

# Mobilidade urbana no Distrito Federal

2010 . Ano 7 . Edição 60 - 28/05/2010

## Mobilidade urbana no Distrito Federal

Vicente Correa Lima Neto



Criado a partir da iniciativa federal de transferir a capital do litoral para o interior na década de 60, Brasília é uma cidade nova, marcada pelo acentuado crescimento urbano notadamente após a década de 90, com uma forte concentração de atividades na região central - onde se localizam 80% dos empregos e serviços- e uma predominância do Transporte Individual (36,7%). O transporte não motorizado (bicicleta e a pé) corresponde a 27,8% das viagens totais no Distrito Federal (DF), enquanto o transporte por ônibus representa 30,9%

O processo de expansão foi, em um primeiro momento, impulsionado pelo Estado, numa segunda fase, pela sua "ausência", tendo em vista a quantidade de ocupações em áreas consideradas irregulares. A expansão urbana foi caracterizada por um processo de espraiamento, o que impacta diretamente nas relações dos indivíduos com a cidade, ampliando o processo de segregação espacial. O modelo adotado para o desenvolvimento foi amplamente focado na interdependência entre a região central do DF com o seu entorno, englobando não somente unidades sob sua administração, como também municípios vizinhos do estado de Goiás.

A Mobilidade no sentido definido pelo Ministério das Cidades corresponde a atributo associado às pessoas e aos bens e às diferentes respostas dadas por indivíduos e agentes econômicos às **suas necessidades de deslocamento**, consideradas as **dimensões do espaço urbano** e a complexidade das **atividades nele desenvolvidas**. A interação desses três fatores - necessidades, deslocamentos, espaços e atividades - resulta na condição da mobilidade urbana no território. Portanto, para uma política voltada para a mobilidade urbana não basta focar em investimentos de transporte público coletivo, mas deve-se estruturar uma política urbana, que estabelecerá, dentre outros fatores, o modelo territorial pretendido, bem como os princípios e diretrizes norteadores das políticas setoriais, conforme preconiza o Estatuto da Cidade (Lei Nº 10.257, de 10 de julho de 2001).

O Plano Diretor de Ordenamento Territorial - PDOT (Lei Complementar Nº 803, de 25 de abril de 2009) estabeleceu os vetores de crescimento orientados à descentralização de atividades no território, segundo uma macrohierarquia do sistema de transportes público coletivo. Essa proposta constitui-se na tentativa formal de reverter a lógica rodoviária presente no processo de planejamento urbano no DF, passando a ser orientado para uma melhora global da mobilidade, com a delimitação do conjunto de centralidades primárias e secundárias, sendo as últimas obrigatoriamente integradas ao sistema de transporte.

Orientado por esse plano mestre, encontra-se em desenvolvimento o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade (PDTU), que contempla a região do DF e entorno. As ações previstas por esse instrumento de planejamento deverão contemplar aspectos relativos à gestão do sistema de transporte público "metropolitano", compreendendo aspectos financeiros, jurídicos e institucionais. O PDTU incorpora os projetos de transportes em desenvolvimento pelo governo do DF como, por exemplo, a expansão da rede de metrô existente, a implantação de dois sistemas de corredores exclusivos de ônibus e um sistema de Veículo Leve sobre Trilhos, integrados ao sistema de ônibus convencional, que passará por uma reformulação em decorrência desse conjunto de projetos e propostas.

Com relação ao transporte não-motorizado, destaca-se o programa Ciclovitário que está focado na implantação de uma rede de ciclovias no DF, tanto na configuração intra-urbana como na inter-urbana. Apesar dessa primeira iniciativa, não existe uma estrutura de apoio ao sistema em implantação, como por exemplo, bicicletários e paraciclos, além de uma integração com o sistema de transporte público. Entendendo a Mobilidade não somente como uma questão de deslocamento, mas também das condições de infraestrutura urbana oferecidas, há uma necessidade de melhor estruturar o espaço para o pedestre,

com mobiliário urbano e calçadas de qualidade, segundo os preceitos de acessibilidade universal.

No entanto, apesar das iniciativas expostas, existe um descompasso entre a expansão urbana e o sistema de transportes do DF em um horizonte curto de tempo. Outro aspecto que merece destaque é a necessidade de se desenvolver uma política de mobilidade urbana que integre aspectos relativos ao Gerenciamento de Demanda de Transportes, como compartilhamento do veículo individual, controle de estacionamentos na região central etc.

Enfim, para ampliar as condições de mobilidade devemos pensar integralmente a cidade e todos os seus aspectos, como desenvolvimento urbano, o setor de transportes e a distribuição espacial dos equipamentos e atividades urbanas no território. Nesse sentido, observa-se um primeiro movimento na capital da república em direção a uma política que de fato promova a melhoria da mobilidade da população, o que representa uma mudança de paradigma em termos de planejamento urbano.

---

**Vicente Correa Lima Neto**, é técnico em planejamento e pesquisa da diretoria de estudos e políticas regionais, urbanas e ambientais (Dirur)

Copyright © 2007 - DESAFIOS DO DESENVOLVIMENTO

É proibida a reprodução do conteúdo desta página em qualquer meio de comunicação sem autorização.  
Revista Desafios do Desenvolvimento - SBS, Quadra 01, Edifício BNDES, sala 1515 - Brasília - DF - Fone: (61) 2026-5334