



DO CENTRO À PERIFERIA: UMA ANÁLISE DAS POLÍTICAS DE MOBILIDADE URBANA EM BRASÍLIA - DF

Rafael Rodrigues Sobreira de Souza ¹

Kálita Cristina Cunha Silva ²

Thálita Cristina Cunha Silva ³

Anderson Ferreira Aquino ⁴

RESUMO

Este artigo analisa as políticas de mobilidade urbana em Brasília - DF, investigando seu papel na manutenção das desigualdades socioespaciais entre o centro planejado e as periferias. A pesquisa, de natureza qualitativa e exploratória, baseia-se em revisão bibliográfica e análise documental de planos diretores, relatórios institucionais e literatura especializada. Os resultados demonstram que o modelo de urbanismo funcionalista adotado na capital privilegiou historicamente o transporte individual, acentuando a segregação espacial. A análise dos dados revela uma clara dicotomia: elevada taxa de motorização nas regiões centrais de alta renda versus extrema dependência de um sistema de transporte público precário e ineficiente nas periferias. Conclui-se que as atuais políticas de mobilidade, ao não priorizarem a integração modal e o transporte coletivo, reproduzem e intensificam as assimetrias existentes, configurando-se como barreira ao direito à cidade. A superação deste cenário exige um planejamento urbano integrado que conceba a mobilidade como um vetor de inclusão social e justiça territorial.

Palavras-chave: Mobilidade urbana, Segregação espacial, Desigualdades socioespaciais, Transporte público, Brasília-DF.

RESUMEN

Este artículo analiza las políticas de movilidad urbana en Brasília - DF, investigando su papel en el mantenimiento de las desigualdades socioespaciales entre el centro planificado y las periferias. La investigación, de naturaleza cualitativa y exploratoria, se basa en la revisión bibliográfica y el análisis documental de planes directores, informes institucionales y literatura especializada. Los resultados demuestran que el modelo de urbanismo funcionalista adoptado en la capital privilegió históricamente el transporte individual, acentuando la segregación espacial. El análisis de los datos revela una clara dicotomía: elevada tasa de motorización en las regiones centrales de altos ingresos versus una extrema dependencia de un sistema de transporte público precario e ineficiente en las periferias. Se concluye que las actuales políticas de movilidad, al no priorizar la integración modal y el transporte colectivo, reproducen e intensifican las asimetrías existentes, configurándose como una barrera al derecho a la ciudad. La superación de este escenario exige una planificación urbana integrada que conciba la movilidad como un vector de inclusión social y justicia territorial.

Palabras clave: Movilidad urbana, Segregación espacial, Desigualdades socioespaciales, Transporte público, Brasília-DF.

¹ Mestrando em Geografia pelo Instituto Federal de Brasília - IFB, rafael19geo@gmail.com;

² Mestranda em Geografia pela Universidade Estadual de Goiás - UEG, kallitacristinago@gmail.com;

³ Mestranda em Geografia pela Universidade Estadual de Goiás - UEG, thallitacristinago@gmail.com;

⁴ Doutorando em Geografia pela Universidade Federal de Uberlândia - UFU, anderson.aquino@ufu.br.



INTRODUÇÃO

A divisão entre o centro e as periferias urbanas evidencia a exclusão social que atinge grande parte das populações periféricas, e em Brasília, isso não é diferente. Projetada em 1956 com o objetivo de representar a modernidade e a eficiência no transporte, Brasília, capital do Brasil, foi concebida como uma cidade planejada. Projetada por Lúcio Costa, a capital federal representava a materialização de um ideal desenvolvimentista, com sua arquitetura inovadora e organização espacial baseada no conceito de cidade-jardim. No entanto, ao longo das décadas, a expansão desordenada e a falta de integração entre centro e periferias acentuaram as desigualdades socioespaciais.

No transcurso do tempo observa-se que as políticas de mobilidade urbana vêm enfrentando desafios significativos, especialmente no que diz respeito à integração entre o centro e as periferias. Nesse sentido, segundo o Instituto Brasileiro de Administração Municipal (IBAM), “o crescimento desordenado das cidades produz reflexos negativos sobre os transportes urbanos e leva a cidades menos acessíveis para todos os habitantes” IBAM (2005, p. 9). Ou seja, a falta de um planejamento urbano adequado compromete diretamente a qualidade da mobilidade urbana, agravando as desigualdades territoriais. Sob esse contexto, destaca-se que:

O rápido e expressivo crescimento do Distrito Federal e seu entorno exige a adoção de medidas que propiciam melhorias na qualidade do transporte urbano. O resultado do crescimento acelerado da área foi a sua degradação urbana, impactando, assim, na qualidade do transporte e consequentemente na qualidade de vida dos cidadãos (PDTU/DF, 2011, Relatório Técnico 1, p. 9).

Em conformidade com o IBAM (2005, p. 11), entende-se por mobilidade urbana o “resultado da interação dos fluxos de deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano, contemplando tanto os fluxos motorizados quanto os não motorizados”, assim a mobilidade urbana é tudo que envolve o deslocamento dentro de uma cidade, com ou sem uso de veículos. Cabe ressaltar que as políticas de desenvolvimento urbano, mobilidade e habitação contribuem para o crescimento e desenvolvimento das cidades. É fundamental que as questões de mobilidade e habitação sejam planejadas de forma integrada, de modo a atender também às demandas da população de baixa renda, viabilizando seu acesso ao solo urbanizado (IBAM, 2005). Isso mostra que a mobilidade urbana está relacionada com questões habitacionais e à organização das cidades. Sob essa perspectiva, é essencial repensar o planejamento urbano



como um instrumento que favoreça a equidade no uso do espaço urbano e no acesso aos serviços essenciais, onde reforça a necessidade de políticas públicas que priorizem não apenas a mobilidade, mas a qualidade da vida urbana de maneira ampla e integrada. Assim, Gehl (2013, p. 6) ressalta que:

[...] as cidades devem pressionar os urbanistas e os arquitetos a reforçarem as áreas de pedestres como uma política urbana integrada para desenvolver cidades vivas, seguras, sustentáveis e saudáveis. Igualmente urgente é reforçar a função social do espaço da cidade como local de encontro que contribui para os objetivos da sustentabilidade social e para uma sociedade democrática e aberta.

Diante disso, revela-se que a mobilidade urbana não deve ser tratada de forma isolada, mas integrada ao planejamento territorial, à política habitacional e à justiça social. Em uma cidade como Brasília, marcada por profundas desigualdades espaciais e sociais, as decisões sobre transporte e ocupação do solo impactam diretamente na inclusão ou exclusão das populações periféricas.

Brasília foi oficialmente inaugurada no ano de 1960, durante o governo do presidente Juscelino Kubitschek, tornando-se a capital federal do Brasil. Localizada na região centro oeste, é a sede do Distrito Federal e ocupa uma área territorial de aproximadamente 5.760,783 km², com uma densidade demográfica de cerca de 489,06 habitantes por quilômetros quadrado. Conforme o último censo realizado pelo IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), a cidade possui uma população estimada de 2.817.381 pessoas (IBGE, 2022). Em relação à frota de veículos, o DETRAN-DF (Departamento Estadual de Trânsito do Distrito Federal), registrou, em setembro de 2023, cerca de 2.003.300 veículos em circulação.

Este estudo tem por objetivo analisar as políticas de mobilidade urbana em Brasília, com foco na relação entre o centro e as periferias, investigando como essas políticas afetam a dinâmica social e econômica da cidade. A pesquisa buscará compreender de que maneira as ações do poder público na área de mobilidade contribuem para a manutenção de desigualdades estruturais. Com isso, pretende-se responder à seguinte pergunta: De que forma as políticas de mobilidade urbana implementadas no Distrito Federal contribuem para a manutenção ou superação das desigualdades entre o centro e as regiões periféricas de Brasília?

A escolha de analisar as políticas de mobilidade urbana em Brasília se justifica justamente por sua característica de cidade planejada, onde há divisões entre áreas centrais e periféricas. Essa divisão acarreta desafios para a qualidade de vida dos moradores das regiões periféricas, que enfrentam dificuldades no acesso aos serviços e empregos. Busca-se, ainda, discutir as desigualdades sociais geradas por essa estrutura urbana, refletindo sobre como as



políticas de mobilidade podem contribuir para a exclusão social e quais são as implicações disso no acesso a serviços e oportunidades econômicas.

METODOLOGIA

A metodologia adotada nesta pesquisa contempla abordagem qualitativa com caráter exploratório e descritivo, com revisão bibliográfica de autores reconhecidos como Rolnik (2017) e Sposito (2018) e Gehl (2013) visando compreender como as políticas de mobilidade urbana em Brasília - DF impactam a relação entre o centro e as regiões periféricas, permitindo assim interpretar os fenômenos sociais e territoriais envolvidos na dinâmica urbana, especialmente no que diz respeito à exclusão social provocada pela desigual distribuição da infraestrutura de transporte e acesso aos serviços públicos.

A coleta de dados foi realizada por meio de pesquisa bibliográfica e documental. Analisamos obras acadêmicas, artigos científicos, legislações, planos diretores, e relatórios institucionais de órgãos como o IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), DETRAN-DF (Departamento Estadual de Trânsito do Distrito Federal), CODEPLAN (Companhia de Planejamento do Distrito Federal), PDTU/DF (Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal) e o IBAM (Instituto Brasileiro de Administração Municipal). Essa análise teve o objetivo de compreender os fundamentos teóricos da mobilidade urbana, além de examinar como as políticas públicas têm sido formuladas e aplicadas no contexto do Distrito Federal, com foco nas desigualdades entre o Plano Piloto e as regiões administrativas periféricas.

É importante destacar que, embora a pesquisa não inclua trabalho de campo ou entrevistas, os dados analisados permitiram uma análise interessante sobre as dinâmicas territoriais em Brasília. A triangulação de fontes, combinando dados estatísticos, marcos legais e interpretações teóricas, foi essencial para garantir a validade e a confiabilidade dos resultados.

REFERENCIAL TEÓRICO

Se o crescimento urbano é frequentemente lembrado no Brasil por propiciar uma evolução favorável em vários indicadores sociais, como a queda da taxa de mortalidade infantil, aumento da expectativa de vida e melhora do nível de escolaridade, é verdade também que sua outra face, um tanto caótica, apresenta *déficits* alarmantes de moradia, de infraestrutura e de



serviços básicos como saúde, educação, segurança, lazer e saneamento (Maricato; Tanaka, 2006; Duarte, 2007).

Outras inúmeras problemáticas vão agravar o cenário urbano brasileiro, produzindo uma imagem de cidade degradada. Os dramas e dilemas da violência, do desemprego, do emprego informal, da segregação socioespacial, da mobilidade urbana caótica e dos impactos ambientais são apenas alguns exemplos do cotidiano urbano do país.

No caso brasileiro a expansão urbana se processou de forma acelerada após a primeira metade do século XX, constituindo-se por intermédio da (e contribuindo à) grande desigualdade social histórica do país, desta forma,

A evolução urbana no Brasil contrariou a expectativa de muitos, da superação do atraso, do arcaico e da marginalidade, pelo moderno capitalista. O processo de urbanização acelerado e concentrado, marcado pelo “desenvolvimento moderno do atraso”, cobrou, a partir dos anos 80, após poucas décadas de intenso crescimento econômico do país, um preço alto, mediante a predação ao meio ambiente, baixa qualidade de vida, gigantesca miséria social e seu corolário, a violência (Maricato, 1996, p. 31).

Depreende-se a partir daí, que a expansão urbana no Brasil foi muito além de um mero aumento no quantitativo populacional urbano ou de uma ampliação no espaço físico das cidades, significou, em sua associação com a profunda desigualdade histórica do país, uma “inérita e gigantesca concentração espacial da pobreza” (Maricato, 1996, p. 55). Essa desigualdade social marca e afeta diretamente a mobilidade urbana, particularmente nas grandes metrópoles, como Brasília, metrópole nacional ao lado do Rio de Janeiro de acordo com a classificação do IBGE (2020).

Nesse contexto, mobilidade urbana pode ser entendida como a interação dos fluxos de pessoas e bens no espaço urbano, abrangendo modais motorizados e não motorizados (IBAM, 2005). Essa definição transcende a noção meramente técnica de deslocamento, incorporando dimensões sociais, econômicas e culturais que definem quem pode circular pela cidade e usufruir de seus serviços. Autores como Rolnik (2017) e Sposito (2018) destacam que o transporte é um elemento chave na reprodução de desigualdades, uma vez que define quem tem acesso à cidade e seus serviços. Para eles, a segregação espacial não é um acidente, e sim resultado de escolhas políticas e urbanísticas que privilegiam certos grupos em detrimento de outros.

As políticas de mobilidade urbana em Brasília refletem, de maneira emblemática, as contradições entre o planejamento urbano modernista e as dinâmicas socioespaciais que se consolidaram ao longo do tempo. Nesse cenário, observa-se o surgimento de conflitos em razão



das contradições inerentes ao controle e a fragmentação espacial envolvendo uma hierarquização de classes. Diante desse contexto, Gottdiener (1997, p. 130) aborda que:

Esse conflito nasce em razão da contradição fundamental do espaço capitalista: sua pulverização pelas relações sociais da propriedade privada, pela demanda de fragmentos intercambiáveis e pela capacidade científica e técnica de tratar o espaço em níveis cada vez mais vastos. O Estado e a economia reduziram o espaço orgânico a uma abstração – infinitamente fragmentado. Contudo, esse processo nos torna conscientes das forças que reduzem o espaço aos blocos de construção reprodutíveis, homogêneos, da sociedade de massa exigidos pelas forças dominantes. Consequentemente, em resposta ao espaço abstrato, que é fragmentado, homogêneo e hierárquico, reafirma-se a singularidade do espaço personalizado e coletivizado, e surgem conceitos orgânicos de integração espacial como espaço pessoal, espaço social, a imagem do espaço, espaço residencial e mesmo espaço global.

Além disso, cabe ressaltar que Brasília foi concebida sob os princípios do urbanismo funcionalista, a capital federal foi projetada por Lúcio Costa com base na Carta de Atenas (1933), que preconizava a separação entre as funções da cidade: habitar, trabalhar, circular e recrear. No entanto, nota-se que com o crescimento populacional desordenado e a expansão periférica esse modelo idealizado mostrou-se insuficiente para atender às necessidades reais de mobilidade da população.

De acordo Rolnik (2015), o modelo de urbanização brasileiro, especialmente nas grandes cidades, está interligado à lógica da exclusão territorial, que marginaliza parcelas significativas da população e as segregam para áreas distantes dos centros urbanos e dos polos de emprego. No caso de Brasília, essa lógica é evidente onde se concentram as populações de baixa renda que, diariamente, precisam se deslocar até o Plano Piloto, centro administrativo e econômico, enfrentando longas distâncias, precariedade do transporte público e ausência de integração intermodal eficiente.

Sob esse contexto, Santos (2008) aborda a respeito da formação de um “meio técnico-científico-informacional” nas cidades, em que o espaço urbano passa a ser modelado por redes de infraestrutura que não são universalmente acessíveis. Em Brasília, essa dinâmica se materializa entre os modos de deslocamento. Por exemplo, enquanto o automóvel particular ainda é privilegiado, refletindo a herança elitista do planejamento original, os usuários do transporte coletivo enfrentam um sistema sobrecarregado, com baixa qualidade, longos tempos de espera e deslocamento, e uma infraestrutura básica insuficiente nas regiões periféricas. Nesse sentido, Harvey (2005) analisa como o espaço urbano é produzido e apropriado de forma desigual, como parte da lógica de acumulação capitalista. A mobilidade, nesse contexto, torna-se um fator de segregação socioespacial, ou seja, quem pode pagar por velocidade e conforto



se desloca com maior liberdade e eficiência, já quem depende do sistema público enfrenta barreiras cotidianas à sua circulação.

Além disso, é importante considerar a perspectiva de Harvey (2014) sobre o direito à cidade, que enfatiza a necessidade de os cidadãos participarem ativamente da produção do espaço urbano. No caso de Brasília, a exclusão dos moradores das periferias das decisões sobre mobilidade reflete uma democracia incompleta, onde o acesso aos recursos urbanos é determinado pela posição geográfica e pelo poder aquisitivo. Essa abordagem crítica ajuda a entender por que políticas aparentemente neutras, como a expansão de vias para carros, podem ter efeitos discriminatórios quando implementadas em contextos marcados por profundas assimetrias.

Portanto, em linhas gerais podemos analisar que as políticas de mobilidade urbana em Brasília, apesar de avanços, ainda operam sob uma lógica que perpetua desigualdades. Superar esses desafios exige a construção de um planejamento urbano mais inclusivo e integrado, que considere o transporte como um direito social e não apenas como um meio técnico de deslocamento.

RESULTADOS E DISCUSSÃO

É possível compreender que o modelo urbano adotado em Brasília, embora originalmente planejado, não acompanhou a expansão periférica e nem promoveu uma infraestrutura de transporte equitativa. Segundo Rolnik (2017), a segregação espacial na cidade é um fato e resulta na desigualdade no acesso a serviços públicos, infraestrutura e qualidade de vida. Tal fenômeno é evidenciado na fragmentação do espaço urbano, na separação dos seus habitantes em classes sociais e no mercado imobiliário. Os limites, materiais e imateriais, definem os acessos e o lugar de cada indivíduo nessa porção do espaço.

Brasília, concebida sob os princípios do urbanismo moderno, apresenta uma estrutura territorial que favorece o uso do automóvel como principal meio de transporte. No entanto, de acordo com a PDAD (2021), essa realidade não é homogênea. Enquanto as regiões administrativas de maior renda, como Lago Sul e Sudoeste/Octogonal, registram altos índices de deslocamento por automóvel (97,5% e 88,4%, respectivamente), as regiões periféricas, como Sol Nascente/Pôr do Sol e SCIA/Estrutural, apresentam maior dependência do transporte público coletivo, com índices de uso de ônibus superiores a 60%.

Essa disparidade reflete não apenas diferenças econômicas, mas também a falta de infraestrutura adequada para modais alternativos. A Pesquisa Distrital por Amostra de



Domicílios aponta que as regiões de menor renda possuem menos ciclovias e ciclofaixas, dificultando a adoção da mobilidade ativa. A relação entre renda e a escolha do meio de transporte é evidente. Nos grupos de menor renda, o ônibus é o principal meio de deslocamento para o trabalho e estudo. Entre os moradores que recebem até um salário-mínimo, 54,5% das mulheres e 42,8% dos homens utilizam ônibus para ir ao trabalho. Já nos grupos de renda mais alta, o automóvel domina, com percentuais superiores a 80%. Essa diferença impacta diretamente o tempo de deslocamento: moradores das regiões centrais têm maior probabilidade de chegar ao trabalho em menos de 15 minutos, enquanto nas periferias esse tempo é significativamente maior (PDAD, 2021).

Para Rolnik (2017), a separação do local de moradia em relação ao local de trabalho é uma expressão da segregação espacial presente nas cidades. No caso de Brasília, esse fenômeno fica evidente quando observamos os dados sobre os usos do automóvel, do transporte público coletivo ou o tempo gasto no deslocamento para o trabalho e estudo.

De acordo com Sposito (2018), o transporte de pessoas e mercadorias em uma cidade é fundamental para o desenvolvimento das mais variadas atividades. Portanto, como o sistema de transporte afeta todos que vivem na cidade, deve-se haver uma preocupação por parte do poder público com a mobilidade urbana. Por ser dinâmico, o sistema de transporte deve estar em constante aperfeiçoamento e suas modificações devem sempre levar em consideração o bem comum de todos que circulam pelo espaço urbano.

A interação do homem com o espaço público se dá de variadas formas. Quanto mais acessível for o sistema de locomoção das cidades, mais justa será a cidade com seus cidadãos do ponto de vista da inclusão social, uma vez que as oportunidades oferecidas pelas cidades serão acessíveis a todos (PDTU/DF, 2011, Relatório Técnico 8, pág. 27).

Para promover uma mobilidade mais equitativa e sustentável, é fundamental que as políticas públicas considerem essas diferenças e invistam na ampliação do transporte coletivo, na melhoria da infraestrutura para pedestres e ciclistas e na redução da segregação espacial. Brasília apresenta uma clara divisão socioespacial: o Plano Piloto e áreas centrais concentram população de alta renda e infraestrutura robusta, enquanto as periferias, como Sol Nascente e Estrutural, enfrentam déficits crônicos em transporte e acessibilidade. Essa disparidade não é apenas numérica, reflete uma hierarquia de direitos onde o cidadão do centro tem privilégio de ir e vir com rapidez e conforto, enquanto o da periferia enfrenta horas em ônibus superlotados e itinerários sinuosos.

A histórica negligência com o transporte coletivo nas periferias tem raízes no próprio desenho urbano de Brasília, que priorizou o automóvel como modal principal. Como resultado,



regiões como Ceilândia e Samambaia, que abrigam centenas de milhares de pessoas, dependem de um sistema de ônibus frágil e insuficiente para atender à demanda. O tempo médio de deslocamento dessas áreas para o Plano Piloto pode ultrapassar duas horas por trecho, um custo social e econômico pago diariamente pelos trabalhadores. Essa realidade é agravada pela falta de integração modal: estações de metrô distantes dos centros populacionais, poucas ciclovias e calçadas em mau estado limitam as opções de deslocamento para quem não tem carro.

Além disso, a segregação é perpetuada por políticas habitacionais que concentram populações de baixa renda em áreas distantes, sem equipamentos urbanos adequados. O mercado imobiliário especulativo e a falta de fiscalização contribuem para a expansão de loteamentos irregulares, onde o Estado chega tardiamente, sem planejamento ou investimento em infraestrutura de transporte. Esse círculo vicioso, que por sua vez reforça a exclusão, é um dos maiores desafios para o planejamento urbano em Brasília.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O planejamento urbano de Brasília, apesar de sua concepção inovadora, revela-se incapaz de atender às demandas de uma metrópole que cresce de forma desigual. A segregação espacial entre o centro e a periferia na capital do país se materializa no acesso precário ao sistema de transportes. Enquanto os moradores das áreas centrais desfrutam de facilidades e deslocamentos rápidos, a população das regiões mais afastadas enfrenta jornadas exaustivas, evidenciando como o espaço urbano reproduz e intensifica disparidades sociais.

As políticas de mobilidade em Brasília reproduzem e intensificam as desigualdades entre centro e periferia. Para reverter esse cenário, é urgente adotar um planejamento integrado que priorize o transporte coletivo, a mobilidade ativa e a redução da dependência do automóvel. Somente com ações coordenadas entre mobilidade, habitação e uso do solo será possível construir uma cidade mais justa e inclusiva.

A dependência do automóvel nas regiões centrais de Brasília contrasta com a realidade das suas periferias, onde o transporte público é essencial. A infraestrutura urbana, por sua vez, reflete essa disparidade, com déficits significativos nas áreas de menor renda. Essa realidade reforça a necessidade de políticas públicas voltadas para a melhoria da mobilidade urbana.

A mobilidade urbana, mais do que um problema logístico, é uma questão de justiça social. Se o transporte define quem pode circular e quem fica à margem, então sua estrutura deve ser pensada para integrar, e não para segregar. Investir em transporte coletivo de qualidade, em vias acessíveis para pedestres e ciclistas, e em políticas que reduzam a



dependência do automóvel não é apenas uma medida técnica, mas um passo essencial para construir uma cidade mais justa.

REFERÊNCIAS

DETRAN. Departamento Estadual de Trânsito. **Frota de veículos registrados no Distrito Federal em circulação**, 2023. Disponível em: <https://www.detran.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/06/Frota-de-Ve%C3%9Culos-Registrados-no-DF-em-Circulac%C3%A7%C3%A3o-3%C2%B0-trimestre-2023.pdf>. Acesso em: 18 maio 2025.

GEHL, Jan. Cidades para pessoas. 3ª edição. Tradução de Anita Di Marco. São Paulo: **Perspectiva**, v. 276, p. 1-10, 2013.

GOTTDIENER, Mark. **A produção social do espaço urbano**. 2ª Ed. São Paulo: Edusp, 1997.

HARVEY, D. **Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana**. São Paulo: Martins Fontes, 2014.

HARVEY, David. **O novo imperialismo**. Tradução de Carlos Szlak. 2ª Ed. São Paulo: Edições Layola, 2005.

IBAM (Instituto Brasileiro de Administração Pública). **Mobilidade e política urbana: subsídios para uma gestão integrada**. Rio de Janeiro: IBAM; Ministério das Cidades, 2005. Disponível em: <https://www.ibam.org.br/wp-content/uploads/2022/05/mobilidade-min-1.pdf>. Acesso em: 18 maio 2025.

IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas). **IBGE Cidades**: Brasília. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/df/brasil/panorama>. Acesso em: 18 maio 2025.
IPEDF Codeplan, Instituto de Pesquisa e Estatística do Distrito Federal. **PDAD 2021 - Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios**. Disponível em: <https://www.codeplan.df.gov.br/pdad-2021-3/>. Acesso em: 19 maio 2022.

PDTU/DF. **Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal**. 22 volumes. Lei Distrital no 4.566, de 4 de maio de 2011. Brasília, DF, 2011.

ROLNIK, Raquel. **Guerra dos lugares: a colonização da terra e da moradia na era das finanças**. São Paulo: Boitempo, 2015.

ROLNIK, Raquel. **O que é cidade**. 3. ed. São Paulo: Brasiliense, 2017.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. 5ª Ed. São Paulo: Edusp, 2008.

SPOSITO, Eliseu. **A vida nas cidades**. 6. ed. São Paulo: Editora Contexto, 2018.