

NO DISTRITO FEDERAL SÃO OS MORADORES DO PRÓPRIO “CENTRO” QUE O ENTOPEM COM CARROS

C. O. Da Silva

RESUMO

A região de Brasília, antes imaginada para ser ocupada por 500 mil habitantes, comporta hoje uma população de quase 2,5 milhões que está submetida a dificuldades em seus deslocamentos diários. Dificuldades essas derivadas da excessiva centralização de atividades na região conhecida como Plano Piloto, do alto índice de uso do automóvel e, como pretende demonstrar este artigo, de iniquidade de uso do espaço no sistema viário. Planejadas e condicionadas para o uso do transporte privado por automóvel a cidade originária e a região que hoje a completa encontram-se plenamente acometidas por uma ocupação insustentável do espaço viário central, pelo que demonstram as projeções realizadas no âmbito do Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal e Entorno (PDTU). Uma vez que se reconheçam o significativo papel de atração de viagens do centro em relação à região e a dependência de uso do automóvel na cidade e região, seriam esses os únicos fatores explicativos da alta ocupação do sistema viário do centro por pessoas em automóveis? A análise dos dados referentes à posse de automóveis na região mostrou que a segregação no modelo centro-periferia fica claramente marcada e indicou que é no centro que se concentra a maior porcentagem de domicílios com automóveis. A análise dos dados referentes ao uso de modos de transportes em direção ao centro mostrou que a maior quantidade de viagens em automóveis tem suas origens no próprio centro. Tais constatações revelam que há outros fatores explicativos como a segregação sócio-espacial e o uso iniquidade de uso do sistema viário com reflexos de distribuição desigual dos bônus e ônus do processo de urbanização. Diante dessa realidade situa-se a justificativa de aplicação de políticas de restrição e controle de acesso ao automóvel e a contrapartida de concessão de mais espaços para os outros modos de transporte.

1 INTRODUÇÃO

Se considerada a história da humanidade é muito recente a introdução do automóvel. Essa pode ser considerada uma invenção revolucionária que rapidamente foi assimilada e potencializada nas cidades ao redor do mundo. No primeiro momento prevaleceu a ideia de abrir espaço e aumentar essa oferta na medida do aumento do número de automóveis. Já na segunda metade do século XX surgiram as primeiras críticas a esse modelo de desenvolvimento com base no reconhecimento dos impactos negativos – externalidades – percebidos entre constituição de cidades na escala da máquina, desperdício de tempo e dinheiro em áreas centrais e poluição visual, sonora e do ar.

Com o crescimento da população urbana, somado ao modelo de ocupação territorial, a mobilidade urbana se tornou tema cada vez mais sensível aos cidadãos, em especial no que concerne à acessibilidade às distintas atividades. As cidades de Brasília (DF) ¹, como a maioria das cidades ao redor do mundo, estão sujeitas ao fenômeno da “mobilidade a qualquer custo” ² e a elas se somam os impactos da circulação centrada no uso do automóvel, baixa qualidade do transporte público, concentração de usos e atividades urbanas e respectiva dinâmica desigual de deslocamento de pessoas e bens. Juntos esses ingredientes fazem com que o tema da mobilidade urbana seja abordado necessariamente no contexto do desenvolvimento regional.

Como manifestação do Movimento Moderno na arquitetura e urbanismo “Brasília concretizou o pensamento urbanístico internacional dos anos 50 e traduziu os princípios da Carta de Atenas de 1933” (IPHAN, 2015), dentre eles o da preparação das cidades para a circulação veloz do automóvel ³, fato que lhe renderia no futuro o título de Patrimônio Cultural da Humanidade concedido pela Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (UNESCO, da sigla em inglês).

A cidade objeto do concurso de 1957 previa congregar 500 mil habitantes. A região de hoje que a inclui é de dois milhões de habitantes (ver Figura 1). A população cresceu e a frota de veículos também, assim como as externalidades negativas associadas.



Figura 1. Do Plano de Conjunto de Brasília, de 1957, (em vermelho) à cidade atual (em preto). Fonte: Elaboração própria.

¹ Chama-se Brasília a unidade territorial equivalente ao Distrito Federal, tal como faz uso o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

² Segundo Vasconcellos (2001, p.94), a “mobilidade a qualquer custo” representa um compromisso com a modernização capitalista, na qual nada pode ficar parado porque o movimento é essencial.

³ Do item 3 do Relatório do Plano Piloto extrai-se o seguinte trecho: “E houve o propósito de aplicar os princípios francos da técnica rodoviária – inclusive a eliminação de cruzamentos – à técnica urbanística, conferindo ao eixo arqueado, correspondente às vias naturais de acesso, a função circulatória tronco, com pistas centrais de velocidade e pistas laterais para o tráfego local, e dispondo-se ao longo desse eixo o grosso dos setores residenciais [...]”, e do item 8, o seguinte: “[...] o automóvel, hoje em dia, deixou de ser o inimigo inconciliável do homem, domesticou-se, já faz, por assim dizer, parte da família”. (IPHAN, 2015).

Ao escrever sobre o ato de criação da cidade Jatobá sugeriu que “de 1975 a 2010, 35 anos se passaram e a cidade projetada se consolidou e tomou novas formas que talvez causassem maior espanto e indignação ao seu criador se ainda estivesse vivo” (JATOBÁ, 2010, p.308). Um pressuposto deste artigo é que uma dessas novas formas é a “erosão da cidade pelos automóveis”⁴.

A Figura 2 mostra que em Brasília existem mais veículos e automóveis *per capita* do que na média nacional. Dados externos ao artigo, de elaboração própria, indicaram que dentre as 27 capitais do País, Brasília tem o décimo maior *Índice de Motorização*⁵ e o sexto maior *Índice de Automóveis*⁶, e ambos tiveram um crescimento ligeiramente superior entre 2005 e 2010 em relação às médias nacionais.

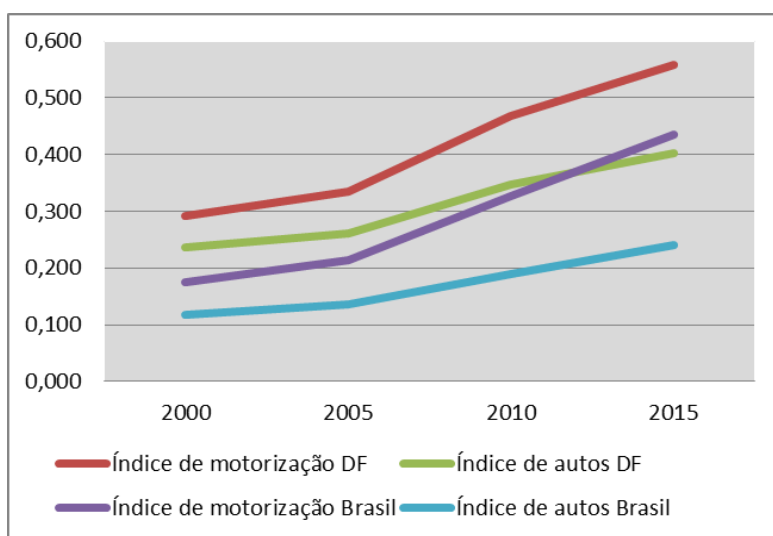


Figura 2. Evolução da frota de veículos e automóveis no Brasil e em Brasília entre 2000 e 2015. Fonte: (DENATRAN, 2016; IBGE, 2016; IBGE, 2016a; IBGE, 2016b)

O planejamento urbano e regional de Brasília e do Distrito Federal tem como principais instrumentos o Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal (PDOT), e o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal e Entorno (PDTU). Ambos têm a prerrogativa de apresentar melhorias para as possíveis disfunções entre uso e ocupação do solo e sistemas de trânsito e transportes, dentre outros direcionamentos. O Relatório Final do PDTU apresenta simulações do nível de serviço⁷ do sistema viário de Brasília para os anos horizonte de 2015 e 2020. Curiosamente, mesmo considerando a implantação de propostas de melhoria, essas simulações indica que grande parte das vias apresentará piora em seus níveis de serviço e, como reflexo mais visível, aumento nos níveis de congestionamento de veículos, ver Figura 3. Fato que pode influenciar diretamente na falta de acesso, desconforto nos deslocamento de pessoas e baixas qualidades de ambiência urbana.

⁴ Termo emprestado de Jacobs (2001, p.377-413). Entende-se que a expressão deflagra o processo de dependência excessiva dos automóveis particulares nas cidades que converge na gradativa construção de espaços destinados a circulação e parada deles.

⁵ Número de veículos por habitante.

⁶ Número de automóveis por habitante.

⁷ “O nível de serviço é determinado pela relação V/C de cada trecho do sistema viário, onde, V representa o volume de veículos na hora de pico verificado em um trecho de via, e C é a capacidade do trecho, correspondente ao volume máximo de veículos por hora” (DISTRITO FEDERAL, 2010, p.159).

A abrangência espacial da simulação da Figura 3 corresponde aproximadamente à região do Conjunto Urbanístico Tombado de Brasília (CUB) e sua área de influência imediata. Basicamente, ao nível de serviço A, cor verde, correspondem as melhores condições de deslocamento em termos de fluidez. No lado oposto, ao nível de serviço F, cor preta, correspondem as piores condições de deslocamento. Dentro de um mesmo nível de serviço, quanto mais larga a faixa pior é a condição de deslocamento.



Figura 3. Carregamento do sistema viário com implantação da alternativa recomendada pelo PDTU, situação prevista para 2020. Em preto os piores níveis de serviço. Fonte: (DISTRITO FEDERAL, 2010, P. 164).

Dados da pesquisa origem destino de 2009 mostraram que 51% das viagens motorizadas eram realizadas em automóveis e 41% em transporte coletivo (DISTRITO FEDERAL, 2010, p.55). Com base nesses percentuais e na informação de espaço relativo ocupado de Vasconcellos (2012, p.116-18), numa situação hipotética de realização de 100 viagens, as pessoas em automóveis ocupariam 18,9 vezes mais espaço que as pessoas em ônibus.

Há um efeito relevante por trás dessas constatações preliminares sobre o uso do automóvel em Brasília. O interesse especulativo do capital imobiliário, mais forte do que o poder efetivo de intervenção de Estado diante dele, tem conduzido a lógica de valorização das áreas centrais e a consequente expulsão das populações menos favorecidas para as periferias. Esse é um processo antigo e caro a realidade nacional que resulta na constituição de cidades espalhadas pelo território nas quais o planejamento, implantação, operação e manutenção de redes de transportes públicos coletivos de amplo alcance e alta e média capacidade têm se tornado economicamente inviável. Não à toa, parte da população tem acedido a posse e ao uso do automóvel contribuindo, em última instância, com o congestionamento em áreas centrais. Nesse processo é importante reconhecer a relação de causa e efeito entre imobilidade e segregação territorial. No lado oposto daquelas pessoas que acedem ao transporte privado estão aquelas que sequer podem arcar com os custos das viagens em transporte coletivo. Sabe-se, a título de exemplificação, que essas camadas de menor renda são as que menos realizam deslocamentos motorizados. Podem-se estabelecer

algumas perguntas diante dessa argumentação, mas a que mais cabe no âmbito de problematização deste artigo é: qual seria em Brasília a porcentagem de habitantes da periferia que não tem automóvel? Será que quem vem de fora vem de transporte coletivo ou privado? Qual será o efeito dessa comparação?

2 DESENVOLVIMENTO

A medida da integração global, do campo da Sintaxe Espacial, permite visualizar a gradação de potenciais de fluxo e movimento na malha viária. Segundo Medeiros (2006, p.126), com o mapa de integração “torna-se perceptível a definição de áreas com predominância de eixos de grande potencial de movimento em oposição àquelas áreas periféricas de menor fluxo”. A Figura 4 apresenta em vermelho as vias mais integradas e ressalta a baixa quantidade delas em direção ou dentro do “Plano Piloto”.

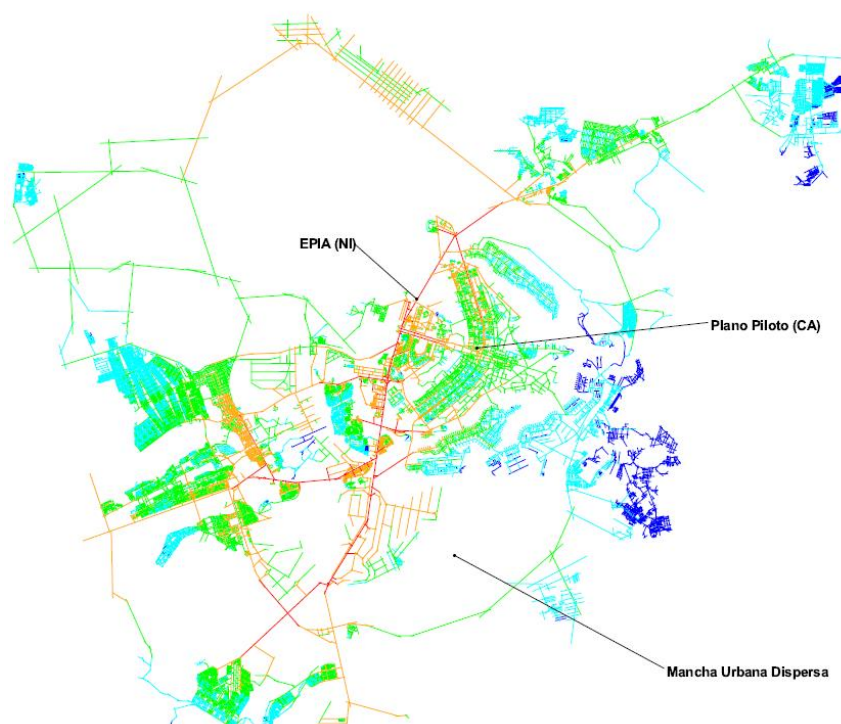


Figura 4. Mapa Axial de Brasília e Entorno. Fonte: MEDEIROS, 2006.

Com relação ao “Plano Piloto” identificado na Figura 4, Holanda (2012, p.3) o equipara a condição de centro funcional de Brasília, doravante denominado CENTRO, para dizer que nele estão concentrados os postos de emprego da metrópole, o que traz implicações para a mobilidade urbana. Em 2011 a Região Administrativa de Brasília – RA - 1, que engloba o CENTRO, concentrava 47,72% dos postos de trabalho (MIRAGAYA, 2013) e apenas 8,21% da população do Distrito Federal (DISTRITO FEDERAL, 2012, p.67).

Buscar-se-á a partir de agora a proporção de automóveis que ocupa espaços do sistema de circulação do CENTRO, excluídos aí os espaços de parada e estacionamento, segundo suas localidades de origem, se no próprio CENTRO ou em suas mais próximas áreas de influência. Seriam os moradores desse CENTRO os maiores contribuintes para a erosão de Brasília pelos automóveis?

Para buscar essas respostas parte-se da análise da posse de automóveis. O relatório da Pesquisa Distrital por Amostragem de Domicílios (PDAD) de 2013 (DISTRITO FEDERAL, 2012) apresenta uma tabela de domicílios ocupados em Brasília segundo a condição de posse de veículos. Nela é possível identificar a quantidade de domicílios com posse de automóveis em relação ao total de domicílios em cada uma das 31 regiões administrativas. Esses dados foram cruzados com o objetivo de identificar quais as regiões administrativas com maior e menor porcentagem de domicílios com automóveis em Brasília. A tabela 1 apresenta o conjunto de cinco regiões administrativas com maior e menor porcentagem.

Tabela 1. Taxa de domicílios com automóveis segundo as regiões administrativas de Brasília. Fonte: DISTRITO FEDERAL, 2012.

REGIÃO ADMINISTRATIVA	TOTAL DE DOMICÍLIOS	TOTAL DE DOMICÍLIOS COM AUTOMÓVEL	TAXA DE DOMICÍLIOS COM AUTOMÓVEL
Lago Sul	8.580	6.820	79,49
Park Way	5.404	4.193	77,59
Jardim Botânico	7.490	4.944	66,01
Lago Norte	10.962	6.637	60,55
Vicente Pires	19.690	9.140	46,42
Paranoá	12.650	812	6,42
São Sebastião	27.665	1.552	5,61
Fercal	2.313	108	4,67
Varjão	2.491	72	2,89
SCIA - Estrutural	8.892	132	1,48

Com base nos dados da PDAD, foi possível ilustrar em mapa a localização das regiões administrativas com maior e menor porcentagem de domicílios com automóveis em Brasília. Por meio da Figura 5 é possível perceber que a metade dessas regiões administrativas que tem as menores taxas de domicílios com automóveis está predominantemente localizada fora do CENTRO.

Outra possibilidade de apuração da posse de veículos em Brasília é a partir dos dados de domicílios com posse de automóveis segundo as áreas de ponderação⁸ do Censo Demográfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Com esses dados de 2010. A tabela 2 apresenta o conjunto de cinco áreas de ponderação com maior e menor porcentagem.

Com base nos dados do IBGE, foi possível ilustrar em mapa a localização das áreas de ponderação com maior e menor porcentagem de domicílios com automóveis em Brasília. Por meio da Figura 6 é possível perceber que a metade dessas áreas de ponderação que tem

⁸ “Define-se área de ponderação como sendo uma unidade geográfica, formada por um agrupamento mutuamente exclusivo de setores censitários contíguos, para a aplicação dos procedimentos de calibração dos pesos de forma a produzir estimativas compatíveis com algumas das informações conhecidas para a população como um todo” (IBGE, 2015).

as maiores taxas de domicílios com automóveis está predominantemente localizada dentro do CENTRO.



Figura 5. Localização (em amarelo) das regiões administrativas com as menores taxas de domicílios com posse de automóveis. Fonte: DISTRITO FEDERAL, 2012. Elaboração própria.

Tabela 2. Taxa de domicílios com automóveis segundo as áreas de ponderação de Brasília. Fonte: IBGE, 2015.

ÁREA DE PONDERAÇÃO	TOTAL DE DOMICÍLIOS	TOTAL DE DOMICÍLIOS COM AUTOMÓVEL	TAXA DE DOMICÍLIOS COM AUTOMÓVEL
Lago Sul	12.137	11.344	93,47
Águas Claras-Vertical	21.634	20.131	93,05
Sudoeste-Octogonal	21.367	19.422	90,90
Asa Sul	28.587	25.307	88,53
Asa Norte	41.010	35.077	85,53
Arapoanga	9.980	3.544	35,51
Guara-Complemento (Estrutura-Sia-Etcl)	9.224	3.169	34,36
Quadras 100, 300 e 500-Ímpares	12.270	4.175	34,03
Setor N-Ímpar	13.970	4.599	32,92
Cond. Planaltina(Mestre de Armas-Aprodarmas e Vale)	13.902	4.558	32,79

Com base na Figura 6 é possível perceber que existe uma mancha contínua dessas áreas de ponderação envolvente ao CENTRO. Visto dessa forma seria possível afirmar que aquela parcela da população maior possuidora de automóveis está localizada em áreas adjacentes,

quase concentradas, ao redor do CENTRO, sendo assim, seria ela a potencial maior contribuinte da erosão da cidade pelo automóvel.

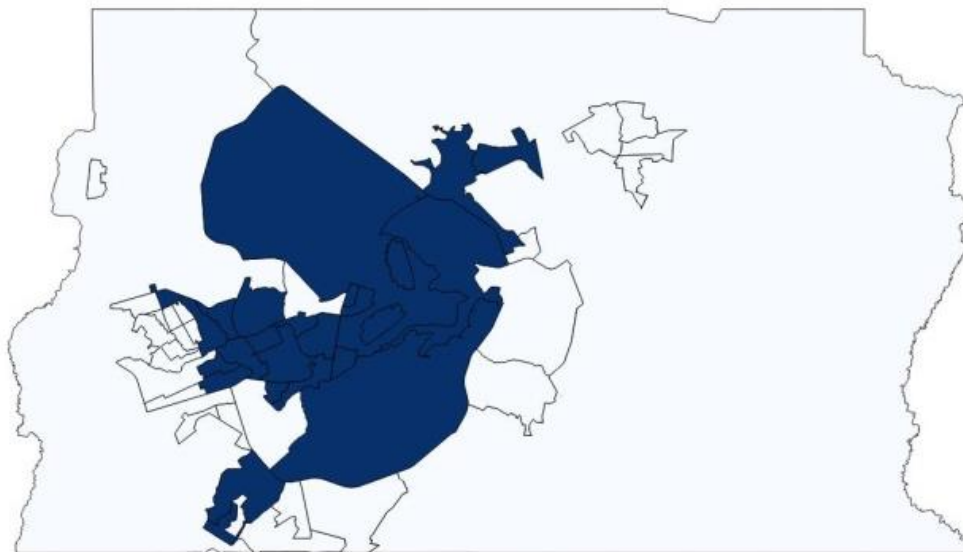


Figura 6. Localização (em azul) das áreas de ponderação com as maiores taxas de domicílios com posse de automóveis. Fonte: IBGE, 2015. Elaboração própria.

As afirmações anteriores levam a entender que é na periferia de Brasília onde estão localizadas a maioria das pessoas que não tem acesso ao automóvel. Para elas os deslocamentos ficam condicionados ao uso do transporte público coletivo, caronas com quem tem automóvel, uso de bicicletas e outros meios não motorizados como o a pé, ou, simplesmente não se deslocarem para acessar as oportunidades do CENTRO. Algo que vai de encontro à diretriz geral do Estatuto da Cidade de justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do processo de urbanização.

Entende-se que o estudo da taxa de domicílios com automóveis pode ser contemplado também por meio de análise comparada com outras cidades brasileiras. Em função da disponibilidade de dados foi realizada a comparação do padrão de Brasília com as demais capitais brasileiras. Indaga-se se a variável domicílios com posse de automóveis produziria “manchas” de concentração a exemplo do que foi demonstrado para o caso de Brasília.

Em busca desta informação foi utilizada a mesma fonte de dados do IBGE e realizado o mesmo procedimento de tabulação e plotagem gráfica para 25 capitais brasileiras⁹. Com os resultados foi possível perceber que há entre as capitais a recorrência de quatro padrões: mancha linear, correspondendo à centralidade linear; mancha concentrada, correspondendo a centralidade radial; mancha fragmentada, correspondendo a centralidade misturada; e mancha polinucleada, correspondendo a mais de um centro. O caso de Brasília se enquadra no padrão mancha concentrada. Com o mesmo padrão de Brasília surgiram os casos de Cuiabá/MT, Curitiba/PR, Fortaleza/CE, João Pessoa/PB, Manaus/AM, Porto Velho/RO, São Luiz/MA, São Paulo/SP e Teresina/PI.

A análise até aqui empreendida serve para representar a recorrência de padrões e abre caminho para estudos posteriores por meio dos quais se possa comparar o comportamento

⁹ Nos casos de Boa Vista/RR e Palmas/TO não havia dados compatíveis para realização do procedimento.

das manchas diante da inclusão de outras variáveis como população, pessoas economicamente ativas ocupadas no mesmo município, faixas de renda. O cruzamento dessas informações tem o potencial de identificar aquelas variáveis mais e menos aderentes e elucidativas entre posse de automóveis e localização espacial.

A Figura 7 sobrepõe à imagem de satélite as áreas de ponderação do IBGE em Brasília. Com base nela é possível fazer considerações preliminares a respeito da influência das densidades. Com base nela pode-se perceber que algumas áreas de ponderação com baixo percentual de ocupação apresentam-se, ainda assim, no grupo de áreas com maiores taxas de domicílios com autos como Plano Piloto – Complemento (1), Lago Sul (2), Lago Norte (3) e setores Norte, Oeste e Expansão do Gama (4). Por outro lado, pode-se perceber que algumas áreas de ponderação com alto percentual de ocupação apresentam-se, ainda assim, no grupo de áreas com menores taxas de domicílios com autos, como setores ímpares e pares de Ceilândia (5), setor Leste do Gama (6) e Itapoã (7).

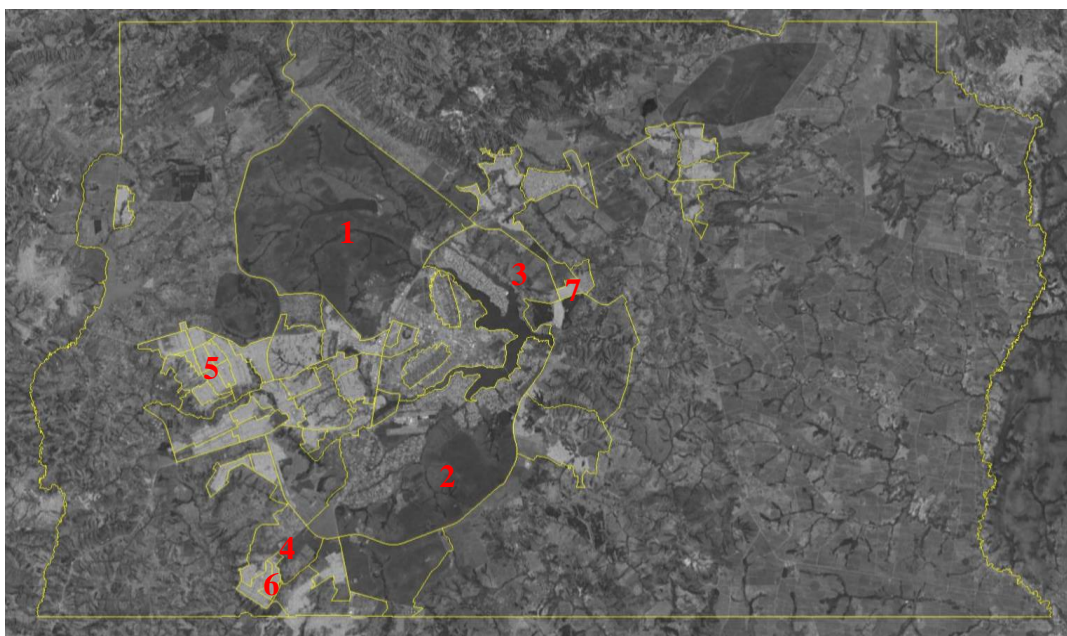


Figura 7. Visualização de densidades. Em amarelo os contornos das áreas de ponderação. Elaboração própria.

2.1 Da posse ao uso

O procedimento posterior ao estudo da posse de veículos em Brasília, em busca de respostas sobre a participação de moradores na erosão do CENTRO por automóveis, partiu da análise do uso de automóveis. Para tanto foi utilizada como fonte de referência a pesquisa Origem Destino (O/D), de 2000 com atualização em 2009, apresentada no PDTU.

A Figura 8 mostra a grandeza (eixo vertical) do número de automóveis que, em relação ao total, tinha origem nas Regiões Administrativas (eixo horizontal) e destino à RA-1, Brasília, a que representa o CENTRO.

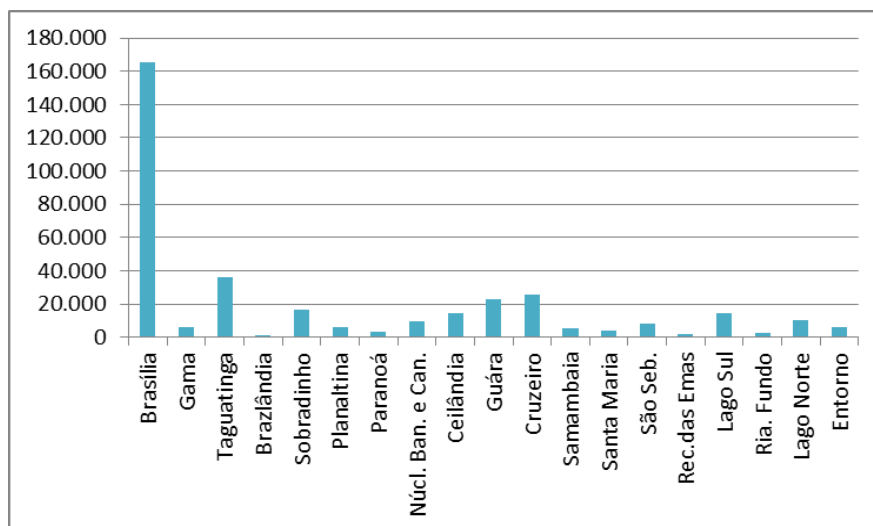


Figura 8. Número de automóveis com destino a Brasília segundo a origem das viagens. Fonte: DISTRITO FEDERAL, 2014a, p. 81.

Percebe-se que a pequena participação do Entorno, que representa espacialmente a localização das pessoas mais afastadas desse CENTRO. Com base nessas informações é possível perceber que a maior incidência de automóveis em circulação é provocada pelos moradores do CENTRO. Em adição, a Figura 9 apresenta os percentuais de automóveis com origem na RA -1 e destino na mesma, em relação a todo o restante. Nesse caso, se adicionadas à participação das origens na RA - 1 as participações de RA's igualmente centrais, como Cruzeiro, Lago Sul e Lago Norte, restaria mais da metade de todos os automóveis em circulação tendo suas origens no centro e se destinando ao centro.

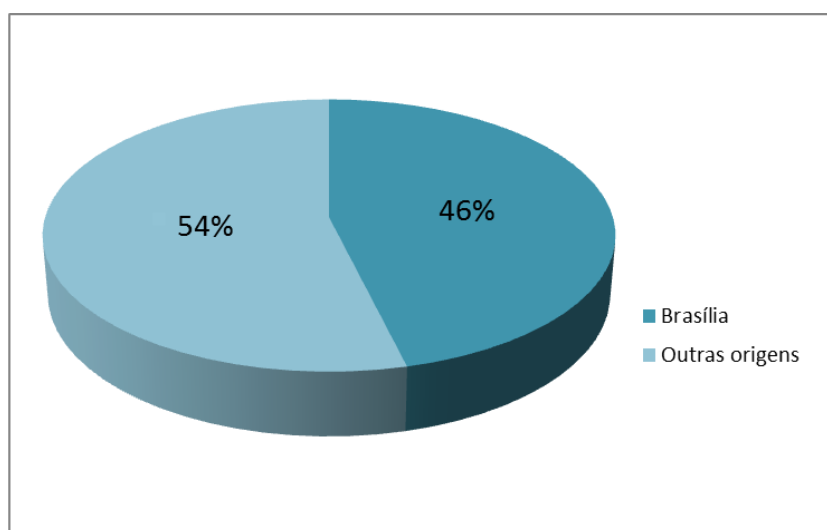


Figura 9. Porcentagem de automóveis com destino a Brasília segundo a origem das viagens. Fonte: DISTRITO FEDERAL, 2014a, p. 81.

3 CONCLUSÕES

A pesquisa pontual que resultou no conteúdo deste artigo faz parte da pesquisa de doutorado em andamento sob o título “Brasília sem carros?”. O objetivo da pesquisa maior

é estudar o espaço ocupado pelos automóveis, qualitativa e quantitativamente e estimar a viabilidade de aplicação de medidas de restrição e controle de acesso ao automóvel.

Embora outros tipos de exploração ainda devam ser realizados, a principal conclusão deste artigo está na descoberta de que são os próprios moradores da área central de Brasília, em seus carros, os principais responsáveis pela ocupação do sistema viário. Tomados como objetos de referência a localização daquelas áreas da cidade com maior proporção de residências com posse de automóveis e a quantidade de viagens realizadas em carros segundo suas origens e destinos. Tudo levando a constatação de que a maior quantidade de residências com posse de automóveis está concentrada na área central e a maior quantidade de viagens em carros tem origem e destino na área central.

A descoberta leva a entender a necessidade e urgência de aplicação de medidas de restrição e controle de acesso com vistas à preservação das características ambientais do Plano Piloto original, tombado como patrimônio cultural da humanidade, e promoção da justiça social nas condições de mobilidade de toda a população da região metropolitana.

4 REFERÊNCIAS

IPHAN (2015). Brasília. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/portal/montarDetalheConteudo.do?id=17242&sigla=Institucional&retorno=detalheInstitucional>>. Acesso em: jan. 2015.

DENATRAN, Frota de veículos. Disponível em: <<http://www.denatran.gov.br/frota.htm>>. Acesso em: fev. 2016.

DISTRITO FEDERAL. (2010) Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal e Entorno, Relatório Final. Disponível em: <<http://www.semob.df.gov.br/programas-projetos/pdtu/relatorios-tecnicos.html>> Acesso em: abr. 2014.

DISTRITO FEDERAL. (2010) Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal e Entorno, Relatório Técnico nº 4. Disponível em: <<http://www.semob.df.gov.br/programas-projetos/pdtu/relatorios-tecnicos.html>> Acesso em: abr. 2014a.

DISTRITO FEDERAL.(2012). Pesquisa distrital por amostra de domicílios – PDAD/DF 2001. Disponível em: <<http://www.codeplan.df.gov.br/component/content/article/261-pesquisas-socioeconomicas/257-pdad.html>> Acesso em: jan. 2015.

Ferreira, R. B. (2012) **O urbanismo de exceção**. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Programa de Pós-graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília.

Holanda, F. De. (2012) O mundo das miudezas: Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília – PPCUB. in II Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, Anais.

- IBGE. (2015). Estimativas da População. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/estimativa2015/default.shtm>>. Acesso em: fev. 2016.
- IBGE (2000). Censos demográficos. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/default_censo_2000.shtm>. Acesso em: fev. 2016a.
- IBGE (2010). Censo demográfico 2010. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2010/default.shtm>>. Acesso em: fev. 2016b.
- IBGE. (2010). Censo demográfico 2010: resultados gerais da amostra por áreas de ponderação. Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2010/resultados_gerais_amostra_areas_ponderacao/default.shtm>. Acesso em: dez. 2015.
- Jacobs, J. (2001). **Morte e vida das grandes cidades**. Martins Fontes, São Paulo.
- Jatobá, S. U. S. (2010). Crescimento urbano na metrópole de Brasília: potencial e limitações. *in* Paviani, A. *et al* (orgs.) (2010). **Brasília 50 anos, da capital a metrópole**. UNB, Brasília. p.307-38.
- Medeiros, V. A. S. (2006). *Urbis Brasiliae* ou sobre cidades do Brasil: inserindo assentamentos urbanos do país em investigações configuracionais comparativas. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília.
- Miragaya, J. (2013) Perfil da distribuição dos postos de trabalho no Distrito Federal: concentração no Plano Piloto e déficits nas cidades-dormitório. Disponível em: <<http://www.codeplan.df.gov.br/component/content/article/261-pesquisas-socioeconomicas/294-pdad-2013.html>>. Acesso em: jan. 2015.
- Vasconcellos, E. A. (2012). **Mobilidade urbana e cidadania**. SENAC, Rio de Janeiro.
- Vasconcellos, E. A. (2001). **Transporte urbano, espaço e equidade**. Annablume, São Paulo.