RCMOS – Revista Científica Multidisciplinar O Saber.
ISSN: 2675-9128. São Paulo-SP.

Ano VII, v.2 2026 | submissão: 25/07/2026 | aceito: 28/07/2026 | publicação: 01/08/2026

Indicadores, território e decisão pública: uma análise crítica da contribuição de Carlla Brito Furlan Pourre para o planejamento da mobilidade urbana

Indicators, territory, and public decision: a critical analysis of Carlla Brito Furlan Pourre's contribution to urban mobility planning

Indicadores, territorio y decisión pública: un análisis crítico de la contribución de Carlla Brito Furlan Pourre a la planificación de la movilidad urbana

Barbara Aline Ferreira Assunção

RESUMO

O planejamento urbano contemporâneo enfrenta o desafio de transformar grandes volumes de dados em informações capazes de sustentar decisões públicas consistentes. Nesse contexto, o estudo desenvolvido por Carlla Brito Furlan Pourre apresenta contribuição relevante ao investigar a utilização de indicadores de resultados finalísticos como instrumentos de diagnóstico do transporte urbano, com aplicação no sistema de transporte público coletivo por ônibus do Distrito Federal. A relevância da pesquisa ultrapassa a descrição das condições de mobilidade do território analisado, pois sua principal contribuição está na adaptação de uma estrutura de indicadores desenvolvida para escalas nacional e regional à realidade urbana, considerando as necessidades informacionais dos usuários. O presente estudo realiza uma análise crítica da pesquisa de Pourre, enfatizando sua importância teórica, metodológica e aplicada para o planejamento urbano, a governança e a formulação de políticas públicas baseadas em evidências. A análise evidencia que a pesquisa demonstra a necessidade de articular indicadores, escala territorial, qualidade dos dados, representação espacial e necessidades dos usuários. Também evidencia que os resultados encontrados, como o elevado comprometimento da renda de determinadas populações com o transporte, a concentração dos fluxos no Plano Piloto, a heterogeneidade do tempo de percurso e as desigualdades de cobertura espacial, constituem elementos reveladores da própria estrutura socioespacial do Distrito Federal. Entre suas principais limitações destaca-se a insuficiência de dados atualizados e disponíveis, que restringiu a aplicação a cinco dos nove indicadores selecionados. Apesar dessa limitação, o estudo demonstra a possibilidade de utilização de indicadores finalísticos para apoiar o diagnóstico urbano e fortalecer processos de acompanhamento, avaliação e tomada de decisão. Conclui-se que a principal contribuição da pesquisa está em aproximar informação, território, diagnóstico e ação pública, oferecendo uma base metodológica com potencial de replicação em outros contextos urbanos.

Palavras-chave: Indicadores finalísticos. Planejamento urbano. Mobilidade urbana. Transporte público. Diagnóstico territorial. Políticas públicas.

ABSTRACT

Contemporary urban planning faces the challenge of transforming large volumes of data into information capable of supporting consistent public decisions. In this context, the study developed by Carlla Brito Furlan Pourre presents a relevant contribution by investigating the use of indicators of final results as diagnostic instruments of urban transport, with application in the public transport system by bus in the Federal District. The relevance of the research goes beyond the description of the mobility conditions of the territory analyzed, as its main contribution lies in the adaptation of a structure of indicators developed for national and regional scales to the urban reality, considering the informational needs of users. The present study performs a critical analysis of Pourre's research, emphasizing its theoretical, methodological, and applied importance for urban planning, governance and the formulation of evidence-based public policies. The analysis shows that the research demonstrates the need to articulate indicators, territorial scale, data quality, spatial representation and user needs. It also shows that the results found, such as the high commitment of the income of certain populations to transportation, the concentration of flows in the Pilot Plan, the heterogeneity of travel

Este é um artigo publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença CreativeCommons Attribution, que permite uso, distribuição e reprodução em qualquer meio, sem restrições desde que o trabalho original seja corretamente citado.

Ano VII, v.2 2026 | submissão: 25/07/2026 | aceito: 28/07/2026 | publicação: 01/08/2026

time, and inequalities in spatial coverage, constitute revealing elements of the socio-spatial structure of the Federal District itself. Among its main limitations is the insufficiency of up-to-date and available data, which restricted the application to five of the nine selected indicators. Despite this limitation, the study demonstrates the possibility of using finalistic indicators to support urban diagnosis and strengthen monitoring, evaluation, and decision-making processes. It is concluded that the main contribution of the research is to bring together information, territory, diagnosis and public action, offering a methodological basis with potential for replication in other urban contexts.
Keywords: Finalistic indicators. Urban planning. Urban mobility. Public transport. Territorial diagnosis. Public policies.

1 INTRODUÇÃO

A expansão urbana brasileira tem produzido cidades marcadas por desigualdades territoriais, pela concentração espacial de atividades econômicas e serviços e pela crescente complexidade dos deslocamentos cotidianos. O acelerado processo de urbanização, associado à expansão desarticulada da infraestrutura e à ocupação desigual do território, contribuiu para a formação de espaços nos quais o acesso ao trabalho, à educação, à saúde e aos demais serviços urbanos passou a depender de deslocamentos cada vez mais extensos e complexos. Nesse cenário, o transporte público assume papel estratégico nas discussões sobre qualidade de vida, acessibilidade, inclusão social e desenvolvimento territorial, uma vez que sua oferta, distribuição e eficiência interferem nas possibilidades de circulação e no acesso da população às oportunidades proporcionadas pela cidade.

Essa realidade insere-se em um processo de urbanização de escala mundial. Mazzarotto e Silva (2017) destacam que, segundo dados da Organização das Nações Unidas (ONU), aproximadamente 54% da população mundial já residia em áreas urbanas, percentual que, à época, projetava-se para alcançar 66% até 2050. A intensificação desse processo de concentração populacional nas cidades impõe desafios significativos às sociedades contemporâneas, sobretudo diante dos impactos ambientais, sociais e territoriais associados à expansão urbana. O crescimento das cidades, quando não acompanhado por políticas de planejamento e infraestrutura adequadas, pode acentuar desigualdades, ampliar a pressão sobre os serviços públicos e comprometer as condições de mobilidade e de acesso equitativo ao espaço urbano.

É nesse contexto que se insere a contribuição de Carlla Brito Furlan Pourre. A pesquisa desenvolvida pela autora ultrapassa a perspectiva de uma avaliação operacional do transporte e se concentra em uma questão fundamental para o planejamento urbano: como produzir informações capazes de diagnosticar de forma consistente a realidade do sistema de transporte e, a partir desse diagnóstico, subsidiar decisões mais qualificadas de planejamento e gestão?

A autora parte da compreensão de que o conhecimento constitui fundamento indispensável à ação planejadora e de que a simples existência de dados não garante, por si só, sua utilidade para a tomada

Este é um artigo publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença CreativeCommons Attribution, que permite uso, distribuição e reprodução em qualquer meio, sem restrições desde que o trabalho original seja corretamente citado.

Ano VII, v.2 2026 | submissão: 25/07/2026 | aceito: 28/07/2026 | publicação: 01/08/2026

de decisões. Torna-se necessário, portanto, transformar informações dispersas em instrumentos sistematizados, interpretáveis e capazes de revelar as características, desigualdades e necessidades do território, fortalecendo os processos de planejamento, acompanhamento e avaliação das políticas públicas.

A importância desse problema está no fato de que a gestão pública necessita de informações organizadas segundo finalidades específicas. Uma base de dados extensa pode possuir pouco valor decisório quando não permite compreender onde estão os problemas, quais populações são mais afetadas, como as desigualdades se distribuem no espaço e quais resultados estão sendo produzidos pelas políticas implementadas. O indicador, nesse contexto, assume função estratégica porque permite sintetizar determinadas dimensões da realidade e convertê-las em elementos comparáveis e analisáveis.

A pesquisa de Pourre dedica-se a essa passagem entre dado e decisão. Sua investigação procura verificar e aprimorar a aderência de indicadores desenvolvidos no chamado "Projeto Indicadores" à escala urbana, adotando como recorte o transporte público por ônibus e a preocupação do usuário no Distrito Federal. A autora utiliza um sistema construído para a escala nacional e regional e questiona sua capacidade de representar a realidade urbana, admitindo desde o início que uma transposição dessa natureza poderia exigir mudanças em suas métricas e agregações.

Essa perspectiva torna a pesquisa relevante para o planejamento urbano porque introduz uma reflexão sobre a relação entre escala, indicador e território. Um indicador não possui significado; ele depende do conceito que pretende representar, da escala em que é aplicado, dos dados utilizados para construí-lo e da finalidade para a qual será interpretado. A principal contribuição da autora está em demonstrar essa relação.

O presente estudo parte dessa compreensão para realizar uma leitura crítica da contribuição de Pourre. Se pretende discutir por que o trabalho é relevante, o que ele acrescenta ao campo do planejamento urbano, quais problemas teóricos e metodológicos enfrenta, de que maneira seus resultados revelam características estruturais do Distrito Federal e quais caminhos o estudo abre para pesquisas posteriores.

A relevância da pesquisa torna-se ainda mais evidente quando seus resultados são compreendidos para além do sistema de transporte. As informações obtidas sobre renda, frequência, segurança, tempo de percurso e cobertura espacial revelam desigualdades socioeconômicas, centralidades urbanas, padrões de deslocamento, limitações da infraestrutura e efeitos do desenho urbano sobre a mobilidade. Assim, a análise do transporte transforma-se em uma análise da própria cidade.

A pesquisa de Pourre apresenta, portanto, uma contribuição que pode ser situada em três dimensões articuladas: a dimensão teórica, por discutir o papel dos indicadores e sua relação com planejamento

Este é um artigo publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença CreativeCommons Attribution, que permite uso, distribuição e reprodução em qualquer meio, sem restrições desde que o trabalho original seja corretamente citado.

RCMOS – Revista Científica Multidisciplinar O Saber.
ISSN: 2675-9128. São Paulo-SP.

Ano VII, v.2 2026 | submissão: 25/07/2026 | aceito: 28/07/2026 | publicação: 01/08/2026

e gestão; a dimensão metodológica, por adaptar e espacializar indicadores na escala urbana; e a dimensão aplicada, por demonstrar como os resultados podem subsidiar a compreensão territorial e a tomada de decisão. É nessa articulação que reside a importância central do estudo.

2 METODOLOGIA

O presente trabalho caracteriza-se como uma análise crítica e interpretativa da pesquisa desenvolvida por Carlla Brito Furlan Pourre, tomando como fonte principal a obra integral disponibilizada no arquivo analisado. A abordagem adotada é qualitativa, de caráter analítico, com procedimentos de leitura sistemática do conteúdo, identificação dos principais argumentos, exame da estrutura conceitual da pesquisa, interpretação dos procedimentos de operacionalização dos indicadores e análise crítica dos resultados apresentados.

A metodologia desta análise não se confunde com o método empregado por Pourre em sua investigação original. O objeto aqui é a própria contribuição científica da autora, examinada a partir de seus fundamentos, de seus resultados e de suas implicações para o planejamento urbano. Foram considerados os elementos relacionados à definição do problema, à construção das hipóteses, à concepção dos indicadores, à relação entre indicadores e necessidades dos usuários, à utilização de dados públicos, à espacialização dos resultados e às conclusões da pesquisa.

A análise também considerou os elementos visuais e cartográficos presentes na obra e os mapas temáticos produzidos pela autora. Essa dimensão é relevante porque a espacialização constitui parte efetiva da argumentação da pesquisa. A metodologia utilizada por Pourre (2020) articula identificação dos indicadores, mapeamento e coleta de dados, análise da qualidade dos dados, sistematização, cálculo e posterior geração de mapas temáticos. A própria estrutura metodológica é apresentada na obra como uma sequência destinada à transformação das informações disponíveis em representação espacial do território.

Foram examinados os resultados relativos aos cinco indicadores aplicados, considerando a discussão apresentada pela autora e sua relação com o problema de pesquisa. A interpretação crítica procurou verificar seu significado para a compreensão das desigualdades territoriais e para a formulação de instrumentos de planejamento.

A análise foi realizada, portanto, a partir de três eixos interpretativos: a contribuição teórica da pesquisa para a compreensão dos indicadores como instrumentos de diagnóstico; a contribuição metodológica relacionada à adaptação e espacialização dos indicadores na escala urbana; e a contribuição aplicada relacionada à produção de informações capazes de orientar a gestão e as políticas públicas de mobilidade.

Este é um artigo publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença CreativeCommons Attribution, que permite uso, distribuição e reprodução em qualquer meio, sem restrições desde que o trabalho original seja corretamente citado.

RCMOS – Revista Científica Multidisciplinar O Saber.
ISSN: 2675-9128. São Paulo-SP.

Ano VII, v.2 2026 | submissão: 25/07/2026 | aceito: 28/07/2026 | publicação: 01/08/2026

3 ANÁLISE TEÓRICA E CRÍTICA

A principal contribuição da pesquisa de Pourre (2020) está em problematizar uma questão subestimada no planejamento urbano: a distinção entre dispor de informações e dispor de informações capazes de orientar decisões. Embora governos e instituições produzam grandes volumes de dados, a simples existência de registros não assegura que essas informações estejam estruturadas de modo a possibilitar diagnósticos consistentes, comparações entre territórios, acompanhamento de resultados e avaliação das intervenções realizadas. Nesse sentido, a pesquisa chama atenção para a necessidade de transformar dados dispersos em instrumentos de conhecimento capazes de interpretar a realidade urbana e oferecer subsídios concretos à gestão pública. A própria autora sustenta que a produção de indicadores deve estar vinculada às necessidades de informação dos diferentes atores envolvidos no sistema de transporte, de modo que sua utilidade não decorra apenas da possibilidade de mensuração, mas de sua capacidade de responder a questões relevantes para o processo decisório.

A discussão proposta por Pourre (2020) insere-se, ainda, no processo de transformação das concepções de planejamento urbano. A autora recupera as limitações do planejamento tradicional, caracterizado por abordagens centralizadas, rígidas e fragmentadas, e contrapõe essa perspectiva a uma concepção estratégica, integrada, participativa e orientada à implementação. Nesse novo entendimento, planejar não significa apenas formular planos, mas estabelecer um processo permanente de análise da realidade, definição de objetivos, implementação de ações, monitoramento e avaliação de resultados. Essa mudança é fundamental para compreender a importância atribuída aos indicadores, uma vez que a gestão de uma cidade dinâmica exige instrumentos capazes de acompanhar as transformações do território e verificar os efeitos das decisões tomadas.

Essa compreensão é corroborada por Ghisi (2020), ao destacar que o processo de urbanização desacompanhado de planejamento adequado tende a produzir uma série de problemas de natureza social e territorial. O crescimento acelerado da população urbana, quando não acompanhado pela expansão proporcional da infraestrutura e dos serviços públicos, pode intensificar a precariedade habitacional, ampliar a ocupação irregular do território e aprofundar as desigualdades no acesso à cidade. Nesse cenário, problemas como a expansão das áreas de ocupação precária, a insuficiência de saneamento básico e a dificuldade de acesso à habitação tornam-se manifestações concretas das deficiências estruturais do planejamento urbano. A contribuição de Ghisi reforça, assim, a compreensão de que os processos de crescimento urbano precisam estar articulados a políticas capazes de antecipar demandas, ordenar a ocupação territorial e garantir condições mais equilibradas de acesso à infraestrutura e aos serviços essenciais.

Este é um artigo publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença CreativeCommons Attribution, que permite uso, distribuição e reprodução em qualquer meio, sem restrições desde que o trabalho original seja corretamente citado.

RCMOS – Revista Científica Multidisciplinar O Saber.
ISSN: 2675-9128. São Paulo-SP.

Ano VII, v.2 2026 | submissão: 25/07/2026 | aceito: 28/07/2026 | publicação: 01/08/2026

É nesse cenário de crescente complexidade urbana que os indicadores de resultados finalísticos assumem especial relevância. Sua importância está em possibilitar que o planejamento seja orientado pelos efeitos produzidos pelas ações e políticas implementadas. Um indicador torna-se significativo quando consegue representar uma dimensão da realidade que seja pertinente ao problema investigado e relevante para a tomada de decisão. Essa concepção constitui um dos principais aportes conceituais de Pourre (2020), pois desloca a atenção da simples produção de dados para a construção de informações orientadas à compreensão do território e à avaliação dos resultados alcançados. Nesse sentido, os indicadores deixam de exercer apenas uma função descritiva e passam a integrar um processo mais amplo de diagnóstico, acompanhamento e aperfeiçoamento das políticas públicas.

A autora trabalha com uma estrutura de representação composta por diferentes grupos-alvo, entre os quais o usuário do transporte, o prestador do serviço, o provedor da infraestrutura, o planejador e o controlador. Ao restringir a pesquisa à perspectiva do usuário, ela evita a tentativa de abarcar toda a complexidade do sistema e estabelece um recorte coerente com a finalidade do estudo.

Essa decisão apresenta significado teórico. A pergunta sobre o indicador deixa de ser "qual dado podemos obter?" e passa a ser "qual informação o usuário necessita para compreender e decidir sobre sua mobilidade?". É uma mudança de racionalidade. O indicador passa a ser subordinado à necessidade informacional, e não o contrário.

A estrutura proposta relaciona diferentes elementos a perguntas concretas do usuário. O custo do transporte é relacionado à capacidade financeira; a frequência, à disponibilidade do serviço; o número de vítimas, à segurança; o tempo de percurso, ao tempo necessário para realizar o deslocamento; e a cobertura espacial, à existência de transporte no local de origem e destino.

Esse processo de aproximação entre conceito abstrato e problema concreto é importante para a ciência do planejamento. Ele transforma uma categoria técnica em uma pergunta inteligível. "Frequência do serviço", por exemplo, deixa de ser uma variável operacional isolada e passa a significar, para o usuário, "o transporte estará disponível quando eu precisar?". Essa conversão entre linguagem técnica e necessidade prática fortalece a legitimidade do indicador como ferramenta de decisão.

Ao mesmo tempo, a pesquisa demonstra que a validade de um sistema de indicadores não pode ser separada da qualidade dos dados disponíveis. Essa é uma das conclusões metodológicas mais significativas do estudo. Embora nove indicadores tenham sido selecionados, cinco puderam ser aplicados porque não havia dados suficientes para mensurar a continuidade do serviço, a pontualidade e os tempos de embarque, desembarque e espera.

Essa dificuldade merece ser interpretada como evidência sobre a própria realidade institucional estudada. A insuficiência de dados revela uma fragilidade do sistema de informação pública. Uma metodologia pode ser consistente e aplicável, mas continuará limitada se o território não possuir dados

Este é um artigo publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença CreativeCommons Attribution, que permite uso, distribuição e reprodução em qualquer meio, sem restrições desde que o trabalho original seja corretamente citado.

Ano VII, v.2 2026 | submissão: 25/07/2026 | aceito: 28/07/2026 | publicação: 01/08/2026

disponíveis, atualizados e compatíveis com as necessidades de mensuração.

A contribuição da autora é importante porque transforma esse problema em parte do próprio diagnóstico. A impossibilidade de calcular determinados indicadores demonstra que a capacidade do poder público de conhecer e monitorar seu sistema de transporte depende de infraestrutura de dados. A governança urbana, nesse sentido, passa pela governança da informação.

Essa conclusão possui alcance mais amplo do que o estudo de caso. Em sociedades orientadas por dados, não basta falar em decisões baseadas em evidências. É preciso desenvolver sistemas institucionais capazes de produzir e manter essas evidências. A pesquisa de Pourre mostra, de maneira concreta, o que acontece quando essa infraestrutura é incompleta.

A dimensão mais expressiva da contribuição empírica da pesquisa aparece na análise do peso do transporte sobre a renda. O indicador revela que o gasto com transporte não possui o mesmo significado econômico para todas as populações. A autora encontrou média aproximada de 14% da renda comprometida com transporte público e identificou valores mais elevados em regiões de menor renda. Na Ceilândia, o percentual alcança 18,75%; na análise final, regiões como SCIA apresentam cerca de 37%, enquanto Paranoá, Recanto das Emas, Fercal e Varjão chegam a aproximadamente 25%. Em oposição, áreas de maior renda, como Plano Piloto, Lago Sul e Sudoeste/Octogonal, registram pesos próximos a 2% ou 3%.

O significado desse resultado é muito maior do que uma diferença percentual. Ele revela que a mobilidade participa da reprodução das desigualdades socioeconômicas. O mesmo serviço de transporte pode consumir uma pequena fração da renda de uma população e uma parcela expressiva dos recursos de outra. A tarifa, dessa forma, possui uma dimensão social.

Esse resultado permite compreender o transporte como componente do acesso às oportunidades urbanas. Quando o deslocamento custa mais para determinados grupos, parte da renda é comprometida para que o indivíduo possa acessar trabalho, educação, saúde e outros serviços. O indicador revela, assim, uma dimensão de justiça territorial.

A pesquisa também se mostra relevante ao evidenciar a relação indissociável entre mobilidade e estrutura urbana. A análise da frequência do transporte revela a centralidade exercida pelo Plano Piloto, que concentra parcela expressiva dos empregos, serviços e atividades especializadas do Distrito Federal e atrai e distribui intensos fluxos de deslocamento. No período da manhã, predominam os movimentos das demais Regiões Administrativas em direção ao Plano Piloto, enquanto, no final do dia, observa-se o predomínio do fluxo inverso. Esse padrão evidencia que os deslocamentos cotidianos não ocorrem de maneira aleatória, mas refletem a forma como as funções urbanas estão distribuídas no território. A própria rede de transporte, portanto, passa a constituir uma importante fonte de informação sobre a organização espacial da cidade.

Este é um artigo publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença CreativeCommons Attribution, que permite uso, distribuição e reprodução em qualquer meio, sem restrições desde que o trabalho original seja corretamente citado.

Ano VII, v.2 2026 | submissão: 25/07/2026 | aceito: 28/07/2026 | publicação: 01/08/2026

Nessa perspectiva, o transporte pode ser compreendido não apenas como um serviço responsável pela circulação de pessoas, mas também como uma **ferramenta de leitura da estrutura socioespacial urbana**. A distribuição das linhas, a intensidade dos fluxos e sua variação ao longo do dia permitem identificar centralidades, áreas residenciais e territórios mais dependentes dos principais polos de emprego e serviços. Dessa forma, a mobilidade assume caráter analítico, na medida em que seus padrões de circulação revelam relações de dependência e articulação entre diferentes partes da cidade. Os dados produzidos pelo sistema de transporte, quando organizados e espacializados, permitem, assim, compreender aspectos da própria dinâmica de ocupação e funcionamento do território.

Essa discussão também encontra respaldo em Senna (2019), que chama a atenção para a dificuldade de estabelecer parâmetros precisos para a avaliação da mobilidade urbana em razão da ausência de padronização de indicadores e de métodos que permitam determinar, de maneira uniforme, diferentes níveis de mobilidade e estabelecer comparações consistentes entre cidades. Nesse sentido, a avaliação da mobilidade exige a definição de indicadores capazes de representar as especificidades territoriais e urbanas de cada contexto. A questão torna-se relevante diante dos processos de reestruturação pelos quais passam diversas metrópoles, nos quais alterações na distribuição populacional, nas centralidades e na organização das atividades urbanas interferem nos padrões de deslocamento.

Os próprios resultados apresentados por Pourre (2020) reforçam essa compreensão. No conjunto das viagens destinadas ao Plano Piloto, o intervalo entre 09h00 e 16h44 registrou 22.565 viagens, enquanto o período entre 19h30 e 04h59 apresentou 6.650 viagens, evidenciando diferenças expressivas na intensidade de utilização da rede ao longo do dia. A distribuição desses deslocamentos entre as Regiões Administrativas também demonstra diferentes níveis de integração com a área central, evidenciando que a mobilidade está relacionada à localização das atividades urbanas e à capacidade de conexão entre os diferentes espaços do Distrito Federal.

Esses resultados permitem perceber que o sistema de transporte responde a uma cidade polarizada. Algumas regiões concentram oportunidades enquanto outras funcionam como áreas residenciais. Os deslocamentos cotidianos traduzem essa dependência espacial.

A análise do tempo de percurso amplia essa leitura ao revelar que o desempenho do transporte está relacionado à configuração física do território. A média aproximada de 7 minutos por quilômetro encontrada para os deslocamentos do sistema é considerada elevada e é associada pela autora à extensão dos percursos, aos congestionamentos e à ausência de corredores exclusivos em determinadas regiões.

O resultado é relevante porque demonstra que o desempenho do transporte não pode ser explicado pelo veículo. A velocidade de deslocamento depende da relação entre ônibus, infraestrutura, tráfego, paradas, extensão do trajeto e forma urbana. Em determinadas conexões, a existência de infraestrutura

Este é um artigo publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença CreativeCommons Attribution, que permite uso, distribuição e reprodução em qualquer meio, sem restrições desde que o trabalho original seja corretamente citado.

Ano VII, v.2 2026 | submissão: 25/07/2026 | aceito: 28/07/2026 | publicação: 01/08/2026

exclusiva favorece o transporte coletivo; em outras, a competição com veículos particulares reduz sua eficiência.

A importância desse argumento está em deslocar o debate da expansão da oferta para a organização territorial. Colocar mais ônibus em um sistema mal estruturado não resolve os problemas de mobilidade. A forma como os usos do solo estão distribuídos, onde as pessoas vivem e trabalham e como as vias se articulam influencia o desempenho do sistema.

O índice de cobertura espacial aprofunda essa compreensão. Ao considerar faixas de influência no entorno da rede de transporte, a pesquisa demonstra que a disponibilidade territorial do serviço também depende do desenho urbano. A cobertura é maior em áreas densas e próximas a atividades econômicas e institucionais e menor em áreas dispersas, rurais ou de baixa densidade. A partir daí, a pesquisa permite sustentar uma conclusão muito importante: a mobilidade é produzida pela própria forma da cidade.

Uma cidade dispersa exige redes maiores, deslocamentos mais extensos e estratégias operacionais mais complexas. Uma cidade com forte concentração de empregos e serviços produz fluxos pendulares intensos. Uma cidade desigual produz experiências desiguais de mobilidade.

Nesse sentido, o trabalho de Pourre se aproxima de uma interpretação estrutural do transporte urbano. O sistema não deve ser analisado isoladamente, porque seu desempenho é determinado pela interação entre território, economia, infraestrutura e população.

O indicador de segurança acrescenta outra camada de complexidade. A pesquisa identificou 89 vítimas no Plano Piloto, 57 em Ceilândia, 51 em Taguatinga e 33 em Samambaia, enquanto determinadas regiões não apresentaram ocorrências no período de referência. A simples observação desses números não permite, contudo, concluir que as regiões com mais vítimas possuam um transporte mais inseguro, porque os volumes absolutos também estão relacionados à intensidade da circulação.

Esse ponto evidencia uma característica positiva da própria lógica da pesquisa: o indicador não deve ser interpretado isoladamente. A leitura precisa relacionar diferentes variáveis. Maior frequência pode significar maior exposição ao risco porque existem mais viagens. Cobertura elevada não garante conforto. Baixa duração média do percurso não significa satisfação e menor custo relativo não implica maior acessibilidade.

Essa necessidade de interpretação integrada mostra que os indicadores são instrumentos de diagnóstico, e não substitutos do raciocínio analítico.

A grande contribuição da pesquisa está nessa arquitetura de informação. Cada indicador ilumina uma dimensão do território, mas a compreensão do sistema depende da leitura conjunta dessas dimensões. O custo revela desigualdade econômica; a frequência revela estrutura dos fluxos; a segurança

Este é um artigo publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença CreativeCommons Attribution, que permite uso, distribuição e reprodução em qualquer meio, sem restrições desde que o trabalho original seja corretamente citado.

Ano VII, v.2 2026 | submissão: 25/07/2026 | aceito: 28/07/2026 | publicação: 01/08/2026

evidencia riscos; o tempo revela eficiência e condições da infraestrutura; a cobertura evidencia desigualdades territoriais de acesso.

Quando articulados, esses indicadores produzem um diagnóstico multidimensional.

É nesse ponto que a utilização de Sistemas de Informação Geográfica adquire importância estratégica. A espacialização permite visualizar padrões que não seriam percebidos por tabelas. Os mapas construídos na pesquisa transformam dados dispersos em uma representação territorial comparável. A autora utiliza o ArcGIS para associar os resultados dos indicadores às Regiões Administrativas e ao Plano Piloto, produzindo mapas que mostram variações de renda, frequência, vítimas, tempo de percurso e cobertura.

Os mapas não funcionam, portanto, como elementos decorativos. Eles são instrumentos cognitivos. Permitem perguntar "onde está o problema?". Essa mudança é fundamental para a gestão pública porque políticas públicas são implantadas em territórios concretos.

É também por isso que a contribuição metodológica da pesquisa extrapola o campo dos transportes. A lógica desenvolvida poderia ser adaptada a outras políticas urbanas. Um sistema de saúde pode ser analisado por cobertura espacial, tempo de acesso e capacidade financeira. A educação pode ser avaliada segundo disponibilidade, distância e distribuição territorial. O saneamento pode ser analisado segundo cobertura, continuidade e desigualdade territorial. A mesma lógica conceitual pode ser transferida para diferentes domínios.

A importância da obra está no modelo de pensamento que propõe: identificar necessidades, construir indicadores coerentes, verificar a qualidade dos dados, espacializar resultados e utilizá-los como subsídio ao planejamento.

Essa contribuição também precisa ser compreendida à luz das limitações encontradas. A principal delas foi a própria disponibilidade dos dados. A aplicação de cinco dos nove indicadores selecionados demonstra que a realidade empírica nem sempre acompanha a sofisticação do modelo conceitual. Esse fato impõe cautela na interpretação da pesquisa, pois determinados aspectos relevantes da experiência do usuário não puderam ser medidos.

A ausência de indicadores de pontualidade, continuidade e tempos de espera e embarque é significativa porque essas dimensões fazem parte da experiência cotidiana do usuário. O fato de não terem sido mensuradas não significa que sejam irrelevantes. Ao contrário, demonstra a necessidade de fortalecimento dos sistemas de informação pública.

Essa é uma das dimensões mais importantes que podem ser extraídas da obra: a capacidade de medir o território é também uma capacidade institucional. Se o Estado não possui dados adequados sobre seu sistema de transporte, sua capacidade de planejar e avaliar políticas fica limitada.

A pesquisa, portanto, evidencia a necessidade de uma infraestrutura permanente de dados. Mais do

Este é um artigo publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença CreativeCommons Attribution, que permite uso, distribuição e reprodução em qualquer meio, sem restrições desde que o trabalho original seja corretamente citado.

Ano VII, v.2 2026 | submissão: 25/07/2026 | aceito: 28/07/2026 | publicação: 01/08/2026

que levantamentos pontuais, seria desejável construir séries temporais que permitissem acompanhar a evolução dos indicadores. Isso permitiria verificar se determinadas políticas melhoraram ou pioraram o sistema ao longo do tempo.

É nesse aspecto que as recomendações finais da autora ganham força. Pourre (2020) sugere a aplicação da metodologia em outros centros urbanos e aponta a importância da estatística para estabelecer correlações entre variáveis e realizar previsões futuras dos indicadores.

Essa recomendação aponta para uma evolução natural da metodologia. Em uma primeira etapa, os indicadores permitem descrever e espacializar os fenômenos. Em uma segunda etapa, podem ser utilizados para identificar correlações. Em uma terceira, podem alimentar modelos explicativos. Em uma quarta, podem apoiar previsões e simulações. Essa progressão representaria uma transformação do diagnóstico estático em um sistema de inteligência territorial.

A pesquisa de Pourre, nesse sentido, possui caráter fundacional para estudos posteriores. Ela demonstra que é possível construir uma base metodológica e empírica a partir da qual análises estatísticas e preditivas mais sofisticadas possam ser desenvolvidas.

A principal contribuição teórica do estudo está, portanto, na defesa de uma relação estreita entre indicador, finalidade, escala e usuário. Não existe indicador adequado. Há indicadores adequados a determinadas perguntas, determinados atores e determinados contextos territoriais.

A principal contribuição metodológica está na demonstração de que uma estrutura concebida para escalas nacional e regional pode ser adaptada ao contexto urbano, desde que suas expressões métricas sejam revisadas e que os dados sejam compatíveis com o novo nível de análise. As duas hipóteses formuladas pela autora são confirmadas nesse sentido.

A principal contribuição aplicada está na produção de um diagnóstico territorial capaz de revelar desigualdades econômicas, padrões de centralidade, problemas de tempo de percurso, diferenças de cobertura e distribuição espacial das ocorrências.

A principal contribuição social, por sua vez, está em demonstrar que o transporte público possui impacto direto sobre a vida das populações e que essas experiências não são iguais entre os diferentes territórios.

Desse modo, a pesquisa permite compreender que o problema da mobilidade não pode ser reduzido à quantidade de ônibus ou à extensão da rede. O transporte público é parte de um sistema maior de oportunidades urbanas. Quanto maior a distância entre moradia e emprego, maior o tempo de deslocamento. Quanto menor a renda, maior pode ser o peso relativo da tarifa. Quanto mais dispersa a ocupação urbana, mais difícil pode ser a cobertura da rede. Quanto mais concentrados os serviços, mais intensos são os fluxos pendulares. O transporte revela, assim, a própria lógica da cidade.

Essa interpretação é talvez o aspecto mais rico da obra. A pesquisa utiliza indicadores de transporte,

Este é um artigo publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença CreativeCommons Attribution, que permite uso, distribuição e reprodução em qualquer meio, sem restrições desde que o trabalho original seja corretamente citado.

RCMOS – Revista Científica Multidisciplinar O Saber.
ISSN: 2675-9128. São Paulo-SP.

Ano VII, v.2 2026 | submissão: 25/07/2026 | aceito: 28/07/2026 | publicação: 01/08/2026

mas seus resultados permitem observar relações que pertencem ao domínio mais amplo do planejamento territorial. A mobilidade funciona como uma lente através da qual podem ser visualizadas desigualdades sociais e espaciais.

A obra também apresenta importante contribuição para a ideia de políticas públicas baseadas em evidências. A produção de indicadores permite reduzir a distância entre diagnóstico e decisão, fornecendo elementos concretos para justificar prioridades, comparar territórios e avaliar resultados. Entretanto, é necessário não superestimar o poder dos indicadores. Eles não substituem a política pública, o conhecimento dos gestores ou a participação social. Um indicador mostra um problema, mas não explica sozinho sua causa nem define a solução. A informação é condição para uma decisão melhor, não uma garantia automática de decisão correta.

Essa distinção é importante quando se pensa na possibilidade de utilizar a metodologia em outros centros urbanos. Cada cidade possui estrutura, dinâmica econômica, forma urbana, sistemas de transporte e padrões de ocupação próprios. A replicação exige adaptação contextual. O grande mérito da pesquisa está em mostrar que uma metodologia pode ser transferida sem ser copiada. Essa flexibilidade é uma qualidade importante para um instrumento de planejamento.

Nesse sentido, a pesquisa de Pourre apresenta uma concepção de diagnóstico que pode ser entendida como processo contínuo. Medir é o começo, pois a informação precisa ser analisada, comparada, interpretada e incorporada a um ciclo de planejamento. O potencial dos indicadores surge quando o processo se torna recorrente: medir, diagnosticar, planejar, implementar, avaliar e medir mais uma vez.

Essa perspectiva também reforça a importância de construir parâmetros de referência. A comparação entre resultados só se torna significativa quando existem padrões ou séries históricas que permitam identificar melhoria, estabilidade ou deterioração. A sugestão da autora de desenvolver bases de referência para a qualidade do serviço aponta nessa direção.

Em uma leitura crítica mais ampla, portanto, a pesquisa pode ser considerada relevante por demonstrar que o planejamento urbano necessita de instrumentos capazes de transformar a complexidade territorial em evidências organizadas para a decisão. O sistema de indicadores funciona, nesse contexto, como uma ponte entre realidade e gestão.

Essa ponte é o verdadeiro objeto de valor da pesquisa.

Os resultados do Distrito Federal são importantes, mas o ganho maior está na possibilidade de compreender como um território pode ser observado a partir de diferentes dimensões complementares.

A pesquisa demonstra que a mobilidade é econômica, espacial, temporal e social. E demonstra também que a análise de uma dessas dimensões pode produzir uma visão incompleta. A força do

Este é um artigo publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença CreativeCommons Attribution, que permite uso, distribuição e reprodução em qualquer meio, sem restrições desde que o trabalho original seja corretamente citado.

Ano VII, v.2 2026 | submissão: 25/07/2026 | aceito: 28/07/2026 | publicação: 01/08/2026

estudo está na articulação.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise da pesquisa desenvolvida por Carlla Brito Furlan Pourre permite afirmar que sua principal contribuição está em demonstrar o potencial dos indicadores finalísticos como instrumentos de produção de conhecimento territorial e apoio ao planejamento urbano. O trabalho não se limita a apresentar dados sobre o transporte público do Distrito Federal. Sua relevância está na construção de uma metodologia capaz de aproximar as necessidades concretas dos usuários, os dados disponíveis, a representação espacial e a tomada de decisão.

A pesquisa confirma a possibilidade de utilizar, em escala urbana, conceitos derivados de um sistema pensado para níveis nacional e regional, mas demonstra que essa transposição exige ajustes nas expressões métricas e nas formas de agregação. Essa conclusão constitui contribuição metodológica significativa, pois evidencia que a adequação de um indicador depende de sua coerência com a escala territorial, a disponibilidade de dados e a finalidade para a qual será utilizado.

Os resultados obtidos demonstram ainda que o transporte público é uma dimensão privilegiada para compreender as desigualdades urbanas. O peso do transporte sobre a renda revela disparidades econômicas; a frequência evidencia a concentração de fluxos e a centralidade do Plano Piloto; o tempo de percurso revela efeitos da infraestrutura e da configuração territorial; a cobertura evidencia desigualdades espaciais de acesso; e os dados sobre vítimas acrescentam uma dimensão relacionada à segurança. Em conjunto, essas informações demonstram que mobilidade e estrutura urbana são fenômenos inseparáveis.

A principal força social do estudo está em evidenciar que diferentes grupos populacionais experimentam a mesma cidade de maneiras distintas. A diferença entre os percentuais de comprometimento da renda com transporte demonstra que o custo da mobilidade não possui o mesmo significado para populações desiguais. A análise espacial da cobertura demonstra que a disponibilidade de infraestrutura também não é distribuída de modo uniforme. O tempo de percurso mostra, por sua vez, que a localização territorial das populações influencia a duração dos deslocamentos.

Nesse sentido, a pesquisa contribui para uma compreensão da mobilidade como questão de justiça territorial. O transporte público é uma condição para o acesso às oportunidades produzidas pela cidade.

Outro aspecto fundamental diz respeito à qualidade da informação. A dificuldade encontrada pela autora para acessar dados atualizados evidencia uma limitação que ultrapassa o âmbito da pesquisa.

Este é um artigo publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença CreativeCommons Attribution, que permite uso, distribuição e reprodução em qualquer meio, sem restrições desde que o trabalho original seja corretamente citado.

Ano VII, v.2 2026 | submissão: 25/07/2026 | aceito: 28/07/2026 | publicação: 01/08/2026

Sem dados confiáveis e sistemáticos, o poder público enfrenta dificuldades para conhecer o território, monitorar políticas e avaliar resultados. O estudo demonstra, assim, que uma governança urbana orientada por evidências exige uma infraestrutura permanente de produção, organização e disponibilização de dados.

A pesquisa também possui importância metodológica por utilizar a espacialização como instrumento de análise. A produção cartográfica transforma valores numéricos em padrões territoriais visíveis e comparáveis. Essa característica amplia a utilidade dos indicadores porque permite identificar sua distribuição espacial. Para o planejamento urbano, essa informação é essencial, já que políticas públicas precisam definir prioridades no território.

Embora o estudo apresente limitações relacionadas à disponibilidade e atualização dos dados, essas limitações não anulam sua contribuição. Ao contrário, ajudam a revelar os desafios institucionais associados ao próprio processo de planejamento baseado em evidências. O fato de cinco dos nove indicadores selecionados terem podido ser calculados demonstra que a capacidade de diagnóstico depende da capacidade institucional de produzir e manter dados adequados.

A pesquisa também abre caminho para avanços importantes. A utilização de estatística inferencial, análise espacial avançada, séries temporais, modelos preditivos e correlações entre diferentes variáveis poderia ampliar o sistema proposto. A própria autora recomenda a aplicação da metodologia em outros centros urbanos e sugere o desenvolvimento de análises estatísticas capazes de estabelecer relações entre variáveis e realizar previsões futuras.

Em síntese, a contribuição de Pourre deve ser compreendida menos como um simples diagnóstico do transporte do Distrito Federal e mais como uma proposta de organização do conhecimento urbano para a decisão. O mérito da pesquisa está em demonstrar que indicadores podem ser utilizados para aproximar teoria, território e prática de gestão.

Sua relevância científica está na adaptação metodológica. Sua relevância social está na identificação das desigualdades de mobilidade. Sua relevância territorial está na espacialização dos fenômenos. Sua relevância administrativa está na possibilidade de subsidiar decisões.

E sua relevância acadêmica mais ampla está em demonstrar que o diagnóstico urbano pode ser construído a partir de sistemas de informação organizados segundo as necessidades dos atores e os resultados que se pretende alcançar.

A grande contribuição do estudo, portanto, está na defesa de uma ideia que permanece atual: planejar e desenvolver capacidade permanente de saber o que está acontecendo, identificar os resultados produzidos e corrigir o percurso quando necessário.

É nessa passagem entre informação e ação que o trabalho de Pourre encontra sua maior força. Os indicadores finalísticos deixam de ser meros números e tornam-se instrumentos de leitura da cidade.

Este é um artigo publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença CreativeCommons Attribution, que permite uso, distribuição e reprodução em qualquer meio, sem restrições desde que o trabalho original seja corretamente citado.

Ano VII, v.2 2026 | submissão: 25/07/2026 | aceito: 28/07/2026 | publicação: 01/08/2026

O território passa a ser compreendido como expressão de relações econômicas, sociais e políticas. O transporte passa a ser entendido como componente da qualidade de vida e do acesso às oportunidades urbanas.

Por isso, a pesquisa apresenta uma contribuição que ultrapassa seu estudo de caso. Ela oferece uma perspectiva metodológica para pensar o planejamento urbano a partir da integração entre dados, indicadores, território, usuários, resultados e decisão pública. Essa integração constitui o aspecto mais relevante da obra e explica por que seu estudo permanece pertinente para pesquisas que pretendam compreender a mobilidade urbana de maneira sistemática, orientada e comprometida com a efetividade das políticas públicas.

REFERÊNCIAS

BRASIL. Ministério dos Transportes. *Relatório de elaboração do sistema de indicadores*. Brasília, DF, 2007.

BRASIL. Ministério dos Transportes. *Relatório da base de fundamentos e critérios para a avaliação, aperfeiçoamento e desenvolvimento de indicadores*. Brasília, DF, 2007.

GHISI, Tatiana Cristina Schneider. Questões urbanas: diálogos entre planejamento urbano e qualidade de vida. Appris, 2020.

MAZZAROTTO, Angelo; SILVA, Rodrigo. Gestão da sustentabilidade urbana: leis, princípios e reflexões. Curitiba: Intersaberes, 2017.

POURRE, Carlla Brito Furlan. *Indicadores de Resultados Finalísticos como Instrumento de Diagnóstico do Transporte Urbano: um estudo de caso do Distrito Federal*. 2020. 167 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2020.

SENNA, Rafaela Gelatti. Método de Avaliação para um Plano Diretor de Mobilidade Urbana: Estudo de caso da cidade de Santa Maria (Brasil). 2019. Dissertação de Mestrado. Universidade NOVA de Lisboa (Portugal).

Este é um artigo publicado em acesso aberto (Open Access) sob a licença CreativeCommons Attribution, que permite uso, distribuição e reprodução em qualquer meio, sem restrições desde que o trabalho original seja corretamente citado.