

**CEILÂNDIA NOS TRILHOS DA SEGREGAÇÃO: AS
CONSEQUÊNCIAS SOCIOESPACIAIS GERADAS
A PARTIR DA APROPRIAÇÃO DO METRÔ
PELO CAPITAL IMOBILIÁRIO**

**CEILÂNDIA ON THE SEGREGATION TRAILS: THE
GENERATED SOCIO-SPACE CONSEQUENCES FROM
METRO APPROPRIATION FOR REAL ESTATE CAPITAL**

**Vitor João Ramos Alves, Diogo Diniz, Évellin Lima de Mesquita &
Matheus Carvalho Ribeiro**

¹ Doutorando em Geografia pelo Departamento de Geografia da Universidade de Brasília – GEA/UnB. Mestre em Turismo pelo Centro de Excelência em Turismo/UnB. Graduado em Turismo pelo Instituto de Educação Superior de Brasília – IESB
E-mail: vitorjoaoramosalves@gmail.com

^{2,3} Mestrando(a) em Geografia pelo Departamento de Geografia da Universidade de Brasília – GEA/UnB. Graduado em Turismo pelo Centro de Excelência em Turismo – CET/UnB
E-mail: diogodiniz40@yahoo.com.br, evellin.mesquita@gmail.com

⁴ Mestrando em Geografia pelo Departamento de Geografia da Universidade de Brasília – GEA/UnB. Graduado em Geografia pelo Departamento de Geografia da Universidade de Brasília – GEA/UnB. E-mail: matheusrb@gmail.com

Recebido 19 de Setembro de 2017, aceito 13 de Março de 2018

RESUMO: As constantes transformações de uma sociedade globalizada e o poder com que o capital se articula e provoca a segregação socioespacial promovem, como desafio para pesquisadores e geógrafos, a análise da atuação do capital imobiliário em um território que já nasce com a segregação em seu histórico. Assim, o presente trabalho propõe, por meio de uma pesquisa do tipo qualitativa, de nível exploratório e interpretativo, analisar a atuação do capital imobiliário nas áreas proximais das linhas férreas do metrô da Região Administrativa de Ceilândia – DF. Como resposta, identificou-se a necessidade

da participação social mais ativa quanto ao processo de elaboração de políticas públicas habitacionais, a fim de reduzir ou equilibrar a atuação do capital imobiliário no território.

Palavras-Chave: Ceilândia; Centralidade; Verticalização; Produção capitalista do Espaço; Segregação socioespacial.

ABSTRACT: The constant transformations of a globalized society, aligned with the power with which the capital is articulated and provokes socio-spatial segregation, challenge researchers and geographers to analyze the performance of the real estate capital in a territory that has been marked by segregation since its making. In light of this fact, this paper proposes, by means of an exploratory, interpretative and qualitative research, to analyze the action of the real estate capital in the proximal areas of the railway lines of the administrative Region of Ceilândia – DF. The results point to the need for a more active social participation in the process of developing public housing policies so as to reduce or balance the role of real estate capital in the territory.

Keywords: Ceilândia; Centrality; Verticalization; Capitalist production of space; Socio-spatial segregation.

INTRODUÇÃO

A análise dos impactos provocados pela segregação socioespacial em áreas urbanas, apesar de não ser recente no campo acadêmico, vem ganhando importância nos últimos anos. O sistema capitalista é apontado por muitos autores como o principal provocador desse fenômeno. Para Giddens (1991), por exemplo, o capitalismo é observado como um sistema de produção, centrado sobre uma relação existente entre a propriedade privada do capital e o trabalho assalariado sem posse de propriedade. Segundo o autor, esta relação forma o eixo principal na construção de um sistema de classes, parte integrante na produção estrutural das cidades.

Entretanto, pode-se verificar três segmentos que se preocupam com essa análise, conforme apresentado por Freitas (2004). O primeiro segmento, visa a discussão da estrutura bimodal das cidades, com ênfase na segmentação do mercado de trabalho, expondo o modelo global *cities*, onde as cidades passariam por transformações em sua estrutura interna por meio da globalização, o que acarretaria numa exclusão social, tendo como base Sassen (1991). O segundo discute o destino das classes médias, a reconfiguração e a reestruturação produtiva, como observa Pretecelle & Ribeiro (1998). O terceiro e último segmento, identificado por autores com abordagens críticas – como Harvey (2005) e Santos (1985; 2006) –, destaca as consequências territoriais da globalização nas economias urbanas, a segregação e a diferenciação, que promovem uma fragmentação urbana no território.

Considerar a cidade apenas como uma projeção de um natural movimento social no espaço, torna-se uma abordagem demasiada elementar quando não se considera a atuação geográfica do sistema capitalista, de forma dominante, no espaço. O capital, aqui apresentado como provocador de transformações territoriais, manipula o espaço tal como uma mercadoria, objetivando sua utilização de acordo com seus próprios interesses competitivos e expansionistas.

Nesse sentido, por meio de uma pesquisa qualitativa, de nível exploratório, propõe-se para esse artigo a construção de uma reflexão crítica e interpretativa entre o mercado imobiliário, o Estado e o ser social, observados de forma conjunta e inseparável, a fim de identificar as consequências socioespaciais geradas nas zonas proximais da linha férrea do metrô, especificamente no trecho referente à Região Administrativa de Ceilândia, Distrito Federal.

Estudar tal relação socioespacial em Ceilândia, inserida em um movimento de interesses impostos por cada entidade, torna-se um desafio. Com isso, a proposta desse trabalho é o de resgatar o debate sobre o conceito de segregação urbana, construído por Campos (1988), Lojkine (1997) e Villaça (1998), além de

promover um posicionamento crítico, construído durante a pesquisa empírica e pelos embasamentos complementares de outros autores. Assim, para tal proposta, exige-se uma abordagem que priorize a totalidade das interações complexas que formam essa relação teórica e empírica, a respeito da apropriação do espaço analisado pelo capital imobiliário.

A escolha de Ceilândia para este trabalho deu-se pela identificação de um forte indício de centralidade originada nas zonas proximais da linha férrea do metrô, após sua construção, e pela identificação de uma segregação originária na Região Administrativa de Ceilândia, a partir do ano de 2008, após a instalação do metrô na cidade. Ceilândia foi uma das primeiras Regiões Administrativas de Brasília a ser criada e é considerada hoje como a maior, segundo o contingente populacional. Com uma população urbana estimada em 489.351 habitantes, a cidade tem por característica urbana 20% dessa população residente em áreas de invasão ou com moradias construídas de modo ilegal (DISTRITO FEDERAL, 2015).

O artigo perpassa, em um primeiro momento, por um histórico teórico a respeito da formação da Região Administrativa analisada, promovendo uma descrição da paisagem de Ceilândia. Marcada por inúmeros processos e lutas existentes no território e, por ter se constituído enquanto um produto da segregação socioespacial, originado pela construção da Capital Federal, Ceilândia traz consigo marcas do passado refletidas em sua realidade até os dias atuais. Em um segundo momento, o trabalho apresenta a forma de atuação do capital imobiliário na região, a partir de uma perspectiva desenvolvimentista, associada à globalização, logo após a década de 1990. Um marcante incremento das verticalizações ocorreu nos imóveis da área visitada, entretanto observa-se até hoje, uma configuração territorial horizontalizada ainda predominante. A valorização dos imóveis torna-se uma constante, aumentando de uma forma intensa com o incremento e a chegada do metrô. Observou-se nesse ponto, por

meio da pesquisa de campo, que houve uma expansão do capital imobiliário na Região Administrativa, passando a alterar a configuração espacial da cidade, por meio de atores representantes da área da construção civil, com a produção de políticas públicas. Tais políticas promoveram, no mesmo sentido, a regulação do uso do solo, dos níveis dos gabaritos e as funções das áreas e dos setores da Região Administrativa a favor da especulação imobiliária. No terceiro item, são apresentadas, de forma pontual, as consequências da apropriação do capital imobiliário identificadas nessa região, assim como foi possível elaborar proposições sobre os processos que poderão vir a ocorrer, não somente na Região Administrativa de Ceilândia, mas também em outras regiões próximas, tais como Samambaia e Taguatinga. O fechamento do trabalho apresenta breves reflexões a respeito da participação da sociedade na elaboração dessas políticas públicas habitacionais, a fim de reduzir ou contribuir para um equilíbrio da atuação do capital imobiliário no território. Conforme apresentado, na falta de um protagonismo verdadeiro da sociedade civil organizada associado a falta de apoio do Estado, o capital imobiliário se apropria do espaço. Assim, um caminho também proposto neste trabalho, é o de se repensar os movimentos sociais, com atenção às alternativas que garantam um comprometimento do sujeito na construção do seu espaço habitado. Também se propõe uma mudança na postura do Estado com fins de contribuir para uma melhoria social, não apenas em discursos falaciosos que favorece o capital imobiliário, mas em atitudes e práticas que promovam o acesso democrático à habitação social e aos bens públicos.

ESTAÇÃO 1: SURGIMENTO DE CEILÂNDIA E AS TRANSFORMAÇÕES ADVINDAS DA INSTALAÇÃO DA LINHA FÉRREA DO METRÔ

Repensar a Região Administrativa de Ceilândia está vinculada à reflexão acerca das inúmeras relações e também contradições que a permeiam. Diante

de uma realidade marcada pela atuação imperativa do sistema capitalista, é imprescindível compreendê-la à luz da atuação do capital, em suas mais variadas faces e da produção do espaço nesta perspectiva.

Ceilândia é uma das trinta e uma Regiões Administrativas do Distrito Federal. Atualmente é considerada como alvo de vetores promotores de fragmentação socioespacial, a partir de investimentos do âmbito público-privado e forte atuação do mercado imobiliário. Nesse sentido, observou-se que esse processo vem se intensificando a partir da instalação do transporte metroviário na cidade, que iniciou suas operações no ano de 2008.

Entretanto, para compreender as dinâmicas atuais existentes no espaço da Região Administrativa analisada, faz-se necessária a análise de sua formação socioespacial, inserida em um contexto que perpassa a categoria da segregação, promovida inclusive por agentes estatais. Tal necessidade é justificada por meio da afirmativa de Santos (1985, p. 67) quando em posicionamento sobre o espaço como sendo “um produto social em permanente processo de transformação, visto que sua análise parte da sua relação com a sociedade”.

Para Lefebvre (2006) o espaço é contraditório, mesmo que estas contradições estejam dissimuladas. Elas são provenientes de conteúdos práticos e sociais e, essencialmente, do conteúdo capitalista. Nessa lógica, o espaço é global e, ao mesmo tempo, esfacelado, já que é racionalizado mediante seu parcelamento e comercialização. É no espaço urbano, conforme o autor, que esses contrastes se manifestam mais fortemente. A partir da intensificação do processo de urbanização, fica ainda mais evidente a relação entre o urbano e as questões sociais. Os grandes centros desmascaram as inúmeras problemáticas que circundam o espaço e revelam os efeitos perversos da ação do capital. Este cenário também é reflexo do fenômeno da globalização, que se faz presente por meio de sua face fragmentadora.

A segregação socioespacial, então, se apresenta como uma realidade, advinda da crescente urbanização, uma vez que cria e intensifica diferenças sociais. Este debate acerca da segregação nos permite perceber que tal fenômeno depende da realidade de cada lugar, apresentando facetas plurais (NEGRI, 2008). Como observa Sposito (2013, p.65) ao afirmar que “há tantas segregações, de fato e em potencial, quantas cidades e situações urbanas com as quais nos deparamos”.

Por meio de uma abordagem mais filosófica a respeito da segregação urbana, pode-se encontrar em Lojkin (1997) a distinção de três tipos. O primeiro, por meio da oposição entre o centro – onde o valor da terra é mais alto – e a periferia, por meio do fator locacional. O Segundo, pela crescente separação entre as zonas residenciais definidas para as camadas de renda elevada e às destinadas aos segmentos populares. E por fim, ao esfacelamento das funções urbanas, disseminadas em zonas cada vez mais distintas e especializadas, semelhantes ao que ocorre com a Região Administrativa de Brasília e a cidade de Palmas, no Tocantins, por exemplo.

Nessa mesma lógica epistemológica, encontra-se em Campos (1988, p. 05), a segregação urbana definida como “um processo que tende a separar e selecionar setores da organização global da cidade em função do poder social das pessoas, isto é, das suas rendas”. Também analisada como um processo, por Villaça (1998, p. 142), a segregação faz com que “diferentes classes ou camadas sociais tendam a se concentrar cada vez mais em diferentes regiões ou conjuntos de bairros da metrópole”.

Apoiado nesta argumentação, cabe a análise da Região Administrativa de Ceilândia, no Distrito Federal, pelo ponto de partida da segregação socioespacial.

As origens da Região Administrativa pesquisada remetem à construção de Brasília e aos inúmeros processos socioespaciais que permeiam essa porção

do território. Criada às margens do planejamento urbano proposto para a capital (PAVIANI, 1997), Ceilândia foi marcada pelos conflitos em prol de direitos básicos, em especial à moradia, pois Brasília já nasceu segregada e as consequências dessa realidade exprimem seus efeitos até os dias atuais.

O sentido da palavra desenvolvimento está sempre relacionado às ideias de crescimento e progresso, dessa forma esse aspecto se tornou não só presente, como também central em inúmeros projetos políticos (BURSZTYN e BURSZTYN, 2012). Apesar de estar inserida nos diferentes campos da vida, a ideologia capitalista conecta esse conceito ao âmbito econômico, propalando os ideais de prosperidade e bem-estar a todo o planeta e delineando o crescimento da produção em escala mundial enquanto um fim inevitável (SOUZA, 2006).

A construção de Brasília está situada historicamente nas décadas de 50 e 60 do século XX, momento esse em que ideais de desenvolvimento e progresso haviam se fortalecido e questões como industrialização, modernização e crescimento econômico se tornavam centrais (PERES, 2016). A partir desse pressuposto, a cidade se prefigurou enquanto símbolo do período intitulado como “nacional-desenvolvimentismo brasileiro” e enquanto representação de modernidade (TOMASINI, 2012).

Apesar de inaugurada em 21 de abril de 1960, fala-se da transferência da capital para o centro desde antes da independência do Brasil com a existência de alguns movimentos emancipatórios. Mesmo com a presença de tentativas pregressas, foi o presidente Juscelino Kubitschek que se encarregou pela transferência do eixo de desenvolvimento do país, a fim de ocupar os vazios existentes no Centro-Oeste, mediante seu projeto político desenvolvimentista (KUBITSCHKEK, 1975; FERREIRA, 2010; PERES, 2016).

A materialização de Brasília se constituía como a “meta-síntese” do seu programa de 30 metas e objetivava criar uma nova visão, de um Brasil moderno

e afastado da ideia de subdesenvolvimento (HOLSTON, 1993; PAVIANI, 1997). O projeto do então presidente foi divulgado amplamente em todo o país, incutindo o ideário da “capital esperança”, de modo a recrutar trabalhadores para que a cidade fosse erigida. Desta forma, uma massa de indivíduos, vivendo em situação precária e de extrema pobreza, principalmente no Nordeste, moveu-se para o centro em busca de oportunidades e melhoria de vida.

O processo de urbanização do Distrito Federal já se inicia com os primeiros canteiros de obras. De acordo com Paviani (1997), um ano antes da inauguração da nova capital, Brasília já contava com um número de 64.324 habitantes; e em 21 de abril de 1960, já eram registrados 141.742 habitantes. Esse acréscimo populacional se deveu à intensa corrente migratória ocorrida – em 1958, por exemplo, devido a uma forte seca no Nordeste, na qual entre 4 e 5 mil flagelados se moveram para Brasília em busca de moradia e trabalho (HOSLTON, 1993) – e pela transferência do congresso, tribunais e ministérios.

Como a população que veio para trabalhar na construção deveria retornar às suas origens, depois da conclusão da cidade, foram instalados acampamentos provisórios e improvisados, o que gerou revolta nos trabalhadores e desencadeou conflitos de classes. Brasília foi uma cidade pensada para poucos, e logo esses operários seriam expurgados mediante segregação socioespacial planejada e executada pelo próprio governo (HOLSTON, 1993; PAVIANI, 1997), pois “negando aos operários da construção direitos de residência, pretendia evitar que o Brasil por eles representado fincasse raiz na cidade inaugural” (HOLSTON, 1993, p. 200).

As disputas pelo acesso à moradia, além de gerar muitos conflitos, acarretaram na criação das cidades-satélites. Apesar das intenções de que não se deixasse desenvolver a miséria operária em Brasília, o Estado se viu forçado a admitir as necessidades reclamadas pela população diante do apelo destes pela fixação

no território. Consequentemente, foi decidida pela construção das cidades-satélites em 1958, pela NOVACAP, sendo a primeira delas – Taguatinga –, inaugurada antes mesmo da capital (HOLSTON, 1993). Visando afastar do centro essa população indesejada, os acampamentos iniciais passaram a ser removidos e as cidades-satélites passaram a conformar aqueles que, pela vontade da Administração Pública, deveriam ter retornado para suas regiões de origem (MESQUITA, 2016).

Nos anos 60, foram intensificadas as aglomerações no entorno da chamada “Vila do IAPI” (OLIVEIRA, 2007) e em pouco tempo, com o ajuntamento de outras vilas, formou-se o complexo do IAPI, a maior favela da capital. Ante o intenso processo de favelização, o governo afastou ainda mais a população via retirada para uma nova cidade-satélite. Mediante a ação da Comissão de Erradicação de Invasões (CEI) – da qual seu nome foi derivado – Ceilândia foi criada no ano de 1971, abrigando moradores do IAPI e de outras vilas.

Após o lançamento da pedra fundamental – onde está a caixa d’água da cidade – no mesmo ano de lançamento da campanha, inicia-se o processo de estabelecimento das famílias removidas do IAPI (DISTRITO FEDERAL, 2017). De forma involuntária, a população foi colocada às margens, sendo apartada da capital e destinada a uma série de problemas socioespaciais.

Observa-se que desde o princípio, a história da capital manifesta uma realidade excludente e determinada por interesses econômicos. Tal característica levanta uma reflexão a fim de se compreender qual desenvolvimento era pretendido e para quem, uma vez que essa ideia estava robustamente presente nos discursos políticos da época (MESQUITA, 2016), enquanto na prática o que se via era o desdobramento das problemáticas existentes no país e de forma ainda mais evidente.

Problemas de ordens infraestrutural e ambiental influenciaram a vida da população de Ceilândia. Além desses aspectos, a distância do Plano Piloto foi determinante quanto à redução de renda, uma vez que os elevados custos de transporte impediam que os trabalhadores exercessem suas funções. A construção injusta do espaço e o isolamento a que os habitantes de Ceilândia foram submetidos reduziu drasticamente as oportunidades de emprego, o que acarretou em elevados índices de violência, alcoolismo, prostituição e tráfico de drogas, fazendo com que em pouco tempo se tornasse a cidade com maior índice de criminalidade do DF (PAVIANNI, 1997; OLIVEIRA, 2007).

A hoje intitulada Região Administrativa de Ceilândia (RA IX) ainda é marcada por inúmeros processos e lutas existentes no território e, por ter se constituído enquanto um produto da segregação socioespacial pelo qual passaram os candangos nesse mesmo período, traz consigo marcas do passado refletidas em sua realidade atual.

Com uma área urbana de 29,10 km² e localizada a aproximadamente 30 quilômetros da Região Administrativa I – Brasília, Ceilândia divide-se nos seguintes setores: Ceilândia Centro, Ceilândia Sul, Ceilândia Norte, P Sul, P Norte, Setor O, Expansão do Setor O, QNQ, QNR, Setores de Indústria e de Materiais de Construção e parte do INCRA (área rural da Região Administrativa), Setor Privê, e condomínios que estão em fase de legalização como o Pôr do Sol e Sol Nascente. De acordo com a Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios – PDAD 2015, estima-se que sua população urbana é de 489.351 habitantes (DISTRITO FEDERAL, 2015).

A distância física de Brasília se constitui ainda enquanto um problema para as demais Regiões Administrativas, uma vez que pela centralização de empregos, serviços e equipamentos, há a necessidade de grandes deslocamentos da população. De acordo com Vasconcellos (2000), com o aumento das distâncias,

intensifica-se a demanda por transportes. Aqueles que não podem pagar por transporte individualizado se veem prejudicados, já que o transporte público não atende aos reais anseios da população.

Perante o adensamento populacional, modificações no território e a complexidade urbana do Distrito Federal, e visando incrementar a rede de transportes, na década de 90 foram iniciadas as obras de instalação do transporte metropolitano. Nesse sentido, tomando o transporte para além da mobilidade urbana, podemos enxergá-lo enquanto mecanismo de “indução e revalorização de ocupações” (TOMASINI, 2012, p.11), uma vez que sua instalação acarreta em inúmeras transformações através da produção de novos tecidos urbanos. Nessa lógica, busca-se averiguar quais foram as principais transformações ocorridas no espaço urbano de Ceilândia a partir da instalação da via férrea na Região Administrativa.

A operação definitiva do metrô no Distrito Federal teve seu início em 2001, com a inauguração do trecho que liga Samambaia a Taguatinga, Águas Claras, Guará e Plano Piloto. No ano de 2006, inicia-se a operação branca no trecho que liga Taguatinga a Ceilândia Sul, passando pela estação Centro Metropolitano. Foi no ano de 2007 que esta operação passou a ser comercial e se iniciaram as obras para levar o Metrô-DF até a estação terminal Ceilândia Norte. A conclusão de 42 km de via ocorreu em abril de 2008. No dia 16 daquele mês, o GDF inaugurou as quatro estações restantes da Ceilândia: Guariroba, Ceilândia Centro, Ceilândia Norte e Terminal Ceilândia (METRÔ DF, 2017).

A partir desse ano foram averiguadas algumas transformações nas áreas próximas às estações, principalmente quanto à densidade populacional e modificações na paisagem mediante construções de condomínios residenciais, apartamentos e casas, além de infraestruturas urbanas. De acordo com Kleiman (2011 *apud* SILVA, 2015), os meios de transporte, em geral, geram impactos

diretos na urbanização em diferentes escalas, bem como influenciam na revalorização de áreas a partir da instalação de equipamentos urbanos e melhorias das estruturas de circulação.

De acordo com o Documento Técnico do Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal – PDOT (2009), tem-se que os eixos principais da Rede Estrutural de Transporte Coletivo justificam a concentração populacional do espaço lindeiro, mediante o transporte de grandes volumes de passageiros e articulação entre os espaços urbanos. Observa-se esse adensamento ao longo do eixo do metrô nas Regiões Administrativas de Ceilândia e Samambaia, conforme a figura 1 apresentada.

A análise comparativa do território apropriado por investimentos imobiliários entre o ano de 2008 – ano de início das atividades do metrô em todos os seus terminais – e os anos recentes – 2016 e 2017 –, exemplifica esse quadro de transformação a partir de informações disponíveis na plataforma de infraestrutura e dados espaciais da Secretaria de Estado de Gestão do Território e Habitação – SEGETH e imagens produzidas pelo Google Earth. Foram escolhidos alguns recortes a título de ilustração.

Um dos exemplos aqui observado é o do Residencial Versato, da Brasal Incorporações. Localizado a 1,5 quilômetros de distância da estação de metrô Guariroba e ainda em fase de edificação, o empreendimento possui uma proposta 3 em 1 – casa, trabalho e conveniência – e “traz um conceito sofisticado e versátil de morar bem, onde as principais atividades da sua rotina se encontram no mesmo lugar” (VERSATO, 2017). O investimento em Ceilândia é justificado devido a consolidação do mercado imobiliário do DF e pela valorização da área devido a disposição de infraestrutura e preços acessíveis. Além disso, conforme apresenta o Residencial Versato (2017), o perfil da região passa por mudanças que tem contribuído pela valorização do bairro, inclusive para a autoestima

dos moradores, o que promove um potencial para a região, valorizando os apartamentos residenciais situados em condomínios fechados que possuem até estruturas de lazer completa.

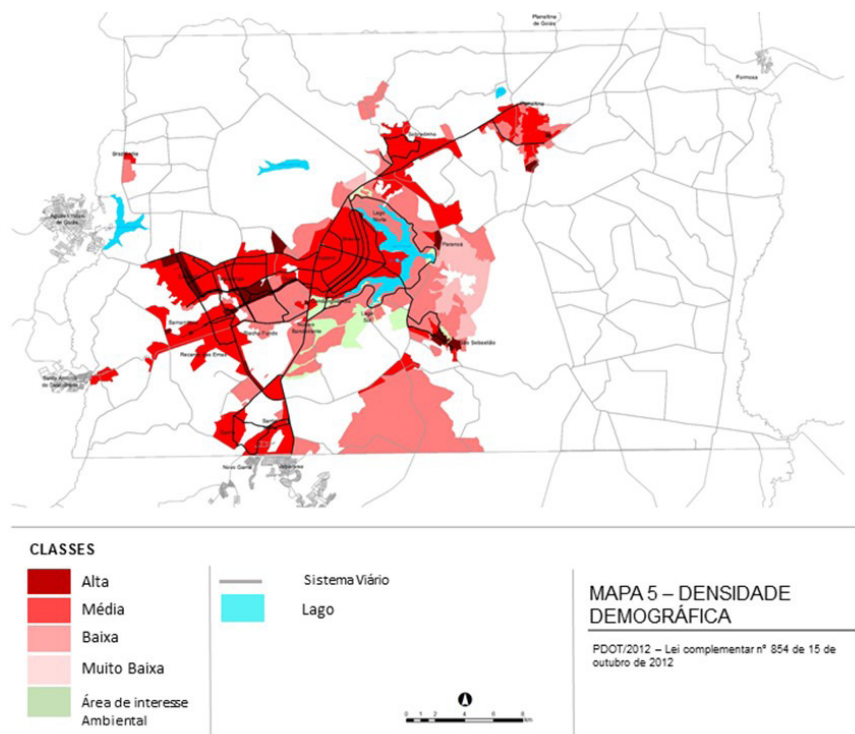


Figura 1 - Mapa da Densidade Bruta de Ocupação
Fonte: PDOT (2012).

Outro exemplo seria do “Bem Viver Residencial Clube”, localizado a aproximadamente 2 quilômetros de distância da Estação de Metrô Ceilândia Sul. É um empreendimento da Direcional Engenharia e faz parte do programa nacional de Habitação do Governo Federal “Minha Casa, Minha Vida”, oferecendo “segurança de um condomínio fechado e a comodidade de morar perto de tudo que precisa” (DIRECIONAL, 2017).



Figura 2 - Antes (2008) e depois (2016) da área destinada ao Residencial Versato – Brasal, QNN 30, Área Especial “B” - Ceilândia, DF. Fonte: Google Earth (2017).



Figura 3 - Antes (2008) e depois (2017) da área destinada ao Bem viver residencial clube, St. N Quadra 34 - Ceilândia Sul. Fonte: Google Earth (2017).

O mais representativo desses empreendimentos, no que tange a ocupação do espaço, seria o Residencial Allegro da Brookfield Incorporações, que traz como ferramenta de divulgação o conceito de “Show de Morar” criado exclusivamente para o marketing do ramo imobiliário. De acordo com o sítio institucional, o residencial é um “espetáculo de paisagismo e um sonho de lazer na melhor localização da cidade, agregando a proximidade com o metrô, o novo SESC e a Faculdade Unisaber na porta” (ALLEGRO, 2017). A menos de 1 quilômetro da estação Ceilândia Norte, se constitui enquanto uma quebra na paisagem, uma vez que causa a sensação de estranhamento em meio ao padrão urbano ao qual está inserida.



Figura 4 - Antes (2008) e depois (2016) da área destinada ao Residencial Allegro, Ceilândia Norte – QNN 27. Fonte: Google Earth (2017).

Apesar das diferenciações quanto as dinâmicas sociais e econômicas, as Regiões Administrativas têm sido alvo de artifícios de valorização urbanística pelo capital imobiliário, isso devido à crescente demanda por habitação diante de um crescimento populacional acelerado.

De acordo com Penna (2014) os chamados “Show de Morar” exemplificam claramente o processo de apreciação do valor imobiliário nas Regiões Administrativas mediante investimento do capital. Esses residenciais de alto padrão urbanístico além de não incrementarem no território quanto à oferta de empregos, já que é sabido que os cargos disponíveis são de baixa qualificação, contribuem com a consolidação da “monofuncionalidade e a desigualdade como estratégia ao produzirem uma cidade fragmentada e segregada” (PENNA, 2014, p.917).

Fica ainda mais evidente a situação de Ceilândia ao se observar algumas informações do PDAD sobre a Região Administrativa citada. Conforme esses dados, 15,11% dos habitantes de Ceilândia residem em casa própria, mas em setores não regularizados. A renda domiciliar é correspondente à, aproximadamente, quatro salários mínimos. A renda per capita pouco superior a um salário mínimo. A escolaridade da população é considerada baixa, com 35,96%, e está concentrada na categoria dos que têm nível fundamental

incompleto, seguido pelo ensino médio completo, com 23,94% (DISTRITO FEDERAL, 2015). Assim, depreende-se que esse novo conceito de “Show de Morar” não é destinado para uma classe social de menor poder aquisitivo. Da mesma forma, uma grande parte desta população ainda não consegue morar com qualidade, tendo comprometida também a segurança, tanto pelo poder público quanto pela iniciativa privada.

ESTAÇÃO 2: A FORMA DE ATUAÇÃO DO CAPITAL IMOBILIÁRIO NAS ZONAS PROXIMAIS DA LINHA FÉRREA DO METRÔ DE CEILÂNDIA / DF

Devido à expansão do sistema capitalista, ao longo do Século XX, os espaços foram modificados de uma forma mais característica, em decorrência do avanço da técnica de um período, bem como do avanço e do recuo do modo de produção capitalista em determinado território. Isso se tornou um processo mundial, desde as localidades até as cidades globais, as quais eram modificadas por essa lógica, o que culminou, a partir da década de 1980, a uma homogeneização do sistema capitalista e sua atuação no território.

Com esse movimento da globalização, Ceilândia – território que representa o recorte geográfico deste artigo – não ficaria imune a essa fase do capitalismo. Na localidade, se manifesta o incremento de estruturas comerciais, grandes redes varejistas, tanto de supermercados, quanto de redes de lojas de departamento e eletroeletrônicos, quanto na presença do capital imobiliário, atuando ativamente na paisagem e na alteração de espaços em áreas distintas da Região Administrativa do Distrito Federal, conforme já explicitado no tópico anterior.

O capital imobiliário, aquele que promove modificação e é modificado pelos usos do território, começou a ser desvelado na localidade após a década de 1990,

com o incremento das verticalizações nas áreas habitadas. Com isso, a valorização do espaço urbano central de Ceilândia se tornou uma constante. Com a chegada do metrô, promoveu uma consolidação desse capital na Região Administrativa, passando a alterar, por meio de atores representantes da área da construção civil, as políticas públicas que tinham como destinação a regulação do uso do solo, dos níveis dos gabaritos e as funções das áreas e dos setores de Ceilândia.

As relações entre Estado e o capital imobiliário em Ceilândia se fazem presentes na localidade, antes mesmo da sua constituição como aglomeração urbana. Com a inauguração de Brasília, tal relação entre o financiamento e o aporte estatal se fortalece, objetivando a construção das superquadras da nova capital. Devido a grande aceleração da expansão urbana, denominada pela grande migração à nova cidade, o governo local se posicionou em duas vertentes: a primeira em preservar o centro planejado, por meio de institucionalizações e regulações, legais ou não, com uma série de remoções para a periferia e o entorno da área planejada, numa clara tentativa de higienização social. O segundo foi, com essa segregação promovida pelos agentes públicos, a constituição de cidades-satélites (SEVERO, 2014).

Somente após a promulgação da Constituição de 1988, a relação entre Estado e Capital se alterara, devido à descentralização política-administrativa e econômica das políticas públicas, inclusive dotando o próprio Distrito Federal de uma autonomia política e, com isso, facilitando a sua capilarização nas demais cidades-satélites de Brasília. As regulações e as políticas do uso do solo passaram também a abranger, por meio de leis complementares, as cidades-satélites, que, em 1998, foram renomeadas para Regiões Administrativas. Entre o fim da década de 1990 e o início da década de 2000, foram aprovados os planos locais de sete delas: Candangolândia, Sobradinho, Gama, Guará, Samambaia, Taguatinga e Ceilândia.

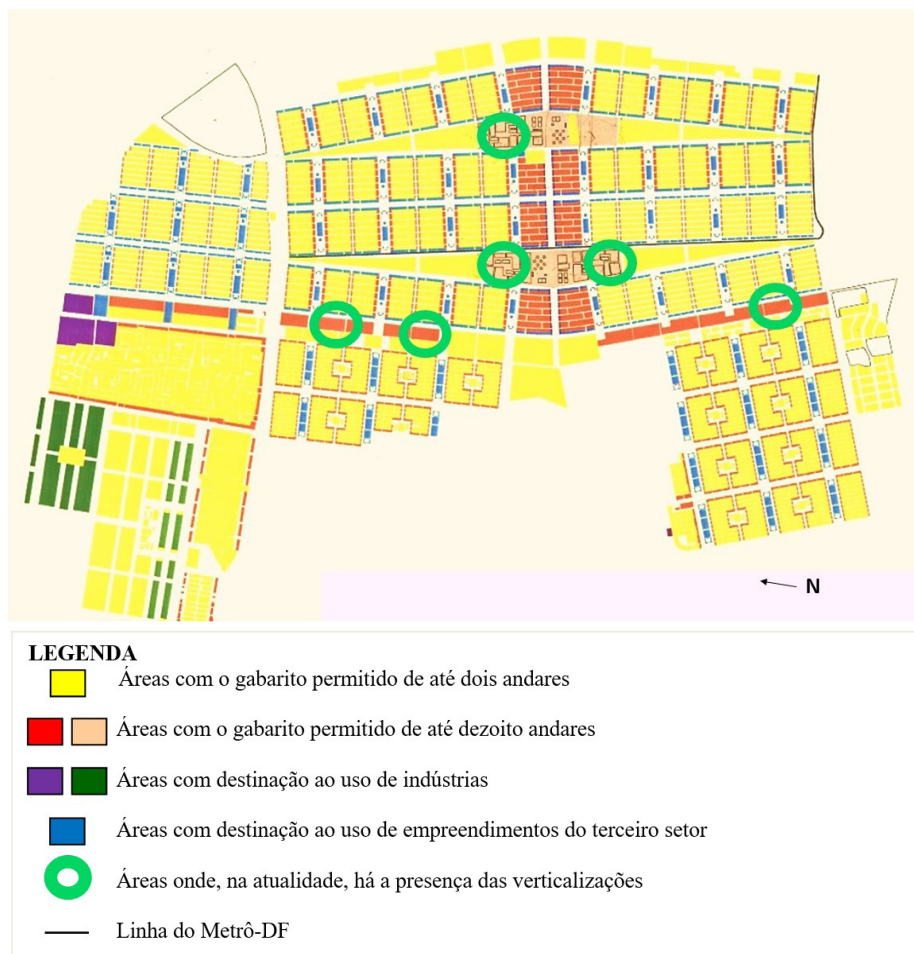


Figura 5 - Disposições do uso do solo em Ceilândia e suas relações com a verticalização da Região Administrativa. Fonte: Administração Regional de Ceilândia, com adaptações (2017).

A relação da urbanização da Ceilândia e o processo de verticalização com o capital imobiliário e o Estado somente foi enunciado com a aprovação do PDOT - Plano Diretor de Ordenamento Territorial, em 2009, inclusive no qual foi o último a ser publicado. Isso remonta o ano de 2006, quando foi eleita a chapa Arruda-Paulo Octávio para o Governo do Distrito Federal. Esse último,

então vice-governador na aprovação da PDOT-2009, é, até hoje, o dono da maior incorporadora e construtora do Distrito Federal, e participou exaustivamente das negociações do Plano Diretor, segundo a reportagem “Paulo Octávio na Mira”, da Revista Carta Capital, de 17 de março de 2010 (FORTES, 2010). Com a aprovação desta lei, foram revisitadas normas e regulações do uso do solo no Distrito Federal, o que possibilitou, entre diversas medidas, o aumento do número do gabarito em quadras das regiões administrativas, e, entre elas, a Ceilândia (DISTRITO FEDERAL, 2009).

Conforme a lei, não foram todas as quadras que tiveram a aprovação da verticalização, até porque, parte da metade leste da cidade se encontra dentro da Área de Proteção Manancial do Córrego Currais, mas somente quadras específicas foram destinadas ao aumento do gabarito: QNM 12 a 16, QNN 12 a 16 e 27 a 34 e o Centro Urbano, composto pelas QNM 1 e 2 e pelas QNN 1 e 2.

Já o Plano Diretor Local, elaborado em 1997, apresenta que já havia, para essas quadras, uma destinação especial, com o uso misto de suas atividades, e não somente residenciais, como é para a maioria das áreas horizontalizadas. Mas, além da dotação de espaços públicos e serviços com o mesmo contingente, como escolas, postos policiais e centros de saúde, antes havia, sim, particularidades no que tange o uso do solo, onde, conforme a figura anterior adaptada, apresenta a disposição de aumento do gabarito.

Segundo a figura 5, as áreas em amarelo remontam a área horizontal, onde, ainda hoje o gabarito máximo permitido, segundo o PDOT e a Norma de Gabarito, é de dois pavimentos. Nas áreas em vermelho e salmão são permitidas, além de “puxadinhos”, com a expansão de, no máximo, 50% de sua propriedade, o aumento do gabarito para até seis pavimentos. Nessas mesmas áreas está disposta a linha metroviária de Ceilândia. Com o Plano Diretor de Ordenamento Territorial, os gabaritos dessas quadras foram permitidos para até 18 andares,

enquanto que os das áreas horizontalizadas permaneceram em dois pavimentos (DISTRITO FEDERAL, 2009).

A adaptação, presente na figura 5, está justamente nas áreas circundadas em verde: onde já havia uma conscientização e uma autorização do Estado para a sua verticalização. Portanto, a destinação para os prédios, hoje, não se fixa em áreas que seriam exclusivamente residenciais e com o gabarito máximo de dois pavimentos, mas sim, em áreas que desde o fim da década de 1990, já se sabia ser para usos diferenciados e, em menor grau, com verticalizações.

Com o incremento do metrô na Região Administrativa, já em meados da década de 2000, tem-se um instrumento efetivo para a criação de uma nova centralidade. Em 1997, no Plano Diretor Local, já havia menções sobre o transporte ferroviário. Mesmo não se sabendo, naquela época, a data no qual o novo modal chegaria à Ceilândia, pode-se afirmar que essas ações conjuntas, envolvendo transporte metroviário e uso do solo no eixo de Ceilândia pôde objetivar-se, formando novas áreas para investimentos e reprodução do capital. Também foram ocasionadas outras transformações urbanas estruturais, em áreas já dotadas de certa infraestrutura e que se encontravam ociosas ou degradadas. Essas renovações promoveram melhorias sociais e ambientais e procuraram atender não apenas uma questão de demanda por transportes, mas também a produção do espaço, num médio e longo prazo, o que promoveu um espaço urbano mais equilibrado e disponível em termos de oportunidades, atividades e serviços.

Tais posições corroboram com a tese de que o papel exercido pelo sistema de circulação e transporte coletivo, nessas áreas, é de grande importância para a compreensão de como o aproveitamento dos entornos das estações de metrô foi – e vem sendo – valorizado por inúmeros setores do mercado.

ESTAÇÃO 3: CONSEQUÊNCIAS DA APROPRIAÇÃO DO CAPITAL IMOBILIÁRIO E PROPOSIÇÕES LEVANTADAS A PARTIR DO ESTUDO EMPÍRICO NA REGIÃO

A partir da pesquisa de campo realizada nas zonas proximais da linha férrea na Região Administrativa de Ceilândia, compreendendo as estações do metrô denominadas Estação Guararoba, Estação Ceilândia Sul, Estação Ceilândia Centro, Estação Ceilândia Norte e Terminal Ceilândia, obteve-se a oportunidade de analisar algumas consequências da apropriação do capital imobiliário em toda essa extensão, assim como elaborar proposições sobre processos que poderão vir a ocorrer não somente na Região Administrativa de Ceilândia, mas também em outras regiões, como em Samambaia e Taguatinga.

Como já apresentado nos itens anteriores, os processos de verticalização, valorização da região e concessão do uso do solo para o mercado imobiliário em Ceilândia iniciam a partir de 2009 com o Plano Diretor de Ordenamento Territorial da cidade.

A associação entre o Estado, no caso o Governo do Distrito Federal, e agentes imobiliários, se intensifica a partir de 2008, e se associa a um conjunto de processos de verticalização e valorização de áreas mais distantes do Plano Piloto, como as Regiões Administrativas de Ceilândia, Samambaia, Taguatinga, e principalmente, Águas Claras, e o seu “boom” imobiliário, com verticalização e valorização de uma região nunca antes vistas no Distrito Federal.

Por meio da análise das zonas proximais à linha férrea do metrô em Ceilândia, observa-se contrastes caracterizados pela verticalização próxima às estações do metrô em Ceilândia, destacando as edificações modernas em relação aos conjuntos residenciais não edificadas que configuram a maior parte da paisagem urbana da Região Administrativa, como observamos nas figuras a seguir.



Figura 6 - Paisagem urbana da Região Administrativa de Ceilândia. Fonte: Arquivo pessoal dos autores (2017).



Figura 7 - Paisagem urbana da Região Administrativa de Ceilândia. Fonte: Arquivo pessoal dos autores (2017).

Também é importante ressaltar o destaque que o condomínio residencial fechado apresenta na configuração urbana da cidade, promovendo uma fragmentação do tecido urbano residencial, como verificado na figura 8.

A partir das observações empíricas e análises da apropriação do capital imobiliário nas regiões próximas à linha do metrô de Ceilândia, identifica-se um processo inicial de constituição de uma centralidade nessa região.

Também se considera importante destacar a diferenciação proposta por Sposito (2013) entre centro e centralidade, no qual a centralidade não pode ser confundida como um lugar ou área da cidade, mas a uma condição de elemento central que uma área pode exercer e representar (SPOSITO, 2013). Assim destacamos o papel das zonas próximas ao metrô de Ceilândia enquanto centralidade.



*Figura 8 - Vista do condomínio que se destaca em toda a Região Administrativa.
Fonte: Arquivo pessoal dos autores (2017).*

As cidades contemporâneas apresentam características distintas de cidades tradicionais por revelarem novas centralidades que constituem múltiplas “áreas centrais” da cidade, compreendidas como aquelas em que se concentram atividades comerciais e de serviços (SPOSITO, 2013). Por meio da pesquisa de campo, foi analisado que a Região Administrativa de Ceilândia apresenta um potencial econômico fundamental para o Distrito Federal, por meio de sua concentração de atividades comerciais e de serviços, sendo assim, uma cidade com vistas a adquirir novas centralidades, e consequentemente, uma multiplicação de “áreas centrais”.

A pesquisa de campo apresenta importância primordial na análise de áreas centrais e centralidades, pois:

(...) as áreas centrais podem ser empiricamente apreendidas, de modo muito mais direto, ao trabalhar essas áreas, passear por suas vias, sentar em suas praças e participar de atividades de múltiplas naturezas que nelas se realizam; a centralidade pode ser percebida, representada socialmente, compondo a memória urbana e parte do imaginário social sobre a vida urbana (SPOSITO, 2013, p. 73).

A desigualdade e segregação socioespaciais se estabelecem como consequência de um processo a que Santos (2006) define enquanto um endurecimento da cidade paralelo à ampliação da intencionalidade na produção dos lugares, atribuindo-lhes valores específicos e mais precisos, diante dos usos preestabelecidos. Para o autor, esses lugares “que transmitem valor às atividades que aí se localizam, dão margem a uma nova modalidade de criação de escassez, a uma nova segregação” (SANTOS, 2006, p. 169).

A análise de campo permitiu a identificação de processos de desigualdade e segregação socioespaciais, no que tange a diferenciação no padrão de moradia nas áreas verticalizadas próximas ao metrô, assim como um processo de segregação socioespacial, no caso dos condomínios fechados de edifícios residenciais.

A desigualdade e a segregação socioespacial materializadas na paisagem contrastante da cidade de Ceilândia se configuram a partir de uma estrutura de classes sociais, que pode ser analisada a partir do padrão de vida inerente a cada modelo habitacional, mas também às estruturas subjetivas, explicitadas na reprodução dos modos de vida e relações sociais.

Nesse sentido, Villaça (1998) ressalta a importância de se compreender o caráter da luta de classes na configuração da segregação socioespacial, sendo este um processo dialético “em que a segregação de uns provoca, ao mesmo tempo e

pelo mesmo processo, a segregação de outros” (VILLAÇA, 1998, p.147-148).

Esse processo é estabelecido a partir de uma complexidade de fatores, dentre eles:

(...) as condições políticas, os interesses culturais, as possibilidades socioeconômicas, as representações sociais ancoradas em velhas discriminações e as novas apoiadas em fatos reais ou impostos pela mídia, como a própria associação entre cidade e violência – não importando de que cidade se trata (SPOSITO, 2013, p. 79).

Portanto, compreende-se a associação entre verticalização, apropriação do capital imobiliário, segregação socioespacial e também a violência, no sentido de que as áreas de Ceilândia que apresentam experiências e imagens socioespaciais relacionadas à insegurança de forma recorrente são abandonadas pelo poder público e também pelo capital imobiliário. Assim, “um espaço que pode servir ao lucro, privilegia certos lugares, organizando sua hierarquia, e então, estipulando a segregação (para uns) e a integração (para outros)” (LEFEBVRE, 2006, p. 394).

As análises realizadas permitiram uma melhor compreensão dos processos socioespaciais, políticos, econômicos e culturais da Região Administrativa de Ceilândia, tais como a apropriação do capital pelo mercado imobiliário nas zonas proximais da linha férrea do transporte metroviário da região, assim como a centralidade em curso que essa região pode proporcionar à cidade. As consequências dessas práticas sugerem desigualdade e segregação socioespaciais.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Por mais que se busquem formas distintas e estratégias inovadoras para equilibrar as transformações no domínio do capital imobiliário, no espaço geográfico

de Ceilândia, ainda não se consegue apontar soluções reparadoras para tal. Enquanto não houver uma apropriação do espaço pelo sujeito, pertencente e ativo na sociedade, não se promoverão mudanças significativas nesse sentido. É nítido observar, atualmente, nos encontros promovidos pelo Estado, uma quase descrença ou inexistência da conscientização firme dos sujeitos, para com a participação popular na construção de políticas públicas.

Como identificado pela pesquisa, as políticas públicas hoje vigentes, dão vazão à voz da especulação imobiliária. Tais ações, que poderiam ativar os interesses da população e não contribuir com a valorização do capital imobiliário – observado ainda como sinônimo de desenvolvimento para o espaço – não são construídas coletivamente em sua prática. Sem a atuação social, o capital imobiliário encontra campo de atuação, de forma cada vez mais intensa.

A redução ou o equilíbrio para com a interferência capitalista imobiliária, tanto no espaço da Região Administrativa estudada, como em toda Brasília, deve ser direcionada pela participação social. A participação da comunidade local nas decisões referentes ao planejamento e execução do PDOT (DISTRITO FEDERAL, 2009), assim como outras políticas voltadas ao desenvolvimento socioespacial em Ceilândia é fundamental para uma política democrática sobre o espaço. Caso contrário, a promoção de tais políticas públicas permanecerá como utopia, em busca do desenvolvimento local, priorizando os interesses econômicos da expansão imobiliária.

Um caminho proposto neste trabalho é o de se repensar os movimentos sociais, com atenção às alternativas que garantam um comprometimento do sujeito na construção do seu espaço habitado. A postura do Estado com fins de contribuir para uma melhoria social, não apenas em discursos falaciosos, mas em atitudes e mudanças práticas que favoreçam o direito à cidade a todos os cidadãos, independentemente de classe social, deve ser pautada e construída

a partir dos direitos de todos e não do interesse de alguns, promovendo assim políticas que garantam um arranjo socioespacial justo para todos.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALLEGRO. **Residencial Allgro**. Disponível em: <<http://www.residencialallegro.com.br/>> Acesso: junho de 2017.
- BURSZTYN, Marcel; BURSZTYN, Maria Augusta. **Fundamentos da Política e Gestão Ambiental: os caminhos do desenvolvimento sustentável**. Rio de Janeiro: Garamond, 2012.
- CAMPOS, Neio. A produção da segregação residencial em cidade planejada. **Dissertação de Mestrado**. Brasília: Universidade de Brasília, 1988.
- DIRECIONAL. Disponível em: <<http://www.direcional.com.br/empreendimento/bemviver>>. Acesso: junho de 2017.
- DISTRITO FEDERAL. **Administração Regional de Ceilândia**. Disponível em: <<http://www.ceilandia.df.gov.br/sobre-a-ra-ix/conheca-ceilandia-ra-ix.html>> Acesso: junho de 2017.
- _____. CODEPLAN – Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios – PDAD, 2015.
- _____. Lei Complementar: 803/2009, de 25 de Abril de 2009.
- FERREIRA, Ignez Costa Barbosa. **Brasília: mitos e contradições na história de Brasília**.
- FORTES, Leandro. Paulo Octávio na mira. **Revista Carta Capital**. Volume: 17 de março de 2010. Disponível: <<https://www.cartacapital.com.br/politica/paulo-octavio-na-mira/@@amp>>. Acessado: junho de 2017.
- FREITAS, Juvanir Fernandes de. A expansão urbana e a segregação socioespacial em Anápolis – GO. **Dissertação de Mestrado**. Brasília: Universidade de Brasília, 2004.

- GIDDENS, Anthony. **As consequências da modernidade**. São Paulo: Ed. Unesp, 1991.
- HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. Anna Blume. São Paulo: Ed. Jorge Zahar. 2005.
- HOLSTON, James. **Cidade Modernista: uma crítica de Brasília e sua utopia**. São Paulo: Companhia das letras, 1993.
- KLEIMAN, Mauro. Transportes e Mobilidade e seu Contexto na América Latina. **Série Estudos e Debates** (IPPUR-UFRJ), nº 61, p. 1-10, 2011.
- KUBITSCHKE, Juscelino. **Por que construí Brasília**. Rio de Janeiro: Bloch Editores, 1975.
- LEFEBVRE, Henri. **A Produção do Espaço**. Tradução Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins. 1ª ed. 2006.
- LOJKINE, Jean. **O Estado capitalista e a questão urbana**. 2ª ed. Traduzido por Estela dos Santos Abreu. São Paulo: Martins Fontes, 1997.
- MESQUITA, Évellin Lima. Ceilândia: “patrimônio-territorial” e turismo/ Évellin Lima de Mesquita – Brasília, 2016. 100f. **Monografia** – Universidade de Brasília, Centro de Excelência em Turismo, 2016.
- METRÔ DF. **Companhia do Metropolitano do Distrito Federal**. Disponível em: <<http://www.metro.df.gov.br/>> acesso em: junho de 2017.
- NEGRI, Silvio Moisés. Segregação Sócio-Espacial: Alguns Conceitos e Análises. **Coletâneas do nosso tempo**, Rondonópolis - MT, v. VII, nº 8, p. 129 a 153, 2008.
- OLIVEIRA, Tony Marcelo Gomes de. A erradicação da Vila IAPI: marcas do processo de formação do espaço urbano de Brasília. 136 f.: il. **Dissertação** (Mestrado em Geografia) - Universidade de Brasília, Brasília, 2007.
- PAVIANI, Aldo. Geografia urbana do Distrito Federal: evolução e tendências. **Espaço & Geografia**, v. 10, n. 1, p. 1-22, 1997. Disponível em: <<http://www.lsie.unb.br/espacoegeografia/index.php/espacoegeografia/article/view/6>>. Acesso: junho de 2017.

- PENNA, Nelba Azevedo. A Cidade para além da Especulação: Entre o Capital e a Habitação Social. In: VI Congresso Iberoamericano de Estudios Territoriales y Ambientales, 2014, São Paulo. **Anais** do VI Congresso Iberoamericano de Estudios Territoriales y Ambientales (<http://6cieta.org>). São Paulo - Brasil: Departamento de Geografia. FFLCH/USP, v. 1. p. 914-922, 2014.
- PERES, Janaina Lopes Pereira. Patrimonialização e desenvolvimento: conexões e contradições em Brasília (**Dissertação de Mestrado**), Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento, Sociedade e Cooperação Internacional – PPGDSCI, Universidade de Brasília – UnB, 2016.
- PRETECELLE, E. & RIBEIRO, L. C. Q. **Tendências da segregação social nas cidades desiguais**. Associação Nacional de pós-graduando em Ciências Sociais. Mimeog, 1998.
- SANTOS, Milton. **Natureza do espaço. Técnica e tempo. Razão e emoção**. São Paulo: HUCITEC, 2006.
- _____. **Espaço e Método**. São Paulo: Ed. Nobel, 1985.
- SASSEN, Saskia. The Global Cities: New York, London, Tokio. **Princeton University press**, 1991.
- SEVERO, Denise de Sousa. Planejamento urbano no Distrito Federal: o caso de Ceilândia. 73 f. **Monografia de Geografia**. Departamento de Geografia. Brasília: UnB, 2014.
- SILVA, A. L. B. da. Transportes, desigualdades sócio-espacial e políticas urbanas: o papel das estações metroferroviárias na produção de uma melhor coesão urbana. **Revista Chão Urbano**, v. 1, p. 3-29, 2015.
- SOUZA, Marcelo Lopes de. **A prisão e a Ágora: reflexões em torno da democratização do planejamento e da gestão das cidades**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.
- SPOSITO, Maria Encarnação. **Capitalismo e Urbanização**. In: A cidade contemporânea:

segregação espacial. Pedro de Almeida Vasconcelos; Roberto Lobato Correa; Silvana Maria Pintaldi (Orgs.). São Paulo: Contexto, 2013.

TOMASINI, Ana Júlia. Organização Espacial, Transporte e Mobilidade: A perspectiva dos usuários do metrô da Estação Terminal em Ceilândia- Distrito Federal. 71f., **Monografia de graduação** – Universidade de Brasília, Departamento de Geografia. Bacharelado em Geografia, UnB, 2012.

VERSATO. Disponível em: <<http://versatoceilandia.com.br/>>. Acesso em junho de 2017.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel/Lincoln Institute, 1998.