

■ DOSSIÊ - ARTIGOS

■ A formação de condutores na área metropolitana de Brasília: Uma abordagem da perspectiva espacial

 Joesley Dourado *

Resumo: O objetivo geral deste trabalho é investigar a distribuição de instituições de educação para o trânsito na Área Metropolitana de Brasília. Como primeiro objetivo específico busca-se definir Brasília como uma metrópole que avança sobre o território dos municípios goianos de sua periferia. O segundo objetivo específico é analisar a distribuição espacial dos Centros de Formação de Condutores na Área Metropolitana de Brasília. Por meio da contribuição teórica de Villaça (2012) entendeu-se que a metrópole atual é uma cidade única, muitas vezes composta por diversos municípios. Ainda elencou-se as principais atividades educativas de trânsito previstas pelo Código de Trânsito Brasileiro. Através da relação de Centros de Formação de Condutores disponibilizadas pelo DETRAN/DF e DETRAN/GO foi possível analisar a distribuição espacial destes centros na Área Metropolitana de Brasília. Por fim, observou-se que apesar da relevância econômica e política protagonizada pelo Distrito Federal partindo da perspectiva populacional há a distribuição equitativa dos Centros de Formação de Condutores. Da perspectiva municipal, a relação entre população e as instituições de ensino de trânsito são equivalentes, o que pode contribuir para o acesso igualitário aos serviços de educação para o trânsito no território da Área Metropolitana de Brasília.

Palavras-chave: Trânsito. Educação para o Trânsito. Centro de Formação de Condutores. Brasília. Área Metropolitana de Brasília.

* Joesley Dourado é licenciado em Geografia, especialista em Gestão Pública e Letramento Informacional, mestre e doutorando em Geografia pela Universidade de Brasília-UnB. Servidor público e professor da Escola Pública de Trânsito do Distrito Federal. Contato: joesleyb@gmail.com.

Introdução

O deslocamento de pessoas, veículos e animais no o território do Brasil é realizado sob a égide de um complexo aparato de normas. Uma série de órgãos e entidades estão organizadas no Sistema Nacional de Trânsito, que tem como dever promover o trânsito em condições seguras. O conjunto de atribuições e competências desses órgãos e entidades foi concedido para regular os deslocamentos nas vias terrestres abertas à circulação.

O indivíduo é quem caminha, dirige, pilota, e, portanto, ele é o principal ator do trânsito. Desta maneira, também deve ser o foco das ações de treinamento, do desenvolvimento da habilidade e da educação para o trânsito. A educação para o trânsito contribui para a redução do número de acidentes, para o aumento da fluidez das vias, para a convivência mais pacífica que culmina no desenvolvimento de toda a sociedade.

Os indivíduos não ocupam lugar no espaço de maneira uniforme. Tal qual a economia, a ordem jurídica, a cultura, o espaço é uma instância da sociedade e assim ele influencia e sofre influência de diversos fatores que constituem a complexa dimensão social. O espaço urbano é um recorte que na contemporaneidade representa a maior parte da realidade brasileira e por meio dele podemos analisar como os indivíduos e instituições estão organizadas. Ainda mais relevante é esta análise quando se considera a acentuação de processos espaciais contemporâneos como a metropolização, por exemplo.

No caso de Brasília, observa-se que apesar de sua circunscrição oficial está limitada pelo quadrilátero do Distrito Federal, as decisões tomadas na capital federal avançam sobre o território do estado de Goiás, inserindo municípios goianos em uma dinâmica metropolitana que tem ligação umbilical com Brasília.

Neste contexto, o objetivo geral deste trabalho é investigar a distribuição de instituições de educação para o trânsito na Área Metropolitana de Brasília. Como primeiro objetivo específico busca-se definir Brasília como uma metrópole que avança sobre o território dos municípios goianos de sua periferia, enquanto o segundo objetivo específico é analisar a distribuição espacial dos Centros de Formação de Condutores na Área Metropolitana de Brasília.

Passos metodológicos

A primeira etapa da pesquisa foi baseada na revisão bibliográfica, onde há destaque para a contribuição teórica de Villaça (2012) que colabora no sentido de elucidar o atual arranjo espacial das metrópoles brasileiras. A partir disso, entendeu-se que a Área Metropolitana de Brasília é, na verdade, uma cidade única, porém recortada administrativamente por meio das Regiões Administrativas e das figuras institucionais dos municípios.

Com base no Código de Trânsito Brasileiro¹, foram relacionadas as principais atividades educacionais previstas pela legislação nacional, entre elas as de sentido amplo e as de sentido estrito, com destaque neste último grupo para o processo de formação de condutores que engloba os candidatos a condução de veículos automotores e elétricos. Conforme preconiza a Lei, o processo de ensino-aprendizagem para este fim deve obedecer a uma série de requisitos dentre os quais existe

a necessidade que aconteça no ambiente dos Centros de Formação de Condutores.

Neste contexto, mediante consulta ao site dos órgãos executivos de trânsito do Distrito Federal² e do estado de Goiás³ foi possível obter a relação dos Centros de Formação de Condutores credenciados pelos respectivos órgãos, assim por meio da pesquisa documental foi possível analisar a distribuição espacial destas instituições.

1. A formação da metrópole de Brasília

Segundo Santos o espaço é uma instância social, assim como a economia, a cultura, a ordem jurídica e outras. Para o autor, “a estrutura espacial, isto é, o espaço, organizado pelo homem é, como as demais estruturas sociais, uma estrutura subordinada-subordinante” (SANTOS, 2012, p. 181). Conflitos e desigualdades se manifestam no espaço e no caso específico do espaço urbano estas características refletem a própria sociedade. Logo uma investigação que privilegie a perspectiva espacial contribui para desvendar processos e relações responsáveis pela estrutura da atualidade.

No caso da análise da metrópole, ela não pode ser encarada numa perspectiva que abarque somente sua estrutura intra-urbana, o que aqui é chamado de “núcleo metropolitano”, o espaço circunscrito aos seus limites oficiais e administrativos. Nem tampouco se pode desprezar sua influência espacial para investigar processos que ocorrem fora da sua delimitação institucional, mas que são em sua origem diretamente vinculadas à ela. Uma maneira de entender essa dinâmica parte da diferenciação entre as definições de cidade e município:

As cidades são dinâmicas e se alteram continuamente no tempo. Os municípios são estáticos e se alteram em datas marcadas. As cidades são um fenômeno social, econômico e geográfico; e, como tal, altamente mutáveis. Sua existência e transformações não podem ser determinadas por lei. Sem entrar no mérito, o fato é que o processo de criação e extinção de municípios é um processo “artificial”, em relação à realidade econômica, social e geográfica que é uma cidade. O município é uma entidade estática; a cidade, não. Não há qualquer relação entre a cidade – como realidade geográfica, econômica e social – e o município, cuja existência decorre de outra lógica (VILLAÇA, 2012, p. 234).

O autor ao continuar evidencia que nenhuma cidade para de crescer no limite do município, porém politicamente a cidade termina no recorte administrativo. Um obstáculo natural, uma avenida pode separar os municípios, de maneira de que de um lado há uma um conjunto de leis, uma câmara de vereadores, um prefeito e do outro lado é outro conjunto institucional. Para ele, “do ponto de vista social, econômico e geográfico, o limite municipal é uma linha totalmente artificial e ilógica” (VILLAÇA, 2012, p. 234).

Ao tratar do caso das metrópoles brasileiras, Villaça destaca que em um momento anterior cada cidade correspondia a um município, todavia as conurbações metropolitanas constituem um novo tipo de cidade, no sentido de que “a área urbana metropolitana continua (a que se vê de avião) é uma única cidade sob os pontos de vista físico-territorial, econômico e social, por mais que ela esteja retalhada em vários municípios” (VILLAÇA, 2012, p. 233).

A metrópole impacta diretamente os municípios que a circundam, de tal maneira que Villaça chega a afirmar que “a metrópole é uma devoradora de cidades e uma criadora de bairros. Ela transforma cidades em bairros” (VILLAÇA, 2012, p. 233). Ainda que “transformadas em bairros”, como os municípios estão fora da circunscrição oficial, o reconhecimento, a administração e o cotidiano destes espaços é repleto de conflitos.

Apesar dos imensos “vazios” que compunham a paisagem urbana de Brasília quando de sua construção e inauguração na década de 1960, não houve interesse em abrigar as camadas mais pobres da população nas proximidades do núcleo metropolitano. Havia grande disponibilidade física de espaços para alocação dos mais necessitados, porém também havia uma barreira política difícil de ser rompida. Na prática, existia uma indisponibilidade política da terra (DOURADO, 2018). Essa indisponibilidade é caracterizada pela propriedade pública da terra que estava sob a tutela do Governo do Distrito Federal que mesmo com a falta de existência de terrenos disponíveis, não promoveu uma política habitacional, renegando de maneira sistemática o acesso à terra urbana a população mais pobre que sem alternativa, acabou por estabelecer-se em invasões e favelas, a contragosto do poder público. Em suma, havia grande disponibilidade de espaços para acomodar a população mais necessitada, mas também havia interesse político em mantê-los longe da “Capital da Esperança”.

Ainda vale destacar que o período de consolidação de Brasília, nos anos de 1970 é paralelo ao processo de metropolização do espaço no Brasil. Além disso, por não possuir traços de uma urbanização fordista pretérita, sendo criada com o intuito de sediar os órgãos com poder de comando e gestão da administração pública federal, além de funcionar como um nó na rede viária recém-implantada no país, a nova capital federal é extremamente receptiva ao processo de metropolização do espaço.

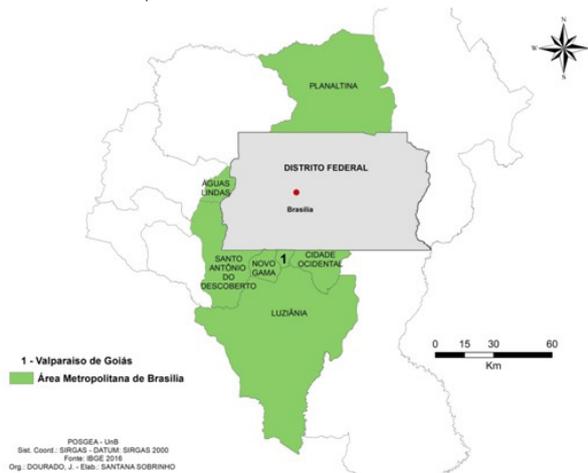
Para Ferreira e Penna (1996) a metrópole de Brasília cresceu socialmente fragmentada e espacialmente polarizada, gerando um mosaico multinucleado, onde os resíduos de inércia do desenvolvimento são muito preocupantes e passam a cumprir a função meramente residencial de população pobre, dentro do espaço da capital ou mesmo em sua periferia fora do DF.

Brasília possui inicialmente uma “região geoeconômica”, “municípios adjacentes”, um “entorno”, porém sempre excluiu a ideia de periferia. No atual estágio de metropolização do seu espaço, é inevitável entender as Regiões Administrativas e os municípios da sua Área Metropolitana como a periferia distrital e a periferia goiana da capital federal, respectivamente. A figura 1 representa a Área Metropolitana de Brasília-AMB.

As Regiões Administrativas devido a sua falta de autonomia financeira e política se assemelham ao que seriam os bairros de outras metrópoles nacionais, porém essa terminologia não foi adotada. Para a área onde estão os municípios goianos envolvidos em sua espacialidade metropolitana foi atribuída a denominação de “Entorno”. Estes sim são municípios formalmente constituídos, inclusive pertencentes a outro ente da federação (estado de Goiás), porém suas características espaciais também lhe assemelham a bairros da metrópole brasiliense.

Para Ferreira (1999) a ocupação da periferia goiana de Brasília está diretamente ligada com a oferta de espaços para a população de baixa renda no DF e se inicia com o parcelamento

Figura 1. Área Metropolitana de Brasília



Fonte: Dourado, 2018.

privado de terras, gerando uma grande oferta de lotes em locais sem infraestrutura, porém com uma maior facilidade no pagamento das prestações que tinham preços menores, possibilitando a oportunidade da compra do próprio terreno de maneira que os mais pobres pudessem se livrar do pagamento dos alugueis nos fundos de lote nas áreas mais consolidadas do DF.

A falta de uma política habitacional por parte do Governo do Distrito Federal agiu como motor de exclusão social forçando uma parcela da população a migrar para os municípios goianos que circundam Brasília. Segundo Paviani

O Governo do Distrito Federal (GDF) tem uma ação indireta importante na periferização, na medida em que “fechou” seu espaço urbanizado ou mantém as construções de casas populares em ritmo lento. Assim, como já salientamos em outro trabalho, o GDF atua como uma força de empurrão: “o esquema relativamente fechado de terras públicas para usos urbanos e o mecanismo imobiliário ensejaram um movimento de ‘empurrão’ para além dos limites do Distrito Federal de considerável contingente de população de baixa renda, seja em terrenos legalizados pelo esquema especulativo, seja em terras invadidas (PAVIANI, 1987, p 38-39).

Segundo Oliveira (1987), a euforia dominava as classes dominantes dos municípios limítrofes ao DF durante a década de 1970. Estas aceleravam a transformação de terras rurais em urbanas, loteando fazendas onde o preço da terra era barato aumentando a proporção do fenômeno. O município de Luziânia foi o que realizou o loteamento com maior intensidade, atingido o nível dos conjuntos habitacionais que desenvolveram-se ao ponto que culminou na emancipação política de cinco outros municípios, todos desmembrados de Luziânia: Santo Antônio do Descoberto (1982, que mais tarde em 1995 também origina Águas Lindas de Goiás), Cidade Ocidental (1991), Valparaíso de Goiás (1995) e Novo Gama (1995).

Caído destaca que a expansão e consolidação dos conjuntos habitacionais que posteriormente se tornaram municípios no limite sul do DF são de responsabilidade do GDF:

A atuação estatal do governo do Distrito Federal na restrição à ocupação em regiões centrais (por meio de controle das áreas de posse pública que seriam disponibilizadas para esta finalidade e de legislações

de proteção ambiental) e na repressão à ocupação ilegal, com a remoção de população favelada, sem dúvida foi o principal condicionante da ocupação no entorno do DF (CAIADO, 2005, p. 63).

Se por um lado, a formação das Regiões Administrativas foi impulsionada pelos precários programas habitacionais que basicamente se resumiam a retirada compulsória de invasões e favelas do centro de Brasília em direção as cidades-satélites, por outro lado, a formação do Entorno é guiada pelo duplo processo expulsivo (FERREIRA, 1999) atrelada à ação do mercado imobiliário. As características espaciais dos municípios da AMB apontam para a existência de uma espacialidade metropolitana em relação a Brasília e para a existência de uma cidade única, uma só Brasília. Nas palavras de Ferreira, “uma cidade fragmentada espacialmente, que se espraia pelo território além dos limites do DF” (FERREIRA, 1999, p. 136).

2. A educação para o trânsito na área metropolitana de Brasília

A educação é uma das principais ações previstas pelo Código de Trânsito Brasileiro de tal maneira que ele estabelece uma série de diretrizes para fomentar esta atividade. Entre elas pode-se destacar a necessidade que todo órgão componente do Sistema Nacional de Trânsito - SNT tem de possuir uma coordenação educacional, além de promover o funcionamento de Escolas Públicas de Trânsito.

Outra ação é privativa da União, por meio do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN ao qual ficou reservada a competência de estabelecer anualmente os temas e cronogramas de campanhas de educação de trânsito para todo o país que devem ser implementadas pelos demais órgãos e entidades do SNT que ainda contam com a faculdade de promover campanhas educativas voltadas ao atendimento das especificidades de cada lugar. Também foi prevista a veiculação de campanhas de trânsito pelas empresas concessionárias dos serviços de rádio e televisão.

O Código de Trânsito Brasileiro - CTB ainda prevê que na educação regular, aquela que é realizada nas instituições de Educação básica (educação infantil, ensino fundamental e médio) deve haver planejamento e ações coordenadas entre os órgãos do SNT e os de educação de maneira que promova:

- I - a adoção, em todos os níveis de ensino, de um currículo interdisciplinar com conteúdo programático sobre segurança de trânsito;
- II - a adoção de conteúdos relativos à educação para o trânsito nas escolas de formação para o magistério e o treinamento de professores e multiplicadores;
- III - a criação de corpos técnicos interprofissionais para levantamento e análise de dados estatísticos relativos ao trânsito;
- IV - a elaboração de planos de redução de acidentes de trânsito junto aos núcleos interdisciplinares universitários de trânsito, com vistas à integração universidades-sociedade na área de trânsito (BRASIL, 1997).

Além das ações já relacionadas que podem ser entendidas como aquelas que tratam da temática de trânsito em sentido amplo, o CTB trouxe mais quatro modalidades de ações educativas que podem ser entendidas como específicas, já que possuem um público alvo delimitado pela própria Lei.

O primeiro grupo diz respeito aos condutores de veículos que devem ser conduzidos profissionalmente, ou seja, de maneira remunerada, pelos habilitados nas categorias C, D ou E que no período de um ano, atinjam em seus prontuários 14 pontos². Para eles, é possível realizar um curso preventivo de reciclagem o qual garante o direito de ter a pontuação eliminada, diminuindo a possibilidade de ter o direito de dirigir suspenso, considerando que para isso aconteça a pontuação limite é 19 pontos.

O segundo grupo é composto pelos condutores infratores que devem ser submetidos a curso de reciclagem, conforme as condutas previstas pelo Art. 268 do CTB e seus respectivos incisos abaixo descritos:

- I - quando, sendo contumaz, for necessário à sua reeducação;
- II - quando suspenso do direito de dirigir;
- III - quando se envolver em acidente grave para o qual haja contribuído, independentemente de processo judicial;
- IV - quando condenado judicialmente por delito de trânsito;
- V - a qualquer tempo, se for constatado que o condutor está colocando em risco a segurança do trânsito;
- VI - em outras situações a serem definidas pelo CONTRAN (BRASIL, 1997).

O terceiro inclui os interessados em conduzir veículo de transporte coletivo de passageiros, de escolares, de emergência ou de produto perigoso que devem ser aprovados em curso especializado de treinamento de prática veicular em situação de risco. No caso dos condutores de ambulâncias o treinamento e a reciclagem deste curso deve ser realizado a cada cinco anos.

O último grupo diz respeito àqueles que são candidatos a habilitação para conduzir veículo automotor ou elétrico, os quais devem ser penalmente imputáveis, saber ler e escrever e ainda possuir carteira de identidade ou equivalente. No processo de habilitação, eles serão submetidos a quatro exames: de aptidão física e mental, de legislação de trânsito, de noções de primeiros socorros e por fim, de direção veicular realizado na via pública. Apesar de relacionar estes exames, o CTB ainda inclui a obrigatoriedade de na formação dos condutores haver curso de direção defensiva e de proteção ao meio ambiente relacionado com o trânsito.

A educação para o trânsito com o fim de preparar os candidatos para os exames, somente pode ser realizada por instrutores autorizados pelo órgão executivo de trânsito dos estados ou do Distrito Federal que podem pertencer – ou não – a entidades credenciadas. As entidades credenciadas para esta atividade de ensino são os Centros de Formação de Condutores - CFC's.

A Resolução do CONTRAN Nº 358, de 13 de agosto de 2010, impõe aos CFC's uma série de requisitos para seu credenciamento que abrangem desde estrutura administrativa a conformidade legal, que uma vez cumpridos, vinculam o órgão executivo de trânsito dos estados ou do Distrito Federal que devem credenciar estas instituições. No que diz respeito ao ambiente educacional, os requisitos que se destacam são:

- Infraestrutura física: condições de acessibilidade, lotação máxima da sala de aula, espaços destinados à Diretoria Geral, Diretoria de Ensino, Secretaria e Recepção,

banheiros e estrutura tecnológica para conexão ao sistema informacional do órgão executivo de trânsito;

- Recursos pedagógicos: quadro para exposição, material didático, acervo bibliográfico disponível para candidatos e instrutores, recursos audiovisuais; manuais e apostilas para candidatos e condutores;
- Recursos humanos: um Diretor-Geral, um Diretor de Ensino e dois instrutores de trânsito.

Aquela Resolução do CONTRAN ainda estabelece que cabe aos órgãos executivos de trânsito dos estados e do Distrito Federal elaborar e revisar periodicamente a distribuição geográfica dos credenciados⁵ de forma que evidencie a dimensão espacial da oferta destas instituições sobre o território. Neste sentido, parte-se para a análise da distribuição dos Centros de Formação de Condutores na Área Metropolitana de Brasília.

No Distrito Federal, existem 138 Centros de Formação de Condutores, os quais estão distribuídos espacialmente nas Regiões Administrativas conforme disposto no Quadro 1.

Quadro 1. Distribuição espacial dos Centros de Formação de Condutores no Distrito Federal – 2019

Região Administrativa	Quantidade de CFC's
Ceilândia	23
Taguatinga	15
Asa Sul	12
Samambaia	10
Asa Norte	8
Gama	8
Planaltina	8
Sobradinho	6
Paranoá	5
São Sebastião	5
Recanto das Emas	4
Santa Maria	4
Águas Claras	3
Sudoeste	3
Vicente Pires	3
Guará	2
Guará II	2
Lago Norte	2
Núcleo Bandeirante	2
Riacho Fundo	2
Sobradinho II	2
Brazlândia	1
Cruzeiro	1
Estrutural	1
Itapõa	1
Jardim Botânico	1
Lago Sul	1
Octogonal	1
Riacho Fundo II	1
Varjão	1
Total	138

Fonte: Departamento de Trânsito do Distrito Federal-DETRAN/DF. Organizado pelo autor.

Observa-se que somente na região formada pelas Regiões Administrativas de Ceilândia, Taguatinga e Samambaia encontram-se 35% dos CFC's do Distrito Federal. O Gráfico 1 destaca o impacto percentual da distribuição espacial dos CFC's:

No que diz respeito à distribuição espacial dos CFC's nos municípios goianos da Área Metropolitana de Brasília-AMB foi possível constatar que esta região é atendida com 59 instituições que estão distribuídas no território dos sete municípios goianos AMB de acordo com os dados relacionados no Quadro 2.

Em relação ao impacto percentual da distribuição espacial dos CFC's na AMB, nota-se a tendência à aglomeração destas instituições na Área Metropolitana de Brasília Sul, região composta por Novo Gama, Valparaíso de Goiás, Cidade Ocidental e Luziânia onde estão localizados 65% dos CFC's, conforme o Gráfico 2.

O Quadro 3 relaciona a estimativa de população da AMB e a distribuição espacial dos CFC's, considerando que espacialmente a Área Metropolitana de Brasília é formada por uma só cidade – Brasília – dividida em vários recortes administrativos – Regiões Administrativas e Municípios.

Na relação estabelecida pelo Quadro 3, é possível notar a proporcionalidade entre a estimativa de população e a distribuição espacial dos CFC's na AMB. O DF possui cerca de 76% da população estimada da área e detém em seu território 70% das instituições de ensino. Apesar de percentualmente os municípios goianos contarem com 24% da população estimada e 30% das instituições de ensino, entende-se que não há uma desproporção significativa nesta relação. Ainda de acordo com o Quadro 3, é possível afirmar que da perspectiva municipal há destaque para a condição de Luziânia que apesar de conter 5% da população estimada da AMB abriga em seu território 10% dos CFC's.

Quadro 2. Distribuição espacial dos Centros de Formação de Condutores nos municípios goianos da AMB - 2019

Município	Quantidade de CFC's
Luziânia	19
Valparaíso de Goiás	10
Águas Lindas	9
Planaltina	7
Novo Gama	5
Santo Antonio do Descoberto	5
Cidade Ocidental	4
Total	59

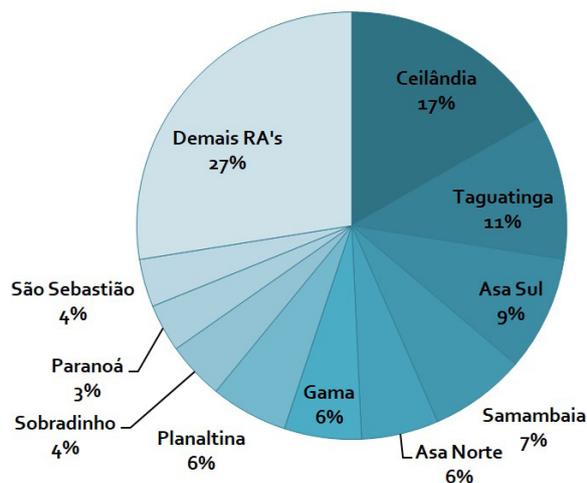
Fonte: Departamento Estadual de Trânsito de Goiás-DETRAN/GO. Organizado pelo autor.

Quadro 3. Estimativa de população e distribuição espacial dos Centros de Formação de Condutores na Área Metropolitana de Brasília

Unidade da Federação	Habitantes	% dos habitantes da AMB	Quantidade de CFC's	% dos CFC's da AMB
Distrito Federal	2.974.703	76%	138	70%
Municípios goianos da AMB	923.141	24%	59	30%
Águas Lindas	207.070	5%	9	5%
Cidade Ocidental	69.829	2%	4	2%
Luziânia	205.023	5%	19	10%
Novo Gama	113.679	3%	5	2%
Planaltina	89.181	2%	7	4%
S. Antônio do Descoberto	73.636	2%	5	2%
Valparaíso de Goiás	164.723	4%	10	5%
Total	3.897.844	100%	197	100%

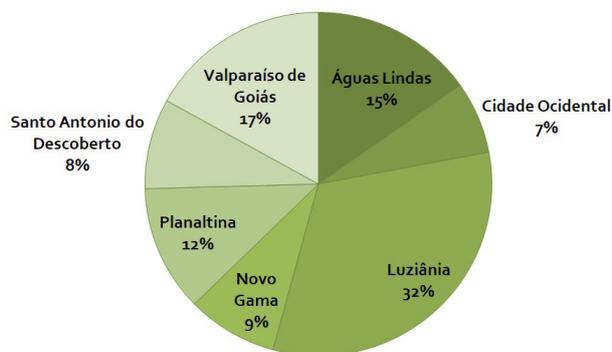
Fonte: IBGE, 2019; DETRAN/DF; DETRAN/GO. Organizado pelo autor.

Gráfico 1. Impacto percentual da distribuição espacial dos Centros de Formação de Condutores no Distrito Federal - 2019



Fonte: Departamento de Trânsito do Distrito Federal-DETRAN/DF. Organizado pelo autor.

Gráfico 2. Impacto percentual da distribuição espacial dos Centros de Formação de Condutores nos municípios goianos da Área Metropolitana de Brasília - 2019



Fonte: Departamento Estadual de Trânsito de Goiás-DETRAN/GO. Organizado pelo autor.

Conclusão

No contexto do processo de metropolização do espaço, cidades são devoradas e passam a constituir uma extensão – ainda que informal – da própria metrópole. Cidades são transformadas em bairros e muitas vezes um município passa a ser parte de outra cidade. A metrópole atual, impulsionada pela transformação do solo urbano em mercadoria, tem sido expandida de maneira que avança sob territórios alheios a sua delimitação oficial. É neste sentido que, no caso brasileiro, pode-se entender que existe a metrópole, portanto uma cidade, todavia composta por vários municípios.

A metrópole de Brasília foi o recorte empírico pelo qual se analisou o processo de metropolização do espaço. A sua forma é a Área Metropolitana de Brasília que engloba municípios goianos que tem sua dinâmica diretamente influenciada pela capital federal e mantém com ela laços de interdependência. Estes municípios foram desde sua gênese, influenciados pelas decisões tomadas pelo Governo do Distrito Federal e atualmente mantém estas características.

Não se pode desprezar a existência dos núcleos urbanos pretéritos à construção de Brasília no Entorno, porém o processo de implantação da nova capital dá novos conteúdos, novas dinâmicas a eles. Assim, apesar de sua existência prévia, apreende-se que a construção de Brasília e atuação do GDF tem grande impacto na formação do Entorno com suas características atuais.

Além disso, em relação a distribuição espacial dos Centros de Formação de Condutores na Área Metropolitana de Brasília observou-se que apesar da relevância econômica e política protagonizada pelo DF partindo da perspectiva populacional há a distribuição equitativa dos CFC's. Da perspectiva municipal, fora o caso de Luziânia, a relação entre população e as instituições de ensino de trânsito são equivalentes o que pode contribuir para o acesso igualitário aos serviços de educação para o trânsito no território da AMB. Entende-se que a educação para o trânsito vai além dos CFCs, porém, para aqueles que são candidatos a conduzir veículo automotor ou elétrico este ambiente é o lugar privilegiado do processo de ensino-aprendizagem. ■

Notas

- 1 Lei Nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro.
- 2 [http://www.detran.df.gov.br/centro-de-formacao-de-condutores-cfc-html/]. Acesso em 5 de julho de 2019.
- 3 [http://inside.detran.go.gov.br/credenciado/index.htm]. Acesso em 5 de julho de 2019.
- 4 Art. 261, § 5º, da Lei Nº 9.503, de 23 de setembro de 1997. Institui o Código de Trânsito Brasileiro.
- 5 Art. 3º, Inciso I da Resolução CONTRAN Nº 358, de 13 de agosto de 2010.

Referências bibliográficas

- BRASIL. **Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997.** Institui o Código de Trânsito Brasileiro.
- CAIADO, Maria Célia Silva. **Estruturação intra-urbana na região do Distrito Federal e entorno: a mobilidade e a segregação socioespacial da população.** R. bras. Est. Pop., São Paulo, v. 22, n. 1, p. 55-88, jan./jun. 2005.
- DOURADO, Joesley. **A produção da habitação vertical na periferia da metrópole: o processo de verticalização urbana em Valparaíso de Goiás.** 166 f. Dissertação (Mestrado em Geografia). Universidade de Brasília, DF, 2018, Brasil.
- FERREIRA, Ignez Costa Barbosa. **Gestão do território e novas territorialidades.** In PAVIANI, Aldo. (Org.) Brasília – Gestão urbana: conflitos e cidadania. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1999. p. 135-143.
- _____; PENNA, Nelba Azevedo. **Brasília: novos rumos para a periferia.** In PAVIANI, Aldo; (Org.). Brasília: moradia e exclusão. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1996. p. 189-212.
- OLIVEIRA, Marília Luiza Peluso de. **Contradições e conflitos no espaço de classes: centro versus periferia.** In PAVIANI, Aldo. (Org.) Urbanização e metropolização. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1987. p. 125-144.
- PAVIANI, Aldo. **Periferização urbana.** In PAVIANI, Aldo. (Org.) Urbanização e metropolização. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1987. p. 33-49.
- SANTOS, Milton. **Por uma Geografia Nova.** 6ª edição. São Paulo. Editora Universidade de São Paulo, 2012. 285 p.
- VILLAÇA, Flávio. **Reflexões sobre as cidades brasileiras.** Studio Nobel. São Paulo. 2012. 295 p.