

Transporte e centralidade urbana: o caso de Samambaia

Matheus Martins Gomes
Cláudia Pinheiro Nascimento
Wátilla Portela Machado

Resumo: O presente artigo exhibe as decorrências de um estudo que envolve uma temática que relaciona espaço, centralidade e transporte público. A partir das reflexões sobre as modificações que podem ocorrer no espaço urbano, o presente trabalho procura abordar a relação entre transporte público e centralidade urbana a partir da Região Administrativa de Samambaia (RA XII), no Distrito Federal. Procura-se considerar que a formação de novos centros urbanos e o modo como funciona o sistema de transportes de determinada cidade, podem, de alguma maneira, submeter ao espaço grandes mudanças. Então, parte-se do pressuposto de que o planejamento de transportes afeta Samambaia como subcentro regional e essa subcentralidade recebe influência do planejamento de transportes local. Este trabalho teve como objetivo analisar o papel do transporte público na centralidade de Samambaia. Para verificar isso, houve uma análise destacando a influência da RA de Samambaia como um subcentro regional, identificando as características do planejamento de transportes nessa RA, e dessa maneira, buscando associar esses dois fatores no intuito de demonstrar a mobilidade no espaço urbano no DF. Houve também a elaboração de figuras, com dados retirados do Geoportal da SEGETH e do IBGE, para verificar o crescimento da população – elemento importante para a formação de novos centros urbanos – que ocorre em toda a região, mas que possui certa concentração nos arredores do Metrô da RA de Samambaia. Como resultado, nota-se que Samambaia se consolida como um polo da subcentralidade urbana no DF por meio do aumento populacional e da presença do Metrô na região.

Palavras-Chave: Transporte, Centralidade, Samambaia.

Abstract: This article presents the results of a study that involves a theme that relates space, centrality and public transportation. Based on the reflections on the changes that may occur in urban space, the present work seeks to address the relationship between public transport and urban centrality from the Samambaia Administrative Region (RA XII), in the Federal District. It is tried to consider that the formation of new urban centers and the way in which the transport system of a certain city works can somehow undergo great changes in space. It is therefore assumed that transport planning affects Samambaia as a sub-center, and that sub-center is influenced by local transport planning. This paper aimed to analyze the role of public transport in the centrality of Samambaia. In order to verify this, there was an analysis highlighting the influence of the RA of Samambaia as a regional subcenter, identifying the characteristics of the transportation planning in this RA, and in this way, seeking to associate these two factors in order to demonstrate the mobility in the urban space in the DF. There were also figures, with data taken from SEGETH and IBGE Geoportal, to verify population growth - an important element for the formation of new urban centers - that occurs throughout the region, but has a certain concentration in the vicinity of Metro of RA of Fern. As a result, it is noted that Samambaia is consolidated as a pole of the urban subcentrality in the DF through the population increase and the presence of the Subway in the region.

Keywords: Transport, Centralization, Samambaia.

1. Introdução

As cidades se organizam a partir de uma lógica que forma centros e subcentros urbanos e essa organização possibilita aos cidadãos o acesso aos serviços essenciais, que podem ser realizados mais facilmente por modos coletivos de transportes (Ministério das Cidades, 2004).

O modo como ocorre à dinâmica das cidades e a interferência que essa ação possui no espaço urbano, resultam na formação de centralidades que são desencadeadas em várias localidades, inclusive no cenário do Distrito Federal. Um elemento que também ocasiona determinadas mudanças nesse espaço é o transporte público, responsável por toda a transferência de atividades e serviços da população, sendo também um dos principais elementos presentes na vida do cidadão e que possibilita a sua locomoção.

Considerando essa lógica, o presente trabalho constitui um olhar sobre a temática do transporte público e da centralidade urbana no Distrito Federal, tendo como estudo de caso a Região Administrativa de Samambaia (RA XII). Trata-se de um olhar sobre a relação entre a subcentralidade dessa RA e o planejamento de transportes local, contemplando as suas influências mútuas: isto é, a centralidade da RA influenciando o planejamento de transportes e sendo influenciada por ele na dinâmica do espaço urbano no DF.

Há diversos pontos com níveis de relevância que se relacionam no espaço, e juntos compõem a organização das áreas centrais e de outras áreas em núcleos urbanos, segundo Kneib e Silva (2011, p. 298), “a estrutura espacial das cidades é formada pelo seu conjunto de centros e subcentros, o que as confere, em sua maioria, uma estrutura policêntrica, aumentando a complexidade dos sistemas de transportes” A partir desse ideal, buscou-se compreender a seguinte questão: como o planejamento de transportes se insere na consolidação de Samambaia como um subcentro regional no DF?

Diante de tal amplitude que o objetivo geral pode abordar, determinou-se a divisão de alguns pontos que se estabeleceram como os objetivos específicos do presente trabalho. Desse modo, são relacionados três objetivos específicos, discutir o papel de Samambaia como um subcentro regional no DF, analisar as características do planejamento de transportes em Samambaia e relacionar o planejamento de transportes e as características da centralidade de Samambaia com a mobilidade urbana na escala local e regional.

A discussão acerca desse tema torna-se importante, pois o que entra em questão é o modo como o planejamento de transportes está inserido na realidade de cada cidadão, e como essa situação se reflete na sociedade do DF. A centralidade urbana ganha uma nova tendência, e o espaço pode resultar em outras áreas centrais que se estendem com a mesma estrutura dos centros. Segundo Lefebvre (1999) confirma dizendo “à policentralidade, à oniscencialidade, à ruptura do centro, à disseminação, tendência que se orienta seja para a constituição de centros diferentes”. E quando isso ocorre no DF, há algumas localidades que se tornam subcentros regionais.

Na tentativa de responder os questionamentos levantados este trabalho está dividido em uma introdução, a construção do referencial teórico que aborda o tema transporte público e centralidade urbana, os materiais e métodos utilizados e os resultados da pesquisa.

2. Referencial teórico

A relação entre transporte público e centralidade urbana é uma temática que se faz presente na vida de todos, pois se relaciona à mobilidade da população. Nesse sentido, pensando no foco do presente estudo, verificar o modo como ocorre esse planejamento de transportes, e se isso pode influenciar para a consolidação de Samambaia como subcentro regional no DF é de extrema importância para pensar o urbano na metrópole Brasília e as suas especificidades locais.

Primeiramente, é necessário abordar o conceito de espaço para verificar a origem de todos os outros conceitos, e também para identificar a conexão que pode ser estabelecida entre essas ideias. Visto que, se cada conceito que for assinalado estiver em uma relação com os demais, esse conjunto de ideias poderá facilitar a compreensão do assunto.

De acordo com Castells (1983, p. 181):

O espaço é um produto material em relação com outros elementos materiais – entre outros, os homens, que entram também em relações sociais determinadas, que dão ao espaço (bem como aos outros elementos da combinação) uma forma, uma função, uma significação social.

Então, o espaço é resultado sempre mutável do modo como o homem estabelece a sua utilização e isso acontece quando ele atribui ao espaço uma forma, uma função e uma significação social. Esse conjunto de elementos tem a capacidade de modificar o espaço, pois a maneira como se estruturam possibilita uma diversificação nas relações exercidas pelos homens entre si.

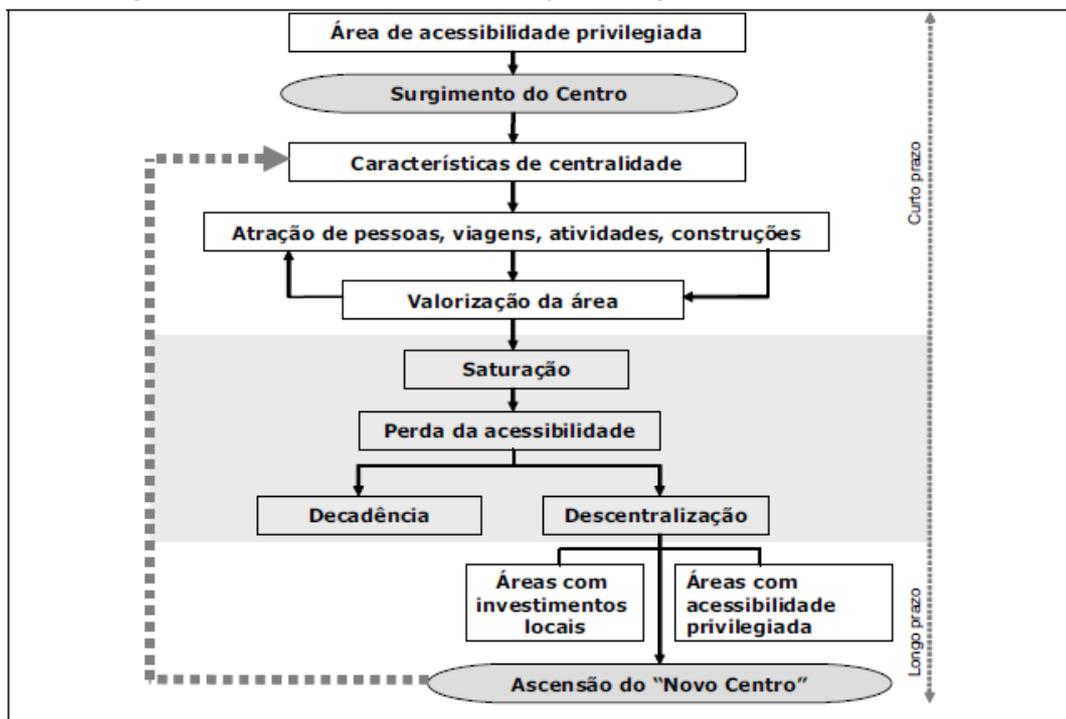
A partir dessa conexão, há mais uma ideia que pode confirmar o que foi dito. Para Santos (2004) o espaço pode ser considerado como um conjunto de fixos e fluxos onde os elementos fixos permitem ações que modifiquem o próprio lugar, fluxos novos ou renovados que recriam condições ambientais e sociais. O autor ainda considera os fluxos como resultado direto ou indireto das ações que atravessam ou se instalam nos fixos, modificando sua significação e seu valor, ao mesmo tempo em que também se modificam.

Os resultados gerados a partir do modo como o espaço é utilizado por meio dos elementos e relações devem ser estruturados no espaço urbano. Segundo Corrêa (2005, p. 6), o espaço urbano pode ser analisado como forma espacial em suas conexões como estrutura social, processos e funções urbanas. Então, após serem definidas as funções de determinadas áreas nas cidades, transformações são ocasionadas e podem influenciar na criação de novas centralidades, segundo Cavalcante (2009, p. 22):

A formação de novas áreas de centralidade está relacionada ao próprio crescimento urbano, que impulsiona a descentralização de equipamentos e atividades, que se deslocam o centro tradicional para diversos espaços na cidade e seu entorno.

Desse modo, fica estabelecido desde a década de 1990, época do início da ocupação de Samambaia que as três RAs, Ceilândia, Taguatinga e Samambaia iriam se consolidar como centralidade no espaço urbano do DF. Anjos (2003) continua acrescentando que esses três núcleos urbanos do DF juntos, constituem uma população de quase 1 milhão de habitantes e também uma forte concentração de atividades comerciais e de serviços. Kneib e Silva (2006) ilustram esse movimento da seguinte maneira (Figura 01):

Figura 01: Processo de descentralização e surgimento de Novos Centros.



Fonte: Kneib e Silva, 2006.

Esse processo ocorre no DF e se intensifica na RA – Região Administrativa de Samambaia e em outras RAs, isso ocorre devido a uma série de fatores, mas principalmente a partir do momento em que a realização de diversas atividades e prestação de serviços deixam de se concentrar somente na região do Plano Piloto e passam a ganhar força em outros pontos do DF. Sendo assim, a RA de Samambaia se consolida como um dos polos da subcentralidade no Distrito Federal.

Um dos motivos que influenciou na consolidação citada acima é fato da RA ter sido idealizada de modo planejado, segundo Serrano (2014, p. 65):

Ao contrário de muitas RA's do Distrito Federal, cujo crescimento foi espontâneo e desordenado, em Samambaia ocorreu o oposto. Apesar de sua localização periférica e destinação aos indivíduos de baixa renda, principalmente, a região nasceu a partir de planejamento prévio, e sua ocupação ocorreu de modo ordenado.

A preocupação existente em se obter uma boa infraestrutura na RA é válida, pois apesar da RA ser destinada a indivíduos de baixa renda e com o intuito de abrigar os migrantes que chegavam ao DF, todo esse procedimento foi realizado de maneira legal e ordenado. Outro fator muito significativo que contribuiu para a infraestrutura da região é o fato da malha urbana ser bem estruturada, isso “permite fácil acesso às demais Regiões Administrativas do Distrito Federal, principalmente a Ceilândia, Núcleo Bandeirante, Taguatinga e Recanto das Emas”. (Serrano, 2014, p. 65). Há também o fato da RA possuir três estações do Metrô que acaba facilitando o acesso a algumas das RAs citadas e outras, como Águas Claras, Guará e Plano Piloto. Esses e outros motivos foram de total relevância para o desenvolvimento da RA dentro desses aspectos.

A mobilidade de uma população acontece de acordo com a manutenção do sistema de transportes, ou seja, há a necessidade de um bom planejamento para gerar uma fluidez que atenda a todos os públicos dependentes do transporte

público. O planejamento de transportes é um dos elementos da estrutura urbana, pois conforme esse planejamento é executado, acaba por influenciar em um melhor funcionamento dos diversos fatores existentes que atuam na dinâmica da cidade. É importante discutir o sistema de transporte público no DF para verificar se o seu planejamento pode afetar na formação de centralidades e se o desempenho dessas centralidades é influenciado por esse planejamento.

Primeiramente, para que se possa obter uma melhor compreensão do que é, e como funciona o sistema de transportes, é necessário assinalar o que é transporte, pois o seu conceito irá esclarecer toda essa formulação acerca do assunto e contribuir para os demais pontos que serão trabalhados. Segundo Magalhães (2010 p.116) “pode-se definir transporte como um deslocamento intencional de um objeto material, palpável”. Ou seja, quando há uma movimentação, seja de pessoas ou objetos e que ocorra a partir de uma intencionalidade, ou necessidade, isso é caracterizado como transporte. Mas qual seria o objetivo da realização do transporte? O exercício do transporte acontece para se alcançar alguma finalidade, para Magalhães (2010 p. 117) “a finalidade do transporte é a satisfação de uma expectativa individual ou coletiva”, que estabelece uma relação de alguns elementos essenciais para a sua realização, juntos esses elementos trabalham para o seu bom funcionamento.

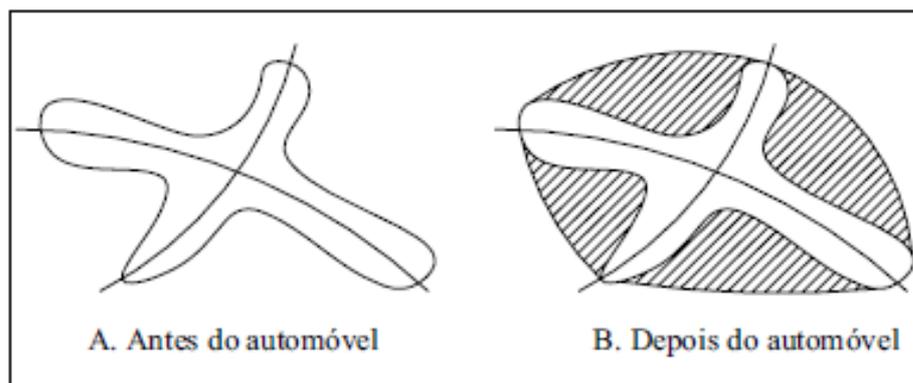
Desse modo, constatou-se que a população de Samambaia é dependente do transporte público e isso é evidente por conta dos dois aspectos que foram assinalados, que são o deslocamento para escola dos alunos moradores da RA e também o deslocamento para o trabalho. Estas são duas ações muito presentes no cotidiano da população e que aumentam a frequência do uso do transporte. O transporte público não está presente somente nos exemplos citados acima, pois os mais diversos deslocamentos, em sua maioria, sejam eles para realizar serviços principais ou para qualquer outra atividade, são realizados por meio do transporte público.

Mas de qualquer forma, o transporte público na região administrativa de Samambaia age em maior parte e em frequente funcionamento, mesmo com as falhas e com a ausência de uma gestão de qualidade, ainda é o meio de transporte mais utilizado e deve ser valorizado pelo Estado e pela população.

Após a exibição de algumas definições acerca de centralidade urbana e transporte público e o entendimento sobre os elementos que compõem o processo de cada uma dessas temáticas, é relevante relacioná-los para uma melhor compreensão a respeito da mobilidade no Distrito Federal. Deve-se considerar a ideia de que o espaço urbano está em constante alteração, e quando esse espaço se modifica, o transporte acaba contribuindo para a mudança da forma urbana que já existia.

Ferrari (1991) *apud* Kneib (2008, p. 19) ressalta a importância do transporte para o crescimento das cidades e para alteração da forma espacial urbana, citando que quando o transporte urbano era predominantemente coletivo, as cidades cresciam ao longo de suas vias radiais, adquirindo a configuração estrelar. Posteriormente, com o advento do automóvel, às áreas vagas e próximas ao centro, situadas entre as pontas da estrela, foram urbanizadas e as cidades perderam sua forma estrelar aproximando-se de um círculo.

Figura 2: Transformação da forma urbana pelo uso do automóvel.



Fonte:

(1991) *apud* Kneib, 2008, p. 19

Ferrari

Como relatado, a centralidade urbana é o espaço da cidade que possui áreas com destinações específicas. Ao ser manuseado, esse espaço tende a crescer e as atividades exercidas nele se concentram e acabam definindo formas e criando novas centralidades. O transporte acaba interferindo no exercício dessas atividades, pois está presente em todos os movimentos feitos. Sendo assim, a relação entre a centralidade urbana e o transporte público torna-se evidente quando ocorre o planejamento urbano do DF, isso porque no momento em que acontece a manutenção do espaço e a estrutura urbana se define, o transporte público coletivo se estabelece como um fator determinante para o bom andamento da organização do espaço urbano. Porém, a realidade vista é que a estrutura urbana não acompanha a situação do transporte público, não há uma relação direta.

Na busca por alguma resposta que consiga solucionar os problemas presentes, com o intuito de valorizar a mobilidade e a acessibilidade no espaço urbano do DF, o GDF por meio da Secretaria de Mobilidade criou nesse ano (2016), o primeiro projeto de mobilidade urbana de Brasília, o Circula Brasília¹, que está em andamento e pretende integrar 277 km de rede de transporte público e beneficiará cerca de 90% da população do DF.

O que implica esse programa quando imposto à sua realidade são as obras, os investimentos e os projetos que o abrangem, isso porque não ocorrem de maneira leal ao cronograma previsto, vale lembrar que o programa alcança as mais diversas áreas do Distrito Federal. Há projetos que ainda não se iniciaram e por diversos fatores, um deles, o atraso, que acontece devido à má gestão de órgãos que prejudica o progresso do programa e com isso a população tem que lidar com um transporte que não atende as devidas necessidades. Há também obras que já estão em execução, mas que estão comprometidas por conta dessa má gestão que intriga o desenvolvimento do programa. Então, é preciso se atentar que as propostas são boas, mas que algumas entram em divergência com os princípios do programa

¹Acesso em: www.agenciabrasilia.df.gov.br/2016/05/24/capital-tera-277-km-de-rede-integrada-de-transporte-publico/

3. Materiais e métodos

3.1 Área de estudo: Samambaia

O presente trabalho possui como área de estudo a XII Região Administrativa do Distrito Federal, Samambaia. Como já foi demonstrado, a RA foi fundada em 25 de outubro de 1989, e surge de maneira planejada para alocar o grande número de migrantes que chegaram para a construção de Brasília. Como consta na subseção 2.1.2, a RA surge e sua ocupação dá-se em três etapas e após alto ritmo de crescimento populacional, hoje a RA encontra-se urbanizada. De acordo com a PDAD2015 ruas asfaltadas, iluminação pública, calçadas, meios-fios e rede de águas pluviais estão presentes na quase totalidade dos domicílios, assim como o abastecimento de água pela rede geral e com fornecimento de energia elétrica, a coleta seletiva do lixo é expressiva na região.

O local que foi escolhido para que RA de Samambaia fosse implantada, pertencia ao Núcleo Rural de Taguatinga que foi desapropriado para que Samambaia fosse expandida. A RA tem esse nome por conta da associação realizada na época com o córrego que corta a região, que possui sua nascente logo abaixo das quadras residenciais 127 e 327, onde era encontrada em vasta quantidade a planta “samambaia”.

Samambaia ocupa 102,92 km² dos 5.783km² do Distrito Federal e possui uma área urbana de 26,02 km². Há uma diversidade no uso dos lotes em habitação e comércio e localiza-se entre as regiões administrativas de Taguatinga, Ceilândia e Recanto das Emas. A sua área urbana está limitada ao norte pelo Ribeirão Taguatinga e pelo Rio Melchior, ao sul pela BR-060 e DF-280, ao leste pela poligonal do Setor de Mansões Leste e o córrego Taguatinga, e a oeste pelo Rio Descoberto. (PDL, 1999).

De acordo a PDAD da RA, como foi visto anteriormente, atualmente Samambaia conta com 254.439 habitantes e de acordo com o PDL foi projetada para uma população de 330 mil.

4. Levantamento de dados

Para realização da pesquisa, procurou-se obter dados por meio dos seguintes procedimentos metodológicos: revisão bibliográfica teórica-conceitual, para entendimentos de conceitos como, espaço urbano, centralidade urbana, subcentralidade, transporte, sistema de transporte. Houve também uma revisão bibliográfica empírico-documental, com a busca de dados por meio de planos diretores do GDF e pelo programa de mobilidade Circula Brasília.

Para detectar essas informações, foram usados os dados que estão disponíveis no Geoportal, da Secretaria de Estado de Gestão do Território e Habitação (SEGETH) que fornece dados georreferenciados do território e da população do Distrito Federal. Foram retirados do Geoportal, dados relativos à ocupação urbana dentro do limite do Distrito Federal e suas dimensões territoriais, dados relativos à rede (linha) e às estações do Metrô do Distrito Federal, todos em arquivos *shape*. As imagens em arquivo *raster* que também auxiliaram na visualização na evolução da mancha urbana foram retiradas da CODEPLAN, correspondendo às ortofotos que se relacionam com a realidade do espaço urbano ao longo dos anos, respectivamente. Alguns dos dados referentes à ocupação

urbana, retirados do Geoportal, foram pouco alterados para melhor compreensão na relação com as ortofotocartas. Foram utilizados dados do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) a partir de *downloads* de *shapes* dos limites das RAs do DF, para auxílio na compreensão e confecção dos dados. Foram definidas escalas temporais para a visualização das imagens e para conseguir chegar a alguma definição acerca dessa evolução, os anos foram: 1991, 1997, 2009 e 2013.

A partir dessas três bases de dados, foi realizado um mapeamento em ambiente SIG, por meio do *software* livre *Quantium GIS* em versão 2.18, e com isso algumas figuras foram elaboradas para verificar o aumento populacional (evolução da mancha urbana) próximo das estações do Metrô que se localizam na RA de Samambaia.

5. Resultados e discussões

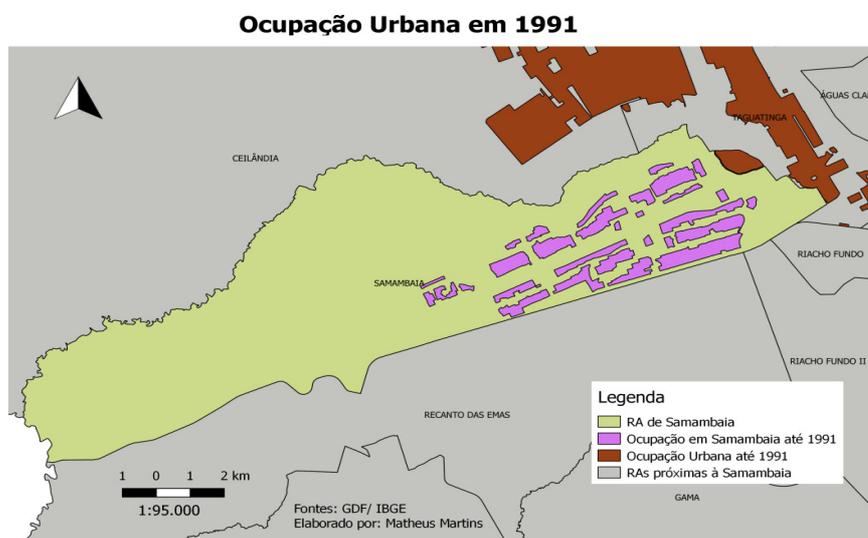
5.1 Evolução da mancha urbana

Deve-se abordar de maneira prática, o modo como se deu a formação da ocupação urbana na RA de Samambaia, de maneira que se verifique a influência do alto ritmo de crescimento da região desde a sua origem, como elemento que acaba contribuindo na consolidação de Samambaia como um polo da subcentralidade urbana no Distrito Federal. É relevante enfatizar a importância do transporte nessa evolução urbana por conta do papel que o mesmo exerce no espaço e a capacidade que possui de alterá-lo. Para entendimento do que se pode entender por mancha urbana, o PDOT diz o seguinte, são os “espaços destinados às atividades de finalidade urbana, predominantemente dos setores secundário e terciário. São espaços servidos de infraestrutura e cujo contexto socioeconômico e sua ambiência evidenciam tanto uso, como vocação urbana”.

O estudo trouxe uma sequência cronológica de figuras onde se torna evidente as diferentes formas que o espaço foi adquirindo com o passar dos anos. Mas no presente trabalho, primeiramente, nota-se a RA no início da fase de expansão e logo após, a região se estabelece com áreas concentradas, extensas e com uma urbanização definida.

Na figura 4, observa-se o início da formação urbana de Samambaia em 1991. É possível identificar onde se situaram as primeiras ocupações, a figura demonstra em quais áreas houve as primeiras concentrações da população. Nessa época, a região estava criando uma estrutura para adequar a população, nota-se que ainda existem diversos vazios urbanos, mas ainda assim diversos pontos ocupados e a área próxima de onde seria construído o Metrô ainda não possuía indício de habitação.

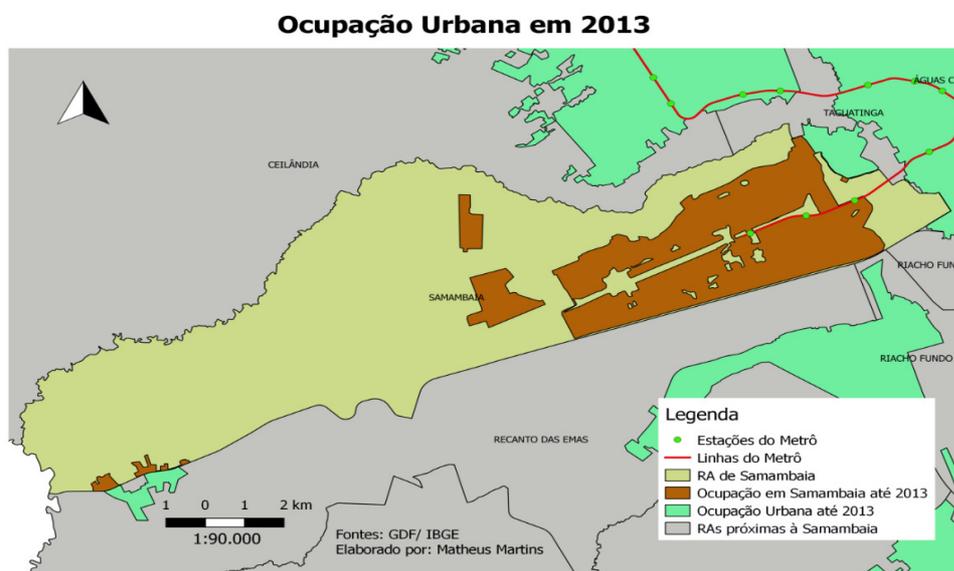
Figura 3 - Ocupação Urbana em 1991



Fonte: GDF/IBGE. Elaborado por Matheus Martins.

A figura 5, que traz informações bem recentes, exhibe a ocupação urbana em Samambaia no ano de 2013. Verifica-se algumas semelhanças com a ocupação já existente no ano de 2009, inclusive a proximidade da população nos arredores do metrô possui um ritmo não tão acelerado quanto visto anteriormente, mas se mantém.

Figura 5: Ocupação Urbana em 2013



Fonte: GDF/IBGE. Elaborado por Matheus Martins.

Um ponto que deve ser esclarecido e que auxilia na ideia proposta para a realização da pesquisa, e que pode ser visto na figura, é a questão de o aumento populacional acontecer em toda a área urbana da RA de Samambaia, isso pode ser considerado como um importante fator que auxilia na consolidação da região como polo de subcentralidade urbana no DF. Relacionado a esse ponto, outro quesito a ser ponderado é o da verticalização, como já foi assinalado, o crescimento

imobiliário ganha forte representação em Samambaia e isso após a evolução da mancha urbana ter se estabilizado horizontalmente, fazendo com que as edificações com um maior número de pavimentos tivessem um aumento significativo.

5.2 O sistema de transporte em Samambaia

Visto que o sistema de transportes é esse conjunto de elementos, que forma uma conexão diante essa relação esta assinalada neste texto a partir de uma perspectiva local, com foco na região administrativa de Samambaia.

A população de Samambaia é dependente do transporte público e isso é evidente por conta dos dois aspectos que foram assinalados, que são o deslocamento para escola dos alunos moradores da RA e também o deslocamento para o trabalho. Estas são duas ações muito presentes no cotidiano da população e que aumentam a frequência do uso do transporte. O transporte público não está presente somente nos exemplos citados acima, pois os mais diversos deslocamentos, em sua maioria, sejam eles para realizar serviços principais ou para qualquer outra atividade, são realizados por meio do transporte público.

Deve-se ressaltar que o uso do automóvel é constante, observa-se esse item na tabela acima, inclusive a PDAD informa que o número de automóveis por domicílio em Samambaia aumenta 7,76% de 2013 para 2015. A quantidade de veículos em 2013 era em média 30.000 e em 2015 verifica-se em média 40.000 automóveis por domicílio, por isso a tendência é que esse número aumente.

Mas de qualquer forma, o transporte público na região administrativa de Samambaia age em maior parte e em frequente funcionamento, mesmo com as falhas e com a ausência de uma gestão de qualidade, ainda é o meio de transporte mais utilizado e deve ser valorizado pelo Estado e pela população.

Considerações finais

A dinâmica do espaço urbano no Distrito Federal possibilitou ao longo do tempo, a formação de centralidades urbanas, proporcionou também, o acesso aos serviços essenciais para toda a população. Tal organização ocasionou à formação de subcentros urbanos, que são identificados como regiões administrativas, e em todo esse processo, existem fatores que cooperam e interferem na alteração do espaço de cada um desses locais e o transporte é um deles. Essa situação pode ser vista na Região Administrativa de Samambaia.

A estrutura que se estabeleceu no dinâmica urbana do DF, que é identificada como um conjunto de centros e subcentros exige um sistema de transporte que consiga amparar todos os momentos que são ofertados pelos serviços essenciais e que tenha frequência árdua para a realização de diversas outras atividades. Visto isso, procurou-se obter respostas sobre como o planejamento de transportes se insere na consolidação de Samambaia como um subcentro regional no DF.

Para alcançar tais respostas, foi necessário realizar a busca por referências bibliográficas a fim de elucidar conceitos teóricos pertinentes à pesquisa, embasados nas duas temáticas trabalhadas e na relação exercidas por ambas, ou seja, verificou-se o que se entende por espaço urbano, centralidade, formação de novos centros, transporte, sistema de transportes, entre outros. E de modo prático, houve um levantamento de dados para a elaboração de figuras acerca da ocupação urbana na RA de Samambaia. A elaboração das figuras foi definida por uma escala temporal e a partir da interferência do transporte público na evolução dessa mancha

urbana, onde foram considerados dois fatores contribuintes para a consolidação de Samambaia como um dos polos da subcentralidade urbana no DF, são eles: o crescimento da população e metrô como meio de transporte.

A partir disso, Samambaia se estabelece como um polo dessa subcentralidade e essa pesquisa procurou abordar como se deu esse processo de subcentralidade e analisar o papel do transporte público nesse âmbito. É relevante considerar que, além do sistema de transportes, outro fator determinante para a alteração do espaço urbano, é o aumento populacional. Todos esses quesitos se inserem na mobilidade urbana do DF e de Samambaia, outro ponto que também foi analisado.

Por fim, a pesquisa contribuiu para firmar a ideia de que Samambaia exerce um papel como polo da subcentralidade urbana no DF, essa subcentralidade é exercida juntamente com as RAs de Ceilândia e Taguatinga. Os critérios que auxiliam no funcionamento desta subcentralidade urbana, quando analisada numa perspectiva local de Samambaia, são: o transporte público, que possui total importância na formação de novos centros urbanos, visto que está presente e possibilita a transição na realização de serviços e atividades no espaço urbano e por isso consegue modifica-lo. Outro fator é o aumento da população, que também proporciona a formação de novos centros, pois no momento em que há certa concentração de serviços comerciais e diversas outras atividades causadas por parcelas da população, o espaço tende a ser modificado.

Referências bibliográficas

ANJOS, R. S. A. **Estruturas Básicas da dinâmica territorial no DF.** In: PAVIANI, Aldo; GOUVEIA, Luiz Alberto Campos (Org.). Brasília: Controvérsias Ambientais. Brasília: Universidade de Brasília, 2003, p. 199-215.

CASTELLS, M. **A questão urbana.** Tradução [1983]. São Paulo: Editora Paz e Terra, 2000.

CORRÊA, R. L. **O espaço urbano.** São Paulo. Editora Ática, 2005.

DISTRITO FEDERAL (BRASIL). CODEPLAN. **Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios** – Samambaia. Brasília, 2015.

KNEIB, E. C. da S.; MARQUES, P. C. **A relevância da acessibilidade no processo de decadência de áreas centrais.** Anais do 2º Congresso Luso Brasileiro para o Planejamento Urbano Regional Integrado Sustentável – PLURIS 2006, Praga, Portugal.

KNEIB, E. C. **Subcentros urbanos: contribuição conceitual e metodológica à sua definição e identificação para planejamento de transportes.** Tese de doutorado. Universidade de Brasília. Brasília, 2008.

LEFEBVRE, Henri. **A revolução urbana.** 2ª reimpressão: 2004. Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999.

MAGALHÃES, M. T. Q. **Fundamentos para a pesquisa em transporte: reflexões filosóficas e a contribuição da ontologia de Bunge.** Tese de doutorado em transportes. Universidade de Brasília. Brasília, 2010.

Ministério das Cidades. **Plano Diretor Participativo do Ministério das Cidades.** Brasília, 2004.

SANTOS, M. **A Natureza do Espaço.** Edusp, São Paulo, 2004.
SECRETARIA DE ESTADO DE GESTÃO DO TERRITÓRIO E HABITAÇÃO. Geoportal. Disponível em: <http://www.geoportal.segeth.df.gov.br/> Acesso em: out/2016.

_____. Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal – PDOT. Brasília, 2009.

SECRETARIA DE MOBILIDADE. Disponível em: www.agenciabrasilia.df.gov.br/2016/05/24/capital-tera-277-km-de-rede-integrada-de-transporte-publico/. Acesso em: out/2016

SERRANO, A. De F. **A implantação do Centro Metropolitano de Brasília – Distrito Federal e as transformações do espaço intra-urbano.** Dissertação de Mestrado – Universidade de Brasília. Brasília, 2014.