que ela se faz presente nos seus deslocamentos?
- No caso de resposta afirmativa à pergunta anterior, você consegue dizer (discorrer sobre) os possíveis impactos nos seguintes pontos:
 - no seu trajeto;
 - nas suas atividades acadêmicas (dentro e fora da universidade);
 - na sua grade curricular;
 - no seu fluxo do curso;
 - e no seu lazer?

Questões finais

- Você tem alguma sugestão para melhorar o seu trajeto e o funcionamento do transporte público?
- Você gostaria de acrescentar alguma coisa que eu não perguntei, mas você considera importante falar?

Encerramento

- Agradecer ao entrevistado pelo seu tempo e respostas
- Reiterar a confidencialidade dos dados