

# MODERNISMO, SEGREGAÇÃO E IDENTIDADES URBANAS NO DISTRITO FEDERAL

MODERNISM, SEGREGATION AND URBAN IDENTITIES IN THE FEDERAL DISTRICT

\* João Antônio Gouveia e Silva

Recebido em: 15/04/2020

Aceito em: 04/06/2020

## Resumo

Este artigo levanta uma breve história do Distrito Federal revisitando os ideais urbanos modernistas em suas contradições ao analisar a produção de espaços segregados na capital federal do país desde seu ato fundacional. Com isso, realizando algumas comparações e distinções entre Brasília e as demais Regiões Administrativas com ênfase no planejamento urbano moderno, na formação de identidades sociais com base na construção dos espaços citadinos e traçando relações entre algumas concepções do urbanismo modernista com o fenômeno mais atual dos enclaves fortificados. Bem como esse novo fenômeno toma vigor nos últimos anos na região. Por fim, o objetivo deste trabalho consiste em levantar questões e proposições para o estudo do Distrito Federal, suas Regiões Administrativas e territórios.

**Palavras-chave:** Sociologia urbana; Espaço urbano; Modernismo; Brasília; Segregação social; Segregação urbana;

## Abstract

This article raise a brief history of Federal District reviewing the modern urban ideals in their contradictions and analyzing the production of segregated spaces in the federal capital of the country's since its founding act. With that, making some comparisons and distinctions between Brasília and others Administrative Regions with an emphasis on modern urban planning, in the formation of social identities based on the construction of urban spaces and tracing relationships between some conceptions of modernist urbanism with the most current phenomenon of fortified enclaves. Just as this new phenomenon has taken strength in recent years in the region. Finally, the objective of this work is to raise questions and proposals for the study of the Federal District, its Administrative Regions and territories.

**Key words:** Urban sociology; Urban spaces; Modernism; Brasília; Social segregation; Urban segregation.

## 1 Introdução

Atualmente, o Distrito Federal divide-se legal-administrativamente em 33 Regiões Administrativas (RA's) 1. Cujas estruturas funcionam praticamente como cidades, devido à forma como são divididas: guardando elas correspondências com as estruturas de cada núcleo urbano que abrangem. Permitindo

também uma relativa autonomia pela descentralização dos serviços administrativos-urbanos de cada Região Administrativa (DISTRITO FEDERAL, 2009). Proporcionando ambientes específicos de “relações sociais, de cultura e, sobretudo, de instituições político-administrativas de autogoverno; isto é, um ambiente onde

os cidadãos mantêm algum controle sobre sua própria vida.” (LIMONAD e RANDOLPH, 2002).

Além disso, o Distrito Federal possui seu território marcado por diversos assentamentos e espaços sob constante urbanização. Também apresentando em sua dinâmica social, econômica e cultural, uma rede integrada com regiões vizinhas ao longo de seu entorno, conformando uma incipiente e crescente área metropolitana, abrigando uma população de pouco mais de 3 milhões de habitantes, que realizam um intenso movimento pendular entre as periferias e, em especial, a zona central de Brasília com seu Plano Piloto modernista: a utopia concretizada de seus arquitetos e da campanha de Juscelino Kubitschek.

Foi nesse espaço que o urbanismo modernista encontrou uma de suas maiores expressões concretizadas. Firmou-se, por um lado, como grande projeto do nacional-desenvolvimentismo nacional: a cidade planejada de um país moderno, fundada em um planalto “vazio” do centro do país em um curto lapso de tempo, que fez surgir também a imagem simbólica da construção da capital federal. E, por outro, como utopia da realização arquitetônica-urbanística do moderno racionalista e das aspirações de seus idealizadores como a cidade de um novo Brasil futurista. De um modelo urbano com espaços abertos à res publica, que abrigaria em um mesmo bloco de apartamentos, o alto funcionalismo e os estratos populares da pirâmide socioeconômica da cidade.

A desapropriação de 92 fazendas no território de Goiás abriu espaço para a formação do pequeno quadrilátero do Distrito Federal, cujo espaço abrigaria em primeiro lugar a cidade de Brasília: cujo corpo urbano seria composto pelo Plano Piloto. E, apenas ao atingir essa

cidade, o número estimado de 500 mil habitantes, abriria-se espaço para fundação de outras cidades contíguas ao Plano Piloto, as intituladas “cidades-satélites” no plano original de Lúcio Costa.

Entretanto, tão logo de sua inauguração em 21 de abril de 1960 – e ainda antes –, os programas de planejamento para o que figurariam as futuras “cidades-satélites” (chamadas hoje de Regiões Administrativas) do Distrito federal e as utopias de Brasília já se poriam em imenso atrito: o grande contingente de trabalhadores e trabalhadoras da construção da nova capital incorporou novas dinâmicas sociais e populacionais à nascente capital federal. E, se um polo central da racionalidade arquitetada e da utopia desenvolvimentista simbolizava a fundação de um Brasil moderno e futurista, seu bojo guardaria as tão antigas e contumazes dinâmicas das desigualdades sociais e raciais brasileiras, ofuscadas pelas segregações urbanas, pelas míticas imagéticas e representações sociais criadas sobre Brasília e o Distrito Federal (DF).

## 2 As fundações do Distrito Federal: breve histórico e questões iniciais

O plano urbanístico-arquitetônico da nova capital, elaborado essencialmente por Lúcio Costa e Oscar Niemeyer, punha grande ênfase na rede de vias automotivas, distintividade artístico-arquitetônica e áreas setorizadas para certas atividades. Admitia também grandes ambientes gramados e monumentais, e abria amplo espaço ao público – como expressam os pilotis das áreas residenciais propostas. Todo esse planejamento deveria compor a manifestação de uma nova racionalidade social urbana: da cidade que se fundasse não apenas como

uma urbs moderna, mas como uma civitas: tramada para o ordenamento e eficiência do trabalho e da vida pública em seus sentidos administrativos e subjetivos (COSTA, 1991). Uma composição urbana referencial, berçária e indutora de uma novo modelo espacial que buscava tornar tênues as delimitações entre o público e o privado, onde a monumentalidade figural dos edifícios destacados por planos de fundo “abertos”, erigem a totalidade da cidade de Brasília como “um monumento aos esforços coletivos do planejamento urbano e do Estado que o apoia” (HOLSTON e COELHO, 1993). Os auspícios desse pensamento coletivista, também buscava integrar em um mesmo ambiente compartilhado, indivíduos das distintas classes socioeconômicas, mitigando a indesejável estratificação social na civitas do futuro, oferecendo “conforto social a todos que têm direito” (COSTA, 1991).

Foram esses os termos que a utopia da cidade modernista buscava lograr na fundação de Brasília: consubstanciação do ordenamento racionalista dos fluxos citadinos e da vida societal expressas na harmonização entre as escalas urbanas, residencial, monumental, gregária e bucólica. Ainda dentro desse referencial, Brasília foi pensada por Lúcio Costa como uma espécie de “cidade limitada”. Limitada no sentido de que o essencial objetivo da nova capital deveria ser, como posta por sua motivação original, a função político-administrativa. Por isso, na intenção de não desvirtuar seu ordenamento primordial, haveria de se considerar uma população limite para não transformar a capital em algo que não a interessava: uma grande metrópole (COSTA, 1991).

A partir dessa caracterização, se pressupôs a cidade que se arquitetou para abrigar e servir, essencialmente,

aos funcionários político-administrativos do Estado e, conseqüentemente, aos básicos e eventuais outros setores da população que manteriam e tornariam possível a função prioritária de Brasília. Dentro dessa visão, ao longo dos anos, com o crescimento vegetativo da cidade, também foram previstas a fundação de “cidades-satélites”, (por orbitarem o eixo central do Plano Piloto), segundo a idealização de Lúcio Costa, a partir do momento que essa última cidade atingisse uma população de cerca de 500 mil habitantes (que se previa atingir 40 anos após sua fundação pelos cálculos do planejamento original).

Todavia, as ideações da Brasília moderna-comunitária e as previsões de quando e como deveriam se montar as chamadas “cidades-satélites”, esbarraram-se em conjunturas e estruturas constituintes da sociedade brasileira, afetando a criação desse inédito “sonho nacional”. Sonho esse, cujo desenvolvimento também leva a crer certa dose de ingenuidade dos planejadores urbanos em relação a aspectos mais pragmáticos sobre os quais se desdobrariam as dinâmicas e implicações de um empreendimento social daquele porte. Ao citar essas dinâmicas sociais, busco pôr em evidência a questão populacional na fundação do Distrito Federal, e seu eixo específico que corresponde ao fenômeno da migração nacional interna no escopo de sua construção e à problemática que se estabeleceu com esse fenômeno.

A implantação de um projeto tão grandioso como o da fundação da nova capital, com o grande apoio da publicidade à época, agia sobre os indivíduos no intuito de mobilizar a participação da população neste imenso projeto integrador nacional. E, muito além desse discurso, mobilizava por necessidades mais pragmáticas, uma

população que procurava por melhores condições de vida, renda e trabalho. No caso específico da construção da capital – diferente de outros grandes projetos nacionais da época –, a obtenção de postos de trabalhos em uma iniciativa pública que permitiria melhorias em termos de renda, se acrescia ao fato de que a consolidação de uma nova cidade, propunha elementos adicionais decorrentes da natureza do próprio projeto brasileiro: como a possibilidade de se inserir em uma infraestrutura urbana com transportes e comunicação, além da simples oportunidade de aquisição de um posto de emprego mais duradouro. Fatores esses fomentadores e centralizadores das possibilidades objetivas de mudança de estatuto socioeconômico almejada por essa população migrante e empobrecida rumo ao planalto central (KOHLSDORF e NUNES, 1999).

Componentes também desse contexto, a crescente industrialização a qual o país vivenciava (redefinindo as dinâmicas da acumulação do capital naquele período) e a seca de 1958 integrariam as motivações para o crescente fluxo migratório rumo a nova Brasília. Coadunados esses elementos, a grande massa de trabalhadores e trabalhadoras que chegaram, até aquele momento, na região do planalto central somava uma mota de mais de 64 mil pessoas, dos quais, cerca de 90% eram migrantes, como aponta o censo experimental de 1959. Esse número, ainda haveria de se acrescer ao dos e das profissionais burocrático-administrativas ocupantes da capital quando esta estivesse concluída. Entretanto, mesmo com as crescentes ondas migratórias, as expectativas oficiais eram de que, assim como em outras obras nacionais de grande porte do período, parte dos(as) migrantes-trabalhadores(as)

deixariam os canteiros de obras uma vez finalizados os projetos.

A maior parcela desses(as) migrantes pioneiros(as) se viam alocados(as) na região do Plano Piloto, enquanto outros acampamentos e cidades, como Taguatinga e Brazlândia, retinham fatias também expressivas de população, fundando os germens das chamadas “cidades-satélites” que Lúcio Costa previa erguer num futuro ainda distante de acordo com seu plano. Nesses últimos locais, em especial, o crescimento migratório e demográfico interno era acelerado em comparação ao polo do Plano Piloto. O que se deveu em – larga escala – às políticas da Companhia Urbanizadora da Nova Capital (NOVACAP) para conter o crescimento populacional no núcleo central do Plano Piloto.

Nesses termos, já tomavam rascunho duas características em choque com o planejamento inicial da cidade moderna de Lúcio Costa e Niemeyer. Em primeiro lugar, a consolidação de “zonas sedentárias”, ou seja, as cidades e acampamentos de migrantes trabalhadores(as) em núcleos residenciais exteriores à infraestrutura central do Plano Piloto (e anteriores a sua própria fundação). E, em segundo lugar, as políticas de Estado que conteriam e/ou afastariam o crescimento e alocação popular no próprio Plano Piloto formador de Brasília, contrariando as suposições de um urbanismo que propunha aplicar preceitos comunistas ao incluir as classes mais baixas nas estruturas da cidade moderna. Todavia, essas duas contradições iniciais, marcariam indelevelmente as dinâmicas sócio-espaciais do Distrito Federal a partir de uma lógica segregacionista.

## 2.1 Políticas de Segregação

A dinâmica segregacionista na nova capital, será marcada pelas práticas do biopoder e necropolítica desempenhadas por políticas de Estado vinculadas com o mercado durante a construção e desenvolvimento do Distrito Federal ao buscar submeter corpos empobrecidos, migrantes e negros a determinadas posições sociais e espaciais. Sendo essas posições em muito precarizadas em suas estruturas físicas de bem-estar urbano básico, bem como no suporte social e inserção econômica adequada para permanência digna dessas populações nos locais que ocupam. A partir da criação e manutenção dessas situações de precarização, o biopoder se combina com a necropolítica, onde o “fazer” ou “deixar morrer” não se dá “apenas com assassinatos diretos, mas também com assassinatos indiretos: expondo à morte, multiplicando os riscos, expulsando, re-jeitando e ignorando” esses sujeitos. E, onde essa dinâmica de bio e necropolítica, encontra seu ponto articulador na estrutura de divisão racial e em seu racismo subjacente que tornam aceitáveis as eventuais mortes numa sociedade que normatiza “a morte de um ‘tipo racial’ para assegurar a vida de outro” (FOUCAULT apud LEMOS, 2017).

Diante disso, essas políticas de controle populacional no interior espaço urbano da capital se destacam ao ter como alvo principal, e em momento inicial, os sujeitos galvanizados sob o signo dos(as) candangos(as). Isto é, aqueles indivíduos que migraram, principalmente do norte do país, para a construção de Brasília, mas que sobretudo representam o estrato de uma população empobrecida e, em ampla medida, de negros e negras. E, aqui, faço a distinção proposta por Holston

(2010) e Lemos (2017) entre as representações sociais diferenciais entre as categorias de “candango” (colocado imagetivamente como o trabalhador braçal popular, mão-de-obra bruta e recorrentemente racializado) e de “pioneiro” (que aparece como o funcionário técnico e administrativo, planejador e diretor da capital, identificado com as classes médias e altas embranquecidas pelos longos processos históricos de exploração dos corpos não-brancos, e a quem prioritariamente se destinavam as posições sociais e o espaço urbano da nova capital).

Neste percalço, pelo lado do governamental, as políticas da NOVACAP e outros órgãos procuraram controlar o nível e ocupação da massa popular “candanga” nas regiões internas e próximas ao Plano Piloto pela transferência rumo às periferias dessas “populações pobres para ‘erradicar’ as favelas e invasões formadas no anel central (Plano Piloto, Lagos Sul e Norte)” e, posteriormente, até mesmo de algumas Regiões Administrativas em processos mais nítidos de gentrificação, “por exemplo, a favela Boca da Mata, em Taguatinga, que foi transferida para Samambaia em 1989” (FERREIRA e PENNA, 1996).

Ainda nessa acepção, as políticas de afastamento da “população candanga” do centro de Brasília, se reforçam com a maior “permissividade” governamental quando da ocupação realizada por essa mesma população em assentamentos espontâneos ou organizados (como no caso da Campanha de Erradicação de Invasões) fora do eixo Plano Piloto e do que foi delimitado como sua respectiva “Faixa de Segurança Sanitária” 3, cristalizando os atos segregacionistas na fundação da capital.

Consequentemente, estas políticas do Estado,

redimensionando o espaço urbano através da realocação e afastamento progressivo das camadas mais pobres e racializadas do polo infra-estrutural, habitacional e econômico corporificado pelo Plano Piloto (e, mais tarde, por certa quantidade de RA's que incorporariam melhorias socioeconômicas e processos mais intensos de gentrificação), provocaria a produção de espaços urbanos periféricos distantes dos locais que mais proporcionam postos de emprego para esses sujeitos e exclui “boa parte da população dos requisitos do urbanismo contemporâneo” (FERREIRA e PENNA, 1996). Resultando em “restrições da produção de negras e negros para o mercado nas zonas brancas, proibições de residências negras nos setores brancos, controle do fluxo urbano e rejeição da cidadania” (MBEMBE apud LEMOS, 2017), bem como a rejeição ao fornecimento de recursos básicos à manutenção da vida digna.

## 2.2 Pressões do Mercado Imobiliário

Pelo lado do mercado, os mecanismos imobiliários-especulativos, que tão cedo se imprimiriam sobre a nova capital, se instituíram também como instrumento funcional desse sistema de biopolíticas que administrariam os corpos nos espaços urbanos da capital.

Como apontado na introdução, o empreendimento fundante da capital foi viabilizado pela desapropriação de 92 fazendas no planalto central. As terras desapropriadas, a partir de então, passaram para as mãos do poder público. Em especial sob os auspícios da NOVACAP e da Companhia Imobiliária de Brasília (Terracap), órgão responsável pela administração do patrimônio imobiliário

no DF. Esperava-se que com tal controle das terras públicas se evitariam muitos dos problemas relacionados à habitação e à urbanização na capital federal.

No entanto, mesmo o Estado detendo o monopólio das terras, este se inseriu dentro do sistema dominante do mercado capitalista, atuando “pelas leis de acumulação do capital, ao reter e controlar os lotes visando maior lucro” (DOYLE, 1996). Dessa forma, tanto as terras em sua posse, como suas políticas habitacionais encontram-se reguladas e orientadas pelo mesmo mercado que movimentam as iniciativas privadas. E por sua vez, neste caso, como as estruturas do mercado encabeçam as diretrizes estatais, o desenvolvimento da gestão do Estado sobre a questão imobiliária, não chega a propriamente regular e controlar a questão imobiliária para seu uso social. Mas, tão apenas, desenvolve as dinâmicas do próprio mercado, que movido pela essencialidade de gerar valor em forma de lucro, incrementa, por exemplo, a especulação imobiliária, ociosidade de terrenos à espera de valorização e concentração de terras para fins pecuniários.

Esses mecanismos acarretam uma constante elevação dos preços imobiliários, afastando progressivamente as camadas mais populares dos núcleos urbanos mais bem equipados e que passam então a concentrar fatias mais homogêneas em sua população interna. Posto que a segregação urbana tende “à organização do espaço em zonas de forte homogeneidade social interna e com intensa disparidade compreendida não só em termos de diferença, como também hierarquia” (CASTELLS apud DOYLE, 1996). Com isso, não somente produzindo um espaço, mas reproduzindo-o sob certa condição de classe e raça, tendendo ao aprofundamento da segregação social urbana.

O que ocorre especialmente no Plano Piloto devido à sua destinação habitacional para as classes burocrático-administrativas do Estado e pelo ganho de lucro imobiliário que suas infra-estruturas básicas, serviços e postos de empregabilidade auferem. Fenômeno que tão logo se dispersa para zonas proximais e algumas Regiões Administrativas.

Assim, à guisa de conclusão dos dois últimos tópicos, Brasília, mesmo que idealizada por seus projetistas a agregar distintos grupos sociais em seu corpo urbano e civilizatório planejado, seria tangida, desde seu ato fundador, pelas estruturas históricas e gerais da sociedade brasileira, cujos principais elementos constituintes (o racismo e o classismo) apareceriam através da expressão do segregacionismo urbano da nova capital. Estruturas essas que atuam na direção de higienizar o Plano Piloto, dedicado aos funcionários político-administrativos (em geral, detentores de rendas médias e altas), da presença de classes mais empobrecidas e racializadas. Configurando, portanto, a dinâmica social do Distrito Federal como resultante da interação entre as idiossincrasias internas de seus espaços e a estrutura geral da sociedade capitalista brasileira moderna. Contudo, não modernista segundo o ideal pleno de seus autores.

### 3 Problemáticas das representações e identidades no Distrito Federal

Se por um lado as estruturas classistas e racistas da sociedade brasileira compuseram um quadro que imbricou, no sonho da ideação dos modernistas brasileiros, a contradição de excluir os grupos populares da cidade planejada e retê-los em assentamentos e “cidades-satélites”

segregadas, mas que apenas deveriam ser elaboradas (segundo o plano original) quando do esgotamento da capacidade habitacional do Plano Piloto e integradas a ele. Por outro, a consequência desse processo, foi que: uma vez apartadas sócio-espacialmente da cidade de Brasília (que identifico aqui como o Plano Piloto e outras áreas contíguas previstas no plano primário da capital), outras cidades e assentamentos no território do Distrito Federal tornaram-se entes sócio-espaciais e identitários pouco reconhecidos devido às representações sociais dominantes que imprimem destaque ao histórico, espaço e identidade da Brasília-Plano Piloto.

Nesses outros espaços, as distintas composições e realidades socioeconômicas das Regiões Administrativas e outras zonas ainda em pleno desenvolvimento, bem como as memórias e culturas regionais que os(as) pioneiros(as) migrantes trouxeram para a capital e deixaram como legado, são ingredientes de uma prolífica produção identitária das Regiões Administrativas que integram o Distrito Federal, criando diferentes modos de produção sócio-espaciais e de produção cultural.

Contudo, a representação social contumaz sobre o que consiste o Distrito Federal (que envolve então, tanto a cidade “inicial” planejada do Plano Piloto, como outras Regiões Administrativas dispersas em seu mais amplo território), se confunde com a identidade da Brasília-Plano Piloto, cuja história traz à tona a imagem mitificada de sua fundação vinda do grande esforço nacional, do patrimonialismo que evoca sua distintividade como cidade modernista e planejada. Além de sua fama por abrigar a presidência da República, o alto escalão do funcionalismo público e parte significativa das decisões políticas do país.

Essas representações a povoar o imaginário nacional sobre o DF, apenas se tornaram possíveis, e em primeiro lugar, devido ao segregacionismo interno de seus espaços e povos, que frente a uma diversidade sócio-espacial identitária, concede maior notoriedade à representação da Região Administrativa da Brasília-Plano Piloto como centro cultural, histórico e patrimonial de toda região do Distrito Federal, ocasionando não só que sua identidade pareça se sobrepor a de outras Regiões Administrativas, mas também monopolizar a representação social que constrói a imagem social do espaço físico e das realidades sociais e culturais do Distrito Federal como um todo, invisibilizando suas outras identidades, povos e histórias.

Desse modo, os sujeitos exógenos à realidade do Distrito Federal (re)produzem uma imagética social acerca desse espaço, não condizente com os referenciais identitários elaborados pelas experiências quotidianas, afetivas e da existência coletiva dos habitantes do DF a respeito dele mesmo. Essa digressão de visões exógena e endógena, parece fazer surgir dois modos gerais de atribuições identitárias culturais diferentes ao território do DF que Cordeiro e Costa (1999) chamam de “efeito de sobreposição desfocada das imagens identitárias”.

Conseqüentemente, se o efeito da “sobreposição desfocada das imagens identitárias” entre as visões endógeno-exógeno, aparece de maneira mais sobressaltada em relação à representação da visão exógena (neste caso, a reafirmar as “visibilidades” e “invisibilidades” dos espaços sociais na capital), sua influência na própria construção representativa e imaginária social endógena do DF, auxilia na manutenção de invisibilizações das histórias e identidades de outras cidades ou regiões do DF, que

aparecem como encobertas ou desconhecidas para seus próprios habitantes, uma vez que as imagens coletivas dominantes

sobre o que se constitui como o Distrito Federal se confunde com a história e identidade particular da Brasília-Plano Piloto.

Reiterados esses pontos, e partindo da perspectiva da construção social e identitária dos espaços, se poderia intitular o espaço social da cidade de Brasília, correspondendo aos espaços do Plano Piloto e algumas áreas adjacentes como os Lagos Sul e Norte. Ou seja, aproximadamente os espaços designados pelo planejamento inicial de Lúcio Costa para compor o projeto brasiliense e que continuam mantendo sua identidade social mais ou menos contida nesses espaços, em grande parte, por conta de sua constituição patrimonialista. Enquanto as tantas cidades componentes do DF (tanto as Regiões Administrativas como alguns espaços urbanos ainda não estabelecidos legal-administrativamente, porém já dotados de identidades sócio-espaciais), seriam caracterizados por suas particularidades e certa autonomia identitária e histórica uma vez constituídas por processos socioeconômicos e produções do espaço coletivo peculiares a suas distintas realidades.

Dessa forma, se busca delimitar a identidade particular à cidade de Brasília, como um dos distintos e singulares espaços identitários e administrativos abarcados pelo DF, evitando a invisibilização de outros contextos sócio-urbanos (pontuados por composições socioeconômicas e raciais distintas) pela sobreposição da imagem social da cidade de Brasília como representação identitária totalizante do próprio Distrito Federal.



## 4 O esvaziamento do sonho dos espaços públicos

Voltando aos anseios do projeto modernista da capital, deparamo-nos com a preocupação em relação à dimensão da vivência e ocupação dos locais urbanos pelo público. Os ideais sociais de Lúcio e Oscar e a crítica modernista à sociedade capitalista, observou como resultado a tentativa de superar as delimitações entre o público e o privado na estrutura urbanística-arquitetônica. No caminho disso, os pilotis dos blocos de apartamentos de Lúcio Costa, abriam nas bases dos edifícios residenciais (representantes por excelência do âmbito privado da vida urbana) espaços comuns livres para a circulação e reunião de pedestres. Somado a esse artifício, de maneira mais categórica, a arquitetura moderna travava uma peleja com a característica arquitetônica dominante das urbs até então: a “rua-corredor”: caracterizada, de acordo com HOLSTON e COELHO (1993), como um continuum de fachadas de lojas e edifícios.

A “rua-corredor” historicamente assinalou-se como uma forma da organização urbana a marcar com contundência os limites entre os locais públicos e privados nas cidades. Isso, pois o continuum de fachadas de lojas e edifícios se apresenta como um bloco sólido compondo um fundo preenchido indiferenciado em relação aos espaços “vazios” das ruas e dos eventuais edifícios (geralmente públicos, pelo menos na estrutura clássica da rua-corredor) e monumentos isolados por esses vazios, que distinguem os espaços públicos destacados dessa massa de fundo comercial e residencial estabelecidos como o âmbito privado.

A essa lógica distintiva entre público-privado,

que a organização modernista da cidade buscou subverter. Nela, os amplos espaços vazios destacavam cada edificiosingularmente, uma vez eles desconexos de uma fachada contínua e indistinta de edificações em relação às “linhas” traçadas pelas ruas. Desse modo, particularizados pelos vazios entre as edificações, se erige a monumentalidade de cada uma das construções, criando uma incerteza arquitetônica acerca de sua modalidade enquanto edifício público ou privado, haja visto que a monumentalidade das edificações os “publicizavam”

Como consequência, a tradicional composição visual discriminativa entre o público e privado, havia sido posta aos avessos. Por outro lado, a “rua-fachada” também era vista pelos modernistas como um impeditivo para o progresso, não sendo ela capaz de acomodar as necessidades da era da máquina. Assim, o balão e o trevo substituíram a esquina e as ruas por vias de condução expressas e becos residenciais (HOLSTON e COELHO, 1993). Enfim, a rua-corredor estava destituída dos espaços de Brasília.

As decorrências dessas novas configurações, a partir da execução monumental-arquitetônica, ao criar grandes espaços vagos, a priorização das vias expressas e a setorização dos polos e regiões de serviços e atividades urbanas (agravadas pelas distorções do plano urbanístico, principalmente, durante a ditadura civil-militar), proporcionaram, portanto, enormes distâncias entre os espaços internos da Brasília-Plano Piloto. Esse modelo que delimitava distâncias criadas pelos vazios monumentais entre os locais, e o cartesianismo setorizador do mapa urbano em zonas pensadas para cumprir determinadas finalidades, impõem um limite para o raio de ação do

pedestre (representante do agente social que substancia a civitas sob a urbs). Este por sua vez, se vê, então, obrigado a utilizar

meios automotivos – tão valorizados pelo modernismo – para se locomover de forma eficiente na cidade.

A ampla setorização e monumentalidade dos espaços, assim, privilegiam mais uma vez – além da centralidade que as vias expressas ocupam no traçado citadino – a automação, que isola, desestimula ou torna limitada, na pressurização individual e não interativa do automóvel, a capacidade do indivíduo de desfrutar das possibilidades da vida urbana como civitas, ou seja, em contato direto com outros sujeitos (pedestres) nas próprias relações coletivas no espaço urbano. A consequência final dessa orquestração da urbe, tem efeito no que HOLSTON e COELHO, (1993) tipifica como a “morte da rua” em Brasília, onde seu tão idealizado espaço público encontra-se drasticamente esvaziado por um “balanço de forças que [...] tende a simplesmente eliminar o pedestre” (HOLSTON e COELHO, 1993) e, com isso, suas possibilidades de interações sociais no locus público.

Apesar das contradições prenes no próprio projeto brasileiro e das disparidades entre os modos de sociabilidade idealizados com as maneiras concretas pelas quais ela se realizou através do mesmo projeto, “a morte da rua”, como um quadro radical tão característico à Brasília, não logra generalização enquanto fenômeno considerando o quadro integral do Distrito Federal. Pois, desprovidas do mesmo planejamento urbano modernista-racionalista que pautou a construção de Brasília-Plano Piloto, muitas das Regiões Administrativas do DF também se organizaram e cresceram sob distintas orientações e diretrizes de planos

urbanos, ou simplesmente se consolidaram de forma mais “espontânea”, ao longo de suas histórias. Com isso, a consubstanciação dos espaços urbanos das outras RA’s do DF

usufruem de organizações e traçados urbanos distintos, onde, até mesmo a “rua-corredor” – tão combatida pelos modernistas na proposta brasileira – logrou ocupar novamente seu lugar nos espaços urbanos.

A intensa racionalização cartesiana modernista, que mais inflexivelmente “subordinam os moradores à sua própria lógica” (FREITAG, 2006), levada à cabo no espaço citadino do Plano Piloto por elementos como: a setorização das funções urbanas, o drástico privilégio da locomoção mecanizada e a criação de espaços distantes e amplos a monumentalizar a arquitetura dos edifícios – provocadores da “morte da rua” –, não encontram o mesmo eco no arranjo urbanístico das Regiões Administrativas, que mobilizaram uma lógica relativamente menos setorizada, mais gregária e “orgânica”. Dessa maneira, suas ruas apresentam-se mais habitadas e os espaços comuns se estruturam como pontos relativamente intensos de interação pública entre os e as cidadãs. E a esquina, como metonímia do local urbano representante não apenas da interseção de ruas, mas dos locais comuns possíveis à interseção entre os indivíduos na construção de relações e convivências sociais, não deixou de se lograr, como local social da ocupação dos espaços públicos nessas cidades.

Não obstante, em relação ao esvaziamento dos espaços públicos, outras dinâmicas – que não aquelas relacionadas com as concepções modernistas – operam em contribuição para esse fenômeno em cidades materializadas com outras lógicas de desenvolvimento urbano. Nisto,

vale citar o processo do estabelecimento das Regiões Administrativas como “cidades dormitório” em relação aos centros empregadores e infra-estruturais centrais (como o próprio Plano Piloto) e a sensação de maior insegurança urbana como fatores outros que colaboram no movimento de esvaziamento dos espaços públicos das cidades por seus e suas habitantes. Ou seja, ressalta-se aqui que um dos motivos essenciais do esvaziamento da ocupação do espaço público na Brasília-Plano Piloto liga-se intimamente com seu próprio plano urbanístico modernista, enquanto em outras Regiões Administrativas do DF, o mesmo fenômeno se deve menos a sua expressão urbanística, que a outros fatores.

## 5 Enclaves urbanos e cidades enclaves no Distrito Federal

Nesta última sessão, dá-se enfoque ao fenômeno cada vez mais intenso dos enclaves fortificados: espaços residenciais privados fixados no interior das áreas urbanas centrais ou alocados em regiões relativamente periféricas em relação aos principais centros. Caracterizados por sua obstrução à interação com a urbs pública e por abrangerem, em suas próprias delimitações, funções do consumo, lazer e/ou trabalho (CALDEIRA, 1997). Assim como se dará atenção a maneira com que elementos da lógica arquitetônica modernista proporcionam como resultado prático, mas não como intenção de sua proposta, vários dos arranjos estruturantes desses enclaves urbanos e suas consequências para o incremento da segregação urbana e sua incompatibilidade com os valores democráticos da vida pública fundada pelos espaços urbanos modernos.

Com notável crescimento a partir dos anos 80 no

Brasil, os enclaves fortificados se consolidaram como uma modalidade arquitetônica de organização urbana ao longo de todos os pontos cardeais do território nacional, simultaneamente se matizando aos arranjos da segregação sócio-espacial como um fenômeno que desafia a organização dos espaços citadinos. Se em muitos contextos e períodos a segregação social se deu através das distâncias físicas que os entes sociais ocupavam no mapa territorial, essas distâncias foram aproximadas por uma sociedade progressivamente mais gregária e densificada. Resultado, entre outros fatores, do aumento populacional concentrado nas zonas urbanas, estimulando o crescimento de capital do setor imobiliário, bem como pelo incremento do capital de produção de bens e serviços, que mobilizam seus mecanismos para aproveitar novas e potenciais rentabilidades de mercado com o desenvolvimento urbano provocando graças à expansão extensiva e intensiva da malha urbana. Todavia, todo esse processo de expansão e concentração urbana que ocasiona essa maior aproximação física e gregária, se deu sem que se cambiasse significativamente a relação entre as distâncias sociais que apartam indivíduos no que diz respeito à condição que os dividem racial e socioeconomicamente.

Nesse movimento, não encontrando mais distinção nas distâncias geográficas que separavam centros urbanos bem equipados infra-estruturalmente, das periferias precárias; os enclaves fortificados firmam suas distâncias sociais segregacionistas como “bolhas” muradas, fragmentando o espaço urbano em descontinuidades seletivas. Assim, eles se qualificam como espaços urbanos “privatizados, fechados e monitorados para residência, consumo, lazer ou trabalho. [E] encontram no

medo da violência uma de suas principais justificativas” (CALDEIRA, 1997), atraindo um crescente público de classes médias e altas que, em muitos casos, passam a ver nos ambientes públicos, re-presentações do caos urbano, das interações humanas conflituosas, violentas e heterogêneas. Nesse imaginário, a “rua”, ou, o espaço público, transforma-se num local de status desprivilegiado ocupado por indivíduos de classes menos abastadas e racializadas (apreendidas por essas elites sob a ótica do marginalismo, da pobreza, da delinquência e da favelização).

No intuito de alcançar seu propósito como local de status social distinto, os enclaves fortificados sistematizam-se a partir de algumas prerrogativas urbanístico-arquitetônicas: notável e inicialmente, impõem barreiras físicas com muros e grades, ou, à semelhança modernista, amplos espaços vazios que os isolam e distanciam de sua vizinhança. Em adesão a isso, por ter seu projeto tonificado pelo apelo à segurança, empreende o uso ostensivo de equipamentos e material humano para monitoramento e controle das zonas internas e proximalmente externas. Ademais, ao identificar também nas áreas públicas o perigo à segurança e da (re)produção de seu status privilegiado, os enclaves possuem todos os seus focos de interação e vivência voltados aos seus “átrios” internos dotados de serviços, atividades, e equipamentos privados para o uso coletivo de seus beneficiários. Objetivando, desse modo, produzir e sustentar um simulacro controlável e exclusivo das mesmas atividades, equipamentos e serviços essenciais ao modo de vida urbano encontrados nos âmbitos da vida pública das cidades. Sem, entretanto, se subordinar a eles.

Em último lugar, os enclaves tendem a se

tornar ambientes sociais homogêneos na medida em que podem ser adaptados para incluir o controle dos corpos (principalmente dos pobres) e a erradicação da heterogeneidade so-cial e racial em seu espaço interior. Ao mesmo tempo que eles se apresentam como uma nova alternativa de vida e símbolo de status das classes médias e altas que elaboram distinções (ou seja, desigualdades) sociais e modos de habitação como um valor social (CALDEIRA, 1997) dos estratos socioeconômicos que o desfrutam por seus “méritos” de classe.

Ainda sobre a produção urbanístico-arquitetônica dos enclaves fortificados, esses utilizam, objetivando seu isolamento e distanciamento, diversas ferramentas desenvolvidas pelo itinerário urbanístico modernista. Isso, pois – sem que possuíssem as mesmas intenções motivadoras – vários dos efeitos das concepções urbanas modernistas acabam por corresponder aos objetivos práticos dos enclaves fortificados de isolamento e segregação.

Como já visto anteriormente, a crítica do modernismo à sociedade industrial-capitalista e suas expressões urbanas, atacaria a noção das “ruas-corredores” da cidade industrial como obstáculo ao progresso das máquinas e como consubstanciação da divisão radical entre os âmbitos público e privado que buscava-se superar. Entretanto, ao consumir seu projeto pela exclusão da “rua-corredor” e da criação de “ruas só para o tráfego de veículos, ausência de calçadas, fechamento e internalização das áreas de comércio e espaços vazios isolando edifícios esculturais e áreas residenciais” (CALDEIRA, 1997), os modernistas lançaram configurações de arranjos urbanos, que, na prática e contrária a sua proposta idealizada, criam

e mantêm relações entre os indivíduos e o espaço público, onde aqueles se distanciam desse. Seja, entre outros, pela setorização dos espaços, modificando a fluidez de interações diversas e deslocamento no ambiente urbano; ou pelas amplas distâncias que os espaços vazios entre os edifícios, instrumentos e serviços urbanos impõem à capacidade de deslocamento e usufruto desses instrumentos e serviços pelo cidadão em sua qualidade básica enquanto pedestre e ocupante desse espaço comum.

Assim sendo, vários desses mesmos arranjos, foram instrumentalizados pela lógica de produção do mercado imobiliário privado. Em vista de anunciar um novo tipo de empreendimento residencial de alto custo que “sanasse” os problemas urbanos cotidianos por sua oferta de conforto, praticidade e segurança. Nesse sentido e apoiados em certos arranjos urbanísticos modernistas, os enclaves fortificados fortalecem a lógica de uma zona privada fechada em si mesma que cumpra as antigas e indispensáveis funções públicas dentro de suas próprias delimitações espaciais e de maneira restrita a seu público homogeneizado em termos de classe e raça. Consequentemente, desarticulado a interação social e política de seus sujeitos com o espaço público em função do mercado privatizante.

Assim sendo, vários desses mesmos arranjos, foram instrumentalizados pela lógica de produção do mercado imobiliário privado. Em vista de anunciar um novo tipo de empreendimento residencial de alto custo que “sanasse” os problemas urbanos cotidianos por sua oferta de conforto, praticidade e segurança. Nesse sentido e apoiados em certos arranjos urbanísticos modernistas, os enclaves fortificados fortalecem a lógica de uma zona privada fechada em si mesma que cumpra as antigas e indispensáveis funções

públicas dentro de suas próprias delimitações espaciais e de maneira restrita a seu público homogeneizado em termos de classe e raça. Consequentemente, desarticulado a interação social e política de seus sujeitos com o espaço público em função do mercado privatizante.

Ao seguir esse caminho, no tangente aos princípios e valores evocados pela conformação da vida democrática moderna e urbana, ao rejeitar a esfera interativa com as áreas públicas, da livre circulação e do usufruto dos equipamentos e serviços coletivos (ao retê-los em sua fortificação murada), os enclaves fortificados operam destituindo os fundamentos essenciais da vida pública moderna dos espaços da cidade: abertos para serem usados e manifestados por indivíduos de diferentes origens sociais (CALDEIRA, 1997).

Sob a luz explicativa do fenômeno dos enclaves fortificados (e principalmente sua relação com o modernismo), torna-se mais claro também, como a cidade de Brasília-Plano Piloto consolidou-se sob o estatuto da segregação social que a permeia histórica e atualmente. Posto que esse espaço urbano agrega em suas formas de expressão arquitetônica, alguns dos elementos essenciais presentes no mais recente fenômeno urbano dos enclaves fortificados. Seu próprio arranjo organizacional e arquitetônico urbano modernista (com a construção de edifícios e vias expressas isolando as ruas, zonas setorizadas e edifícios voltados “de costas” para as ruas, firmando uma estrutura isolacionista, fechada sobre si na tentativa de se estabelecer como auto suficiente), de maneira conjunta com os mecanismos de mercado e as ações de bio e necropolíticas do Estado exercidas na capital, corroboraram no esvaziamento dos espaços públicos e homogeneização do

perfil socioeconômico do centro Brasília-Plano Piloto. Consolidando-a como uma cidade segregada (tanto social, como fisicamente através de suas distâncias) das outras regiões do DF. Onde, ainda, nessa relação de distâncias físicas denotadoras de distâncias sociais, as cidades que surgem mais próximas à Brasília reproduzem de certa forma, seu perfil socioeconômico, com poucas exceções. De modo que, as regiões mais precárias socioeconomicamente encontram-se relativa e progressivamente mais distantes do Plano Piloto em sua maioria. Alicerçando assim, Brasília como um centro urbano bem equipado em suas estruturas urbanas, rodeada por uma periferia empobrecida ou não detentora de semelhante status simbólico que Brasília retém.

Fora o “comportamento” arquitetônico-urbanístico da Brasília-Plano Piloto, em muitos pontos, se assemelhar aos efeitos dos novos enclaves fortificados, hodiernamente, veio a se proliferar intensamente, em outras regiões do DF, empreendimentos típicos à qualificação de enclaves fortificados. Em cidades fora do eixo de Brasília (mais bem equipadas em infraestrutura e serviços públicos básicos, como segurança) a lógica de apelo ao medo dos espaços públicos como inseguros e desregulados, encontra forte reverberação e iniciativa em construtoras que trazem a esses espaços periféricos projetos de enclaves fortificados, que têm se propagado com rapidez nos últimos anos, principalmente em Regiões Administrativas que alojam classes médias ascendentes e/ou em processos mais visíveis de gentrificação, como Taguatinga, Águas Claras, Guará e algumas regiões de Samambaia.

Neste sentido, o caso de Águas Claras parece se compor como um dos exemplos dessa lógica no Distrito

Federal, já que esta cidade possui sua disposição urbana calcada essencialmente na edificação vertical de enclaves fortificados: isolada das cidades vizinhas por vias expressas, amplos espaços vazios e fachadas de lojas e edifícios voltadas para o “átrio” interior da cidade. Mesmo os espaços públicos são delimitados por prédios residenciais ou comerciais circunscrevendo muitas das ruas como uma forma de “apêndice” estendido da área privada de uma certa quadra residencial, ou, os espaços de deslocamento para pedestres são diminuídos frente à área ocupada por pistas de rolamento e delimitações prediais.

Dessa forma, como uma de suas justificativas, o sentimento de medo social discriminatório – que correlaciona determinadas tipologias identitárias e condições de classe e raça à insegurança e crime – e o apelo à segurança, conformam, a forma de organização arquitetônica dessas cidades em uma homogeneização em termos classes mais abastadas e embranquecidas em certa medida, semelhante ao empreendimento de enclave fortificado. Essa noção homogeneizante – característica essencial do enclave –, mostra-se mais evidente comparativamente aos dados [4] que apontam as constituições relativamente mais variáveis em relação à diversificação socioeconômica e racial das demais regiões próximas à Águas Claras, tomado esse exemplo. Dessa forma, caberia apontar para um outro tipo de fenômeno, onde cidades inteiras, passariam a se comportar e estruturar – de maneira geral – como uma “cidade-enclave”. Expressando uma nova lógica de “urbanismo fortificado”, ao estender as lógicas de pensamento social e maneiras de organização urbanístico-arquitetônicas dos enclaves fortificados, para organização de áreas urbanas mais amplas.

## 6 Considerações Finais

Ao perpassar a história e as estruturas sociais do Distrito Federal, expõem-se as digressões e contradições que tomaram conta desse espaço fundado como símbolo de um novo, futurista e moderno Brasil. Desta capital que, mesmo dotada de um projeto arquitetônico-urbanístico inovador, cuja pretensão procurava fundar a representação exemplar de um novo modelo societal igualitário, funcionalista e potencializador do espaço público em sua dimensão moderno-democrática (através de sua ocupação por indivíduos de distintos estratos socioeconômicos, da expressão política e da livre circulação), foi fendida pelos elementos de sua própria execução concreta, que constituíram e entram em contradição com os valores modernistas pretensos. O que ocorreu devido ao próprio arranjo arquitetônico modernista, que acabou por gerar uma estrutura urbana que colabora com a degradação da ocupação dos espaços públicos pelos seus habitantes, e pelo não planejamento da locação dos(as) trabalhadores(as) de forma adequada na nova capital, apartando a massa populacional da utopia e estrutura urbana central do Plano Piloto de Brasília.

Além disso, o planejamento urbano instigador de um novo protótipo comunitário chocou-se com uma sociedade já sistemática e historicamente organizada de modo profundamente desigual, propiciando um choque entre as estruturas sociais vigentes e o ideal reorganizador da racionalidade moderna materializada urbanisticamente em Brasília. O resultado desse choque entre a estrutura social real e o potencial reestruturante prototípico almejado pelo plano modernista, recriou nesse novo espaço - com suas particularidades e modificações - as antigas formas

e dis-positivos de segregação urbana, fundamentadas na interseção fundamental entre raça e classe, consolidando um território extremamente desigual e segregado.

Ainda, o mais recente fenômeno dos enclaves fortificados aparece como uma nova maneira de (re)produzir as estruturas de segregação urbana. Em especial em meio a zonas gregárias onde não são mais possíveis marcar o distanciamento socioeconômico através de grandes distâncias físicas (com o foram nas primeiras décadas do Distrito Federal) devido ao crescimento populacional e da progressiva ocupação do território. Entretanto, ao longo de sua história e ainda preche de espaços não ocupados, as estruturas sociais segregacionistas da capital, conjugados com as lógicas do fenômeno dos empreendimentos de enclaves fortificados, vem propiciando o desenvolvimento não apenas de edifícios e condomínios “fortificados”, mas de cidades ou regiões inteiras que reproduzem os mecanismos dos empreendimentos em sua “arquitetura urbana e social”, como nova forma de manter sua distintividade de status e segregação sócio-econômica em meio a uma vizinhança empobrecida e racializada.

Por fim, esse trabalho busca traçar relações entre o projeto modernista urbano, a história do Distrito Federal, suas dinâmicas espaciais e apontar para a questão das identidades territoriais e a diversidade de sua configuração social, opondo-as à representação hegemônica de Brasília como espaço social e identitário representativo e totalizante do Distrito Federal que trespassa o imaginário nacional e também é absorvida como representação social pelos habitantes do DF. As discussões trazidas neste trabalho, possuem o objetivo maior de propor questionamentos acerca da formação, disposições atuais, estruturas e re-

apresentações referentes ao Distrito Federal, funcionando como meio preliminar para maiores discussões sobre as temáticas aqui abordadas.

## NOTAS

\*Graduando em Ciências Sociais pela Universidade de Brasília - UnB.

[1] O Distrito Federal se encontra dividido em 33 Regiões Administrativas (RA's) segundo a Secretaria Executiva das Cidades do Governo do Distrito Federal até a data de confecção deste artigo. Mas ainda se discute sobre a criação de novas RA's. Disponível em: <<http://www.cidades.df.gov.br/category/administracoes-regionais/>>.

[2] O IBGE estima em 3.015.268 a população do Distrito Federal em 2019 a partir do último censo populacional realizado em 2010. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/brasil/df/panorama>>.

[3] A “Faixa de Segurança Sanitária” foi um aparato institucional fixado em 1958 que delimitou a distância pela qual, a partir do Plano Piloto, se estabeleceu como passível a ocupação populacional visando a preservação das fontes hídricas de Brasília. Porém, tal dispositivo firma contribuição ao quadro segregacional provocado pelas distâncias entre o núcleo urbano central da Brasília Plano-Piloto e os núcleos urbanos periféricos ao se observar que, sobre seu pretexto de preservação hídrica, as ocupações da Vila do IAPI, Vila Tenório, Vila Esperança, Vila Bernardo Sayão e Morro do Querosene foram deslocadas das proximidades do Plano Piloto, rumo a outras regiões do DF (como a Região Administrativa hoje conhecida como Ceilândia, fundada a partir dessa transferência populacional). Isto, ao mesmo tempo em

que grande parte do próprio Plano Piloto ficaria sem estrutura sanitária adequada até 1977 e o tratamento de água viria apenas na década de 90. E, simultaneamente, as áreas interiores da faixa de segurança sanitária e proximidades do Lago Paranoá, foram progressivamente urbanizadas e também ocupadas ilegalmente por classes mais abastardas para construção imobiliária, por exemplo. Quadro que vêm se revertendo desde 2016 com o projeto “Orla Livre”. Para mais informações ver: LEMOS, G. O. De Soweto à Ceilândia: siglas de segregação racial. Paranoá: cadernos de arquitetura e urbanismo, v. 18, n. 18, 11; e Decreto Nº 37.860, de 16 de dezembro de 2016. Disponível em: <[http://www.tc.df.gov.br/sinj/Norma/2f062a36d2d845ee9a9e25ebb29ec099/exec\\_dec\\_37860\\_2016.html](http://www.tc.df.gov.br/sinj/Norma/2f062a36d2d845ee9a9e25ebb29ec099/exec_dec_37860_2016.html)>.

[4] Fonte: Mapa Racial do Brasil. Disponível em: <<http://patadata.org/maparacial/>>.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

CALDEIRA, Teresa Pires. Enclaves fortificados: a nova segregação urbana. *Novos estudos CEBRAP*, v. 47, p. 155-76, 1997.

CASTRO, Rosana. Economias políticas da doença e da saúde: população, raça e letalidade na experimentação farmacêutica. *Ayé: Revista de Antropologia* - ISSN: 2674-6360, [S.l.], v. 1, n. 1, may 2019. Disponível em: <<http://www.revistas.unilab.edu.br/index.php/Antropologia/article/view/281>>.

CODEPLAN. A Área de Influência de Brasília e Proposta de Ampliação da RIDE do DF e Entorno. Distrito Federal: [s.n.], 2018. Disponível em: <<http://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/03/%C3%81rea-de>>



Influência da Ancestralidade e Proposta de Ampliação do RIDE do DF e Entorno. pdf>.

CORDEIRO, Graça Índias; COSTA, António Firmino da. Bairros: contexto e intersecção. Antropologia urbana: cultura e sociedade no Brasil e em Portugal. Rio de Janeiro, Jorge Zahar Editor, p. 58-79, 1999.

COSTA, Lúcio. Brasília revisitada. Brasília: Diário Oficial do Distrito Federal–Decreto, n. 10.829, 1987.

COSTA, Lúcio. Relatório do Plano Piloto de Brasília, 1957. Brasília, cidade que inventei, 1957.

DE BRASÍLIA, RELATÓRIO do Plano Piloto. elaborado pelo ARPDF, CODEPLAN, DePHA. Brasília: GDF, 1991.

DOYLE, Patricia Colela. Comercialização de habitações populares em Brasília. Brasília: moradia e exclusão. Brasília: Editora da Universidade de Brasília, p. 1955-1958, 1996.

FEDERAL, Distrito. Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal–PDOT. Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente do Distrito Federal. Brasília, 2009. Disponível em: <<http://www.seduh.df.gov.br/plano-diretor-de-ordenamento-territorial/>>. FERREIRA, Ignez Costa Barbosa; PENNA, Nelba Azevedo. Brasília: novos rumos para a periferia. Brasília: moradia e exclusão. Brasília, Ed. UnB, 1996.

FREITAG, Bárbara. Teorias da cidade. São Paulo. Papirus. 2006.

HOLSTON, James; COELHO, Marcelo. A cidade modernista: uma crítica de Brasília e sua utopia. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

JACCOUD, Luciana de Barros; MACHADO, Maria Salete; SOUSA, Nair Heloísa de. Taguatinga: uma história candanga. Brasília: moradia e exclusão. Brasília: Editora UnB, p. 53-79, 1996.

LEMOS, G. O. De Soweto à Ceilândia: siglas de segregação racial. Paranoá: cadernos de arquitetura e urbanismo, v. 18, n. 18, 11.

LIMONAD, Ester; RANDOLPH, Rainer. Cidade e lugar: sua representação e apropriação ideológica. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais (RBEUR), n. 5, p. 9-22, 2002.

NUNES, Brasilmar Ferreira; KOHLSDORF, Nara. Sociologia do espaço social de Brasília o descontrole planejado. Edunb, 1999. Disponível em: <[http://www.educadores.diaadia.pr.gov.br/arquivos/File/2010/artigos\\_teses/2010/Sociologia/artigos/espaco\\_social.pdf](http://www.educadores.diaadia.pr.gov.br/arquivos/File/2010/artigos_teses/2010/Sociologia/artigos/espaco_social.pdf)>.

OLIVEIRA, Lui Antônio Pinto de. Em 1959, o censo experimental na alvorada de Brasília. Veredas de Brasília: as expedições geográficas em busca de um sonho. Rio de Janeiro: IBGE, p. 123-139, 2010.

STUMPF, Ricardo; SANTOS, Zilda M. Habitação: novos enfoques e perspectivas. Brasília: moradia e exclusão. Brasília: Ed. UNB, p. 27-52, 1996.