

CEUB

EDUCAÇÃO SUPERIOR

REVISTA DA ARQUITETURA:

CIDADE E HABITAÇÃO

ISSN: 2763-7298



Gentrificação urbana e mobilidade urbana: Sol Nascente em ceilândia conectados ao transporte público

Urban gentrification and urban mobility: Sol Nascente in ceilândia connected to public transport

Bruna Montarroyos Brito

Lucas de Freitas Feijão

VOLUME 2 - NÚMERO 2 - JUL./DEZ. 2022

Sumário

APRESENTAÇÃO	5
AS VANTAGENS DO USO DA SUPERFÍCIE TOPOGRÁFICA 3D EM PROJETOS URBANOS: UM ESTUDO DE CASO NA IMPLEMENTAÇÃO DA METODOLOGIA BIM.....	12
Wanderson de Andrade Simplício, Clebiana Aparecida da Silva e Angela Amorim de Sousa	
CONCURSOS EM HIS: ANÁLISE URBANA NO DISCURSO DE PROJETOS EM ÁREAS PERIFÉRICAS.....	23
Tiago Cavalcanti	
ESPAÇOS VERDES, JARDINS, ARQUITETURA VERDE NO PROCESSO DE MUDANÇA DO CONTEXTO DE CIDADE PARA PAISAGEM	33
Eliete de Pinho Araujo e Manuel García Docampo	
ESTUDO DE CASO REFERENTE AO PROCESSO DE GENTRIFICAÇÃO QUE PODE INTERFERIR DIRETA E INDIRETAMENTE NA SEGURANÇA PÚBLICA.....	41
Camila Thaina Herter Xavier, Carolina Alves Morimatsu, Yone Roberta de Souza e Prof. Dr. Gustavo Alexandre Cardoso Cantuária	
GENTRIFICAÇÃO URBANA E MOBILIDADE URBANA: SOL NASCENTE EM CEILÂNDIA CONECTADOS AO TRANSPORTE PÚBLICO	48
Bruna Montarroyos Brito e Lucas de Freitas Feijão	
GENTRIFICAÇÃO URBANA/AMBIENTAL: REFLEXÕES SOBRE O MODELO DE URBANIZAÇÃO NO BRASIL E VIENA VERMELHA	56
Victor Araujo Gomes	
INFLUÊNCIA DAS ÁREAS VERDES AO REDOR DAS ESCOLAS NO DESEMPENHO ACADÊMICO DOS ALUNOS DA REDE PÚBLICA DE ENSINO DO DISTRITO FEDERAL	64
Cleonice Nunes da Costa	
REVITALIZAÇÃO URBANA EM BIM: UMA ANÁLISE BIBLIOMÉTRICA.....	77
Clebiana Aparecida da Silva e Nathaly Sarasty Narváez	
SISTEMA DEFICIENTE DOS TRANSPORTES EM MOÇAMBIQUE: O CASO DA CIDADE DE MAPUTO.....	88
Helton de Felizberto Alexandre Tomás Jeque	

Gentrificação urbana e mobilidade urbana: Sol Nascente em Ceilândia conectados ao transporte público*

Urban gentrification and urban mobility: Sol Nascente in Ceilândia connected to public transport

Bruna Montarroyos Brito**

Lucas de Freitas Feijão***

Resumo

Usando do conceito da gentrificação, esse artigo busca traçar um paralelo entre as condições socioeconômicas dos habitantes da região administrativa do Sol Nascente/Pôr do Sol e as condições precárias de mobilidade urbana que sua população sofre. Ao verificar como o próprio desenho urbano e a ocupação da cidade acabam por criar empecilhos para uma melhor mobilidade ou até mesmo para ações governamentais na região, a malha urbana acaba afetando o acesso a um transporte público de qualidade ou um acesso à cidade e atingindo diretamente a condição de vida dos moradores. Esse paralelo é feito em justaposição com o caso de Ceilândia, região administrativa mais antiga, imediatamente ao lado da primeira, mas que, sendo planejada, consegue oferecer soluções mais interessantes para sua comunidade. A conclusão mostra como as diferenças de ocupação do espaço urbano influem diretamente na mobilidade urbana local e como o planejamento prévio é importante para evitar que soluções mais dispendiosas sejam necessárias no futuro para resolver problemas não previstos.

Palavras-chave: gentrificação; mobilidade urbana; Sol Nascente; planejamento urbano.

Abstract

Using the concept of gentrification, this article seeks to draw a parallel between the socioeconomic conditions of the inhabitants of the administrative region of Sol Nascente/Pôr do Sol and the precarious conditions of urban mobility that its population suffers. When verifying how the urban design itself and the occupation of the city end up creating obstacles to better mobility or even governmental actions in the region, the urban network ends up affecting access to quality public transport or access to the city and directly affecting the living conditions of its residents. This parallel is made in juxtaposition with the case of Ceilândia, an older administrative region, immediately next to the first one, but which, being planned, is able to offer more interesting solutions for its community. The conclusion shows how

* Recebido em 26/11/2023

Aprovado em 07/12/2023

** Mestranda em Arquitetura e Urbanismo pelo Centro Universitário de Brasília, CEUB. Graduação em Arquitetura e Urbanismo pelo Centro Universitário de Brasília, Brasil (2022). Mestranda Centro Universitário de Brasília (UniCEUB)

*** Mestrando em Arquitetura e Urbanismo pelo Centro Universitário de Brasília, CEUB. Possui graduação em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de Brasília (2017). Trabalha na área desde 2018, atuando em arquitetura predial e residencial. Seu enfoque é nas áreas de história da arquitetura e urbanismo, arquitetura bibliotecária e uso de ferramentas BIM aplicadas na arquitetura.

differences in the occupation of urban space directly influence local urban mobility and how advance planning is important to prevent more expensive solutions from being needed in the future to solve unforeseen problems.

Keywords: gentrification; urban mobility; Sol Nascente; urban planning.

1 Introdução

Nos últimos anos, muito se tem falado na literatura sobre o fenômeno da gentrificação no Brasil. Tal fenômeno é invocado para explicar processos diversos, baseados em projetos e locais distintos, muitas vezes sem uma reflexão mais apurada sobre seu efetivo cabimento nestas situações.

Neste cenário, há uma percepção de que o termo gentrificação ganhou diversos ‘sinônimos’, como remoção branca, elitização, enobrecimento, dentre muitos outros, e ocasionalmente termos muitas vezes mais antigos, utilizados em debates e textos de forma equiparada à gentrificação, para se referir a um plexo de fenômenos diversos que vão desde as mudanças de frequentadores em determinada localidade, até a remoção de moradores para intervenções do chamado ‘embelezamento urbano’, sem maiores reflexões sobre os sentidos individuais destas referências, ou até mesmo de sua adequação à realidade fática a qual se pretende inserir.

2 Gentrificação

É possível afirmar que, ao se tratar de gentrificação, é necessária uma análise mais aprofundada das questões que estão envolvidas, tendo em vista o caráter extremamente complexo deste processo. Não se trata apenas de caracterizar o fenômeno em questão, mas sim de compreender o que o motiva, o que o orienta, quais seus efeitos e quem são os atores envolvidos. Além disso, é importante considerar que a gentrificação é um processo que envolve diferentes dimensões, sejam elas econômicas, sociais, culturais ou políticas.

Assim, é necessário que, ao se abordar o tema, se faça uma análise que considere todos esses aspectos, de modo a possibilitar uma visão mais completa do fenômeno. Por fim, é importante ter em mente que a gentrificação não é um processo homogêneo, mas sim que varia de acordo com o contexto em que ocorre. Desta forma, cada caso deve ser analisado de forma individual, tendo em conta os fatores específicos que possam ter o influenciado, somente assim será possível compreender de forma adequada o fenômeno em questão e, conseqüentemente, desenvolver medidas para lidar com ele.

O termo Gentrificação é utilizado para se referir a um processo de segregação socioespacial que ocorre como uma forma de expulsão de uma população com renda econômica mais baixa de seu bairro, a partir da valorização econômica na região e o aumento médio do seu custo de vida.

Segundo Eric Clark (2005) a gentrificação pode ser definida como um meio de processo que irá envolver uma mudança da população que já está utilizando uma determinada terra, para a implantação de indivíduos que possuam uma qualidade socioeconômica mais elevada do que proprietários originais do local em questão. De acordo com Clark (2005), quanto maior a diferença de status socioeconômico, mais perceptível é o processo, até porque quanto mais poderosos são os novos usuários, mais marcada será a mudança concomitante no ambiente construído. Não importa onde, não importa quando. Qualquer processo de mudança que se enquadre nesta descrição é gentrificação.

Conforme Tarcyla Ribeiro (2018), de um modo mais simplificado, a gentrificação ocorre em três etapas distintas, primeiramente tendo um baixo preço em moradias de certos locais, indivíduos da classe média procuram ocupar esta região que até então se encontra em uma posição de desvalorização em relação ao mercado imobiliário; logo em seguida da mudança destes indivíduos de classe média, o mercado imobiliário procura o apoio do governo para trazer investimentos para compra e reforma dos terrenos e dos imóveis, visando obter um lucro futuro; por fim esses mesmos terrenos que receberam uma renovação começam a atrair investidores de marcas internacionais, onde estes irão

alterar a paisagem urbana como um todo, e assim proporcionando diversas mudanças no lazer, consumo e oportunidades de empregos da região que antes era desvalorizada.

Em síntese, os elementos que causam a gentrificação são realizar reformas urbanas, o grande aumento das especulações imobiliárias, o investimento na paisagem urbana e suas infraestruturas, e também o aumento de turistas no local e em suas proximidades.

Após ocorrer o processo da gentrificação são deixadas algumas consequências do mesmo, como o desmembramento espacial de grandes centros, o grande aumento na desigualdade social, aumento no custo de vida dos indivíduos, aumento nos congestionamentos, dificuldade na mobilidade urbana como um todo, dentre diversos outros. Existem algumas opções de soluções que podem ser adotadas na cidade que possam ajudar a população com essas consequências deixadas pela gentrificação como a realização de planejamentos urbanos que sejam inclusivos, promover conjuntos habitacionais populares e trazer investimento para tais, realizar a manutenção nos locais públicos de lazer do local, são algumas dessas medidas que podem ser adotadas.

3 Mobilidade urbana

A mobilidade urbana pode ser definida como o modo que os indivíduos atravessam os espaços urbanos, sendo o deslocamento por meio individual ou coletivo, em geral todas as pessoas participam de algum modo da mobilidade para ir de um ponto a outro.

O grande desenvolvimento das indústrias como um todo no último século está relacionado ao êxodo rural, fazendo assim ocorrer um grande aumento nas cidades, porém uma das problemáticas relacionadas a isto é que o planejamento urbano e o desenvolvimento dos meios de transporte coletivo não acompanharam esse rápido crescimento urbano.

Com um maior número de indivíduos utilizando os meios de transporte coletivo, tais como ônibus, metrô e trem, esses acabam tendo uma superlotação

e de alguma forma impedindo que alguns tenham o direito de ir e vir dentro dos espaços urbanos. Além disso, a superlotação nos transportes públicos incentiva uma parte da população que possui um maior poder aquisitivo a ir em busca de possuir seu meio de transporte individual, aumentando o número de veículos nas ruas.

Juntando os meios de transporte coletivos e os meios de transporte individuais, adquire-se um aumento na poluição do ar e sonora em toda a cidade, grandes engarrafamentos pela cidade, o que torna o direito de ir e vir do indivíduo cada vez mais difícil.

Algumas soluções para as problemáticas da mobilidade urbana são, a ampliação das quantidades de áreas que são atendidas pelo transporte coletivo, como os ônibus, trens e metrô, incentivar a cultura de caronas coletivas para aqueles que estão indo para o mesmo local ou direção no espaço urbano. Outra possibilidade para melhorar a mobilidade urbana seria a flexibilização da grade horária de atividades da cidade, onde os indivíduos que iram trabalhar no comércio utilizam o transporte coletivo em um certo horário, aqueles que iram para escolas e universidades iram usá-los em um diferente horário, essa ideia de sistema poderia distribuir a mobilidade da população ao longo do dia.

4 Transporte público e gentrificação

O transporte público é notoriamente um fator de importância para não apenas a mobilidade urbana de uma população, mas também para a mobilidade e inclusão social da mesma (Ostrensky, 2018). O acesso de uma pessoa a um serviço de transporte público de qualidade lhe permite, portanto, ter acesso a melhores oportunidades de emprego, educação, lazer, saúde e outros serviços de vital importância, além até mesmo de um maior e melhor contato com parentes e amigos.

O serviço de transporte é uma ferramenta vital para garantir o acesso da população de mais baixa renda a toda a infraestrutura urbana que uma cidade ou região metropolitana tem a oferecer. Um serviço de qualidade busca trazer um sistema que seja ao mesmo tempo viável economicamente, ba-

rato para o público, sem grandes aportes financeiros do Estado para sua manutenção, com rapidez e fluidez, de qualidade e com boa penetração nos diferentes espaços urbanos, próximos a zonas residenciais, comerciais, hospitais, escolas, faculdades e etc. Esse sistema começa a ter problemas quando alguns desses pilares passam a falhar ou operar com pouca eficiência, afetando a população, em especial a que mais depende desse sistema: a de baixa renda.

O sistema de transporte público de Brasília possui diversos defeitos que aparecem constantemente na mídia, entre elas o preço, a lentidão, a falta de linhas ou de ônibus/metrô ou a distância entre uma parada e sua origem ou destino (Carvalho, 2008). O grande investimento distrital, e também, por que não, nacional, no transporte rodoviário individual desde os anos de 1950, com aportes volumosos de dinheiro em obras de infraestrutura rodoviária (mais viadutos, alargamentos de pistas e criação de mais rodovias urbanas) acaba por gerar um impacto ainda maior na aparente ineficiência do sistema de transporte público. Se, a partir de uma pesquisa do Instituto Socioambiental (ISA), cerca de 60% da população das cidades brasileiras usa o transporte público; temos, portanto, um problema que afeta a maioria da população.

O investimento elevado em transporte individual e pequeno no coletivo acaba impactando num percentual cada vez mais elevado de pessoas que buscam obter seu próprio carro, o que acaba por acarretar em mais automóveis nas pistas circulando em horários de trânsito intenso e, por fim, em mais engarrafamentos que geram mais reclamações para o governo investir em mais estradas. Um ciclo vicioso que é perceptível nas cidades brasileiras e que dificilmente é quebrado sem investimento em modais públicos.

Ao mesmo tempo, esses investimentos devem chegar à totalidade da população, no entanto, muitas vezes o dinheiro é alocado em obras onde já existe uma infraestrutura (ainda que necessários investimentos para melhoria) e não onde há pouca ou nenhuma. Bairros (ou regiões administrativas, no caso de Brasília) periféricos acabam por obter investimentos baixos, com pouca penetração de modais públicos e tornando essas localidades ainda mais dependentes ou de transportes piratas (como

vans que fazem o papel de ônibus) ou de um sistema ineficiente que acabam por criar entraves para a inserção social dessa população. O trabalhador que precisa pegar dois ou três ônibus com paradas distantes para chegar no trabalho ou em casa, que precisa sair de sua residência ainda no final da madrugada e chegar em casa tarde da noite, impossibilita que essa pessoa possa usufruir de uma educação complementar, de um lazer fora do serviço ou mesmo da companhia de seus entes em sua residência para já dormir e iniciar novamente sua rotina.

5 O problema do Sol Nascente

A Região Administrativa (RA) do Sol Nascente/Pôr do Sol é uma das regiões mais novas a serem emancipadas e, portanto, possui diversos problemas comuns a localidades que passam por situação similar, especialmente tendo surgido como uma invasão de pessoas de baixa ou baixíssima renda. A falta de um transporte público de qualidade e de fácil acesso é um problema frequentemente apresentado por sua população, entre tantos outros problemas de uma região ainda muito carente de serviços públicos, e se apresenta como um problema de difícil solução a partir de sua configuração urbana.

Nascida de uma invasão, Sol Nascente surge com o loteamento irregular e orgânico, em partes, de sua população, esse loteamento ocorre a partir das próprias relações entre essas pessoas e suas experiências tendo raras vezes um planejamento de alguém que coordene essa ocupação, portanto, essa urbanidade passa a surgir sem as predefinições típicas de uma cidade moderna para que ali possa, futuramente, existir serviços públicos que inicialmente não estariam presentes. A caixa viária é, portanto, um desses elementos primordiais para o lançamento futuro de um sistema de ônibus, pois esse serviço exige algumas várias especificidades que nem todas as ruas são capazes de oferecer.

A divisão em três partes da RA, seguindo o período e o tipo da malha urbana da invasão, permite verificar essas diferenças. O primeiro setor, o terço mais ao sul, caracteriza-se como uma invasão de urbanismo muito orgânico, com ruas não retilíneas e sem seguir um padrão claro, tendo como principal

configuração essa malha orgânica uma malha no estilo “espinha de peixe”, onde de uma rua principal partem várias ruas secundárias perpendiculares a ela que podem, ou não, serem interligadas entre si.

Nas duas configurações é possível ver que o poder público adotou essa uma via que sustenta a “espinha” como a via principal e urbanizou ela, transformando essa na via que receberá o transporte público, sendo uma via com pouco mais de 5 metros de caixa ao longo dela, pista de mão dupla simples e ainda muito estreita. É perceptível no local esse estreitamento pela falta de recuos nas 21 paradas localizadas ao longo da via, o trânsito intenso que sofre com os momentos que os ônibus devem parar para os passageiros, bloqueando o tráfego, e o pouco espaço para a urbanização ao longo da via. As outras ruas, que partem dessa principal, costumam ter vias ainda mais estreitas, com 4,50 ou até 4,10 metros de largura, vias essas que, ainda que asfaltadas, sofrem para ter dois veículos passando ao mesmo tempo por ela em sentidos opostos e, assim, impossibilitando o acesso de ônibus.

O segundo setor, o terço central, é caracterizado por uma ocupação a partir de uma via principal orgânica no estilo “espinha de peixe” de onde várias outras vias secundárias partem e algumas dessas sendo suas próprias “espinhas” com ruas terciárias, sendo que várias se conectam entre si, criando uma espécie de *grid* em formação. Algumas dessas vias é perceptível que já possuem uma retidão, talvez características de arruamentos antigos de acesso a chácaras ou de uma grilagem de terras. Sendo um espaço que corresponde a um período de ocupação posterior do primeiro setor, o alcance de serviços públicos ainda é um pouco mais deficitário, caracterizado pelas apenas 7 paradas de ônibus ao longo de sua via principal. É curioso apontar isso numa via duplicada, com 4 faixas de rolamento ao longo de quase 80% de sua extensão urbana e com muito mais espaço para acesso a esses modais, no entanto, é claro aqui, a falta de ação e investimento no transporte público não acompanhou o investimento na duplicação da pista para o transporte individual, muito provavelmente por se tratar de uma área de invasão menos consolidada que o primeiro setor.

O terceiro, o terço mais ao norte, próximo a via Estrutural, é a expansão mais recente da região,

composta por uma malha em *grid*, uma ocupação mais linear ainda que ilegal. Esse setor, ainda que mais recente, é a maior ocupação da RA, ocupando um total de 42% da área urbana do Sol Nascente e, portanto, porcentagem semelhante da população da área. A via principal, que surge ao seu centro é duplicada em cerca de 50% de seu percurso, mas acaba sendo interrompida pelo desenho urbano que surge, criando duas vias menores. Essa via concentra as únicas seis paradas de ônibus do setor inteiro, todas localizadas ao longo da via duplicada.

É perceptível que a malha urbana da cidade não planejada acaba configurando um fator dificultador para o surgimento e manutenção de um sistema de transporte público. O investimento governamental é essencial para mitigar possíveis problemas, como os verificados no setor sul, onde mesmo com um espaço mínimo de rua, existe uma infraestrutura muito melhor e mais eficiente de transporte público do que nos outros setores. Ainda assim, esse transporte público não consegue adentrar a cidade além dessas vias principais sem que haja uma verdadeira obra de reurbanização de toda a região, o que é impossível sem causar imensos transtornos à sua população, especialmente em se tratando de expropriações ou demolições parciais. As caixas viárias não possuem em sua ampla e vasta maioria um raio de giro suficiente para que os ônibus possam se entremear na malha urbana que se conectou, criando situações onde um morador está localizado a um raio de até 800m (setor sul), 1,2km (setor central) e 1,6km (setor norte) da parada de ônibus mais próxima.

Toda essa análise não entra no quesito de acessibilidade de linhas a outros centros urbanos e suas conectividades visando o percurso desses trabalhadores, mas uma análise muito breve verifica que essas mesmas linhas levam apenas a destinos de Ceilândia, sendo que 57,40% da população trabalham fora dessa região (Codeplan, 2022). Esse sistema de transporte acaba por criar uma falta de acesso à cidade e uma falta de acesso aos serviços públicos do Distrito Federal.

6 O planejamento de Ceilândia e seu transporte

Ceilândia, região administrativa surgida a partir de uma campanha para erradicar e mover invasões do Distrito Federal para uma área devidamente planejada e com capacidade de receber infraestrutura, possui uma situação muito diferente do Sol Nascente no que se trata de seu transporte público.

Sua malha viária baseada num tipo de grid levemente diagonal (formando seu famoso formato de barril) conecta suas três principais avenidas que levam a Taguatinga e o Plano Piloto, mas também cria um sistema de hierarquização de vias perpendiculares principais, secundárias e terciárias que auxiliam numa melhor capilaridade de um sistema viário para receber o transporte público com base em ônibus. Ao mesmo tempo que temos uma avenida como a Elmo Serejo, que serve de sustentação do centro de Ceilândia até o centro comercial de Taguatinga Norte, com um misto de comércios de pequeno e médio porte, shopping center, uso misto, pequenos edifícios residenciais, e tantos outros usos, temos as ruas perpendiculares que criam mais usos variados, ainda que muitas vezes fortemente comercial, que possuem tamanho e conectividade suficientes para receberem suas próprias linhas de ônibus que se conectam a outras paradas maiores, criando um forte sistema de distribuição de passageiros. Ao contrário do Sol Nascente, que possui apenas três vias paralelas entre si que se conectam essencialmente com Ceilândia e acabam por ter distâncias de até 1,6km entre a parada e a casa de um morador, em Ceilândia temos um sistema capilarizado onde a maior distância entre a parada e uma casa chega a pouco mais de 400 metros. Essas ruas perpendiculares às avenidas não possuem um sistema de transporte robusto, pois são ruas secundárias, mas servem como ponto de partida para alcançar as avenidas principais, mas possuem boa conectividade com o restante dos principais centros urbanos do Distrito Federal, muitas vezes tendo conexão direta com a Rodoviária do Plano Piloto ou até mesmo outras vias importantes como W3 e L2 do Plano Piloto ou Avenidas Comercial e Samdu de Taguatinga.

Não apenas o modal viário, mas também o metrô, encontra espaço em meio a alguns grandes espaços vazios que existiam no planejamento original da cidade, permitindo que o sistema de metrô alcançasse a região como um metrô de superfície, levando uma conectividade ainda maior para regiões como Taguatinga, Águas Claras, Guará e Plano Piloto, como um transporte de massas. Esse modal é ainda restrito a uma parcela apenas da Ceilândia, especialmente moradores e trabalhadores do setor N, mas demonstra um grande investimento do poder público na área.

7 Considerações finais

O planejamento urbano de uma nova ocupação ou a readequação de uma área já ocupada e/ou consolidada é essencial para garantir uma possibilidade maior de criação de uma infraestrutura de transporte público. Esse planejamento se mostrou essencial em Ceilândia, fundada muito antes de um sistema de metrô ser considerada como parte de seu planejamento. Seu desenho urbano permitiu a existência de um metrô de superfície, mais barato que um subterrâneo, viabilizando a sua construção, mas também permitiu ao longo dos anos os mais diversos remanejamentos de frotas e linhas de ônibus devido às diversas possibilidades de conexão entre suas linhas e seus modais, com hierarquização clara e pequenas distâncias para os usuários. Isso permite que uma população tenha acesso à cidade e seus serviços e, por consequência, seu crescimento social e financeiro, tanto dessa população como da própria cidade.

Ao contrário, uma ocupação irregular encontra dificuldades que, se não houver uma intervenção ainda nos primeiros momentos, se tornam fatores limitantes para o desenvolvimento de uma infraestrutura adequada posterior. Ruas pequenas, esquinas apertadas, pouco espaço para recuos ou alargamentos e um desenho urbano que evita interconexões e hierarquização de vias acabam por impossibilitar, ou na melhor das hipóteses, dificultar, a implantação de um sistema de transporte público de qualidade e acessível a sua população. Essa falta de um transporte acaba por criar uma falta de acesso aos serviços públicos e a uma maior dificuldade

desses usuários de usufruírem do espaço urbano e de suas casas, afetando sua qualidade de vida.

Longe de afirmar que o sistema de transporte público de Brasília é perfeito ou próximo disso, os problemas referentes a esse tópico são amplamente divulgados e discutidos, mas uma cidade planejada, ainda que não visando esse transporte apropriadamente, permite que diversos problemas sejam mitigados e que soluções possam ser trabalhadas com mais facilidade e menos dispêndio de recursos, assim garantindo uma melhor qualidade de vida e acesso à cidade de forma mais igualitária.

Referências

- AS RELAÇÕES entre mobilidade social e mobilidade urbana. *Estadão*, 23 mar. 2020. Disponível em: <https://summitmobilidade.estadao.com.br/guia-do-transporte-urbano/as-relacoes-entre-mobilidade-social-e-mobilidade-urbana/#newsletter>. Acesso em: 27 nov. 2022.
- BATALLER, Maria Alba Sargatal; BOTE-LHO, Maurilio Lima. O estudo da gentrificação. *Continents*, n. 1, p. 09-37, jul./dez. 2012.
- BRAGA, Emanuel Oliveira. Gentrificação. In: GRIECO, Bettina; TEIXEIRA, Luciano; THOMPSON, Analucia (org.). *Dicionário IPHAN de Patrimônio Cultural*. 2. ed. Brasília: IPHAN, 2016.
- CARVALHO, Diego Lourenço. *Mobilidade urbana e cidadania no Distrito Federal: um estudo do Programa Brasília Integrada*. Brasília: Universidade Brasília, 2008.
- CLARK, Eric. A ordem e a simplicidade da gentrificação: um desafio político. In: ATKINSON, R.; BRIDGE, G. (ed.). *Gentrificação em um contexto global: o novo colonialismo urbano*. Rio de Janeiro: Routledge, 2005. p. 261-269.
- CODEPLAN. *Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios (PDAD) 2021: Sol Nascente/Pôr do Sol*. Brasília: CODEPLAN, 2022.
- CONSELHO DE ARQUITETURA E URBANISMO DE SANTA CATARINA. *Gentrificação, uma pauta para arquitetos e urbanistas*. Santa Catarina: CAU/SC, 2019.
- COURTRIGHT, Joe. Tudo que causa a gentrificação, de A a Z. *Caos planejado*, 2019. Disponível em: <https://caosplanejado.com/tudo-o-que-cause-a-gentrificacao-de-a-a-z/>. Acesso em: 27 nov. 2022.
- GOMIDE, Alexandre de Ávila. *Mobilidade urbana, iniquidade e políticas sociais*. Brasília: IPEA, 2006.
- OSTRENSKY, Vitor Pestana. *Dois ensaios sobre a relação entre infraestrutura de transporte urbano e gentrificação*. Curitiba: Universidade Federal do Paraná, 2018.
- PORTUGAL, Licínio da Silva. *Transporte, mobilidade e desenvolvimento*. Rio de Janeiro: Elsevier, 2017.
- RIBEIRO, Fidalgo Tarcyla. Gentrificação: aspectos conceituais e práticos de sua verificação no Brasil. *Revista Direito da Cidade*, v. 10, n. 3, 2018.
- VASCONCELLOS, E. A. *Mobilidade urbana: o que você precisa saber*. São Paulo: Companhia das Letras, 2013.