

# O direito à cidade na ótica do pedestre: uma experiência de safári urbano em Brasília

## **Claudio O. da Silva**

Arquiteto no Ministério do Desenvolvimento Regional. Diretor-Coordenador na Associação Andar a Pé – O Movimento da Gente. Doutor em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de Brasília. *E-mail:* carecasso@gmail.com.

## **Benny Schvarsberg**

Arquiteto. Mestre em Planejamento Urbano e Regional. Doutor em Sociologia. Professor Associado da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília. Colaborador da Associação Andar a Pé. *E-mail:* benny@unb.br.

---

**Resumo:** O direito à mobilidade relaciona-se com o direito à cidade na medida em que, para usufruir na plenitude todas as oportunidades da vida urbana e para transformá-la, é imprescindível ter condições de acesso físico, especialmente quando se trata do direito à cidade na perspectiva do pedestre, tendo em vista que realizar os deslocamentos cotidianos a pé constitui a mais básica e natural modalidade de mobilidade individual. Assim, por mais primário e trivial que possa parecer, ser pedestre pode ser considerado um direito de cidadania. Diante das condições de precariedade, insegurança e desconforto, na maioria das cidades exercer esse direito é cada vez mais realizar um safári.

Um safári nos remete à aventura de exploração de territórios em geral selvagens, cheios de surpresas e perigos. Com essa inspiração aventureira exploratória, o *safári urbano* é a adaptação de um método desenvolvido na prefeitura de Nova Iorque (EUA) com o objetivo de avaliar o ambiente urbano a partir da experiência do pedestre. Condições e percepções de segurança, acessibilidade, conectividade e conforto ambiental, entre outras, são analisadas e comparadas a partir da vivência, observação e registros proporcionados pela caminhada.

Em 2018, um grupo de pessoas, heterogêneo em termos de idade, gênero e formação profissional, saiu em *safári*, experimentando e avaliando os espaços de caminhabilidade em Brasília. Neste artigo, buscamos contextualizar o direito à mobilidade como subsidiário do direito à cidade e discutimos os resultados da primeira aplicação do safári urbano em Brasília à luz do direito do pedestre à mobilidade.

**Palavras-chave:** Cidade. Mobilidade. Direitos. Pedestres.

**Sumário:** 1 Direito à mobilidade – 2 Safári urbano em Brasília – 3 Considerações finais – Referências

---

## **1** Direito à mobilidade

A definição do que constitui o direito à mobilidade ainda carece de amadurecimento. Partiremos de uma breve e sucinta análise dos principais marcos legais em busca de chaves explicativas sobre o tema.

Não se pode confundir direito à mobilidade com o direito à liberdade de ir e vir, aludida no inciso XV do art. 5º da Constituição Federal. Quando o inciso rege que “é livre a locomoção no território nacional em tempo de paz, podendo qualquer pessoa, nos termos da lei, nele entrar, permanecer ou dele sair com seus bens”,<sup>1</sup> não significa que estariam sendo garantidas as condições de livre locomoção, mas tão somente estaria sendo dada a liberdade para quem já se locomove e realiza viagens nas condições dadas. Para que as condições de locomoção e realização de viagens sejam efetivadas para um número mais amplo possível de pessoas, seriam necessários os serviços do Estado mediante disponibilização direta ou indireta de infraestrutura de transportes, sejam eles de qualquer natureza, mediante promoção de acesso à cidade e suas oportunidades. Por essa razão, não se pode confundir realização de viagens com acessibilidade.

A realização de viagens e deslocamentos físicos é o que entendemos preliminarmente como mobilidade, que, em seu senso estrito, deve ser entendida como a qualidade ou capacidade daquilo que pode se mover ou está em movimento. Já a acessibilidade, diferentemente da associação mais comum com pessoas com deficiência ou restrição de mobilidade, diz respeito à plenitude de alcance, seja ele físico, social, econômico ou político. No caso deste ensaio, interessam a mobilidade e a acessibilidade à cidade.

Outro marco legal da nossa análise é o Código de Trânsito Brasileiro (CTB), que é o instrumento legal que rege o trânsito de qualquer natureza nas vias terrestres do território nacional. Ele define em seu §2º do artigo 1º que “o trânsito, em condições seguras, é um direito de todos e dever dos órgãos e entidades componentes do Sistema Nacional de Trânsito, a estes cabendo, no âmbito das respectivas competências, adotar as medidas destinadas a assegurar esse direito”.<sup>2</sup> Vasconcellos interpreta essa definição como “direito à segurança na circulação” e assim o descreve:

[...] uma pessoa pode exigir reparação ou compensação por parte do governo em caso deste não cumprir adequadamente com suas obrigações de garantir esta segurança; isto se aplica, por exemplo, aos casos que a sinalização está defeituosa, *as calçadas* e vias estão em condições perigosas para o uso das pessoas ou quando alterações no esquema de circulação não foram adequadamente comunicadas às pessoas que transitam pelo local, gerando condições perigosas.<sup>3</sup>

Podemos enfatizar que o “direito à segurança” sugerido no CTB e defendido por Vasconcellos abrange a circulação de pedestres, já que se aplica em casos de

<sup>1</sup> BRASIL, 1988.

<sup>2</sup> BRASIL, 1997.

<sup>3</sup> VASCONCELLOS, 2012, p. 135, grifo nosso.

omissão do poder público em relação às calçadas disponibilizadas em condições perigosas. As calçadas, diga-se de passagem, são os espaços mais básicos e comuns de suporte à caminhabilidade.<sup>4</sup> Aludimos a esse direito por considerá-lo subsidiário do que defenderemos como direito à mobilidade e aludimos à caminhabilidade por considerarmos o termo mais abrangente e adequado ao tema de circulação de pedestres na cidade.

A lei que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, o terceiro e último marco legal a ser analisado, definiu em seu inciso II do art. 6º a “prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado”.<sup>5</sup> Os modos não motorizados seriam aqueles que incluem os deslocamentos a pé. Além disso, no que entendemos ir em direção ao direito à mobilidade, destaca-se seu seguinte objetivo: “Art. 2º [...] *contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano [...]*”.<sup>6</sup>

Se o direito à mobilidade não está *ipsis litteris* materializado nos marcos legais analisados até aqui, o mesmo não se pode dizer do direito ao transporte. Esse foi incluído recentemente – em 2015 – como direito social no art. 6º da CF, fruto da Emenda Constitucional nº 74, de 2013. Ainda que esteja materializado na lei máxima, o conceito nele incutido subentende ênfase ao transporte público em relação aos demais meios de transporte.<sup>7</sup>

O direito à mobilidade deve então ser entendido como um direito mais amplo que o direito ao transporte, como direito subsidiário ao direito à cidade e como um direito que se aplique aos beneficiários de todos os meios de transportes previstos pela lei que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana e praticados nas cidades brasileiras. Em última instância, entendemos que o direito à mobilidade se expressa também no atendimento do seguinte tópico dos *Desafios para uma nova agenda urbana do Relatório brasileiro para a Habitat III*:

[É desafio] promover o desenvolvimento das cidades de modo que calçadas, passeios, faixas de travessias, passarelas, escadarias, ciclovias e/ou ciclofaixas, etc. integrem a infraestrutura urbana de circulação, como acessibilidade universal, com alta qualidade urbanística dos projetos de recuperação e adaptação da infraestrutura, contribuindo para a valorização do espaço público e comum.<sup>8</sup>

<sup>4</sup> Entendemos caminhabilidade como a medida de quão atraente é um lugar para caminhar.

<sup>5</sup> BRASIL, 2012.

<sup>6</sup> BRASIL, 2012, grifo nosso.

<sup>7</sup> Conforme se depreende da própria justificação da Emenda nº 74. Disponível em: <http://legis.senado.leg.br/sdleg-getter/documento?dm=3867406&disposition=inline>.

<sup>8</sup> BRASIL, 2016, p.115-116.

Explorando o tema sob um viés teórico e filosófico, Lefebvre<sup>9</sup> alarga qualitativamente o conceito do direito à cidade como o direito à vida urbana, à centralidade renovada, aos locais de encontro e de trocas, aos ritmos de vida e empregos do tempo que permitem o uso pleno e inteiro desses momentos e locais. Nessa perspectiva da fruição plena da vida urbana, o autor ressignifica o conceito de cidadania para além da garantia de direitos e deveres, ressaltando a democracia direta na produção coletiva da cidade como uma prática de desalienação. A cidadania tende a ser alienada, inclusive quando a população, por ter suas condições de mobilidade, deslocamento e acessibilidade restrita, desconhece, não possui consciência, nem usufrui de todas as possibilidades que a vida urbana potencializa.

Outra relevante contribuição para essa reflexão é oferecida por Harvey ao contribuir com esta ampliação do conceito:

Saber que tipo de cidade queremos é uma questão que não pode ser dissociada de saber que tipo de vínculos sociais, relacionamentos com a natureza, estilos de vida, tecnologias e valores estéticos nós desejamos. O direito à cidade é muito mais que a liberdade individual de ter *acesso aos recursos urbanos*: é um direito de mudar a nós mesmos, mudando a cidade. Além disso, é um direito coletivo e não individual, já que essa transformação depende do exercício de um poder coletivo para remodelar os processos de urbanização. A liberdade de fazer e refazer as nossas cidades, e a nós mesmos é, a meu ver, um dos nossos direitos humanos mais preciosos e ao mesmo tempo mais negligenciados.<sup>10</sup>

Nessa perspectiva ampliada, o direito à mobilidade se insere como subsidiário – dialeticamente condicionado e condicionador – do direito à cidade e se configura, portanto, como um direito comum – para além de individual – e depende da ação do coletivo para atuar no sentido de transformar o espaço, de moldar os processos de urbanização, de vivenciar e sentir os espaços na dinâmica de deslocamento sobre ele, que é também processo de sua apropriação. Os moradores, os visitantes e os usuários das cidades são os protagonistas dessa dinâmica, tendo em vista a predominância do urbano enquanto concentração humana na fração do espaço.

## 2 Safári urbano em Brasília

A condição urbanística e *sui generis* de Brasília<sup>11</sup> enquanto cidade contribuiu para um padrão de deslocamentos com traços próprios e comuns em relação às

<sup>9</sup> LEFEBVRE, 2001.

<sup>10</sup> HARVEY, 2012, grifo nosso.

<sup>11</sup> Estamos chamando de Brasília o que o IBGE chama de Distrito Federal.

demais cidades brasileiras, como analisam diversos trabalhos.<sup>12</sup> O desenho urbano de sua mais famosa região administrativa, o Plano Piloto, é fruto do ideário da arquitetura e urbanismo modernista e dos preceitos expostos na Carta de Atenas, de 1933 – notadamente, a orientação da cidade ao uso dos carros. Assim, os espaços da mobilidade do pedestre não foram o objeto principal do planejamento urbano e da mobilidade, salvo pelas amenidades que há no interior das superquadras.

Figura 1 – Fotografia de um passeio periférico no interior de uma superquadra de Brasília



Foto: Claudio Silva.

Com o crescimento de uso dos carros, em especial na área central de Brasília, e os mais recentes imperativos de prioridade aos modos de transporte público coletivo e não motorizados, é preciso voltar as atenções para o desenvolvimento da cidade ante uma nova realidade que se impõe.

A título de ilustração, nas cidades com mais de 60.000 habitantes, 36% do total das viagens principais são realizadas a pé,<sup>13</sup> sendo este o modo de deslocamento mais praticado. Em Brasília, 21% do total de deslocamentos são realizados nos meios de transporte individual não motorizado, o que inclui a pé e em bicicletas. Nesse caso, tanto os deslocamentos em transporte coletivo (32%) quanto em transporte individual motorizado (45%) são os mais praticados.<sup>14</sup> Apesar disso,

---

<sup>12</sup> Veja-se a respeito: MEDEIROS, 2013.

<sup>13</sup> ANTP, 2016, p. 6.

<sup>14</sup> GDF, 2016.

não se podem desconsiderar a importância dos deslocamentos a pé e a viabilidade de sua realização em Brasília. Não obstante esses padrões de deslocamento, é conhecido o jargão de que o brasileiro possui “cabeça, tronco e rodas” para se remeter à dependência do carro como um rótulo típico dos moradores de Brasília. Comumente, pesquisas de opinião pública desenvolvidas pela Companhia de Desenvolvimento do Planalto (Codeplan), órgão do governo do Distrito Federal, nos últimos anos vêm demonstrando o quanto os brasileiros atribuem o uso excessivo do carro particular às deficiências do transporte público, mais do que a outros atributos e atrativos como conforto, segurança, rapidez, etc.

Outro tema espinhoso em se tratando de mobilidade urbana em Brasília e nas cidades brasileiras em geral é o da responsabilidade pelas calçadas.<sup>15</sup> Embora em Brasília haja também o “uso livre do chão”<sup>16</sup> e os “passeios periféricos”<sup>17</sup> das superquadras, na área central é possível observar muitas delas em padrão de repetição ao que acontece nas cidades ditas tradicionais. Em todos os casos, os espaços de caminhabilidade devem ser considerados como de domínio público – parte das vias, no caso das calçadas –, enquanto os espaços de domínio público devem ser entendidos como bem de zelo pelo Estado, por sua vez responsável, mesmo que indiretamente, por sua execução e manutenção. Entretanto, especialmente calçadas lindeiras aos lotes de comércio e prestação de serviços têm sido responsabilidade quase que exclusiva e ao “bel-prazer” dos proprietários de tais lotes e atividades. Sem o adequado controle e normatização efetiva por parte do poder público, proprietários tendem a tornar as calçadas, quando existem, uma gincana de obstáculos, com vitrines, expositores, totens de propaganda, pisos descontínuos, íngremes, deslizantes e mal cuidados.

Mas não só o Estado e proprietários privados são responsáveis pelas calçadas. Ao comentar sobre as expectativas de mudanças em direção a uma mobilidade urbana mais equitativa no Brasil, o que se alinha ao que seria um direito à mobilidade para todos, Vasconcellos coloca o papel da sociedade civil organizada:

Não se deve esperar do *status quo* nenhuma decisão que mude estruturalmente o sistema de mobilidade, pois ele é considerado adequado e conveniente pelas elites econômicas e políticas que têm acesso real ao poder. As propostas de mudança precisam sair de organizações civis assessoradas por especialistas, que produzam

<sup>15</sup> Embora na maioria das cidades brasileiras a legislação determine que a responsabilidade de construção e manutenção das calçadas é do proprietário dos imóveis, o Estatuto da Pessoa com Deficiência, Lei nº 13.146/2015, em seu art. 113, alterou o Estatuto da Cidade, Lei nº 10.257/2001, que atribui competências de construção de calçadas à União.

<sup>16</sup> Expressão utilizada por Lúcio Costa no Relatório do Plano Piloto de Brasília para se referir às “tramas autônomas para o trânsito local de pedestres”.

<sup>17</sup> São aqueles em anel de circulação que envolvem as superquadras, separando o tecido residencial do comércio local (DA SILVA, 2014).

reflexões novas, revelem os mitos que estão por trás de várias formas de apoio injustificado ao transporte individual e promovam um intenso e permanente debate.<sup>18</sup>

A Associação Civil Andar a Pé – O Movimento da Gente (ANDAR) é uma associação civil sem fins lucrativos, com sede em Brasília, constituída por tempo indeterminado desde 2017. Dentre as suas finalidades, está a de propor, apoiar e executar ações e programas necessários em defesa dos direitos do pedestre. No cumprimento dessa missão, a ANDAR organizou e realizou a *Oficina Safári Urbano, pelas calçadas de Brasília* com o objetivo de mobilizar participantes e sociedade em torno das qualidades dos espaços da caminhabilidade do pedestre em Brasília, dentro e fora das superquadras.

Além dessa primeira oficina, cujos resultados e aprendizados serão explorados e compartilhados neste artigo, foram realizados, até a presente data, mais dois safáris em diferentes localidades e está em vias de realização o quarto em Ceilândia, cidade de maior população e de grandes carências sociais e urbanísticas. Com isso, a ANDAR vai ao encontro de um dos seus princípios de abraçar as causas também das cidades mais carentes, as denominadas cidades satélites, e não só do Plano Piloto, que é a cidade mais valorizada.

Cumprе salientar que a ANDAR é a primeira ONG do gênero de defesa dos direitos do pedestre em Brasília, o que lhe impõe ainda maiores desafios. Atualmente, ela é constituída por cerca de cinquenta pessoas das mais variadas origens, histórias, idades e formações e já “pôs seu bloco na rua”, sendo frequentemente chamada pelas mídias locais para se apresentar e expor suas defesas de forma crítica e propositiva. Consideramos que a realização dos safáris, tendo em vista suas capacidades de promoção de avaliação participativa das calçadas, serve como ferramenta de incorporação e fortalecimento do paradigma de “cidades orientadas aos pedestres” e ajuda a ampliar a sensibilização sobre o tema agregando forças ao enfrentamento da defesa dos direitos dos pedestres.

O método original do safári urbano foi desenvolvido pela prefeitura de Nova Iorque (EUA) para avaliar, sistematicamente, a qualidade das calçadas, segundo a percepção do próprio pedestre, e apresentar os resultados de uma maneira simples e sensível. Ele foi traduzido, adaptado e disponibilizado pela organização não governamental Cidade Ativa,<sup>19</sup> de São Paulo, e consiste em um conjunto de fichas que, quando preenchidas, permitem a observação de critérios, avaliação e comparação entre diferentes trechos de calçadas nas quais foram aplicadas. A coleta, avaliação e comparação são realizadas a partir dos seguintes critérios:

<sup>18</sup> VASCONCELLOS, 2013, p. 272.

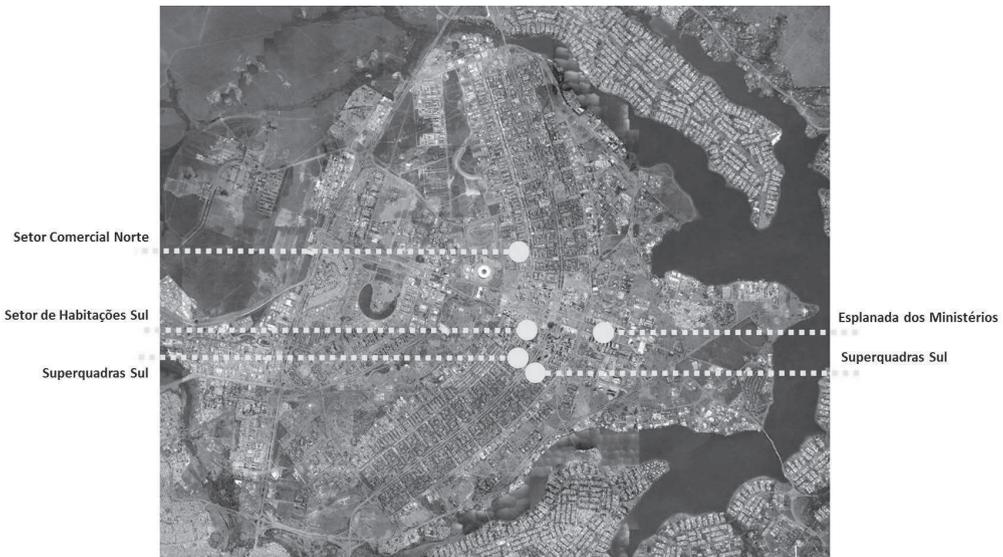
<sup>19</sup> Ver mais sobre o método traduzido e adaptado em <https://cidadeativa.org/iniciativa/safaris-urbanos/>.

conectividade, acessibilidade, segurança, diversidade, complexidade e resiliência climática.

A oficina foi realizada em dois dias consecutivos. No primeiro dia, ocorreram os trabalhos em auditório para sensibilização e nivelamento sobre a temática da cidade e o pedestre, apresentação e discussão do método e organização dos trabalhos de levantamento de campo. Na primeira parte do segundo dia, ocorreram os levantamentos de campo e, na segunda parte, a apresentação e discussão dos resultados.

O levantamento de campo incluiu a exploração de cerca de 10 km de caminhos, inclusive com simulação em cadeira de rodas, em roteiros de cinco localidades da área central de Brasília.

Figura 2 – Localidades de Brasília avaliadas na oficina do safári urbano



Foram identificados pelas trinta e oito pessoas que participaram problemas como ausência de calçadas, pavimentação inexistente ou mal conservada, ocupação de espaço da calçada por carros, extensão de comércios em direção ao espaço da calçada, ausência de meio-fio rebaixado, falta de largura mínima suficiente, falta de sinalização podotátil, falta de mobiliário e paisagismo e falta de manutenção deles quando existentes, deposição de lixo sobre a calçada, entre outros. As figuras 3 a 8 ilustram alguns desses problemas mais recorrentes.

Figura 3 – Ausência de calçada



Foto: Wilde Gontijo.

Figura 4 – Ocupação de espaço da calçada por carros



Foto: Uirá Lourenço.

Figura 5 – Extensão de comércio em direção ao espaço da calçada



Foto: Josiana Wanderley.

Figura 6 – Ausência de meio-fio rebaixado



Foto: Uirá Lourenço.

Figura 7 – Falta de largura mínima suficiente



Foto: Peterson Dayan.

Figura 8 – Pavimentação inexistente ou mal conservada



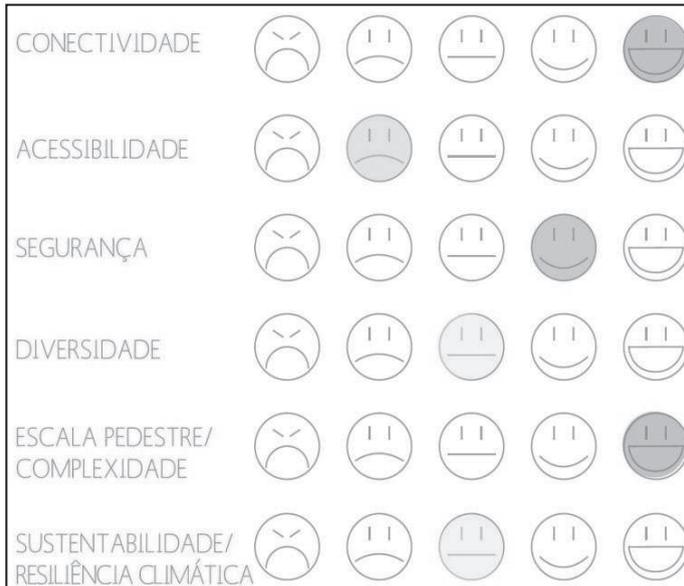
Foto: Uirá Lourenço.

Como produto da oficina, a ANDAR coletou cerca de 300 fotografias e tem em mãos a qualificação dos melhores e piores trechos dentre os roteiros explorados nos critérios de segurança, acessibilidade, conectividade, conforto ambiental, entre outros. A figura 9 exemplifica um dos trechos avaliados, e a figura 10 apresenta os resultados de sua exploração em formato de simples visualização e avaliação.

Figura 9 – Notação de trecho avaliado na localidade Superquadra Sul



Figura 10 – Notação do resultado da avaliação realizada no trecho da figura 9



Mais do que esses resultados quantitativos e qualitativos, a ANDAR promoveu a interação e sensibilização em torno do tema, como demonstra o depoimento abaixo:

[...] vi a necessidade de compreender esses aspectos quantitativos e qualitativos de andar a pé, aprendendo a metodologia desse safari. Como estudante, pedestre e ser humano, desenvolvi melhor minha sensibilidade quanto a quem usa a rua: ciclistas, pedestres, cadeirantes, e até mesmo motoristas e motociclistas, vi a negligência urbana de se esquecer (no projeto) uma calçada, uma sinalização, uma iluminação para pedestres, entre outros, e por fim constatei que minha insegurança de andar a pé ainda permanece, mas se aquietou devido ao interesse que vi surgir em querer explorar mais as cidades e andar mais a pé, seja numa percepção como futura arquiteta urbanista ou simples pedestre.<sup>20</sup>

Os resultados desse primeiro safári urbano foram compilados em relatório específico, remetidos ao conhecimento das pessoas que participaram e das autoridades e técnicos do poder público local e debatidos junto a convidados, em espaço aberto, na ocasião do Dia Mundial do Pedestre de 2017.

### 3 Considerações finais

Da experiência do safári urbano, ficam alguns alertas para governantes atuais e futuros e, principalmente, para os cidadãos e cidadãs que têm o privilégio – a dor e a alegria, como diria Caetano Veloso – de viver nessa cidade. Primeiro, o alerta de que a qualidade do espaço público depende, em grande e crescente medida, da qualidade dos espaços de circulação do pedestre e que essa é tão ou mais importante quanto à dos espaços privados e equipamentos de uso coletivo que fazem parte da cidade. Em segundo lugar, quando se fala do ambiente urbano há que considerá-lo como um todo e levar em conta o processo contemporâneo de individualização, esvaziamento e fuga dos espaços públicos em direção aos lugares fechados, como *shopping centers* e condomínios, como assinala Sennett,<sup>21</sup> analisando historicamente a trajetória de decadência do espaço público. Em terceiro lugar, não se pode desconsiderar o contexto em que a mobilidade urbana está centrada no uso dos carros e travada nos engarrafamentos, mesmo contexto em que o sedentarismo e a obesidade atingem adultos e crianças.

Nesse conjunto de aspectos que problematizam o direito à mobilidade como subsidiário do direito à cidade, destaca-se que o seu componente mais básico e

<sup>20</sup> Depoimento de participante do safári urbano, recebido por e-mail.

<sup>21</sup> SENNET, 1988.

elementar são as ruas e suas calçadas, justamente porque o resgate delas por meio da promoção da mobilidade ativa é vital para recuperarmos a saúde, a segurança e o espírito republicano e democrático da cidade humanizada.

A experiência nacional e internacional indica que boas calçadas – vale dizer, minimamente, bem pavimentadas, iluminadas, seguras, largas, contínuas, confortáveis, agradáveis e conectadas aos edifícios – estimulam o saudável hábito da caminhada e convidam o cidadão a ser pedestre e a desfrutar da vida nos espaços abertos. Não faltam parâmetros e padrões técnicos de referência para a ação pública e privada na promoção dessa melhoria urgente para nossas cidades. O próprio Distrito Federal, que referenciamos na análise da experiência empírica trabalhada no safári urbano, lançou recentemente, em 2017, um guia de urbanização<sup>22</sup> estabelecendo tais parâmetros técnicos a serem observados pelo poder público e pela cidadania mais amplamente. É mister, todavia, que o direito urbanístico avance em fundamentos jurídicos nessa direção. Para tanto, sugerimos ao Ministério Público, ao Instituto Brasileiro de Direito Urbanístico, às faculdades e instituições de ensino e pesquisa e ao Ministério da Justiça a promoção de uma agenda ampla e qualificada de debates, seminários e congressos sobre o tema, resgatando experiências tanto internacionais quanto, sobretudo, nacionais na escala municipal, onde efetivamente anda – ou tenta andar – o pedestre.

---

#### **The right to the city under pedestrian perspective: such a “safári urbano” experiment at Brasília**

**Abstract:** The right to the mobility is related to the right to the city, since, in order to fully enjoy all the opportunities of urban life, and to transform it, it is essential to have conditions of physical access. Especially when it comes to the right to the city from the perspective of pedestrians, since carrying out daily commutes on foot is the most basic and natural mode of individual mobility. Thus, however primitive and trivial it may seem, being a pedestrian can be considered a right of citizenship. Faced with the conditions of precariousness, insecurity and discomfort, in most cities exercising this right is increasingly performing such a safari.

A safari reminds us of the adventure of exploring the territories that are generally wild, full of surprises and dangers. With this exploratory adventurous inspiration, the Safári Urbano is the adaptation of a method developed in the city of New York with the purpose of evaluating the urban environment from the experience of the pedestrian. Conditions and perceptions of safety, accessibility, connectivity and environmental comfort, among others, are analysed and compared based on the experience, observation and records provided by the walk.

In 2018, a group of people, heterogeneous in terms of age, gender and professional training, left in Safári trying out and evaluating the spaces of walkability in Brasília. In this article, we seek to contextualize the right to the mobility as a subsidiary of the right to the city and discuss the results of the first application of the Safári Urbano in Brasília in light of the pedestrian’s right to mobility.

**Keywords:** City. Mobility. Rights. Pedestrians.

---

---

<sup>22</sup> GDF, 2017.

## Referências

- ANTP. Sistema de Informações da Mobilidade Urbana. *Relatório Geral 2014*. 2016. Disponível em: <http://www.antp.org.br/sistema-de-informacoes-da-mobilidade/apresentacao.html>. Acesso em: maio 2017.
- BRASIL. Instituto de Pesquisas Econômicas e Aplicadas. *Relatório Brasileiro para a Habitat III*. Brasília: IPEA, 2016.
- BRASIL. Presidência da República. *Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997*. Institui o Código de Trânsito Brasileiro. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/L9503.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L9503.htm). Acesso em: maio 2017.
- BRASIL. Presidência da República. *Constituição da República Federativa do Brasil de 1988*. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicaocompilado.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm). Acesso em: maio 2017.
- BRASIL. Presidência da República. *Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012*. Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm). Acesso em: maio 2017.
- DA SILVA, Claudio O. Circular é preciso, pausar é preciso. *In: ENCONTRO NACIONAL DA ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS-GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL*. 16., 2015. Belo Horizonte. *Anais...* Belo Horizonte: ANPUR, 2015.
- DE VASCONCELLOS, Eduardo A. *Mobilidade urbana e cidadania*. Rio de Janeiro: Senac, 2012.
- GDF. *Programa de Mobilidade Urbana de Brasília*. 2016. (Apresentação)
- GDF. Secretaria de Estado de Gestão do Território e Habitação. *Guia de Urbanização*. 2017. Disponível em: <http://www.seduh.df.gov.br/guia-urbanizacao/>. Acesso em: fev. 2019.
- HARVEY, David. *Cidades rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana*. São Paulo: Martins Fontes, 2012.
- LEFEBVRE, Henri. *O direito à cidade*. São Paulo: Centauro, 2001.
- MEDEIROS, V. A. S. *Urbis Brasiliae: o labirinto das cidades brasileiras*. Brasília: EdUnB, 2013.
- SENNETT, R. *O declínio do homem público: as tiranias da intimidade*. São Paulo: Cia. das Letras, 1988.

---

Informação bibliográfica deste texto, conforme a NBR 6023:2018 da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT):

SILVA, Claudio O. da; SCHVARSBERG, Benny. O direito à cidade na ótica do pedestre: uma experiência de safári urbano em Brasília. *Revista Brasileira de Direito Urbanístico – RBDU*, Belo Horizonte, ano 4, n. 7, p. 151-165, jul./dez. 2018.

---