

Companhia de Planejamento do Distrito Federal

para  
**Texto**

# discussão

**BRASÍLIA, UMA CIDADE CENTENÁRIA**

Henrique Lara

nº 13/maio de 2016  
ISSN 2446-7502

## **BRASÍLIA, UMA CIDADE CENTENÁRIA**

Henrique Lara<sup>1</sup>

Brasília-DF, maio de 2016

---

<sup>1</sup> Henrique Lara, Graduado em Ciência Política pela Universidade de Brasília

---

## Texto para Discussão

Veículo de divulgação de conhecimento, análises e informações, sobre desenvolvimento econômico, social, político, gestão e política públicas, com foco no Distrito Federal, na Área Metropolitana de Brasília (AMB) e na Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (RIDE) e estudos comparados mais amplos, envolvendo os casos acima.

Os textos devem seguir as regras da [Resolução 143/2014](#), que regem o Comitê Editorial da Codeplan, e não poderão evidenciar interesses econômicos, político-partidários, conteúdo publicitário ou de patrocinador. As opiniões contidas nos trabalhos publicados na série Texto para Discussão são de exclusiva responsabilidade do(s) autor(es), não exprimindo, de qualquer maneira, o ponto de vista da Companhia de Planejamento do Distrito Federal - Codeplan.

É permitida a reprodução parcial dos textos e dos dados neles contidos, desde que citada a fonte. Reproduções do texto completo ou para fins comerciais são proibidas.

---

Companhia de Planejamento do Distrito Federal - Codeplan

Texto para Discussão

TD - n. 13 (2016) - . - Brasília: Companhia de Planejamento do Distrito Federal, 2016.

n. 13, maio, 29,7 cm.

Periodicidade irregular.

**ISSN 2446-7502**

1. Desenvolvimento econômico-social. 2. Políticas Públicas. 3. Área Metropolitana de Brasília (AMB). 4. Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (RIDE). I. Companhia de Planejamento do Distrito Federal. II. Codeplan.

---

CDU 338 (817.4)

---

**GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL**  
**Rodrigo Rollemberg**  
Governador

**Renato Santana**  
Vice-Governador

**SECRETARIA DE ESTADO DE PLANEJAMENTO, ORÇAMENTO  
E GESTÃO DO DISTRITO FEDERAL - SEPLAG**  
**Leany Barreiro de Sousa Lemos**  
Secretária

**COMPANHIA DE PLANEJAMENTO DO DISTRITO FEDERAL - CODEPLAN**  
**Lucio Remuzat Rennó Júnior**  
Presidente

**Antônio Fúcio de Mendonça Neto**  
Diretor Administrativo e Financeiro

**Bruno de Oliveira Cruz**  
Diretor de Estudos e Pesquisas Socioeconômicas

**Flávio de Oliveira Gonçalves**  
Diretor de Estudos e Políticas Sociais

**Aldo Paviani**  
Diretor de Estudos Urbanos e Ambientais

## RESUMO

Entender a dinâmica de uma cidade é um processo complexo, que exige conhecimento sobre sua formação histórica e a rede de relações que estabelece com outras cidades. Brasília, enquanto objeto do presente estudo, tem sua formação ligada à história do País, assumindo desde sua inauguração a função de alterar os eixos político e econômico nacional, integrando povos dispersos dentro de um único conjunto urbano. O resultado dessa ocupação, ainda que exaustivamente planejado ao longo de décadas, apresenta continuamente questões de difícil resolução, sobretudo relacionadas à integração do tecido urbano e dependência da atividade laboral, concentrada no centro da cidade e longe dos maiores núcleos de povoamento. O estudo busca traçar, com base na história da cidade e caracterização do seu cenário econômico e social atual, um parâmetro para estabelecer o desenvolvimento integrado de toda a região polarizada por Brasília, ampliando para toda a metrópole a noção de cidade com espaços especializados, que foi introduzida pelo urbanismo vanguardista do Plano Piloto.

**Palavras-chave:** Planejamento urbano; Eixos econômicos; Especialização do mercado de trabalho.

## LISTA DE SIGLAS

Sigla	Descrição
AMB	Área Metropolitana de Brasília
APA	Área de Proteção Ambiental
BRT	Bus Rapid Transport
COARIDE	Conselho de Administração da RIDE
CODEPLAN	Companhia de Planejamento do Distrito Federal
DF	Distrito Federal
EPIA	Estrada Parque Indústria e Abastecimento
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPHAN	Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional
LUOS	Lei de Usos e Ocupações do Solo
MATOPIBA	Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia
NOVACAP	Companhia Urbanizadora de Brasília
PDAD	Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílio
PDL	Plano Diretor Local
PDOT	Plano Diretor de Ordenamento Territorial
PDTU	Plano Diretor de Transportes Urbanos
PEOT	Plano Estrutural de Organização do Território do Distrito Federal
PIA	População em Idade Ativa
PMAD	Pesquisa Metropolitana por Amostra de Domicílio
PMB	Periferia Metropolitana de Brasília
POT	Plano de Ordenamento Territorial
PPCUB	Plano de Preservação do Conjunto Urbano de Brasília
RA	Região Administrativa
RIDE	Região Integrada de Desenvolvimento
SESC	Serviço Social dos Comerciantes
SIA	Setor de Indústria e Abastecimento
TCMGA	Taxa de Crescimento Geométrico
TI	Tecnologia da Informação
UDN	União Democrática Nacional

# SUMÁRIO

RESUMO

LISTA DE SIGLAS

1. INTRODUÇÃO.....	7
2. NOVO EIXO DE INTEGRAÇÃO NACIONAL.....	9
3. POVOAMENTO E A FORMAÇÃO DA CIDADE .....	17
4. BRASÍLIA, UMA CIDADE CENTENÁRIA.....	26
4.1. Caracterização da metrópole brasiliense .....	28
4.2. Diretrizes para projeção futura .....	37
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS .....	50
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	52

# 1. INTRODUÇÃO

A cidade é o ambiente humano. É a natureza modificada por nossa interpretação. Vivenciada, torna-se o embrião da criatividade. Cada cidade é única e reflete o convívio humano que abriga.

Brasília não é diferente, apesar de ter seus espaços predefinidos e gradualmente ocupados. O gênio criador aplicou todo seu conhecimento no conceito de Plano Piloto, concebendo o ambiente urbano, passando o molde a ser posteriormente determinado pelo povoamento que recebeu.

A *urbis* brasiliense gira em torno do conceito aplicado por Lúcio Costa, mas congrega uma série de urbanidades com formações distintas. É um conjunto de origem cosmopolita, com um centro no âmbito laboral, contudo, polinucleada. Pensar o desenvolvimento desse aglomerado requer entender a distribuição espacial e as interações humanas para, então, olhar para o futuro com projeções viáveis e desejáveis.

A idealização de uma metrópole no centro do País esbarrou nas características do planalto central, um ambiente até então pouco habitado, rasgado por milhares de pequenos córregos que erodem o solo, mas sem grandes vales para abrigar rios caudalosos ou grandes planos para uma grande metrópole contínua (Cruls, 1957 e Belcher, 1957).

O espaço territorial do Distrito Federal foi finalmente explorado e sugerido no âmbito da Missão Cruls. Contudo, sua delimitação e ocupação só ocorreu mais de meio século depois, em decorrência dos estudos realizados pela Comissão de Localização da Nova Capital do Brasil, aproveitados posteriormente por Juscelino Kubitschek para empreender a construção da cidade.

A localização do Plano Piloto foi definida e o projeto finalizado de acordo com as características do local. A ocupação do centro de um grande platô ao redor do qual escorrem dezenas de córregos. A nova capital do País, que ocuparia local até então pouco habitado, foi possibilitada pelo lago artificial que rodeia seu centro e grande integração da cidade com a natureza, com amplos corredores verdes, posteriormente definidos como a escala bucólica (Codeplan, 1991).

Paralelamente ao projeto de Lúcio Costa e contrariamente à sua vontade, Brasília ganhou mais áreas urbanas, inicialmente nomeadas cidades-satélites (Tamanini, 2003), que foram delimitadas, seguindo as pequenas superfícies planas, rodeadas por vales erodidos que formam o território da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno - RIDE.

O respeito aos corredores hídricos tem permitido o contínuo crescimento da cidade, definindo o centro e as periferias de Brasília, assim como o zoneamento, adensamentos, distritos e subcentros de forma bem peculiar.

A principal particularidade refere-se à difícil interação dentro da malha urbana, descontínua. O Plano Piloto constitui o centro metropolitano, concentrando empregos e serviços de maior complexidade, mas está a dezenas de quilômetros das periferias mais distantes e populosas, em corredores parcialmente expressos, contudo não suficientemente densos para viabilizar o transporte público.



Entender a particularidade da RIDE e adaptar soluções diversas a esse contexto, mantendo a essência de integração urbano-ambiental que possibilita o adensamento da região, é uma das vertentes à qual se destina esse trabalho.

O segundo fator a se analisar é o contingente populacional. Brasília abriga não apenas o centro administrativo do País mas, também, um importante polo de desenvolvimento e integração que assumiu o papel de metrópole nacional.

A concepção do polo de integração do Brasil Central remonta a José Bonifácio (Bonifácio, 1823) no elidir da colônia, registrando-se, ao emergir a nova nação, o embrião para instalação de sua capital em local distante do litoral que propiciasse a união dos povos da nação que emergia. De toda forma, já se falava em mudança de capital séculos antes (Lyra, 1994).

Brasília é então um fato novo em terra virgem, posteriormente ocupado por povos de todo o País. Não é apenas a cidade administrativa como idealizada por Lúcio Costa mas é, também, o local de encontro de uma difícil identidade nacional, forjada em 1822 e ainda distante em 1960.

O Plano Piloto idealizado cumpre sua função social de abrigo do núcleo político do País. Contudo, a Brasília, idealizada ao longo de séculos e concretizada durante o governo Kubitschek, tem papel protagonista de reestabelecer o eixo do próprio País. A cidade real, fusão de idealizações e imprevistos, é o elemento complexo a ser entendido, interpretado e reapresentado.

É importante então estabelecer qual é a função econômica, política, cultural e social da cidade de Brasília dentro do contexto regional, nacional e global. Passados 55 anos de sua inauguração, já é possível diagnosticar desdobramentos desse fato, assim como apontar reflexões e redefinições para o futuro desse conjunto urbano, sendo este o objetivo do trabalho.

Com base nos contingentes humano e espacial, parte-se para a proposição de uma agenda política. Uma vez diagnosticadas características e apontadas soluções, deve-se planejar sua execução com base nos cenários orçamentário, político, econômico e social, identificando atores e possíveis riscos.

Construída em poucos anos e baseada em conceito até então inédito, Brasília teve, em seu embrião, a preocupação de conceber um conjunto econômico, social e político, já se compreendendo naquele momento os valores de ordem psicológica e fisiológica que são determinados pela cidade.

Por outro lado, a cidade que nasceu como a síntese do futuro que se via, é peça de constante mutação. Para entendê-la é necessário compreender as perguntas feitas antes de sua construção, todas ainda presentes na Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno - RIDE, aplicando soluções não muito diferentes daquelas apontadas há quase 60 anos.

## 2. NOVO EIXO DE INTEGRAÇÃO NACIONAL

A historiografia sobre a origem de Brasília é controversa e difícil de ser conduzida de forma linear. Em 1960, ano da fundação de cidade, foi publicado pela Presidência da República o livro *Brasília: antecedentes históricos* (Barbosa, 1960), que retratou a forma como a ideia de mudança da Capital do Brasil foi aventada em diferentes momentos históricos, documentada sobretudo na pessoa de figuras politicamente importantes, ganhando novos elementos dispersos até finalmente se consumir. Em geral, os planos giraram em torno de segurança da capital, integração nacional e desenvolvimento econômico do interior do território.

Para o presente trabalho, trata-se de mudança da Corte portuguesa para o Brasil, em 1808, como o marco para consolidação de uma nova capital. Foram necessários alguns séculos de colonização até que, em decorrência da geopolítica europeia, se materializassem nas américas condições suficientes para a constituição de nações independentes. No caso brasileiro, alçado à condição de Reino Unido no ano de 1808, inverteu-se um processo de isolamento e exploração, como bem retrata a obra *1808, Como uma rainha louca, um príncipe medroso e uma corte corrupta enganaram Napoleão e mudaram a História de Portugal e do Brasil* (Gomes, 2007).

As riquezas existentes na colônia e a fragilidade portuguesa diante dos vizinhos europeus foram determinantes para a concretização do plano de fuga elaborado pelo Marquês de Pombal por volta do ano 1750, no qual já se falava em nova capital do império no interior do território brasileiro (Moraes, 1872, pp. 20-21). Com a invasão napoleônica, mais de meio século depois, ocorreu então a fuga da corte para o Brasil entre os anos de 1807 e 1808.

Contudo, as condições da colônia não permitiam transferência imediata da capital para seu interior, que era uma região propositalmente isolada do resto do mundo, cabendo à metrópole portuguesa e seus autorizados sua exclusiva exploração (Gomes, 2007, p.114).

A população do território no ano da mudança foi estimada entre 2,5 e 4 milhões de habitantes (Souza e Silva, 1870; Mortara, 1941; Oliveira Viana, 1920), o que representa menos de 2% da população atual. Desses poucos milhões de habitantes, cerca de 1/3 era escravizada, e outros 800.000 eram indígenas, estando a quase totalidade da população dispersa ao longo da faixa litorânea, exceto pelas regiões surgidas em torno da mineração e pecuária e comunidades ribeirinhas na Amazônia (Gomes, 2007, pp. 112).

A região austral da colônia, atualmente identificada como centro-sul, teve marco comum nas bandeiras que partiram principalmente da província de São Vicente. As bandeiras desbravaram parte do território nacional em busca de riquezas minerais e terras férteis, encontrando na mineração a condição para o início do povoamento europeu no interior do Brasil.

Durante aproximadamente cem anos, entre o final do século XVII e o final do século XVIII, ocorreu grande otimismo aurífero na faixa que vai de Minas Gerais a Mato Grosso, estando o polo principal em Vila Rica, atual Ouro Preto, cidade que chegou a ser o principal núcleo populacional das Américas, com aproximadamente 80 mil habitantes no final do século XVIII (Goulart, 2009, p. 31).

Já a pecuária desenvolveu-se mais favoravelmente nas planícies do sul do País, com climas mais amenos, terrenos planos e abundância de água. Formou-se, assim, um importante corredor comercial, com entreposto em São Paulo, local onde ocorriam trocas de mercadorias e animais entre as regiões (Furtado, 2003, p.82).

Para escoamento de riquezas minerais e como ponto de chegada de mercadorias, migrantes e ferramentas vindos da Europa e África, emergiu a cidade do Rio de Janeiro, elevada ao posto de capital da colônia em 1763. Porto mais próximo às Minas Gerais, a cidade do Rio de Janeiro, rodeada por montanhas e com acesso estreito pela Baía de Guanabara, assumiu com a mineração o papel de principal cidade da colônia.

Quando a corte portuguesa chegou ao Brasil, a colônia já estava vivenciando a crise pós-aurífera, com economia migrando rapidamente para a subsistência e queda significativa da renda média, decorrência também do grande aumento populacional ocorrido no final do século XVIII.

Por sua vez, a decadência da mineração levou a colônia rapidamente a uma economia de subsistência, com pequenas trocas de mercadorias e animais e praticamente nenhuma circulação monetária. No período de cerca de duas décadas, entre o fim do ciclo do ouro e a mudança da família real, ocorreu drástica redução da renda média, ocasionada pelo vácuo econômico em paralelo ao grande aumento populacional, ocorrido na segunda metade do século XVIII (Furtado, 2003, pp. 95-8).

Contudo, a colônia não era um território uniformemente identificado. O Norte, conectado ao sul, quase que exclusivamente por mar, contava com outras duas colônias. A mais antiga, no Nordeste, que abrigou a indústria açucareira e foi sede também da primeira capital, em Salvador, além de abrigar a importante cidade de Recife, foco de conflitos entre portugueses, holandeses e franceses durante os primeiros séculos de ocupação europeia.

As duas principais cidades do Nordeste, também portuárias ao exemplo do Rio de Janeiro, foram concebidas como entrepostos comerciais marítimos, contando com cidade baixa, onde é realizado o comércio, e cidade alta, onde fica guardado o núcleo da cidade contra a fragilidade do litoral (Gomes, 2007, p. 104). Ambas haviam perdido importância com a mudança de ciclo econômico, mas continuavam sedes das províncias da Bahia e Pernambuco e muito influentes na relação com a coroa portuguesa.

A exemplo da porção ao sul da colônia, o povoamento ali se concentrava na faixa litorânea, chegando até a zona da mata, havendo poucas incursões ao interior do território, ocorridas sobretudo por missões religiosas.

Já a porção noroeste, dominada por extensa floresta, teve como marco inicial para a colonização portuguesa a tomada da foz do Rio Amazonas e instalação da cidade de Belém, em 1616, garantindo aos portugueses o acesso ao interior da Amazônia e delimitação do território nacional a partir da própria geografia da região, com amplas hidrovias direcionadas ao Oceano Atlântico (Cortesão, 2013). Dessa forma, cercada por floresta quase intransponível, mas cortada por dezenas de rios caudalosos, a Amazônia brasileira foi-se formando por comunidades ribeirinhas, sustentadas por extrativismo das riquezas da floresta, constituindo assim o Grão Pará, a princípio, uma colônia portuguesa desvinculada das demais nas Américas.

Foi essa colônia que D. João VI encontrou, em 1808, quando desembarcou no Brasil. As grandes cidades portuárias de Recife, Salvador, Rio de Janeiro e Belém não contavam com mais do que 60.000 habitantes (Gomes, 2007, p. 140) e se destinavam quase que exclusivamente ao entreposto comercial entre os produtos do interior da colônia e da metrópole.

Como forma de controle e proteção da enorme colônia, Portugal havia restringido a abertura de estradas e meios de comunicação, mantendo o interior do País praticamente inviolado, exceto pela catequização, bandeiras e polos de mineração, que definiram o contorno aproximado da colônia portuguesa a partir do Tratado de Madrid (Gomes, 2007, p. 114).

Ciente da desintegração entre as três regiões que mantinham comércio com a metrópole, D. João VI tratou imediatamente de constituir laços até então inexistentes no interior do território brasileiro. Antes mesmo da chegada ao Rio de Janeiro passou um mês em Salvador (Gomes, 2007, pp. 97-109), estreitando relações e concedendo benefícios, como abertura dos portos e instalação da primeira escola superior.

A instalação da sede do Império no Rio de Janeiro trouxe mudanças significativas para o Brasil, naquele momento um conjunto de províncias desvinculadas que serviam unicamente para escoamento de riquezas para a metrópole.

A monarquia portuguesa deslumbrou a corte. As grandes regiões autônomas do Brasil, notadamente o Grão-Pará, o Nordeste e o centro-sul passaram a fazer parte de um mesmo conjunto com identidades ainda distintas. A metrópole estava agora sediada no Rio de Janeiro e de lá partia todo o esforço em criar uma identidade nacional, fundada quase que exclusivamente na Língua Portuguesa, fato naquele momento ainda não consumado mesmo após 300 anos de ocupação europeia. Predominava até então como língua materna uma série de regionalismos, sobretudo o Nheengatu e a Língua Geral da Amazônia (Gomes, 2007, p. 116).

Nascia aí a necessidade de unificação das aspirações da nação que se formaria. Se por um lado os planos do Marquês de Pombal de transferência da corte foram apenas parcialmente atendidos devido à impossibilidade de ocupação imediata do interior do território. Por outro, crescia sua necessidade, não mais sob o argumento de proteção, mas sim de integração.

A necessidade de retorno do rei D. João VI a Lisboa e conseqüente independência do Brasil culminou no possível esfrelamento da nação (Gomes, 2003, p. 282). José Bonifácio, considerado o patriarca da independência, escrevia quase uma década antes do processo de retorno de D. João VI a Portugal que “amalgamação muito difícil será a liga de tanto metal heterogêneo, [...] em um corpo sólido e político” (Gomes, 2007, p. 293). Na prática, alertava para a diversidade cultural e regional que estavam sendo forjadas pelo Império.

É atribuído também a José Bonifácio o interesse de mudar a Capital do País para o Planalto Central, sob o intuito de integração nacional, partindo dele o nome Brasília ou Petrópole, conforme registrado no documento que redigiu aos deputados paulistas que participaram das Cortes de Lisboa em 1821.

O fato é que o Império ficou estabelecido após a independência, mantendo-se a mesma linhagem de herdeiros de D. João VI, o que garantiu um certo *status quo* que viria a se consolidar como Brasil, uma nação.

As revoltas separatistas e guerras contra nações vizinhas vividas durante a monarquia brasileira ajudaram a consolidar um exército e promover o sentimento de unidade (Fausto, 2012). Possibilitaram que povos dos três brasis se conhecessem, estabelecendo entre si novas relações de poder, sem, contudo, criar outro elemento de identidade nacional além de língua, bandeira e armas.

A formação do Estado trouxe ainda novo fluxo migratório europeu em busca de oportunidades. O clima tropical, contudo, foi fator decisivo para que essa massa populacional se destinasse preferencialmente às terras temperadas do extremo sul do País.

A Carta de Formosa, ofício enviado em 1877 ao Ministro da Agricultura pelo Visconde de Porto Seguro, Francisco Adolfo de Varnhagen, retrata bem a busca por terras de maior altitude no interior do Brasil, com clima mais ameno, facilitando a ocupação pelo imigrante europeu.

No relato, tece elogios a regiões de mais elevada altitude nas Minas Gerais, sobretudo para a região da Serra na Canastra, divisor de águas entre as bacias do São Francisco e Paraná. Exalta, contudo, a região marcada pelo triângulo no qual se encontram as lagoas Formosa, Feia e Mestre D'armas, elevadas a mais de 1.100 m de altitude, separadas por apenas algumas dezenas de quilômetros, sendo cada uma nascedouro de rios que alimentam as três grandes bacias hidrográficas brasileiras: Paraná, Amazonas e São Francisco. O Conde tece os seguintes comentários:

Não entrarei aqui, Exmo. Sr., na questão da alta conveniência para o Império e até para o Rio de Janeiro, da mudança da capital, questão que me reservo discutir de novo extensamente em uma publicação não oficial. Mas não posso deixar de aproveitar esta ocasião para recomendar a importância, em todo o sentido, da mencionada paragem, como solo fecundo em que tem de vingar e prosperar muito quaisquer sementes que nele se lançarem. (Varnhagen, 1877).

Estava, assim, inclusa nova característica à nova capital, que, na visão do Conde de Porto Seguro, deveria não somente se instalar no interior do País mas, preferencialmente, em seu Planalto Central, em região atrativa à migração europeia, delimitando, pela primeira vez, a localização aproximada de Brasília.

Pouco mais de uma década mais tarde estava proclamada a República, com estabelecimento de nova Constituição, que determinou, em seu art. 3º, que a capital seria implantada no Planalto Central do Brasil, em território de 14.400 km<sup>2</sup>. O segundo Presidente da República, Marechal Floriano Peixoto, após autorização orçamentária do Congresso Nacional, constituiu, em 1892, comissão estabelecida pela Portaria 119-A, de 17 de maio de 1892, e coordenada pelo astrônomo Luís Cruls, que partiu para o Planalto Central com objetivo de identificar e demarcar a área destinada à futura Capital do Brasil (Cruls, 1957).

Ressalta-se que Floriano Peixoto assumiu a presidência após a renúncia prematura de Deodoro da Fonseca. Ambos militares do Exército, encontraram grande resistência monárquica, sobretudo por oficiais da Marinha (Nabuco, 1896) que ameaçavam bombardear a capital, Rio de Janeiro, como forma de retomar o antigo regime. Parte daí, então, uma possível explicação para seu interesse tão imediato em mudar a localização da capital.

Conforme o relatório da primeira Missão Cruls, partiu-se do histórico sobre a mudança da capital, que inclui necessidade de integração dos povos, proteção da sede do governo de ataques ao litoral, ocupação do vasto território e busca por climas mais amenos e terrenos mais férteis (Cruls, 1957). Na prática, a comissão seguiu o caminho percorrido e descrito anteriormente pelo Visconde de Porto Seguro como forma de verificar a viabilidade do empreendimento.

O relatório faz menção ainda ao Projeto de Lei que tentou designar a região da fronteira entre Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia (Cruls, 1957), que pelo anagrama é conhecida como MATOPIBA, também divisor de águas entre três bacias hidrográficas, do Rio Tocantins, Rio São Francisco e Rio Paranaíba, contudo, em região pouco ligada ao centro-sul.

Dessa forma, interpretou-se do texto incluído pelo constituinte que Planalto Central se refere a altitudes superiores a 1.000 metros, onde as temperaturas são mais amenas, mas na porção central do Brasil, entre as grandes bacias hidrográficas que coincidiam, no momento da independência, com as três colônias portuguesas do Grão Pará, Nordeste e centro-sul (Cruls, 1957).

A missão partiu em 1892 para Uberaba, no triângulo mineiro, último ponto da ferrovia mogiana, partindo dali a pé, com uso de animais para transporte, em direção aos Pirineus (Pirenópolis), região que teve povoamento iniciado durante o período aurífero e que já se sabia com altitude superior aos 1.000 metros. A viagem de cerca de 500 km durou trinta e três dias. Após mapearem a serra dos Pirineus, partiram em turmas distintas para Santa Luzia (Luziânia) e Vila Formosa (Formosa), próximo de onde estava localizado o encontro das três bacias hidrográficas citadas pelo Visconde de Porto Seguro (Cruls, 1957).

Foram realizadas diversas análises do terreno, verificando-se a viabilidade para a constituição de uma grande cidade ali, devido à abundância de terras férteis, córregos e riachos, além de clima em geral mais ameno do que no Rio de Janeiro. Delimitaram então a área de 14.400 km<sup>2</sup>, conhecida como retângulo Cruls, concluindo, assim, a primeira parte da jornada (Cruls, 1957).

Somente a segunda Missão Cruls, por sua vez, constituída em 1894 pelo então Ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas do governo Prudente de Moraes, General de Brigada Bibiano Sérgio Macedo da Fontoura Costallat, é que se aprofundou o levantamento sobre clima, abastecimento de água, topografia e natureza do terreno.

O fim prematuro da segunda jornada, sob alegação de falta de recursos por Prudente de Moraes, resultou na ausência de um relatório final a exemplo do primeiro. Contudo, o botânico Auguste Glaziou, que participou da segunda missão, registrou em seu relatório pessoal, parcialmente reproduzido abaixo, alguns fatos que foram, àquele momento, o primeiro registro das características geomorfológicas da Bacia do Paranoá, posteriormente escolhido para a construção do Plano Piloto.

Entre os dois grandes chapadões, conhecidos pelos nomes Gama e Paranoá, existe imensa planície sujeita a ser coberta pelas águas da estação chuvosa; outrora era um lago devido à junção de diferentes cursos de água formando o Rio Paranoá; o excedente desse lago, atravessando uma depressão do chapadão, acabou com o carrear dos saibros e mesmo das pedras grossas por abrir nesse ponto uma brecha funda, de paredes quase verticais, pela qual se precipitam hoje todas as águas dessas alturas. É fácil compreender que, fechando essa brecha com uma obra de arte (dique ou tapagem provida de chapeletas e cujo comprimento não exceda quinhentos a seiscentos metros, nem a elevação de vinte a 25 metros), forçosamente a água tornará ao seu lugar primitivo e formará um lago navegável em todos os sentidos, num comprimento de vinte a 25 quilômetros sobre uma largura de dezesseis a dezoito (Cruls, 1957).

Glaziou talvez tenha sido o primeiro idealizador da ocupação da Bacia do Paranoá, com a formação do lago que envolve a Capital do Brasil. Contudo, a região em si não contemplou por completo a aspiração secular de encontro dos rios, uma vez que não há navegabilidade para grandes embarcações. O Brasil, apesar de guardar enorme riqueza fluvial, não conta com navegabilidade integral de seus grandes cursos d'água, reflexo do terreno acidentado que promove obstáculos belos, mas difíceis de serem transpostos. Não existe, dessa forma, um modal logístico fluvial se encontrando em Brasília, mas há a simbologia do encontro das bacias e das culturas, em região fértil e agradável, eixo logístico do sistema de transportes rodoviário e aéreo desenvolvido a partir do século XX.

O trecho abaixo, parte do discurso do Embaixador Jorge Latour durante a I Conferência Brasileira de Imigração e Colonização, realizada em Goiânia em 1949 (Barbosa, 1960), revela que o local já era conhecido e utilizado desde o século XVII como passagem entre as bacias hidrográficas. Cita o Atlas de João Teixeira, que em seus mapas retratou a divisão de bacias no Brasil Central, mas não revela a fonte para se verificar que o local foi utilizado por bandeirantes.

O varadouro entre o São Bartolomeu, Maranhão e Rio Preto, ou seja, o *divortium aquarum* entre o Prata, o Tocantins e o São Francisco, sobre e à beira do qual se projeta o futuro Distrito Federal, foi não só um centro de difusão da cultura europeia pelos indígenas, mas o primeiro nóculo da formação e unificação territorial do Brasil. Já no primeiro quartel do século XVII os bandeirantes haviam passado do Paraná ao Tocantins-Araguaia e ao São Francisco. A zona de ligação entre estes rios já aparece figurada no Atlas de João Teixeira, de 1630, que se guarda na Biblioteca de Washington. Há mais de três séculos, pois, a natureza e os homens haviam anunciado a excelência dessa região, como centro natural de unificação do Estado brasileiro. (Barbosa, 1960).

A Missão Cruls acabou por consolidar uma série de pensamentos até então desvinculados. Durante as décadas seguintes, a mudança de capital continuou latente, com marcos na instalação da Pedra Fundamental, instituída em comemoração do Centenário da República pelo Decreto nº 4.494, de 18 de janeiro de 1922, tendo sido também assunto discutido nas constituintes que deram origem à Carta Magna de 1934 e de 1946, nas quais a mudança da capital foi inclusa nos dispositivos transitórios.

Getúlio Vargas, Presidente da República entre 1930 e 1945 e posteriormente de 1951 a 1954, foi personagem central em todo o tumulto político que promoveu sucessivas mudanças constitucionais, tendo sido também uma cisão entre a primeira república e o País desenvolvimentista que passou a existir posteriormente. Buscou industrialização e lançou a Marcha para o Oeste, inspirada em movimento homônimo nos Estados Unidos, ocorrido no século anterior e que foi decisivo para o apogeu daquela nação.

O § 1º do artigo 4º do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias da Constituição Federal de 1946 estabeleceu que, promulgada a Carta Magna, o Presidente da República teria 60 dias para constituir comissão de técnicos para proceder estudos sobre a localização da Nova Capital. Parte dessa previsão constitucional, a Lei nº 1.803/53 foi assinada por Getúlio Vargas anos após o prazo incluído no texto constitucional. A Lei instituiu o retângulo do congresso e estabeleceu os parâmetros técnicos a serem avaliados, além de definir o tamanho da área a ser demarcada, com aproximadamente 5.000 km², capaz de abrigar 500.000 habitantes.

O Decreto nº 32.976/53, por sua vez, criou a Comissão de Planejamento, Coordenação e Mudança da Capital Federal, coordenada pelo General Aginaldo Caiado de Castro e posteriormente recebeu o nome de Comissão de Localização da Nova Capital do Brasil. A Comissão contratou inicialmente a empresa Cruzeiro do Sul Aerofotogrametria, para realização de fotografias aéreas, contratando posteriormente a Donald J. Belcher Associates, que realizou fotoanálise e fotointerpretação, demarcando as cinco áreas que seguiram para decisão da Comissão sobre a localização da Capital Federal, cabendo então à comissão, já sob coordenação do Marechal João Pessoa, a escolha sobre a Bacia do Paranoá, nomeada de Sítio Castanho no relatório, como a área mais propícia à nova capital (Belcher, 1957). O relatório descreveu da seguinte forma a área que chamou de Sítio Castanho:

A fisiografia desse sítio, a 25 km a sudoeste de Planaltina, é inteiramente diferente da dos outros quatro. Seu detalhe topográfico principal é um domo de forma triangular definido pelo Córrego Fundo e Ribeirão Bananal, quando se juntam para formar o Rio Paranoá, que então corre no rumo leste

para o Rio São Bartolomeu. A colina plana entre esses cursos d'água alcança a elevação de 1,2 mil metros e se estende muitos quilômetros para oeste além da fronteira do sítio. Os fundos do vale vão a mais ou menos um mil metros acima do nível do mar. Esse sítio e o Sítio Verde, que se justapõe a ele, são os que se acham a altitudes mais elevadas. A extensa planície, de suave declividade para os rios limítrofes, presta-se ao desenvolvimento de uma grande cidade de qualquer tipo possível, sem a obrigação de interromper acidentes topográficos. A matéria orgânica do solo é relativamente alta para área de planalto como essa. A maior parte está coberta com florestas de crescimento secundário e não de vegetação baixa, típica de chapadas. A área focal do sítio, como delimitado, é um triângulo na confluência do Córrego Fundo e Ribeirão Bananal, mas os vales a sudeste e nordeste foram incluídos com as encostas dos divisores mais afastados. Essas encostas ao longo do vale são suaves e adequadas para edificações. Os vales em si poderiam ser desenvolvidos para edifícios públicos e a sede do governo. As encostas da área são de tal ordem que, se a cidade fosse construída aqui, haveria muitos setores da cidade com vistas ilimitadas para os vales contíguos. Ao mesmo tempo, a associação de terrenos planos contíguos às encostas proporciona uma excelente combinação para aeroportos a serem localizados próximo à cidade, ainda assim, com um mínimo de interferência dos estorvos operacionais de um aeroporto. Os recursos recreacionais da vizinhança são tão variados como excelentes, variando desde as encostas densamente florestadas do Rio Paranoá até os pontos vizinhos, onde é possível construir lagos artificiais. (Relatório Belcher, 1957)

Diante do relatório elaborado e escolha da área destinada à futura capital, parte-se para a desapropriação. O então presidente, Café Filho, não apresentou grandes esforços de mudança, ignorando o anseio do coordenador da Comissão de Localização da Nova Capital do Brasil, Marechal José Pessoa, de iniciar as desapropriações visando a eliminar a especulação imobiliária que se instalava.

O Marechal aproximou-se do então governador de Goiás, Juca Ludovico, com intuito de materializar as condições para dar continuidade ao projeto. Foi criada a Comissão de Cooperação para Mudança da Capital, chefiada por Altamiro de Moura Pacheco, e em 30/12/1955 ocorreu assinatura da escritura de desapropriação amigável da Fazenda Bananal, que compreendia a quase totalidade do território do Sítio Castanho.

No mesmo ano, o então candidato à Presidência da República, Juscelino Kubitschek, inspirado pelo espírito desenvolvimentista e realizando campanha eleitoral no longínquo Centro-Oeste, em Jataí, já tendo incorporado ao pleito o seu Plano de Metas e o discurso constitucionalista, foi instigado no palanque por Antônio Carvalho Soares a respeito da disposição constitucional de mudança da capital, respondendo, após breve pausa, que a partir daquele momento a mudança da capital fazia parte de sua proposta de governo (Kubitschek, 2010, p. 6). JK, como Kubitschek ficou conhecido, acabou definindo que aquela era sua meta-síntese, agregando todas as outras, elencadas nas grandes áreas de energia, transportes, alimentação, indústria de base e educação (Kubitschek, 2010).

Eleito, tratou de materializar a promessa de campanha, tirando proveito de todo o antecedente imediato, sobretudo os estudos encomendados pela Comissão de Localização da Nova Capital do Brasil e o ato de desapropriação do Sítio Castanho. Criou então a Companhia Urbanizadora da Nova Capital - Novacap e realizou concurso para o projeto urbanístico da nova capital. O projeto vencedor foi de Lúcio Costa, filho de militar brasileiro que nasceu na França e passou boa parte de sua juventude morando nas principais cidades europeias. Era ainda adepto e admirador do urbanismo modernista, iconificado em Le Corbusier.



Não fossem os trabalhos que antecederam o Governo JK, não teria sido possível construir Brasília em apenas cinco anos. Deve-se reconhecer em JK, no entanto, o empreendimento político de tirar do papel a cidade, enfrentando fortes embates políticos com a UDN, sobretudo nos discursos e ações do Deputado Federal Carlos Lacerda.

Os primeiros esboços de Brasília, em traços simples, mas refinados, revelavam a profundidade dos conceitos e aplicações devidamente pensados para cada aspecto da cidade (Codeplan, 1991). O projeto tem registro na Carta de Atenas, elaborada em 1933, mas não está subordinado a ela. É resultado do conhecimento acumulado de Lúcio Costa, suas reflexões e apropriações da identidade nacional, reconhecendo beleza e utilidade naquilo que é genuinamente brasileiro. Após consolidado, Lúcio Costa definiu suas influências para o Plano Piloto, conforme reproduzido abaixo (Costa, 2001):

1º - Conquanto criação original, nativa, brasileira, Brasília – com seus eixos, suas perspectivas, sua *ordenance* – é de filiação intelectual francesa. Inconsciente embora, a lembrança amorosa de Paris esteve sempre presente.

2º - Os imensos gramados ingleses, os *lawns* da minha meninice – é daí que os verdes de Brasília provêm.

3º - A pureza da distante Diamantina dos anos 20 marcou-me para sempre.

4º - O fato de ter então tomado conhecimento das fabulosas fotografias da China de começo do século (+- 1900 – terraplenos, arrimos, pavilhões com desenhos de implantação – contidas em dois volumes de um alemão cujo nome esqueci).

5º - A circunstância de ter sido convidado a participar com minhas filhas, dos festejos comemorativos da *Parson School of Design* de Nova York e de poder então percorrer de “*Grayhound*” as auto-estradas e os belos viadutos-padrão de travessia nos arredores da cidade”.

Ao analisar o projeto e pensamento de Lúcio Costa, Francisco Lauande (2007) propõe influências dos conceitos de Cidade-Linear e Cidade-Jardim, além da Carta de Atenas. Nesse sentido, cita a *Broadacre City* de Frank Lloyd Wright, no qual cidade e campo se permeiam, a exemplo do Plano Piloto, onde escala bucólica e residencial coabitam sem um limite claro, consagrando na superquadra a humanidade de Brasília.

O Plano Piloto, junção de dois eixos viários que se cruzam na Rodoviária marcando ali um centro que percorre radialmente todo o País, foi construída não apenas como síntese da cultura brasileira, referendando os projetos urbanísticos anteriores que já haviam sido apresentados mas, também, fenômeno mundial. Ao desenhar Brasília sobre o relevo da Bacia do Paranoá, Lúcio Costa sabia estar alicerçando não só os anseios de integração nacional, mas, também, um marco para o futuro, com uma cidade impar que encontrava eco por todo o globo.

Brasília acabou por se materializar como preconizado por José Osvaldo de Meira Penna, em sua obra *Porque as Capitais Mudam*, na qual chega à conclusão, após exaustivo estudo de mudanças de capitais em todo o mundo, que esse processo “*não representa um capricho, um pormenor sem importância, um fato ocasional, um acontecimento fortuito. É sempre, e necessariamente, um marco essencial da situação histórica apreciada, traçando a dimensão geográfica desse momento*” (Penna, 2002, p. 322).

A Nova Capital nasceu como aspiração secular, necessária, porém de difícil concretização. A cidade ali posta, conforme antecipado por Lúcio Costa em seu relatório para o concurso, “*não será, no caso, uma decorrência do planejamento regional, mas a causa dele: a sua fundação é que dará ensejo ao ulterior desenvolvimento planejado da região*” (Codeplan, 1991). A cidade acabou por fundar o novo eixo de integração nacional.

### 3. POVOAMENTO E A FORMAÇÃO DA CIDADE

Quando, em 1955, Juscelino Kubitschek aceitou o desafio de construir a Capital do Brasil no Planalto Central, estava assumindo a dificuldade de levar o centro do poder para um local praticamente inabitado e de difícil acesso. Como parâmetro, foi necessário mais de um século de nação até que em 1928 fosse inaugurada a primeira estrada asfaltada do País, fazendo a ligação entre Rio de Janeiro e Petrópolis, com cerca de 70 km de extensão.

A tarefa era praticamente impossível. Levar o núcleo de um País gigantesco, porem atrasado, para um local distante 1.000 km do litoral, sem rodovias, ferrovias ou rios navegáveis para possibilitar o transporte nos primeiros anos, em terra virgem que necessitava de obras de grande porte até mesmo para o mais básico serviço, de captação águas (Tamanini, 2003). Tirar Brasília do papel envolveu cumprir as 30 metas de JK, que de outra forma possivelmente não teriam tido tanto êxito.

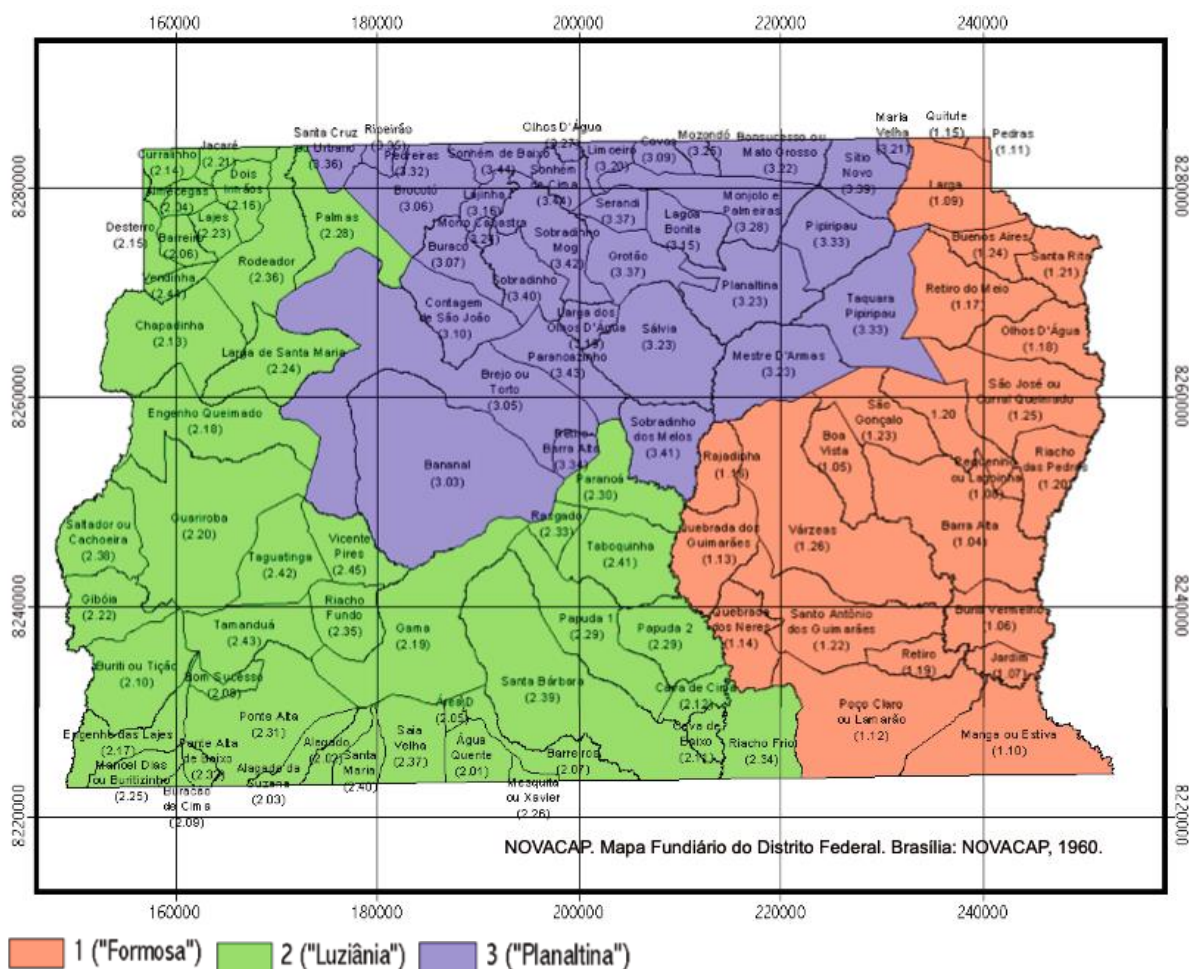
É importante ressaltar que apesar do baixo povoamento e difícil acesso da região até o início da construção de Brasília, foram encontrados dentro do Distrito Federal vestígios arqueológicos antiquíssimos, como se verifica na obra *História da Terra e do Homem no Planalto Central* (Bertran, 2011), havendo registro de presença de povos nativos desde cerca de 10.000 anos atrás até o momento da chegada de europeus na região. Esse povo nativo foi-se misturando ao sertanejo que passou a colonizar a região a partir da descoberta de jazidas auríferas. Por fim, a região foi invadida pela onda migratória e características modernistas de Brasília, sobrepondo uma história sobre outra sem o devido conector cultural que forma uma territorialidade.

A região que Brasília ocupa havia sido ponto de passagem e parada em milênios passados e foi desbravada desde o primeiro século de colonização europeia no País, conforme discurso do embaixador Jorge Latour (Barbosa, 1960), mas a fixação de núcleos populacionais só ocorreu com a descoberta de metais e gemas preciosas, no século XVIII, constando o ano de 1727 como ano de fundação de Goiás Velho e Pirenópolis, as mais antigas da região. A fartura aurífera, por sua vez, só durou algumas décadas, permanecendo os municípios em decadência por mais de um século, vivendo principalmente de subsistência (Furtado, 2003, pp. 95-8). Esse era o retrato do Centro-Oeste na década de 1950, uma região imensa com povoamento escarço e atividade econômica restrita basicamente à agropecuária para subsistência.

A área do Distrito Federal era ocupada apenas por fazendas e dois núcleos urbanos, de Planaltina e Brazlândia, este último um distrito de Luziânia localizado dentro da Fazenda Chapadinha. Somava não mais do que 5.000 habitantes dispersos pelo cerrado. No entorno imediato de Brasília, além das já seculares Luziânia e Formosa, havia apenas pequenos distritos vinculados a esses municípios. Um pouco mais distantes, dentro da RIDE, havia ainda Pirenópolis e Corumbá, já seculares, além de Cristalina e Unai, desmembradas durante o século XX.

O Distrito Federal era constituído, assim, por algumas dezenas de fazendas sem produção significativa, havendo poucas e pequenas cidades num raio de centenas de quilômetros. Abaixo segue a localização das fazendas originárias do Distrito Federal e limites municipais anteriores à instalação de Brasília.

Imagem 1 - Antigas fazendas e limite aproximado dos antigos municípios goianos



Fonte: Sistema Cartográfico do Distrito Federal (SICAD). Datum horizontal Chuá. Projeção UTM. Meridiano central 45°W

Nenhuma dessas cidades tinha condições de apresentar suporte à construção da capital, iniciando-se de imediato a ligação rodoviária com Anápolis (Tamanini, 2003, v.1, p. 190), atual BR-060, uma vez que naquela cidade se localizava o ponto final da ferrovia mogiana, além de estar conectada a Goiânia, capital do estado e fundada duas décadas antes.

Outras frentes buscaram melhorar as ligações por estrada de terra com Vianópolis, onde se localizava a estação ferroviária mais próxima de Brasília, além de Corumbá de Goiás, já ligada por estrada a Anápolis. Por fim, foi dada atenção à estrada que ligava a nova capital ao Rio São Marcos e Paracatu, no estado de Minas Gerais, cidade que chegou a ser cogitada por José Bonifácio como local para instalação da Capital do País ainda nos primeiros anos de independência e que estava ligada por estrada a Belo Horizonte e, conseqüentemente, ao Rio de Janeiro (Tamanini, 2003, v.1, p. 191).

O trecho para Paracatu acabou dando origem a duas das principais rodovias radiais do Brasil, as BR-040 (Brasília-Rio) e BR-050 (Brasília-Santos) que seguem juntas até Cristalina. O trecho da BR-040 que liga Brasília a Belo Horizonte, com extensão aproximada de 700 km, foi concluído próximo à data de inauguração da cidade e marcou a ligação asfaltada de Brasília com o resto do País.

Contudo, controvvertendo toda a dificuldade de acesso, a população de operários de Brasília cresceu rapidamente, saltando de 1.000 em dezembro de 1956 para 13.000 em

julho de 1957 e 35.000 em maio de 1958 (Tamanini, 2003, v.1, p. 189). No ano de inauguração, a cidade já contava com cerca de 140.000 habitantes, tendo rompido os 500.000 habitantes uma década mais tarde (IBGE, 1970).

Ocorre que a economia estagnada, quase de escambo, que predominava no Planalto Central nos anos que antecederam a construção de Brasília, também repercutia por quase todo o território brasileiro. As oportunidades de emprego na construção civil e comércio se espalharam rapidamente para todo o País, atraindo migração extensiva (Tamanini, 2003).

Por outro lado, a proposta de Lúcio Costa era que o Plano Piloto, assim como previsto na Lei nº 1.803/53, deveria comportar apenas 500.000 habitantes depois de concluído (Codeplan, 1991), estimando o ano 2.000 para tanto.

Uma vez superada a expectativa, o povoamento tratou de delimitar a área urbana de toda a região. O planejamento, que a princípio se restringia ao Sítio Castanho, parcialmente coincidente com a Bacia do Paranoá, logo se expandiu e trouxe as particularidades urbanísticas da cidade.

Durante os primeiros anos, a Novacap, companhia responsável pela construção de Brasília, estruturou uma cidade provisória, que serviu de base comercial e populacional, mas deveria deixar de existir após a inauguração. Trata-se do Núcleo Bandeirante. A Novacap doava lotes, e as atividades se desenvolviam ali naturalmente. No local se concentraram os hotéis, bancos e comércio.

Contudo, após extenso adensamento, a Novacap parou de ceder terrenos, o que levou à favelização da região próxima ao Núcleo Bandeirante e obrigou a Novacap a inaugurar a primeira cidade-satélite, Taguatinga, antes mesmo de Brasília. A ideia inicial é que as cidades-satélites servissem de suporte ao abastecimento de Brasília com mercadorias ali produzidas, não ocorrendo o deslocamento de pessoas para trabalharem no Plano Piloto (Tamanini, 2003, v.1, pp. 243-4).

Taguatinga, nome de uma antiga fazenda da região, foi inaugurada em 1958, sob planejamento urbano do engenheiro Maciel. Foi planejada para 10.000 lotes de 300 m<sup>2</sup> que comportariam 50.000 habitantes no extremo externo oeste do chapadão que circunda a Bacia do Paranoá. Em 1960, quando Brasília foi inaugurada, Taguatinga já exercia o papel de uma importante cidade autônoma distante apenas 30 km do centro do Plano Piloto. Contabilizaram-se cerca de 400 pedidos de lote por dia na cidade, tornando-a um novo polo dentro do Distrito Federal (Tamanini, 2003, p. 244-7).

A essa altura, o Núcleo Bandeirante, localizado dentro da Bacia do Paranoá próximo à extremidade sul, não era mais uma cidade provisória e foi reconhecida também como cidade-satélite por meio da Lei nº 4.020/61 (Tamanini, 2003).

Com a finalização da obra de Brasília e do Lago Paranoá, o excesso de operários nas vilas das construtoras e crescente número de invasões de terras públicas levou à edição da Lei nº 3.751/60, que acabou por reconhecer o excedente urbano e regulou a criação de cidades-satélites para abrigá-lo.

A Vila Amaury foi uma invasão, próxima à Vila Planalto, que com a conclusão da barragem do Paranoá ficou submersa. Para abrigar a população que residia ali foi criada Sobradinho, na extremidade externa norte da Bacia do Paranoá. Planejava-se que Sobradinho fosse uma cidade voltada a atividades agrárias, com cerca de 5.000 habitantes, abastecendo o Distrito Federal, contudo, após demora em desapropriar as terras e iminente submersão da Vila Amaury, o projeto foi revisto e executado em pouco tempo para abrigar inicialmente cem famílias (Tamanini, 2003, pp. 247-50).

As duas cidades, Sobradinho e Taguatinga, abrigaram operários. Já para os funcionários da Novacap foi elaborada a cidade do Paranoá, próximo à barragem do Paranoá. Contudo, o projeto foi inicialmente suspenso por constituir parte do tecido urbano do Plano Piloto (Tamanini, 2003, v.1, p. 250). O projeto, de toda forma, deu origem, posteriormente, ao Lago Sul.

Por fim, a população que construiu a barragem do Paranoá foi levada para o Gama, cidade projetada para 60.000 habitantes por Jofre Parada em formato de Colmeia, ao sul do Distrito Federal, localizada entre as principais rodovias já existentes, uma ligando Anápolis e Goiânia e a outra ligando a Região Sudeste. (Tamanini, 2003, pp. 250-51).

Ainda que no ano da inauguração de Brasília o Distrito Federal já contasse com oito cidades espalhadas em seu território, quais sejam, Plano Piloto, Planaltina, Brazlândia, Núcleo Bandeirante, Taguatinga, Gama e Sobradinho, havia ainda outros núcleos populacionais dispersos, resultantes da construção, como a região de olarias que deu origem a São Sebastião e a invasão remanescente da barragem do Lago Paranoá, que resultou na cidade do Paranoá, além das crescentes invasões nas regiões do Núcleo Bandeirante e Taguatinga.

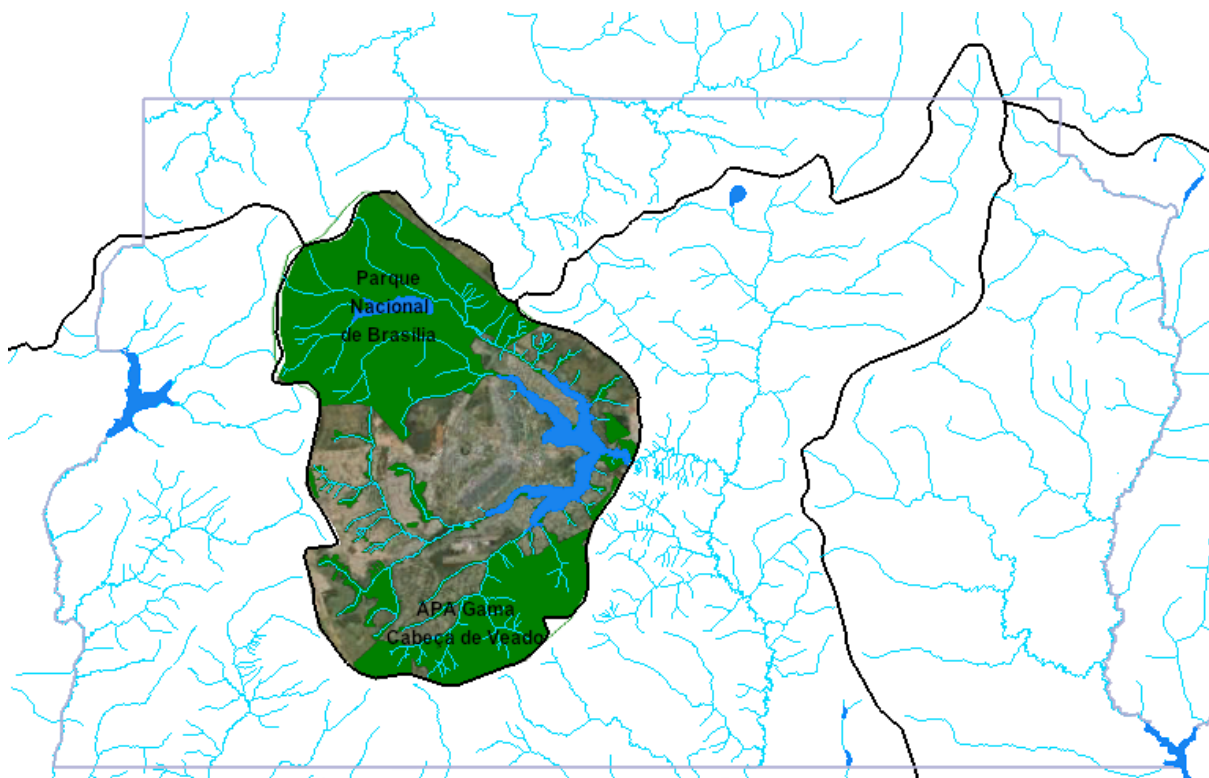
Quando inaugurada, Brasília já era a segunda cidade mais populosa do Centro-Oeste (IBGE, 1960), tendo ultrapassado Goiânia ainda nos primeiros anos. Era inevitável que uma vez estruturada a cidade, o crescimento populacional aumentaria, já que novas famílias se estabeleceriam. Ocorreu então preocupação crescente com a preservação do Plano Piloto conforme o projeto desenvolvido por Lúcio Costa, além da erradicação de invasões, o que desencadeou o processo de desenvolvimento das cidades-satélites (Tamanini, 2003, v.1, pp. 247-51).

A principal medida para preservação do Plano Piloto foi o isolamento de toda a Bacia do Paranoá, uma área de aproximadamente 1.000 km<sup>2</sup> onde se localizam todos os veios de água que formam o Lago Paranoá. Ao redor da represa de Santa Maria, construída para suprir a demanda do Plano Piloto por água potável (Tamanini, 2003, pp. 219-23), foi demarcado o Parque Nacional de Brasília, em 1961, instituído pelo Decreto Federal nº 241/61, protegendo os ribeirões Bananal e Torto, que formam o braço norte do Lago Paranoá.

Já o braço sul, formado pelos Riacho Fundo e Ribeirão do Gama, foi inicialmente preservado com a instalação do Jardim Zoológico e três das quatro granjas destinadas ao abastecimento de Brasília. Posteriormente, destinou-se parte considerável à produção agropecuária (Tamanini, 2003, pp. 196-8).

Um personagem importante da delimitação de áreas preservadas na Bacia do Paranoá foi Ezequias Heringer. Funcionário do Ministério da Agricultura, que chegou em 1960, teve a demarcação do Parque Nacional de Brasília como uma de suas primeiras missões, passando posteriormente ao estudo extensivo de toda a bacia. Foi importante na demarcação da APA Gama-Cabeça de Veado e tem uma área de preservação com seu nome, abrigando o Córrego Guará.

De toda forma, ao final da primeira década de existência, a região que envolve o Plano Piloto já contava com 80.000 habitantes irregulares, principalmente na Vila IAPI e Vila Tenório, próximas ao Núcleo Bandeirante, vivendo de forma precária. O então governador, Hélio Prates da Silveira, solicitou a erradicação de favelas, dando origem à Comissão de Erradicação de Favelas, que criou a Campanha de Erradicação de Invasões. A população favelada foi então lavada à Ceilândia, que tem o nome derivado da campanha, estando em região adjacente a Taguatinga, anteriormente ocupada pela Fazenda Guariroba.

**Imagem 2** - Hidrografia do Distrito Federal, com delimitação das bacias hidrográficas

Fonte: Elaborado pelo autor

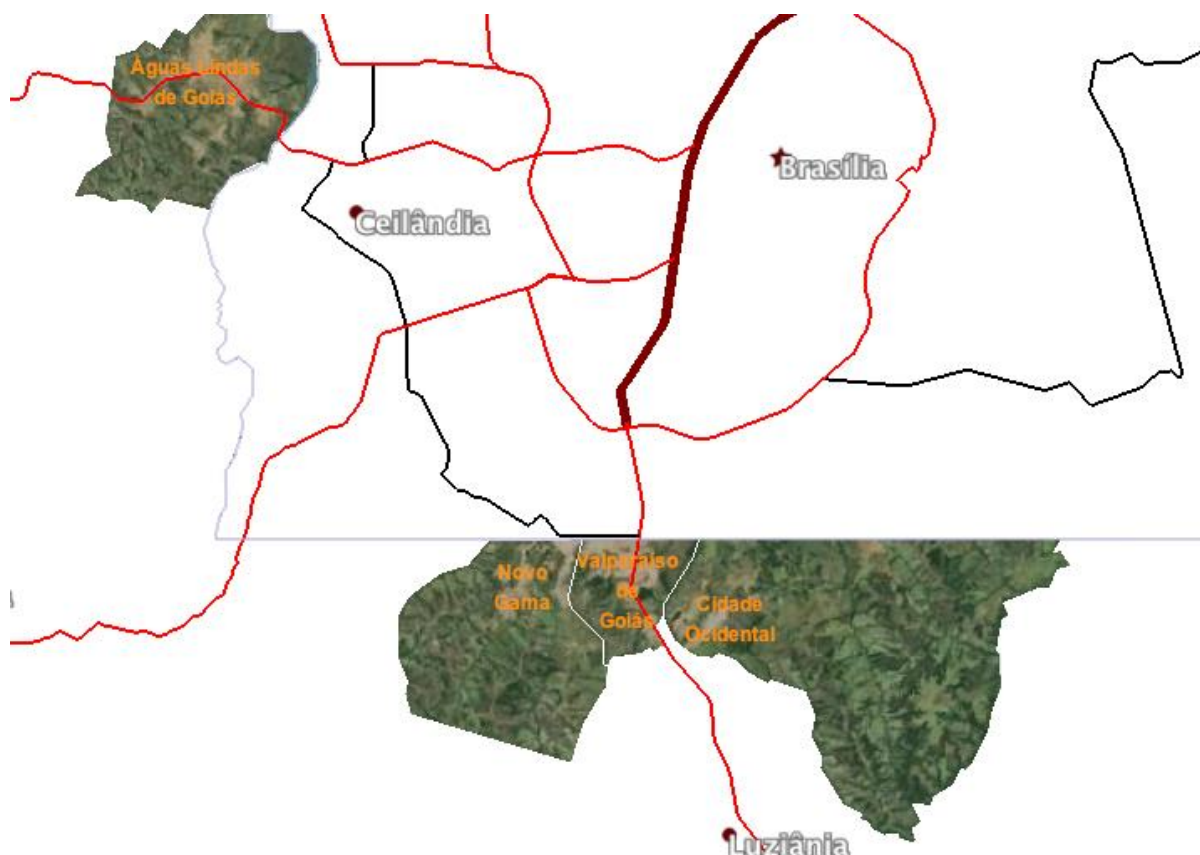
À medida que a cidade crescia, o Plano Piloto tornava-se cada vez mais uma ilha. Concentrava os melhores empregos e boa parte do comércio, mas não o contingente populacional. Dentro da Bacia do Paranoá havia apenas o núcleo pioneiro que deu origem ao Núcleo Bandeirante e Candangolândia, além de áreas complementares ao Plano Piloto. É o caso do Cruzeiro, Lago Sul, Setor de Indústria e Abastecimento e sua zona residencial, o Guará. Todo o resto era levado para o chapadão que rodeia a Bacia do Paranoá.

No início da década de 1970 ainda havia muitas quadras por construir e muitos terrenos vagos em volta do Eixo Monumental. A W3 sul formava o principal corredor comercial, com diversificação de produtos. Já entre as cidades-satélites, Taguatinga era a mais próspera, com centro desenvolvido e área industrial, servindo de suporte ainda para Ceilândia, que surgia ao seu lado.

Foi nesse período também que se intensificou a ocupação da fronteira do Distrito Federal pelo lado goiano. A necessidade de abastecimento de água da enorme população de Taguatinga e Ceilândia levou à construção da Barragem do Descoberto, na fronteira com Goiás, formando o povoado que deu origem a Águas Lindas de Goiás.

Já no entorno sul, acompanhando a BR-040/050, e tendo o Gama como cidade de apoio, surgiram três distritos posteriormente emancipados de Luziânia. Trata-se de Novo Gama, Valparaíso de Goiás e Cidade Ocidental, emancipados na década de 1990. Esses, além de Águas Lindas de Goiás, são ainda hoje os quatro dos municípios com maior crescimento populacional no Entorno do Distrito Federal, em partes devido à proximidade com o núcleo e custos reduzidos de moradia, sendo ainda cidades muito dependentes de Brasília (Codeplan, 2013).



**Imagem 3** - Entorno Imediato do Distrito Federal

Fonte: Elaborado pelo autor

Inseriu-se, assim, mais um componente complexo ao ambiente social, político e econômico de Brasília. Enquanto as cidades-satélites, com exceção de Taguatinga, mal conseguiam dar suporte à própria população, o Plano Piloto permanecia a ser isolado, encarecendo o sistema de transportes e dificultando a formação de identidade local. Boa parte da população que ia ao Plano Piloto para trabalhar não desfrutava de toda qualidade de vida proporcionada pelo projeto de Lúcio Costa, enquanto, por outro lado, a realidade das cidades-satélites era bastante desconhecida pela população do Plano Piloto e regiões adjacentes.

A política deliberada de conservação do Plano Piloto acabou por criar uma cidade polinucleada. O Decreto nº 163/62, disciplinou o uso das áreas rurais do Distrito Federal e foi o primeiro plano de ocupação do solo. A Lei nº 5.027/66, por sua vez, instituiu o Código Sanitário do Distrito Federal, que restringiu em seu Art. 7º, § 2º, a instalação de novos núcleos habitacionais dentro da Bacia do Paranoá.

Contudo, diante da crescente urbanização e crescimento demográfico brasileiro da década de 1970, impactando severamente as capitais, foi elaborado Plano Estrutural de Organização do Território do Distrito Federal - PEOT, instituído pelo Decreto nº 4.049/78, buscando elaborar, pela primeira vez, um planejamento integrado de todo o território do Distrito Federal, propondo o adensamento e integração urbana fora da Bacia do Paranoá.

A crescente dependência dos empregos no Plano Piloto alertava para a necessidade de se reduzir a fragmentação espacial, o que facilitaria o sistema de transportes, mas permanecia a necessidade de preservação da Bacia do Paranoá. Nesse sentido, os mapas propostos pelo PEOT buscaram indicar localizações para novas cidades-satélites,

concentrando todo o esforço no corredor entre Taguatinga e Gama, chapadão sudoeste da Bacia do Paranoá. Como resultado, foram propostas as cidades de Samambaia, Santa Maria e Recanto das Emas. O problema com transportes, contudo, se intensificou, uma vez que a população continuou a habitar as regiões distantes do centro laboral.

Cabe ressaltar que o período entre as décadas de 1950 a 1970 marcaram profundamente o Brasil, não somente pela construção de Brasília mas, também, pela infraestrutura e industrialização sem precedentes, que promoveram um salto populacional e urbano. Em 1950, 64% da população brasileira vivia no campo, tendo a proporção se invertido em 1980, quando 66% da população já vivia nas cidades. No mesmo período, a população saltou de pouco mais de 50 milhões de habitantes em 1950 para mais de 120 milhões em 1980. Crescimento de 140% em 30 anos. Quando considerada apenas a população urbana, o salto foi ainda mais considerável, passando-se de cerca de 20 milhões de pessoas em 1950 para 80 milhões em 1980 (IBGE, 1980).

Os problemas vividos por Brasília naquele momento não eram muito diferentes dos problemas que todas as metrópoles brasileiras viviam, algumas inclusive em maior escala, com favelização e desordenamento do tecido urbano. Por outro lado, a preocupação exacerbada com a Bacia do Paranoá e o planejamento de cidades para abrigar população que de outro modo estaria favelizada, apesar do caráter segregacionista e diluidor da malha urbana, contribuiu para a constituição de um conjunto urbano relativamente ordenado, com manutenção de mananciais e vegetação nativa, além de relativa facilidade para implantação de corredores de transporte individual e coletivo.

Possivelmente referenciado pela implantação do metrô em São Paulo, em 1974, na época já a maior metrópole do País, que vivia problemas colossais com o excesso migratório, passou-se a planejar um sistema metroviário ligando a região oeste do Distrito Federal com seu centro no Plano Piloto, onde se concentravam as oportunidades de emprego. Mas havia o problema do custo e grande vazio urbano dentro da Bacia do Paranoá.

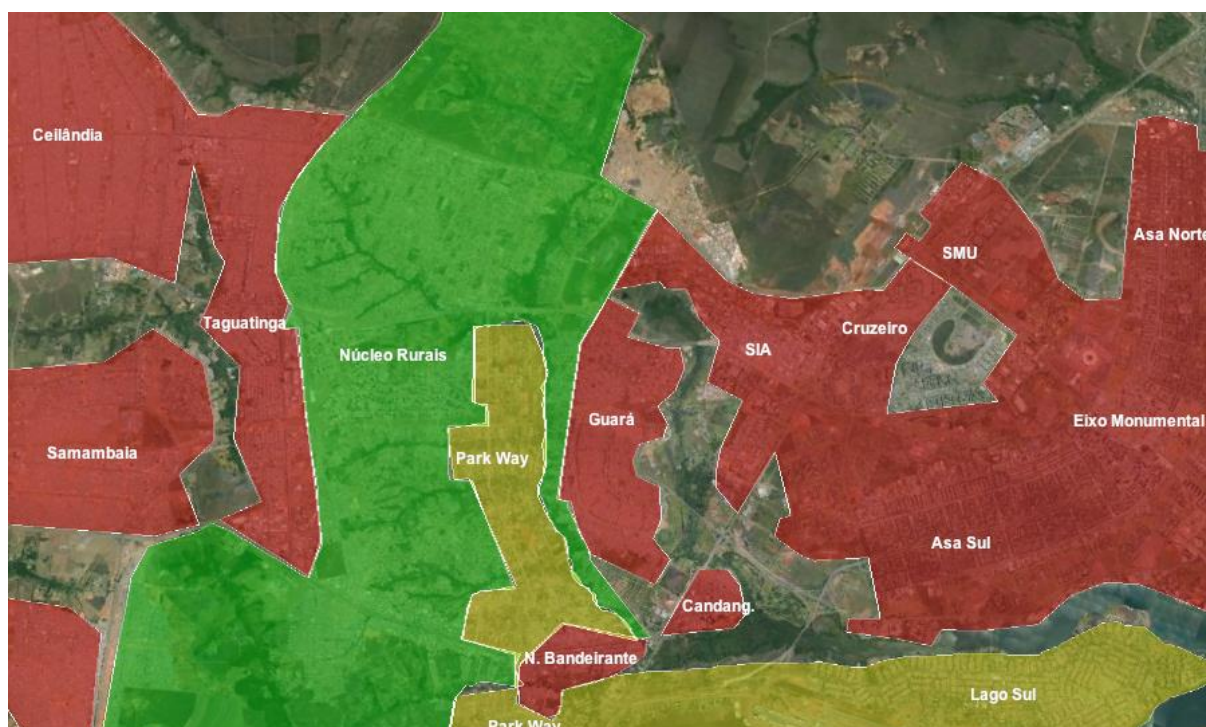
Entre esses dois polos já havia vasta estrutura viária, facilitando o transporte rodoviário. Formava-se naturalmente o corredor de maior importância dentro do tecido urbano, contudo, separados por mais de uma dezena de quilômetros de núcleos rurais e áreas urbanas de baixa densidade, sobretudo entre o Guará e Taguatinga.

A década de 1980, que marcou o Brasil pela redemocratização e adoção de nova Carta Magna, deu a Brasília também autonomia política e, como consequência, mudança na linha das políticas de ordenamento. Já no final da década, em 1987, o Plano Piloto de Brasília, apenas 27 anos após inaugurado, foi declarado patrimônio cultural da humanidade pela Unesco, reconhecendo seu papel histórico e cultural e garantindo, de certa forma, sua preservação. Dois anos mais tarde Lúcio Costa realizou visita a Brasília, escrevendo o documento *Brasília Revisitada* (IPHAN, 1992), no qual traçou críticas e sugestões para expansão urbana dentro da sub-bacia do Lago Paranoá, região do Plano Piloto.

A união dos dois fatores acabou por alterar severamente o modelo de urbanismo implantado nas duas primeiras décadas de Brasília. A partir de 1989, passa a ser construído o Setor Sudoeste, previsto no documento Brasília Revisitada, ampliando a ideia que se tinha de Plano Piloto. Simultaneamente, inicia-se o planejamento de cidades e núcleos rurais no vazio urbano que existia na zona oeste de Brasília, sendo a Lei Distrital nº 385/92 o documento autorizativo da construção de Águas Claras.



Imagem 4 - Núcleos rurais da Bacia do Paranoá no início da década de 1990



Fonte: Elaborado pelo autor

Ao invés de distribuir a população ao longo do chapadão que contorna o Paranoá, como havia sido praticado anteriormente, passou-se a adensar o corredor da zona oeste. O entendimento lógico é que, ao aproveitar o corredor que havia-se formado, o custo de transporte e distribuição de toda estrutura urbana seria reduzido.

O principal marco do adensamento foi a construção de Águas Claras, acompanhando a linha do metrô. A cidade totalmente verticalizada, com gabarito de construção muito superior ao encontrado nas áreas residenciais do Plano Piloto, acabou por sepultar a fronteira que existia entre a região central e as cidades-satélites. O adensamento levou ainda à conurbação e descontrole sobre a área anteriormente destinada à produção agrícola, havendo ocupações irregulares em Vicente Pires e Arniequeiras, entre outras regiões do Distrito Federal.

A década de 1990 marca ainda a formulação do primeiro Plano Diretor de Ordenamento Territorial - PDOT, instituído pela Lei nº 353/92, em consonância com o Art. 30 da Constituição Federal de 1988. O primeiro PDOT teve como marco o plano de ocupação da Bacia do Paranoá, prevendo uma população de 1.223.045 habitantes para a área até 2030, consideravelmente superior aos 506.498 contabilizados no Censo de 1991, mas bem próximos aos 906.924 estimados para as regiões administrativas - RAs que compõem a região, conforme dados da Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílio - PDAD 2013.

As décadas de 1990 e 2000, aliás, são marcadas pela convivência com as invasões e ocupações irregulares, tão coibidas anteriormente. Extensas áreas, a princípio públicas ou destinadas a outras finalidades, foram cercadas, parceladas e comercializadas, dando origem a conjuntos condominiais que foram ocupando vários vazios urbanos, em todas as regiões de Brasília, mas destacadamente as regiões do Jardim Botânico, Grande Colorado, Sol Nascente, Ponte Alta, Arniequeiras e Vicente Pires, conforme destaque na Imagem 5.

**Imagem 5** - Principais núcleos urbanos com pendências fundiárias

Fonte: Elaborado pelo autor

Essas regiões de condomínio, ocupadas tanto por população de baixa renda quanto de alta renda, em geral se iniciam em áreas de chapada, mas acompanham o relevo até próximo às matas ciliares, reduzindo em alguns casos a capacidade de reposição hídrica do terreno ou ocupando terrenos com geomorfologia de forte dissecção. Todavia, é um processo irreversível de urbanização e pode ser solucionado aplicando-se modelos de subúrbios residenciais que prezam pela integração entre cidade e natureza, refletindo uma possível escassez desse tipo de imóvel em Brasília.

Revela-se assim uma alternativa para a ocupação urbana de áreas de maior risco ambiental, que não comportam grande adensamento, desde que aprofundados estudos ambientais e ajustada a legislação vigente, com urgência, uma vez que a ação criminosa de invasão de terras e decisões precárias de juízes de primeira instância tem-se sobreposto à política urbana.

## 4. BRASÍLIA, UMA CIDADE CENTENÁRIA

Apesar de inaugurada há apenas 55 anos, Brasília tem uma história centenária de fatos e imaginários em constante mutação. A cidade materializada nesse curto período de tempo revela uma forma por ninguém prevista cinco décadas atrás. Difícil então falar de uma cidade por vir, diante de fatos ainda desconhecidos e difíceis de serem delimitados apenas pela lógica estatística.

Todavia, deve-se dar o devido crédito ao fio condutor que o planejamento de longuíssimo prazo apresenta. Tratando-se de uma cidade com cerca de quatro milhões de habitantes em sua área metropolitana, capital de um País continental, eixo de desenvolvimento nacional e resultado de uma série de particularidades, o planejamento se faz fundamental.

Quando projetado o Plano Piloto, já existia muita clareza a que se destinava e como se desenvolveria aquela cidade, com setorização de atividades econômicas e formação de um núcleo central corporativo. Contudo, antes mesmo de sua inauguração, uma série de fatores levou a uma realidade bem diferente do planejado. A primeira grande alteração foi a instalação de Taguatinga antes da inauguração de Brasília (Tamanini, 2003). A partir daí, sucederam-se soluções de última hora para problemas imprevistos, até chegarmos ao mosaico urbano que atualmente compõe a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno - RIDE.

O planejamento a que se propõe, logo, é de unificação e formação de identidade entre os retalhos urbanos, buscando apontar fatores novos que podem surgir, seja pela indução seja pela casualidade.

Contudo, antes de partir para um terreno obscuro, é importante mapear o ponto de partida, baseado no entendimento atual sobre território e principais propostas já existentes, estabelecendo as diretrizes.

Nesse sentido, é marcante a inexistência, até então, de um documento destinado ao planejamento regional elaborado no âmbito da RIDE. Existem planos de ordenamento territorial de alguns municípios e do Distrito Federal, mas esses planos não necessariamente se comunicam ou seguem diretrizes comuns, reflexo principalmente da confusão federativa envolvendo os três níveis. Apesar de boa parte dos municípios do entorno estar vinculada ao Distrito Federal pela história e dinâmica urbana, são geridos pelo Estado de Goiás, o que leva a um ambiente político federativo até certo ponto inexplorado, sendo necessária participação da União em diversos casos.

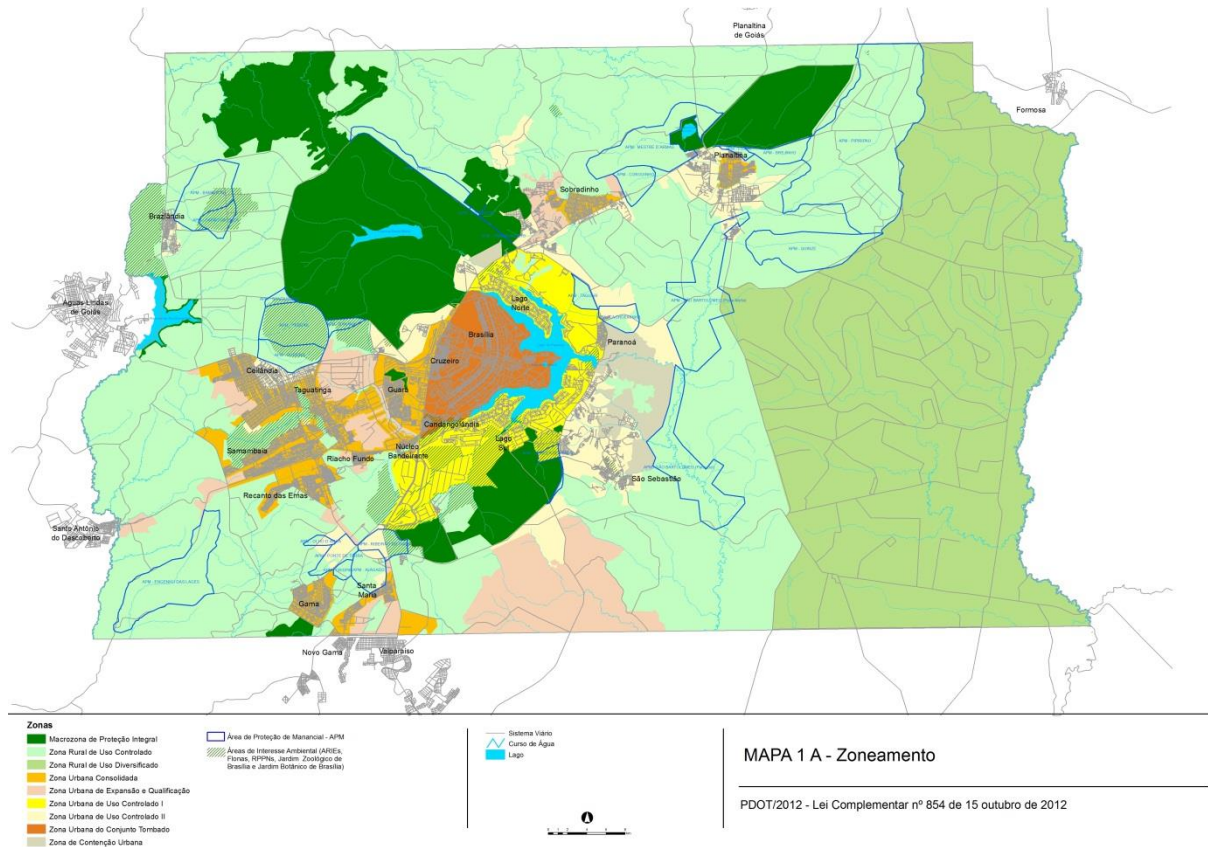
No que concerne ao Distrito Federal propriamente, existe um Plano Diretor de Ordenamento Territorial - PDOT, com vigência decenal. Aprovado em 2012 por meio da Lei Complementar nº 854, o atual PDOT é o documento que registrou Brasília aos seus 50 anos, projetando os 10 anos seguintes. No decorrer da década, por sua vez, são elaborados marcos legais suplementares, como a Lei de Usos e Ocupação do Solo - LUOS, Plano de Preservação do Conjunto Urbano de Brasília - PPCUB, Plano Diretor de Transportes Urbanos - PDTU e Planos Diretores Locais - PDL.

O PDOT destina-se à regulação dos assentamentos humanos, atividades econômicas e sociais da população. O memorial descritivo do último PDOT delimita



11 categorias de zoneamento para o Distrito Federal, conforme imagem abaixo, havendo, portanto, um cartograma bem elaborado com a definição de zonas urbanas, rurais e de proteção, refletindo o histórico de criação da cidade e particularidades do relevo, constituindo, sem dúvidas, o ponto de partida para se pensar a cidade centenária.

**Imagem 6 - Macrozoneamento do Distrito Federal**



Fonte: PDOT 2012

O zoneamento estabelecido revela evidente política de proteção dos mananciais como fundamento básico de preservação da cidade. Esse é um dos fios condutores do planejamento urbano apresentado pelo PDOT, partindo-se dessa base para indicar a expansão urbana e os tipos de uso.

Deve-se criticar, contudo, a apresentação de diretrizes muito incipientes sobre contexto econômico e social, resumindo-se a delimitar novas áreas de dinamização econômica e novas áreas para assentamento humano, sem deixar claro qual é o fundamento para a escolha dessas áreas e respectivos tipos de atividade, assim como não traçando um panorama geral da dinâmica da cidade, seja atualmente, seja com o cartograma proposto.

Outro ponto de crítica é o Plano Diretor de Brasília não tecer nenhuma consideração sobre sua área metropolitana. Ainda que o PDOT não tenha jurisdição sobre os municípios vizinhos, deve indicar de que forma o Distrito Federal entende a integração e visa estabelecê-la em seu território, suprimindo em partes o vácuo deixado pela inexistência de Lei Federal balizando o planejamento da região.

A primeira agenda política que se impõe, portanto, é de apresentar propostas para essas lacunas, incluindo-as nas leis subordinadas ao PDOT. É necessário ainda iniciar um

processo informal de revisão do próprio PDOT, com tempo suficiente para aprofundar a discussão acerca das diretrizes que serão apresentadas formalmente em audiências públicas. Por fim, deve-se realizar no âmbito do Conselho de Administração da RIDE - COARIDE um fórum intermunicipal com objetivo de elaborar projeto de lei que contemple as diretrizes do planejamento da RIDE, encaminhando-o ao Congresso Nacional.

Antes de partir para a arena política, contudo, é necessário delimitar o contexto econômico e social atual, além de propor cenários futuros.

#### **4.1. Caracterização da metrópole brasiliense**

A RIDE é constituída por 22 municípios, além de Brasília, totalizando uma população de aproximadamente 4.200.000 habitantes, segundo estimativa do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE para o ano de 2015 (IBGE, 2015A). Desse contingente, aproximadamente 69% residem dentro do Distrito Federal, enquanto outros 23% residem nos 8 municípios goianos justapostos à fronteira, totalizando 92% da população regional na região mais próxima a Brasília.

Em termos demográficos, a região tem apresentado crescimento populacional acelerado, reflexo da população relativamente jovem, predominantemente na fase reprodutiva, além do fluxo migratório que recebe. Para efeitos de comparação, enquanto a Taxa de Crescimento Médio Geométrico Anual - TCMGA do Brasil atualmente está abaixo de 1% ao ano, na RIDE, ela supera 2%, gerando pressão constante por novas moradias e empregos (IBGE, 2015B).

Com base nas contagens populacionais e TCMGA verificadas, estima-se que a população do DF terá acréscimo superior a 600 mil habitantes na década atual. Aplicando-se metodologia análoga a toda a RIDE, o crescimento se aproxima de um milhão de habitantes ou de uma nova metrópole no decorrer de apenas uma década, concentrando-se a maior parte desse contingente na região mais próxima ao Distrito Federal.

É importante caracterizar, nesse sentido, a Área Metropolitana de Brasília - AMB dentro da RIDE. Apesar de a denominação legal indicar a Região Integrada do Distrito Federal e Entorno como composta por 22 municípios, além de Brasília, estudos como o CENSO 2010, em sua publicação Arranjos Populacionais e Concentrações Urbanas (IBGE, 2015), apenas uma parte desses municípios realiza de fato compartilhamento econômico e social com Brasília, a ponto de serem considerados sua área metropolitana.

A Tabela 1 apresenta o crescimento populacional dos municípios da RIDE e da AMB em comparação com o Brasil.

**Tabela 1** - Crescimento populacional - RIDE e AMB - 2010 e 2015

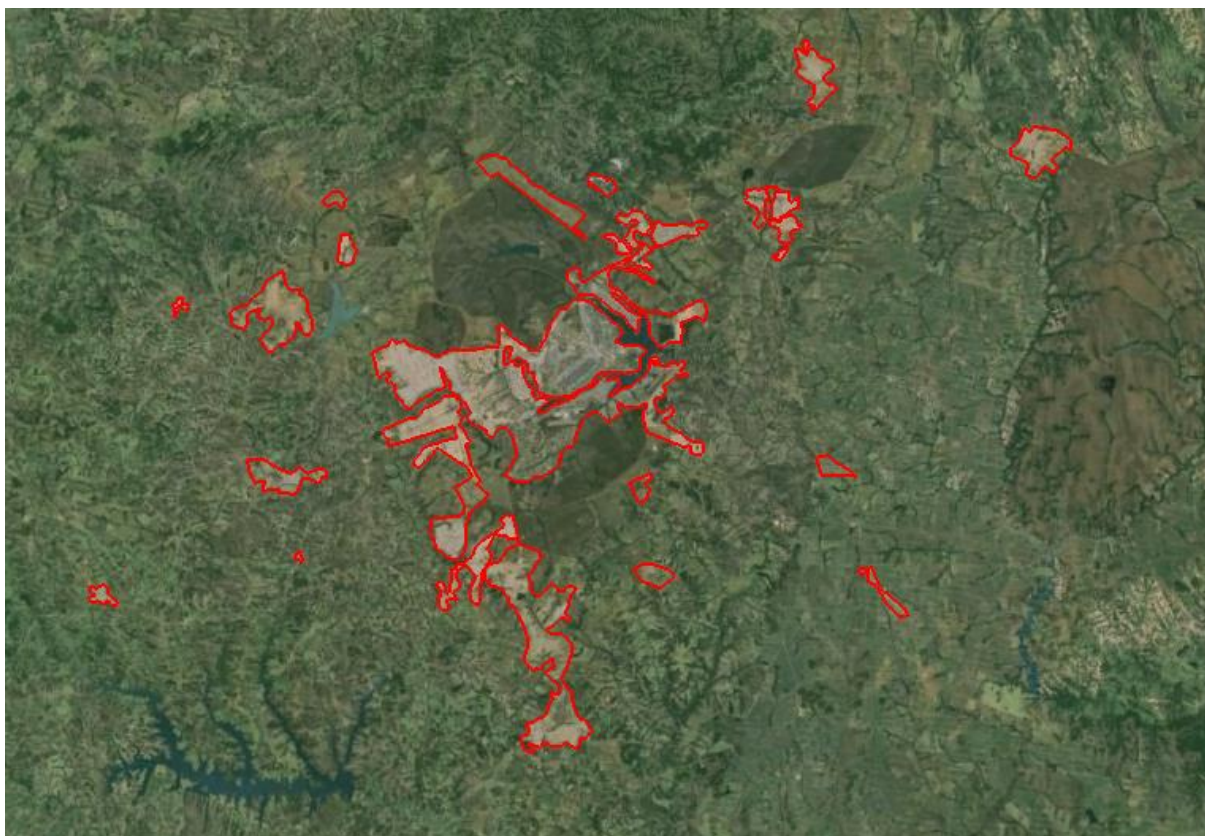
Município	População em 2010	População em 2015	TCMGA
Brasília - DF	2.570.160	2.914.830	2,55%
Luziânia - GO	174.531	194.039	2,14%
Águas Lindas de Goiás - GO	159.378	187.072	3,26%
Valparaíso de Goiás - GO	132.982	153.255	2,88%
Formosa - GO	100.085	112.236	2,32%
Novo Gama - GO	95.018	106.677	2,34%
Planaltina - GO	81.649	87.474	1,39%
Santo Antônio do Descoberto - GO	63.248	69.988	2,05%
Cidade Ocidental - GO	55.915	64.229	2,81%
Cristalina - GO	46.580	53.300	2,73%
Padre Bernardo - GO	27.671	31.129	2,38%
Alexânia - GO	23.814	26.135	1,88%
Cocalzinho de Goiás - GO	17.407	19.115	1,89%
<b>Área Metropolitana de Brasília</b>	<b>3.548.438</b>	<b>4.019.479</b>	<b>2,52%</b>
Unai - MG	77.565	82.887	1,34%
Pirenópolis - GO	23.006	24.444	1,22%
Buritis - MG	22.737	24.351	1,38%
Abadiânia - GO	15.757	18.069	2,78%
Corumbá de Goiás - GO	10.361	10.961	1,13%
Cabeceiras - GO	7.354	7.829	1,26%
Cabeceira Grande - MG	6.453	6.861	1,23%
Água Fria de Goiás - GO	5.095	5.507	1,57%
Vila Boa - GO	4.735	5.495	3,02%
Mimoso de Goiás - GO	2.685	2.715	0,22%
<b>Região Integrada de Desenv. DF</b>	<b>3.724.186</b>	<b>4.208.598</b>	<b>2,48%</b>
<b>BRASIL</b>	<b>190.732.694</b>	<b>204.450.649</b>	<b>1,40%</b>

Fonte: CENSO 2010 e estimativa da população 2015

O âmbito laboral é o principal fator considerado para a constituição de uma área metropolitana, uma vez que os deslocamentos diários com essa finalidade, associado ao volume em que ocorre, levam a uma dinamização e consolidação da relação intermunicipal. Outros indicadores da correlação entre os municípios são os deslocamentos por motivo de saúde, educação, compras e lazer.

No intuito de aprofundar o entendimento sobre a AMB, a Companhia de Planejamento do Distrito Federal - Codeplan realizou a *Pesquisa Metropolitana por Amostra de Domicílios* (PMAD 2013), apontando de forma mais detalhada do que o CENSO as características dos municípios ou distritos subordinados a municípios que mantinham relação metropolitana com Brasília, além de apresentar dados para se inferir os tipos e força das relações (Codeplan, 2014A).

Identificou-se, dessa forma, a presença de núcleos populacionais distantes de sedes municipais exercendo algum tipo de interação metropolitana com Brasília, delimitada conforme Imagem 7.

**Imagem 7** - Núcleos urbanos constituintes da Área Metropolitana de Brasília

Fonte: Elaborado pelo autor, com base na pesquisa PMAD 2013

Além dos oito municípios com sede municipal justaposta ao DF, a PMAD inclui outros quatro à AMB, totalizando 12 com condições socioeconômicas e relações intermunicipais ligadas a Brasília. Desses 12, contudo, três foram incluídos por contar com distritos isolados ligados ao DF, não se verificando relação metropolitana com as sedes municipais. São Cristalina, Padre Bernardo e Cocalzinho de Goiás (Codeplan, 2014A).

O Quadro 1, disposto na próxima página e reproduzido da publicação PMAD 2013, apresenta os municípios e distritos isolados, com respectivas populações segundo o Censo de 2010 e a pesquisa PMAD.

Por sua vez, o Distrito Federal é formado por 31 regiões administrativas, aglutinadas em zoneamentos internos que refletem seu processo de formação. A *Pesquisa Distrital Por Amostra de Domicílio* - PDAD 2013 (Codeplan, 2014B) é análoga à PMAD e retrata o ambiente interno do Distrito Federal.

Os microdados das duas pesquisas foram divulgados, permitindo a realização de uma análise conjunta que trace o panorama geral de aspectos socioeconômicos da AMB. Todavia, é importante definir uma regionalização, com base na estruturação viária da própria cidade, para que se agrupem dados dispersos de regiões administrativas e municípios de forma a entender a dinâmica em uma escala ampliada.

A própria Codeplan divulgou análise conjunta dos indicadores, em apresentação realizada na sede do órgão em dezembro de 2014, intitulada *Fluxos Intrametropolitanos – Brasília e AMB* (Codeplan, 2014A e B), na qual foram apresentados aspectos definidores dos deslocamentos metropolitanos, como relações laborais e busca por serviços de educação, saúde, lazer e bens de consumo.



**Quadro 1** - População dos municípios e distritos constituintes da Área Metropolitana de Brasília

Municípios	Área Territorial (km <sup>2</sup> )	População Censo Demográfico 2010					Estimativa IBGE 2013 Total	População PMAD			Diferença população PMAD sobre IBGE
		Total	Recenseada		Ajuste Urbano/Rural			Urbana	Rural	Total	
			Urbana	Rural	Urbana (1)	Rural (1)					
Águas Lindas de Goiás	188,38	159.378	159.138	240	159.138	240	177.890	197.290	240	197.530	+ 19.640
Alexânia	847,89	23.814	19.676	4.138	19.676	4.138	25.468	21.254	4.138	25.392	- 76
Cidade Ocidental	389,99	55.915	43.654	12.261	53.585	2.330	61.552	68.502	2.330	70.832	+ 9.280
Sede	281,57	45.565	43.654	1.911	43.654	1.911	-	57.481	1.911		
Jardim ABC	108,42	10.350	0	10.350	9.931	419	-	11.021	419		
Cocalzinho de Goiás	1.789,04	17.407	6.444	10.963	13.075	4.332	18.623	17.291	4.332	21.623	+ 3.000
Sede	1.304,65	8.803	6.444	2.359	6.444	2.359	-	8.927	2.359		
Girassol	484,39	8.604	0	8.604	6.641	1.963	-	8.364	1.963		
Cristalina	6.162,09	46.580	38.421	8.159	38.421	8.159	51.149	43.024	8.159	51.183	+ 34
Sede	4.722,99	38.572	32.283	6.289	32.283	6.289	-	35.877	6.289		
Campos Lindos	1.432,10	8.008	6.138	1.870	6.138	1.870	-	7.147	1.870		
Formosa	5.811,79	100.085	92.023	8.062	92.023	8.062	108.503	100.404	8.062	108.466	- 37
Luziânia	3.961,12	174.531	162.807	11.724	162.807	11.724	188.181	177.501	11.724	189.225	+ 1.044
Sede	3.930,45	110.368	98.644	11.724	98.644	11.724	-	105.324	11.724		
Jardim Ingá	30,67	64.163	64.163	0	64.163	0	-	72.177	0		
Novo Gama	194,99	95.018	93.971	1.047	93.971	1.047	103.085	101.902	1.047	102.949	- 136
Padre Bernardo	3.139,18	27.671	10.786	16.885	21.480	6.191	30.059	25.514	6.191	31.705	+ 1.646
Sede	3.038,03	16.385	10.786	5.599	10.786	5.599	-	13.006	5.599		
Monte Alto	101,15	11.286	0	11.286	10.694	592	-	12.508	592		
Planaltina	2.543,87	81.649	77.582	4.067	77.582	4.067	86.014	83.356	4.067	87.423	+ 1.409
Sto Antônio Descoberto	944,14	63.248	56.808	6.440	56.808	6.440	67.993	66.583	6.440	73.023	+ 5.030
Valparaíso de Goiás	61,41	132.982	132.982	-	132.982	-	146.694	168.961	-	168.961	+ 22.267
Total AMB	26.033,89	978.278	894.292	83.986	921.548	56.730	1.065.211	1.071.583	56.730	1.128.313	+ 63.102

Fonte: PDAD 2013

O Quadro 2, reproduzido da apresentação Fluxos Intrametropolitanos – Brasília e AMB (Codeplan, 2014A e B), indica o quantitativo de pessoas que exercem atividade laboral, por local de residência e local de trabalho.

Como parâmetro para o restante da análise será adotada a regionalização proposta pela Codeplan na apresentação, qual seja: **Plano Piloto**: Região Administrativa I. **Central**: Sudoeste/Octogonal, Lago Norte, Lago Sul, Jardim Botânico e Park Way. **Centro-Oeste**: Taguatinga, Águas Claras, Vicente Pires, Guará, SIA, Cruzeiro, Candangolândia, Núcleo Bandeirante e Riacho Fundo. **Oeste**: Ceilândia, Samambaia, Recanto das Emas, Riacho Fundo II e Brazlândia. Sul: Gama e Santa Maria. **Sudeste**: São Sebastião, Paranoá e Itapoã. **Nordeste**: Sobradinho, Sobradinho II, Fercal e Planaltina. **Núcleos Isolados**: Estrutural e Varjão. **Eixo Sul**: Valparaíso de Goiás, Novo Gama, Cidade Ocidental, Luziânia e Cristalina. **Eixo Oeste**: Águas Lindas de Goiás, Santo Antônio do Descoberto, Alexânia, Padre Bernardo e Cocalzinho de Goiás. **Eixo Norte**: Formosa e Planaltina.

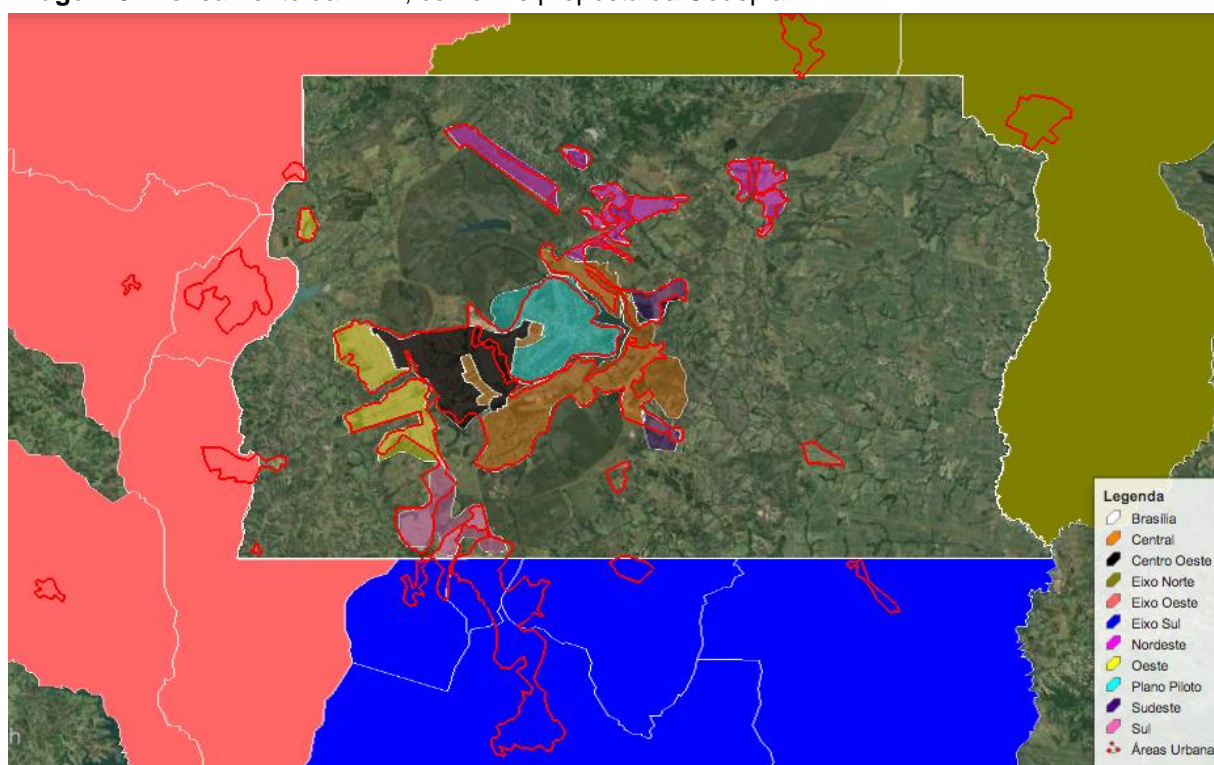


**Quadro 2** - Quantidade de pessoas exercendo atividade remunerada na AMB, por local de residência e local de trabalho

LOCAL DE RESIDÊNCIA	LOCAL DE TRABALHO															
	Plano Piloto	Central*	Centro Oeste	Oeste	Sul	Sudeste	Nordeste	Núcleos Isolados	Vários Locais	DF	Eixo Sul	Eixo Oeste	Eixo Norte	PMB	Outros Locais	AMB
P. Piloto	90	1	3	1	0	1	1	0	3	101	-	-	-	1	-	102
Central*	61	12	4	2	1	1	1	0	3	84	-	-	-	1	-	85
C. Oeste	119	6	124	14	3	1	2	1	20	290	-	-	-	2	-	292
Oeste	114	7	72	139	4	1	5	2	34	379	-	-	-	2	-	381
Sul	38	2	9	2	43	0	1	0	6	102	-	-	-	2	-	104
Sudeste	32	13	2	0	1	30	1	0	14	93	-	-	-	0	-	93
Nordeste	62	3	2	1	0	2	65	0	10	145	-	-	-	1	-	146
N. Isol.	3	2	3	0	0	0	0	6	3	17	-	-	-	0	-	17
DF	519	46	219	159	52	36	76	10	93	1.210	-	-	-	9	-	1.219
Eixo Sul	74	5	11	1	15	2	0	0	-	108	134	0	0	134	2	245
Eixo Oeste	29	2	27	10	1	0	1	1	-	72	1	61	0	62	1	134
Eixo Norte	25	1	1	0	0	0	5	0	-	32	0	0	56	56	1	89
PMB	128	8	39	11	16	2	6	1	-	212	135	61	56	252	4	468
AMB	647	54	258	170	68	38	82	11	93	1.422	135	61	56	261	4	1.687
Fluxo Rec.	557	42	134	31	25	8	17	5	-	819	1	0	0	1	-	820

Fonte: CODEPLAN - Fluxos Intrametropolitanos AMB

A Imagem 8 representa esquematicamente a divisão proposta pela Codeplan.

**Imagem 8** - Zoneamento da AMB, conforme proposta da Codeplan

Fonte: Elaborada pelo autor

Com relação à setorização proposta, percebe-se a tentativa de combinar o critério geográfico com o socioeconômico, o que fica mais evidente quando se classificam a Estrutural e o Varjão como núcleos isolados, apesar de estarem plenamente inseridos na malha urbana.

Outras pequenas distorções geográficas apresentadas referem-se à inclusão do Cruzeiro na divisão centro-oeste, enquanto Jardim Botânico foi classificado dentro da região central. A tentativa de agrupar regiões socioeconomicamente similares, todavia, acabou por apresentar um resultado mais fidedigno para o conjunto da região, sem, contudo, criar grandes distorções em relação ao entendimento dos deslocamentos.

No que se refere aos dados propriamente ditos, ressalta-se a concentração de empregos no Plano Piloto, recebendo grande contingente de deslocamentos de todas as demais regiões. Esse é um resultado esperado, uma vez que os empregos públicos e maiores corporações estão dispostos ao longo do Eixo Monumental, havendo ainda grande oferta de comércio e serviços de educação e saúde em outras localidades. Por outro lado, a existência de quase 60% dos empregos fora da região central revela a dinamização em todo o território, sendo necessária análise mais aprofundada.

A região delimitada como centro-oeste, por exemplo, é local de trabalho para cerca de 260 mil pessoas ou 15,3% do total de empregos da AMB. Na região, foi incluída Taguatinga, subcentro de referência para toda a porção oeste da AMB, destacando-se ainda Guará, Águas Claras, SIA e Núcleo Bandeirante como importantes polos laborais do conjunto urbano. Projeta-se que ocorrem 134 mil deslocamentos diários com finalidade laboral de outras regiões para o centro-oeste da AMB, número que supera inclusive a quantidade de pessoas que moram e trabalham na região.

Por sua vez, a correlação local de residência x local de trabalho, embora aponte diagnóstico inicial sobre o mercado de trabalho como um todo, é ferramenta de maior relevância para se planejar o sistema de transportes, tanto individuais quanto coletivos. Para aprofundamento acerca do mercado de trabalho e, conseqüentemente, da economia, é necessário entender os tipos de emprego predominantes em cada divisão urbana. Para tanto, se faz uso novamente dos microdados da PDAD e PMAD para elaboração dos Quadros 3 e 4.

**Quadro 3** - Percentual de trabalhadores, por atividade laboral, segundo local de trabalho no Distrito Federal

	Plano Piloto	central	centro oeste	oeste	Sul	Nordeste	Sudeste	NI	Vários	Fora DF
01 'AGROPECUARIA'	37,8%	2,86%	13,0%	12,1%	4,1%	10,2%	5,4%	0,0%	9,2%	5,4%
02 'CONSTRUÇÃO CIVIL'	20,5%	3,27%	12,8%	9,4%	3,3%	6,7%	3,6%	1,5%	38,0%	0,9%
03 'INDUSTRIA'	16,4%	1,79%	22,1%	10,0%	3,2%	33,6%	1,4%	1,4%	8,9%	1,1%
04 'COMERCIO'	30,1%	4,48%	25,7%	12,4%	4,0%	9,3%	4,2%	1,9%	7,4%	0,5%
05 'ADM PUBLICA FEDERAL'	85,4%	1,30%	6,5%	1,7%	0,9%	1,9%	1,1%	0,2%	0,4%	0,6%
06 'ADM PUBLICA DO GDF'	59,2%	1,41%	15,7%	10,0%	3,6%	5,6%	3,2%	0,3%	0,7%	0,5%
07 'TRANSPORTE E ARMAZENAGEM'	27,4%	3,68%	17,2%	13,9%	4,3%	7,4%	2,7%	1,1%	21,1%	1,1%
08 'COMUNICAÇÃO E INFORMAÇÃO'	67,9%	2,80%	15,4%	3,4%	1,9%	1,6%	0,5%	0,5%	5,9%	0,3%
09 'EDUCAÇÃO'	34,7%	3,95%	24,9%	13,2%	5,6%	7,9%	3,4%	0,5%	3,1%	2,7%
10 'SAUDE'	58,6%	4,01%	16,4%	5,5%	3,1%	5,1%	1,4%	0,3%	4,3%	1,2%
11 'SERV. DOMESTICOS'	21,0%	23,39%	18,2%	5,7%	3,2%	11,8%	4,9%	0,6%	10,9%	0,2%
12 'SERV. PESSOAIS'	43,9%	7,79%	12,8%	7,6%	1,9%	11,0%	7,1%	1,8%	5,7%	0,4%
13 'SERV. CREDITICIOS E FINANCIEROS'	67,3%	3,74%	19,3%	3,3%	1,7%	0,9%	0,3%	0,5%	2,6%	0,3%
14 'SERV. IMOBILIARIOS'	32,9%	9,68%	16,8%	2,6%	5,8%	4,5%	1,9%	0,0%	23,9%	1,9%
15 'SERV. DE INFORMATICA'	67,7%	4,60%	17,0%	3,3%	1,4%	2,3%	0,4%	0,6%	2,6%	0,1%
16 'SERV. DE ARTE/CULTURA'	34,9%	11,06%	14,9%	4,7%	1,7%	4,7%	3,0%	0,9%	24,3%	0,0%
17 'SERV. DE ESPORTE E RECREATIVOS'	54,1%	10,81%	12,2%	2,7%	0,0%	1,4%	1,4%	1,4%	14,9%	1,4%
18 'SERVIÇOS GERAIS'	39,1%	5,65%	22,1%	11,6%	3,7%	5,6%	2,0%	2,8%	6,8%	0,6%
88 'NAO SABE'	45,0%	0,00%	5,0%	5,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	10,0%	0,0%
TOTAL	44,3%	4,90%	18,4%	9,2%	3,2%	6,9%	3,1%	1,4%	7,8%	0,7%

Fonte: Análise dos microdados do PDAD 2013

**Quadro 4 -** Percentual de trabalhadores por local de trabalho no Distrito Federal, segundo atividade laboral exercida

	Plano Piloto	central	centro oeste	oeste	Sul	Nordeste	Sudeste	NI	Vários	Fora DF	TOTAL
01 'AGROPECUARIA'	0,71%	0,48%	0,58%	1,09%	1,06%	1,22%	1,45%	0,00%	0,98%	6,51%	0,83%
02 'CONSTRUÇÃO CIVIL'	2,82%	4,08%	4,23%	6,26%	6,29%	5,92%	7,14%	6,76%	29,68%	8,05%	6,11%
03 'INDUSTRIA'	0,27%	0,27%	0,88%	0,80%	0,74%	3,59%	0,34%	0,77%	0,84%	1,15%	0,74%
04 'COMERCIO'	16,38%	22,06%	33,69%	32,43%	30,07%	32,58%	32,40%	33,78%	22,91%	18,77%	24,14%
05 'ADM PUBLICA FEDERAL'	22,23%	3,06%	4,06%	2,12%	3,35%	3,17%	4,08%	1,54%	0,54%	10,34%	11,55%
06 'ADM PUBLICA DO GDF'	15,22%	3,27%	9,71%	12,38%	12,58%	9,32%	11,65%	2,32%	0,98%	7,66%	11,41%
07 'TRANSPORTE E ARMAZENAGEM'	1,85%	2,25%	2,79%	4,55%	4,00%	3,21%	2,64%	2,51%	8,11%	4,98%	3,00%
08 'COMUNICAÇÃO E INFORMAÇÃO'	2,59%	0,97%	1,41%	0,63%	0,98%	0,38%	0,26%	0,58%	1,28%	0,77%	1,69%
09 'EDUCAÇÃO'	2,55%	2,63%	4,39%	4,66%	5,64%	3,74%	3,57%	1,16%	1,31%	13,03%	3,26%
10 'SAUDE'	4,25%	2,63%	2,87%	1,92%	3,10%	2,37%	1,45%	0,77%	1,75%	5,75%	3,22%
11 'SERV. DOMESTICOS'	2,11%	21,20%	4,39%	2,77%	4,41%	7,64%	7,06%	1,93%	6,19%	1,15%	4,44%
12 'SERV. PESSOAIS'	6,39%	10,25%	4,49%	5,35%	3,84%	10,28%	14,71%	8,30%	4,74%	3,83%	6,45%
13 'SERV. CREDITICIOS E FINANCEIROS'	2,56%	1,29%	1,77%	0,60%	0,90%	0,23%	0,17%	0,58%	0,57%	0,77%	1,69%
14 'SERV. IMOBILIARIOS'	0,30%	0,81%	0,37%	0,11%	0,74%	0,27%	0,26%	0,00%	1,24%	1,15%	0,41%
15 'SERV. DE INFORMATICA'	2,79%	1,72%	1,68%	0,66%	0,82%	0,61%	0,26%	0,77%	0,61%	0,38%	1,83%
16 'SERV. DE ARTE/CULTURA'	0,49%	1,40%	0,50%	0,31%	0,33%	0,42%	0,60%	0,39%	1,92%	0,00%	0,62%
17 'SERV. DE ESPORTE E RECREATIVOS'	0,24%	0,43%	0,13%	0,06%	0,00%	0,04%	0,09%	0,19%	0,37%	0,38%	0,19%
18 'SERVIÇOS GERAIS'	16,20%	21,20%	22,03%	23,28%	21,16%	15,01%	11,90%	37,64%	15,92%	15,33%	18,38%
88 'NAO SABE'	0,05%	0,00%	0,01%	0,03%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%	0,07%	0,00%	0,05%
TOTAL	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Fonte: Análise dos microdados do PDAD 2013

O comércio é a atividade que mais emprega, sendo ainda a mais desconcentrada, servindo de fio condutor para manutenção da atividade econômica em todo o território, uma vez que representa 30% dos postos de trabalho fora do Plano Piloto.

Por outro lado, observa-se pelos microdados do PDAD que o rendimento médio dos comerciários é 37% abaixo da média geral de rendimentos, sendo um setor dominado por micros e pequenas empresas caracterizadas pelo baixo nível de especialização.

Apesar de representar cerca de 25% da força de trabalho do DF como um todo, incluído o Plano Piloto, o comércio responde por apenas 6,7% do valor adicionado bruto à economia (IBGE, 2014A). É sem dúvida uma atividade fundamental para manutenção da atividade econômica geral, mas apenas reflete o poder de compra de moradores e visitantes de uma região, sendo improvável que, desvinculado de outros fatores, venha a alterar a dinâmica econômica.

Por sua vez, o desenvolvimento da economia como um todo tende a atrair atividades comerciais especializadas para regiões periféricas da metrópole, o que se observa pela recente inauguração de *shopping centers* nas diversas regiões da AMB.

Cabe ressaltar que há importância em se agrupar atividades complementares, gerando economias de escala, além de comercialmente identificar uma região com determinado tipo de atividade. Esse é o papel dos *shopping centers*, que agregam um *mix* de estabelecimentos comerciais dos ramos da moda, alimentação e lazer, além de serviços diversos, servindo de ponto de referência para consumidores diversos, o que viabiliza atividades mais sensíveis, como o mercado de luxo.

Por outro lado, a presença de centros comerciais tende a enfraquecer o comércio de rua, sobretudo quando não ocorre a revitalização das áreas anteriormente ocupadas por estabelecimentos menos especializados. Esse é um dos fatores que levou à decadência da avenida W3 sul, principal centro comercial de Brasília nos anos de 1960 e 1970.

No início de Brasília, a avenida foi um importante corredor comercial diversificado que era utilizado por toda a população. A proposta inicial de Lúcio Costa é que a avenida se destinasse a atividades de atacado, assumindo imediatamente o papel de abastecimento da cidade. Contudo, além da migração de atividades para *shopping centers*, a W3 sofreu também com a consolidação do Setor de Indústria e Abastecimento, mais apropriado ao

comércio atacadista, além do desenvolvimento de outras regiões, que foram ganhando autonomia comercial e reduzindo a necessidade de deslocamento para a W3. Por fim, a disseminação do transporte individual transferiu o deslocamento principal para o Eixo Rodoviário, uma via expressa que corta a cidade sem cruzamentos, levando as pessoas à zona gregária sem relacionamento com o conjunto residencial e comercial das Asa Sul e Asa Norte.

Para entender definitivamente o que ocorreu com a avenida W3 seria necessário uma análise extensa, o que não é o foco desse trabalho. Importa frisar contudo que a avenida foi assumindo novas funções econômicas, com redução gradual do comércio e ocupação cada vez maior por órgãos públicos e atividades não finalísticas de bancos, conhecidas como *backoffice*, que não necessitam estar na zona gregária da cidade, onde o custo é maior. O comércio que se manteve, por sua vez, está agrupado por ramos, elevando a competitividade.

Os benefícios da concentração, aliás, ocorrem em todos os setores da economia. A prospecção de mercado para a instalação de uma indústria, por exemplo, leva em conta a cadeia de suprimentos, existência de mão de obra qualificada, meios de escoamento da produção e custos envolvidos. Muitas vezes se observa a tentativa de implantação de política industrial na AMB baseada apenas em benefícios fiscais, quando, na verdade, a desvantagem competitiva está em não sistematizar e amadurecer o mercado como um todo para que comporte atividades industriais.

Sendo assim, partindo do parâmetro da atividade comercial, faz-se necessário analisar o ambiente laboral como um todo. Ainda com base no Quadro 3, observa-se que as atividades mais concentradas no Plano Piloto são administração pública, serviços de informática, serviços creditícios e financeiros e atividades de comunicação e informação, refletindo a presença do governo e grandes corporações em volta do Eixo Monumental.

A formação de um centro metropolitano onde se concentram as atividades corporativas de maior complexidade é comum no mundo inteiro. O centro metropolitano reflete a complexidade de uma cidade que, ao atingir novos patamares, necessitará de serviços cada vez mais especializados e complexos, oferecendo sua cartela de serviços para outras cidades.

Nesse sentido, o centro de Brasília congrega hoje toda a base do Governo Federal e boa parte do Governo Distrital, além de uma série de atividades econômicas relacionadas ao governo. Já no âmbito empresarial, conta com a sede de grandes corporações públicas, notadamente bancos, além de contar com presença dos principais veículos de comunicação do País e escritórios regionais de empresas dos mais diversos setores.

É um ambiente corporativo bem desenvolvido, que mantém papel dirigente sobre boa parte do território nacional. Todavia, ainda é incipiente no contexto empresarial, muito alicerçado pelas empresas públicas e atividades privadas interessadas na presença do governo federal na cidade.

De fato, existe uma grande disparidade entre o papel dirigente público e privado que a cidade exerce no País, como observado na pesquisa *Gestão do Território*, IBGE 2014 (IBGE, 2014B). O ambiente privado de Brasília, apesar de já contar com grande magnitude laboral, ainda não atingiu o mais alto nível executivo. São poucas empresas privadas locais com abrangência nacional, em geral ligadas à construção civil.

Conforme os Quadros 3 e 4, o Plano Piloto abriga ainda importante concentração nos setores de saúde, educação, arte e cultura, esporte e lazer. Apesar de a saúde pública estar bem difundida pelas regiões, a saúde privada tem seu principal núcleo no Setor Hospitalar

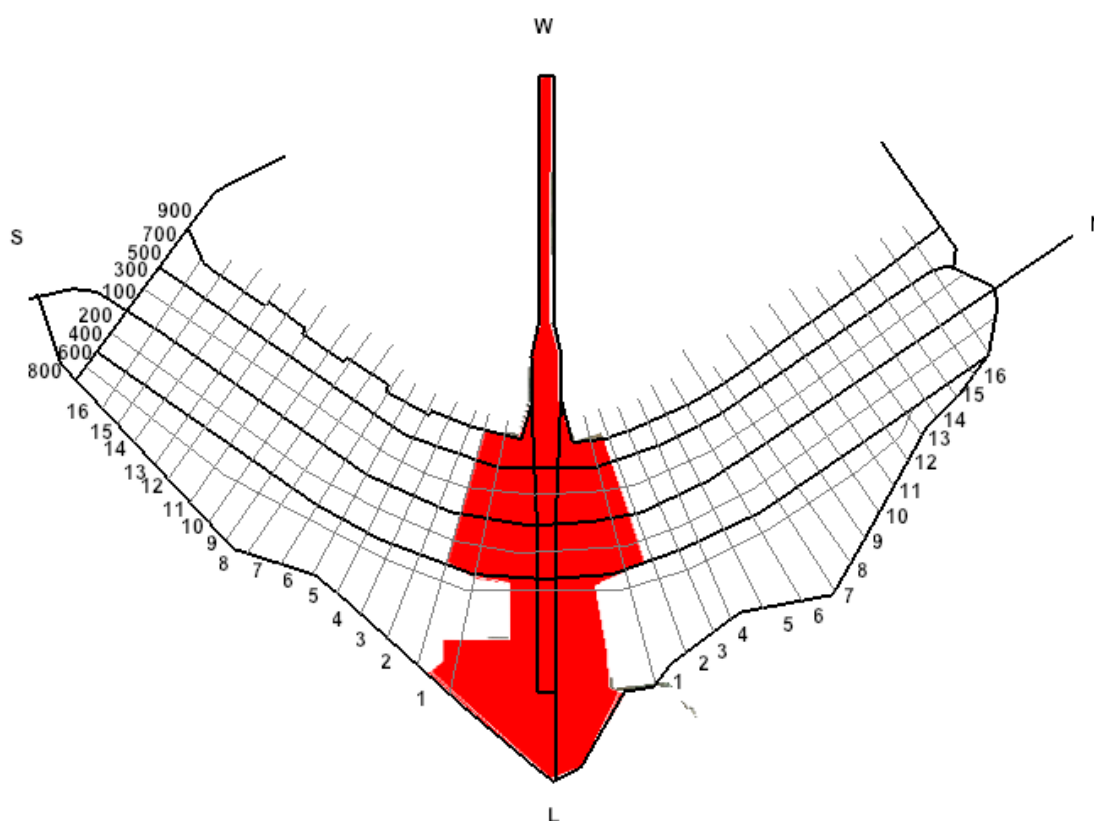


Sul e adjacências, constituindo polo de atração não só para habitantes da RIDE mas de diversas regiões do País. A concentração, novamente, acaba por fomentar um conjunto mais completo de atividades, viabilizando a realização de procedimentos mais complexos.

Situação similar ocorre com a educação, apesar de menor nível de concentração, uma vez que existe grande capilaridade de escolas em todas as áreas residenciais de Brasília. Todavia, algumas das principais escolas e faculdades da metrópole estão dispostas próximas às avenidas W3 e L2, que compõem a escala residencial, atraindo pessoas de toda a Área Metropolitana de Brasília.

Para melhor entendimento acerca do sistema cartesiano de endereçamento do Plano Piloto, foi elaborada a imagem abaixo. O endereçamento obedece primeiramente aos pontos cardeais e posteriormente a um sistema de numeração em plano cartesiano que varia na casa das centenas no sentido leste/oeste, a partir do eixo rodoviário, e varia na casa das unidades no sentido norte/sul a partir do fim da zona gregária, indo de 01 a 16.

**Imagem 9** - Sistema de endereçamento do Plano Piloto de Brasília



Fonte: Elaborado pelo autor

Quanto à arte e cultura, esporte e lazer, observa-se ter participação reduzida no contingente laboral da cidade, representando juntas menos de 1% dos trabalhadores. Proporção considerável dos trabalhadores dos dois setores responderam realizar suas atividades em várias regiões do DF. De toda forma, é evidente a concentração no Plano Piloto e região central, explicado em partes pela concentração de museus, teatros e espaços culturais, parques e clubes na região. Por outro lado, a baixa importância relativa de dois setores econômicos pode refletir um desenvolvimento sociocultural ainda incipiente da população, havendo espaço para o crescimento futuro.

A região central, adjacente ao Plano Piloto, é marcada por zonas residenciais. Mais de 70% da população remunerada da região exerce sua atividade profissional no Plano

Piloto, enquanto o fluxo de trabalhadores que recebe se concentra em serviços domésticos e pessoais, atividades de corretagem imobiliária, arte, cultura, esporte e lazer. É uma região contígua ao Plano Piloto, apresentando, contudo, um perfil predominantemente residencial.

Cabe destacar ainda o papel da região Centro-Oeste do Distrito Federal, que, também adjacente ao Plano Piloto, exerce papel de subcentro metropolitano, recebendo importante contingente de trabalhadores. Congregando 18,4% do total de empregos do DF, a região tem participação aproximada a esta em todas as atividades econômicas, exceto pela administração pública federal, inteiramente concentrada no Plano Piloto.

Entre as atividades com participação maior do que a média da região, destacam-se o comércio, com cerca de 25% dos postos de trabalho do setor, além de educação, indústria, serviços gerais e serviços creditícios e financeiros, revelando a complexidade relativamente alta das atividades econômicas desenvolvidas na zona Centro-Oeste, base para a economia local desde a construção de Brasília.

Quanto às demais regiões, periféricas no contexto geográfico e laboral, destaca-se em comum a participação relativamente alta da agricultura, construção civil, indústria e comércio. A região Nordeste, em especial, teve participação industrial muito significativa devido à presença da Fercal, com fábricas de cimento, onde trabalham 25,7% dos moradores do DF que exercem a atividade industrial.

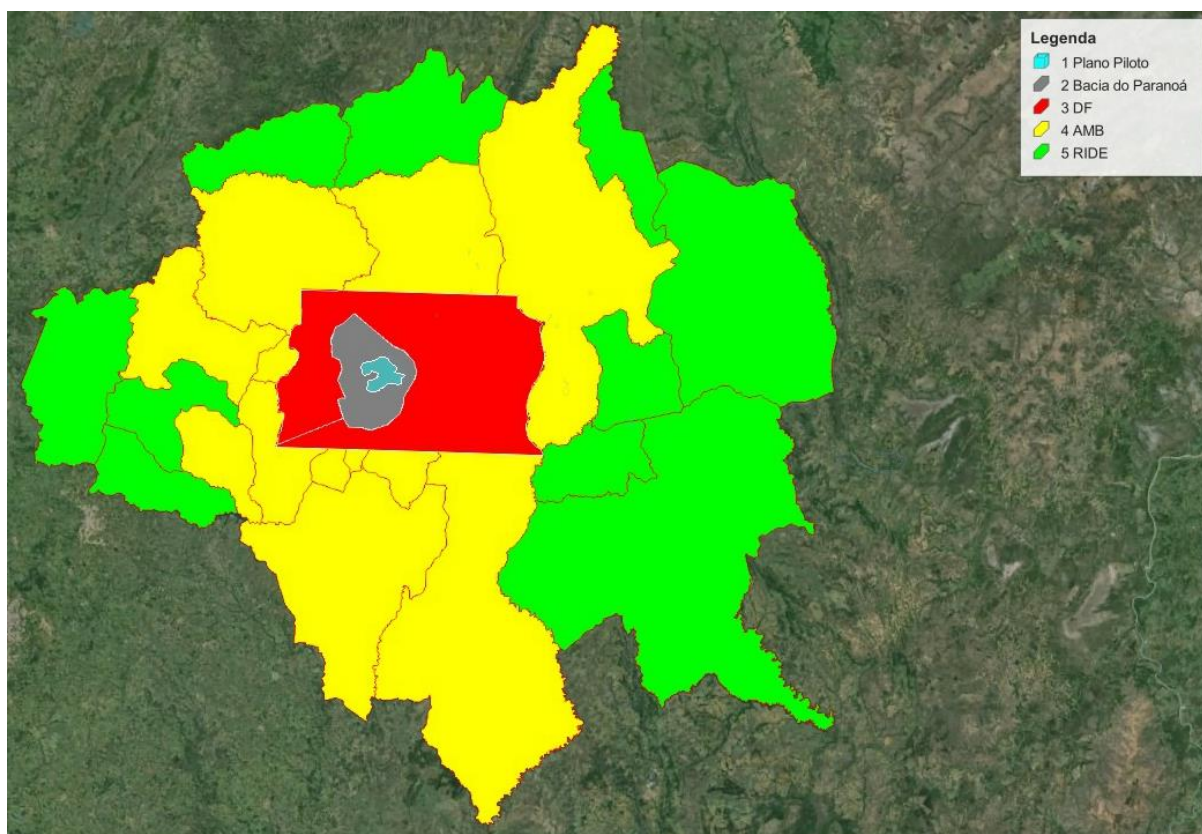
A baixa atividade industrial, aliás, é um dos principais fatores de desequilíbrio entre centro e periferia na AMB, sendo necessária atenção especial para a dificuldade de estabelecimento de indústrias na região. Outras metrópoles brasileiras contam com importantes parques industriais em sua periferia, o que ajuda a reduzir a disparidade de empregos e renda entre a região central, que concentra os serviços mais complexos, e as periferias povoadas mais distantes, onde os terrenos são mais baratos e há grande oferta de mão de obra.

A periferia metropolitana é ainda importante polo de atividades do setor agropecuário. Quando utilizados os dados de Produto Interno Bruto Municipal (IBGE/2015), ano base 2013, verificam-se cinco municípios da RIDE entre os duzentos maiores produtores agrícolas do Brasil, quais sejam, Cristalina (8<sup>o</sup>), Unaí (23<sup>o</sup>), Brasília (40<sup>o</sup>), Luziânia (115<sup>o</sup>) e Buritis (179<sup>o</sup>), demarcando o cinturão verde que se formou na faixa leste da RIDE, caracterizada por grandes empresas agrícolas, irrigação e produção voltada ao atendimento de outras regiões ou países.

Com relação ao mercado de trabalho na periferia metropolitana de Brasília - PMB, utilizando ainda os microdados disponibilizados, observa-se ser constituído na quase totalidade por pessoas que moram no entorno do Distrito Federal, não ocorrendo fluxos significativos do DF para os municípios vizinhos (IBGE, 2015C). São cerca de 260 mil postos de trabalho, dos quais se destacam 26,1% de comerciários, 12,5% de trabalhadores da construção civil e valores consideravelmente mais expressivos do que dentro do DF para agropecuária, indústria e transportes, respectivamente 6,26%, 5,41% e 8,08% do total de empregados.

## **4.2. Diretrizes para projeção futura**

A RIDE se estrutura atualmente em cinco camadas, com núcleo no Plano Piloto, centro nas áreas adjacentes dentro da Bacia do Paranoá, periferia imediata no chapadão que contorna a Bacia do Paranoá, periferia metropolitana nos municípios e distritos que acompanham a fronteira política do Distrito Federal e municípios distantes na RIDE, sem relação metropolitana com Brasília.

**Imagem 10** - Municípios da RIDE e regiões do DF conforme a camada de centralidade

Fonte: Elaborado pelo autor

O desafio está em planejar o desenvolvimento futuro integrado, com estabelecimento de funções complementares entre as regiões, o que levaria à redução do desequilíbrio regional e melhoria da qualidade de vida geral.

É necessário ainda projetar o crescimento populacional, incluindo no planejamento integrado de futuro a demanda por moradias, novos empregos, transporte e serviços diversos.

Brasília surgiu de núcleos urbanos isolados que no início mantinham alguma autonomia entre si. Com a consolidação do Plano Piloto e explosão demográfica vivida nos anos de 1960 e 1970 (IBGE, 1970 e 1980), percebeu-se que o modelo de cidades-satélites não se sustentaria, passando-se a constituir grandes núcleos urbanos, principalmente na zona oeste do Distrito Federal e entorno sul. Por fim, a necessidade de expansão do Plano Piloto, elaborada por Lúcio Costa no documento *Brasília Revisitada*, associada ao adensamento da porção oeste da Bacia do Paranoá, levou à conurbação urbana e surgimento de uma cidade de dimensões maiores, ainda em consolidação.

Apesar do evidente polinucleamento da RIDE, o momento atual é de unificação do tecido urbano da AMB, com dinamização de nichos de atividades econômicas em determinadas regiões. Centro e periferia passam a compartilhar dos mesmos referenciais culturais e sociais, ampliando a identificação de toda a população com a cidade, criando sinergia necessária para ampliação de toda o sistema econômico.

O IBGE projeta (IBGE, 2015B) que o DF mantenha TCMGA acima dos 2% ao logo de toda a década atual, reduzindo lentamente esse valor nas décadas seguintes, estimando 3.770.000 em 2030, o que corresponde a 29% de aumento nos próximos 15 anos.

Para o restante da RIDE, observou-se no último CENSO crescimento muito similar ao do DF, porém ligeiramente superior. Mantida então a semelhança e com base na projeção de população do ano de 2015, a região como um todo chegaria a 2030 com aproximadamente 5.450.000 habitantes, mais de 90%, dos quais dentro da AMB.

Mantido para todo o período o estrato de População em Idade Ativa - PIA próximo a 71% (IBGE, 2015B), com redução de crianças e aumento de idosos, e tendo-se por base necessidade crescente da entrada dessa PIA no mercado de trabalho, espera-se que a demanda por postos de trabalho na cidade tenha crescimento superior a 30% nos próximos 15 anos.

Uma vez que as pesquisas PDAD e PMAD de 2013 apontaram a força de trabalho da AMB em 1.600.000 pessoas para aquele ano, 38% dos quais no Plano Piloto, deve-se esperar uma força de trabalho aproximada a 2.000.000 de pessoas em 2030, ficando a dúvida sobre a capacidade do Plano Piloto em absorver na mesma proporção esse excedente, tendo em vista restrições de ordem urbanística, uma vez que vai-se tornando escasso o espaço disponível ao longo do Eixo Monumental e cada vez mais difícil elaborar um sistema eficiente de transportes numa cidade dispersa.

A Imagem 11 retrata a zona gregária do Plano Piloto, destacando-se em vermelho os terrenos livres para novas edificações. Apesar de ainda haverem grandes áreas disponíveis, sobretudo na porção norte, são insuficientes para acompanhar o crescimento acima identificado, sendo inevitável a desconcentração das grandes instituições para outras regiões do Distrito Federal.

**Imagem 11** - Terrenos disponíveis para edificação na Zona Gregária de Brasília



Fonte: Elaborado pelo autor



Guardadas as devidas proporções, pode-se traçar o paralelo com Nova Iorque, já que o centro metropolitano daquela cidade também é geograficamente limitado e o alto custo imobiliário acabou promovendo a concentração em *Manhattan* de atividades mais complexas e rentáveis, como finanças, saúde, arte e cultura, moda e sedes de grandes corporações de diversos setores, que acabam por atrair também serviços especializados em administração, como corporações de auditoria e consultorias estratégicas.

Outras atividades, ainda que contando com alto grau de especialização, acabaram migrando para os outros *Boroughs*, ou distritos de Nova Iorque e cidades vizinhas em Nova Jersey. Logística, atacado, atividades agrícolas e industriais, que necessitam de amplos espaços, se desenvolveram melhor em locais mais distantes. Já atividades técnicas não finalísticas de suporte às grandes corporações, também conhecidas como *backoffice*, tais como desenvolvimento de Tecnologia da Informação - TI, administração de quadros de recursos humanos, serviços contabilidade, telesserviços e *compliance*, que ocupam grandes espaços corporativos mas não precisam estar junto ao núcleo das corporações, migraram para áreas relativamente centrais, mas fora de *Manhattan*.

A migração de algumas atividades empresariais acabou por qualificar novas áreas corporativas, o que proporcionou o estabelecimento de instituições de menor porte, que não suportariam os altos valores praticados no centro, desenvolvendo um ambiente corporativo de escala local e nacional, em contrapartida às corporações globais que se instalaram em *Midtown Manhattan* e *Downtown Manhattan*.

Por sua vez, a presença de profissionais tecnicamente qualificados associado a espaços mais baratos acabou sendo fator decisivo ainda para que houvesse maior concentração de *startups*, que se caracterizam pela inovação e rápido crescimento associado ao uso da tecnologia, na região conhecida como DUMBO, no *Brooklyn*.

Traçado o referencial em Nova Iorque, outra questão que se impõe é o perfil do emprego. O setor privado da AMB, apesar de ocupar 77% dos postos de trabalho, ainda não apresenta complexidade suficiente para abrigar grandes corporações e serviços especializados. A presença do governo central demandando esse tipo de atividade privada, ao mesmo tempo que induz o desenvolvimento de novos negócios, os coíbe, já que acaba por recrutar importante parcela da mão de obra mais qualificada, atraída pela possibilidade de bons salários e estabilidade financeira no início da carreira profissional.

Deve-se refletir então sobre a possibilidade de desenvolvimento de novas atividades privadas fora do Plano Piloto, sobretudo atividades técnicas não finalísticas. É importante destacar que a antecipação de uma realidade eminente para a zona gregária, além de evitar o desvirtuamento do planejamento original, garante ao Plano Piloto seu papel dirigente.

A migração das atividades de *backoffice* facilitaria ainda o retorno à função original de áreas degradadas, como W3 sul. O trecho da avenida que vai do Espaço Cultural Renato Russo, na 508 sul, até o Santuário Dom Bosco, na 502 sul, contempla o início da ocupação do Plano Piloto, concentrando, ainda hoje, importante polo histórico, cultural e comercial que é subaproveitado.

A falta de um plano específico para esse pequeno trecho, associado à presença de um comércio impróprio, que não se adequou às novas realidades da cidade, está levando à degradação de um importante patrimônio, que ainda concentra uma série de atividades do mais alto nível cultural e comercial, mas que gradualmente estão fechando as portas, cedendo o espaço propício à formação e difusão cultural para centralizadoras de bancos e órgãos públicos descentralizados.



O desenho urbano desse trecho reservou ainda três grandes praças ao longo da avenida W3, com espaços livres para o encontro humano, com realização de feiras e exposições espontâneas.

A constituição desse corredor múltiplo, com cerca de 2 km de extensão, conta ainda com os aspectos históricos abrigando o conjunto de vizinhança e as mais antigas superquadras da cidade. A integração de todos esses fatores, com reestruturação de comércio, arte, cultura, educação e história, que já estão presentes na região desde 1960, é suficiente para que volte a ser núcleo de formação e difusão da cultura brasiliense. É a região dentro da área residencial com maior densidade humana, com grande apelo turístico, porém, sendo esquecida pela falta de entendimento da população sobre sua cidade.

É importante frisar que apesar de as avenidas W3 sul e norte cortarem a cidade ao longo de 12 km, não foram elaboradas como corredores transversais de deslocamento, e a ocupação ocorreu em momentos diferentes. É, portanto, uma avenida longa e com aspectos distintos a cada trecho, não cabendo replicar a função cultural para toda a sua extensão.

No trecho aqui destacado, no entanto, é fundamental a revitalização, com autorização para atividades comerciais nos lotes residenciais com acesso exclusivo pela avenida, constituindo um verdadeiro corredor comercial e cultural entre o Santuário Dom Bosco e a Praça 21 de Abril, com 1,5 km de extensão.

A constituição de um novo polo corporativo, destinado inicialmente às atividades de *backoffice*, colaboraria com o processo de requalificação da avenida W3 e manutenção da Zona Gregária como polo dirigente. Quanto à região destinada a absorver as atividades de *backoffice*, verifica-se melhor oportunidade no centro-oeste, acompanhando o corredor já formado pela linha do metrô e implantação prevista no PDOT atual da avenida Interbairros ou Transbrasiliana, destacada em verde na Imagem 13.

**Imagem 13** - Avenida Interbairros e polos institucionais



Fonte: Elaborado pelo autor



A AMB foi constituída por núcleos isolados, posteriormente conurbados, tendo prevalecido o uso de Estadas Parques para o deslocamento intraurbano, conforme linhas em vermelho na imagem acima. O modelo facilita o acesso ao centro das cidades e deslocamentos ao longo de toda malha urbana, devendo ser mantido como uma vantagem rodoviária da cidade.

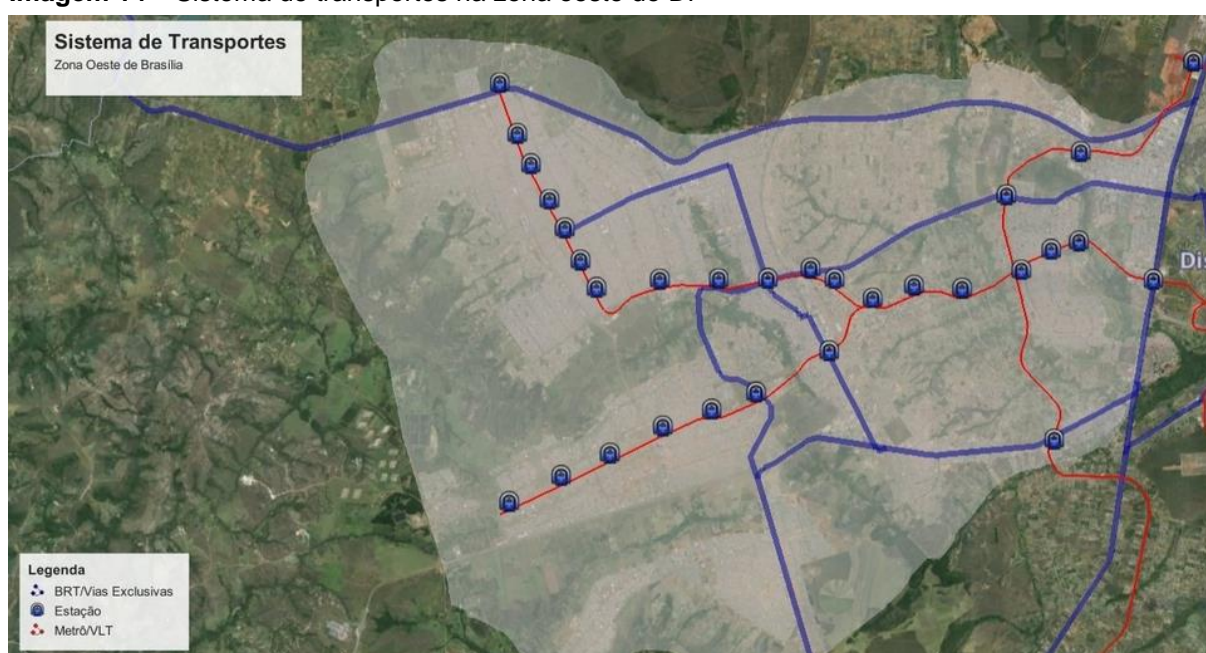
Por outro lado, a implantação da Avenida Interbairros, após aterramento da linha de alta tensão que liga Furnas ao Operador Nacional do Sistema, proporcionaria um corredor de adensamento e dinamização ao longo das regiões centro-oeste e oeste do Distrito Federal, as de maior contingente populacional.

Sua localização no centro da mancha urbana dessas regiões, acompanhando regiões com ocupação humana já consolidada, impede a implantação de uma via expressa. Por outro lado, sua posição paralela às estradas parque, sendo cortadas perpendicularmente por importantes avenidas, além do cruzamento com a Estrada Parque Indústria e Abastecimento - EPIA, que é o principal tronco viário do DF, possibilita o fácil acesso.

O polo institucional ao longo da avenida interbairros inverte a lógica de deslocamentos, constituindo-se em subcentro dentro da AMB. A Avenida Interbairros teria, dessa forma, seis zonas de polarização ao longo de seus 15 km, ocorrendo uma bifurcação a partir do Guará para Park Sul e Setor de Indústrias - SIA, que já são polos empresariais relativamente consolidados. Passaria a existir, assim, um ambiente de desenvolvimento do setor privado, disposto ao longo do corredor povoado, com magnitude suficiente para atender a demanda por espaço corporativo por várias décadas.

Além de ser paralela às vias expressas e cortar avenidas que facilitam seu acesso, a Avenida Interbairros está disposta ao longo da linha do metrô, que é o principal modal de transportes da AMB, podendo ser dinamizado pela integração com outros meios de transportes, como o *Bus Rapid Transport* - BRT que está sendo implantado ao longo das vias expressas, garantindo acesso direto entre as cidades mais distantes e o Plano Piloto, além das linhas não integradas ao BRT, que se integradas diretamente ao metrô ou BRT não precisam mais realizar deslocamentos longos. A Imagem 14 caracteriza a situação.

**Imagem 14** - Sistema de transportes na zona oeste do DF



Fonte: Elaborado pelo autor

Quanto ao sistema de transportes na zona gregária, sugere-se a implantação de transporte metroviário acompanhando as vias S3 e N3, em sentido perpendicular à linha de metrô atual e VLT proposta, facilitando o deslocamento dentro da zona gregária e garantindo o acesso à região central sem automóvel individual, uma vez que realiza baldeação com todas as linhas que cortam as asas sul e norte e conta com estações num raio de até 750 m ou dez minutos de caminhada, de qualquer ponto da região.

**Imagem 15** - Sistema de transportes na zona gregária do Plano Piloto



Fonte: Elaborado pelo autor

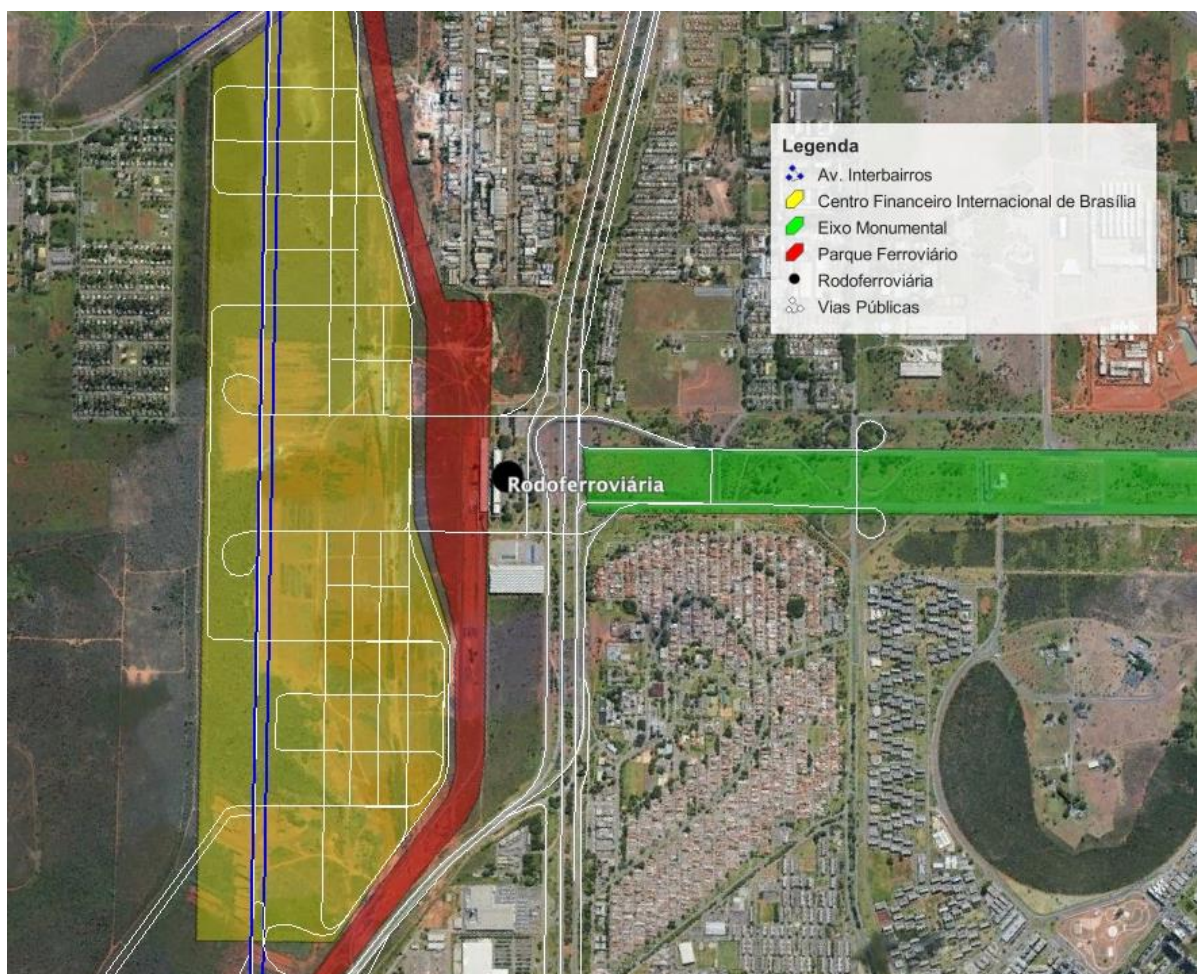
Como forma de viabilizar a construção do sistema de transportes, sugere-se a concessão dessa linha ao setor privado, a exemplo do realizado para a linha cinco do metrô de São Paulo, havendo exploração de áreas comerciais e publicidade como contrapartida.

Ainda com relação à Imagem 14, foi incluída zona de polarização em torno da Rodoferroviária, em área atualmente mantida pelo Exército e que faz um elo entre o Eixo Monumental e a Avenida Interbairros, os dois polos corporativos aqui propostos. Sua destinação enquanto polo institucional está condicionada ao esgotamento de outros terrenos corporativos e desenvolvimento de atividade privada em magnitude e complexidade suficiente para justificar a ocupação de área tão nobre urbanisticamente.

A antiga estação Rodoferroviária está no ponto de maior centralidade da malha urbana, já contando com o ponto final do ramal ferroviário, em frente à via EPIA e em uma das extremidades do Eixo Monumental. Projeta-se ainda uma possível continuidade da Avenida Interbairros, passando pelo SIA e terminando na região. Serviria como ligação entre esses dois eixos, onde se instalariam instituições de alcance global. A ocupação anterior da área pode acabar por desvirtuar o processo de especialização, no qual o Plano Piloto se tornaria cada vez mais dedicado ao setor público, havendo migração e desenvolvimento do setor privado ao longo da Avenida Interbairros e somente após o mercado ter atingido magnitude e complexidade suficiente.



Imagem 16 - Centro Financeiro Internacional de Brasília



Fonte: Elaborado pelo autor

Seria desenvolvido então o Centro Financeiro Internacional de Brasília - CFIB, centrado com obra arquitetônica que remeta a Brasília, alinhado ao Eixo Monumental, de onde se teria vista permanente para o novo polo. É uma perspectiva análoga ao Centro Financeiro de *La Défense*, em Paris, localizado na extremidade oeste do *Axe Historique*, com *landmark* no *Grande Arche de la Défense*, que remete ao Arco do Triunfo do Carrocél, na praça do *Musée du Louvre*, e ao Arco do Triunfo, os três perfeitamente alinhados em relação ao Eixo, referencial de ordenance francesa, que Lúcio Costa admitiu ter utilizado na elaboração do projeto do Plano Piloto de Brasília.

Todavia, ainda que o corredor da zona oeste seja urgente, outros corredores de ligação entre zonas do Distrito Federal e do Plano Piloto podem estabelecer também nova dinâmica urbana, proporcionando dinamização de toda AMB. Observa-se, por exemplo, o corredor norte, acompanhando a proposta de ponte do Lago Norte, projetada por Oscar Niemeyer, servindo de ligação entre o Plano Piloto e a região Nordeste do Distrito Federal, um corredor ligando a avenida L4 Norte, na altura da Universidade de Brasília - UnB, cruzando o Lago Norte, criando-se o Taquari II no local delimitado por Lúcio Costa como Asa Nova Norte na obra *Brasília Revisitada* (Iphan, 1992) e continuando até Sobradinho.

O traçado inicialmente proposto para a via ainda esbarra em diversas indefinições fundiárias e, a exemplo da Avenida Interbairros, existe a expectativa por uma via expressa aliviando o trânsito na região do Grande Colorado. Contudo, ao viabilizar o bairro proposto por Lúcio Costa, cortando-o ao meio como via de serviços, além de cruzar o Lago Norte, a

ligação acaba tendo perfil similar à Avenida Interbairros, não apenas por cortar áreas residenciais, mas principalmente pela sinergia com centro no Lago Norte.

Ocorre que a Universidade de Brasília, o principal centro de formação da cidade, está em uma das extremidades da via de ligação, e a Cidade Digital, atualmente em formação, com instalação de *data centers*, está na extremidade da via perpendicular que realiza cruzamento exatamente no Lago Norte, havendo ainda a possibilidade de empresas e manutenção e desenvolvimento de *software* e *hardware* no Taquari II, constituindo assim um importante tripé para o surgimento e manutenção de empresas *startups*.

Como se observa na imagem abaixo, o Lago Norte ficaria no centro de um cruzamento que tem a UnB, como centro formador, na extremidade sul, a Cidade Digital, atualmente dedicada a *data center*, na extremidade oeste, e o Taquari II, com indução de polo de informática, na extremidade norte. Dessa forma, cada extremidade concentraria um tipo de insumos para o ambiente de *startups*.

**Imagem 17** - Corredor norte, com centro de dinamização de *startups* no Lago Norte



Fonte: Elaborado pelo autor

Constitui-se, dessa forma, em um polo específico e relativamente pequeno no conjunto da RIDE, mas altamente especializado e capaz de promover inovações e transformações profundas.

Outro eixo de dinamização de serviços complexos fora do Plano Piloto tem fundamento no projeto do Alphaville Brasília, ao sul da AMB. O PDOT vigente inclusive delimita a área como destinada à expansão urbana. Contudo, o isolamento do tecido urbano é evidente, existindo poucas opções para melhorar o acesso viário ou transporte coletivo.

Uma possível integração urbana poderia-se dar a partir do polo que está-se formando em torno do Aeroporto Internacional Juscelino Kubitschek, concedido à iniciativa privada, que já apresentou projetos para ocupação corporativa do sítio aeroportuário.



Todavia, a ligação encontra obstáculo na APA Gama/Cabeça de Veado, não sendo recomendado um corredor cortando a reserva, a não ser que um túnel com cerca de 10 km de extensão se torne financeiramente viável.

Outra opção seria a dinamização a partir da única ligação da região com o Plano Piloto, pelo Jardim Botânico, que já tem tráfego saturado.

Diante das restrições e do perfil de ocupação já iniciado, predominantemente em condomínios horizontais, entende-se que a dinamização da região deverá ser relativamente independente do Plano Piloto, com polos institucionais e comerciais em pontos específicos das rodovias DF-001 e DF-140. Para adensamento da região, é necessário que porção considerável da população não necessite se deslocar diariamente para outras localidades por conta de trabalho, educação, saúde e lazer. O modelo lembra em partes os subúrbios ricos das grandes cidades norte-americanas, distantes dos centros, com relativa autonomia, recorrendo ao núcleo apenas para atividades excepcionais. Outro exemplo é Barueri, em São Paulo, onde foi fundado o primeiro empreendimento Alphaville e que atualmente sedia número considerável de empresas, invertendo a lógica de deslocamentos frequentes para o centro expandido da cidade de São Paulo.

Deve-se observar ainda a fragilidade ambiental da região, sobretudo pela excessiva dissecação do vale do Rio São Bartolomeu. As regiões de chapada, mais planas, estão dispostas ao longo da DF-140, onde deveria-se concentrar o maior contingente populacional. Contudo, a região atualmente mais povoada e com maior pressão imobiliária por estar mais próxima ao Plano Piloto é justamente a mais sensível ambientalmente, composta por Jardim Botânico, Altiplano Leste e São Sebastião, sendo importante a realização de planos de urbanização da região e não apenas tentativas frustradas de desocupação.

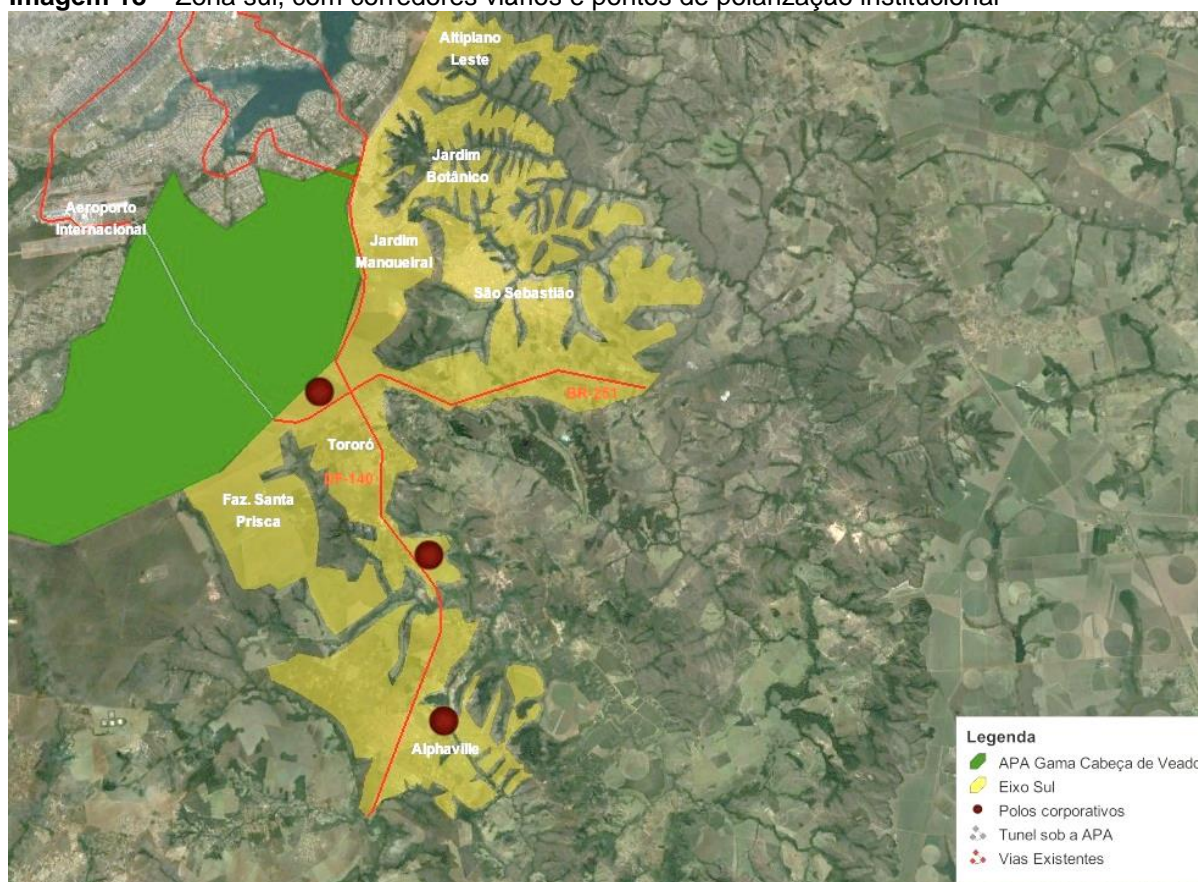
O sistema de urbanização fundada apenas no último PDOT, que incluiu áreas impróprias e não incluiu outras mais propícias com ocupação iminente, acaba por prejudicar e atrasar a urbanização da zona por pelo menos uma década. É urgente a elaboração de um estudo geral e aprofundado da região, tratando-a como urbana e determinando os padrões de ocupação, o que resolve parte do problema para a regularização fundiária e estabelece parâmetros para novas ocupações.

Deve-se viabilizar ainda a construção da barragem do Rio São Bartolomeu, para abastecimento hídrico e elétrico do novo polo urbano e da zona rural disposta a leste.

A imagem 18, na página seguinte, apresenta um mapa esquemático da região, com áreas para expansão imobiliária e polos institucionais.

Delimitados os eixos de dinamização de atividades empresariais de alta complexidade ao centro metropolitano, que permanece sendo o Plano Piloto, cabe identificar eixos favoráveis às atividades agrícolas, industriais e logísticas. Os terrenos mais baratos e facilidade de ligação com os modais de transportes promove grande vantagem competitiva nas periferias das grandes metrópoles. No caso de Brasília, que foi criada para ligar os extremos do País, boa parte do modal rodoviário já existe, restando ainda grande potencial ferroviário e sua ligação com aeroportos.



**Imagem 18** - Zona sul, com corredores viários e pontos de polarização institucional

Fonte: Elaborado pelo autor

A Imagem 19 retrata um panorama geral da RIDE, com áreas que devem-se destinar prioritariamente o serviço, em amarelo, à agropecuária, em verde-claro, além da industrialização, em vermelho. Em verde-escuro, estão marcadas áreas militares ou de proteção permanente, que não se destinam a nenhum setor da economia. Foram inclusos ainda a estrutura rodoviária existente, em preto, e a estrutura ferroviária proposta, em branco, além da localização do Aeroporto Internacional Juscelino Kubistchek e um novo aeroporto inicialmente de cargas proposto para Planaltina.

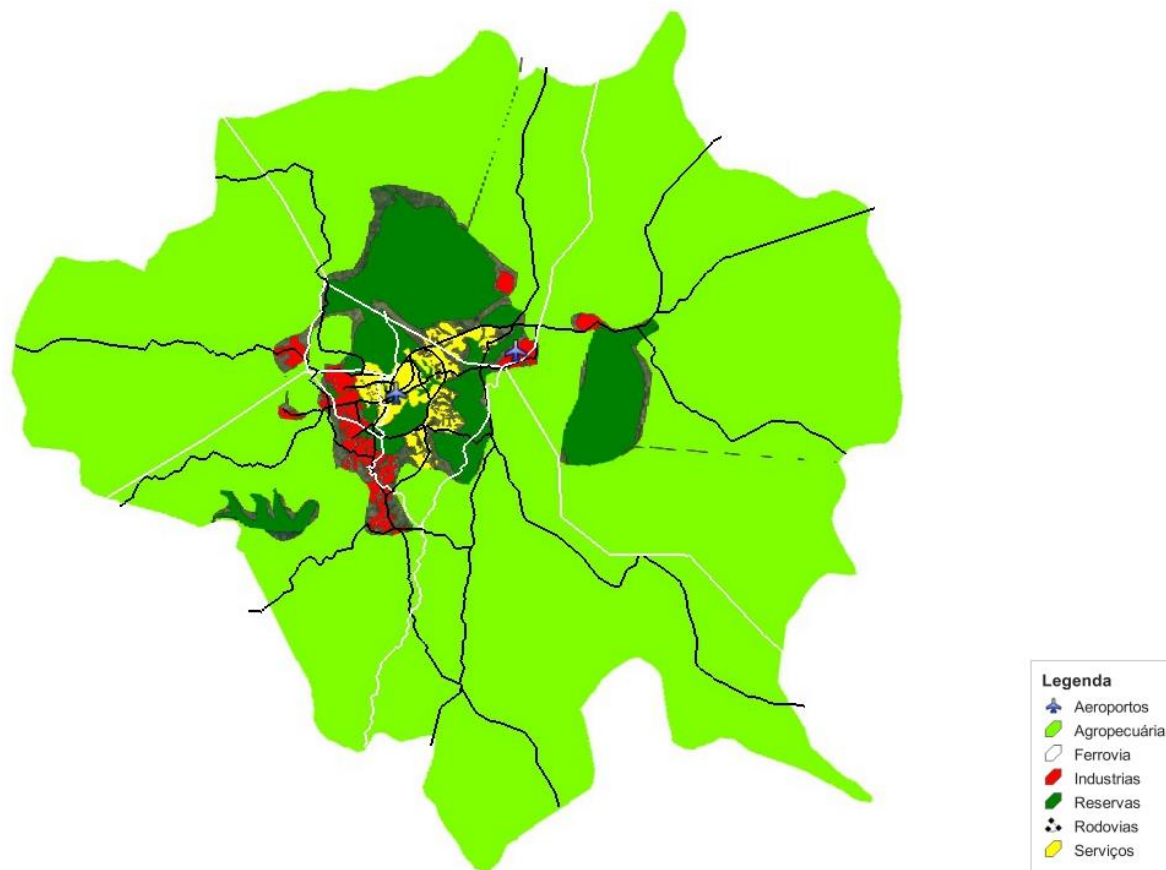
A estrutura logística já implantada no Distrito Federal é favorável, por exemplo, à instalação de centros de distribuição de empresas de e-commerce, uma vez que é fácil o alcance para todo o País. Todavia, ainda é grande a concentração desse tipo de serviço em São Paulo, provocando fuga fiscal. Apesar de se localizar em um dos extremos do País, São Paulo concentra um grande contingente populacional, além de deter um conjunto estrutural menos dispendioso para a distribuição, apesar de as distâncias serem maiores em diversos casos. É importante então destravar os modais brasilienses, desenvolvendo-os e integrando-os de forma a atrair atenção de empresas de carga aérea associada à expansão do modal ferroviário e melhorias no modal rodoviário.

Uma vez consolidado o eixo logístico, se desfazem alguns entraves à industrialização. Nesse caso, deve-se observar que mais da metade da população da AMB reside no conjunto urbano que vai desde Águas Lindas de Goiás até Luziânia, ocupando as zonas oeste e sul do DF e entorno imediato.

O reconhecimento de certa autonomia dessas regiões em relação ao centro, constituindo corredores ferroviários e rodoviários independentes que cortam toda a RIDE,

ligando-a aos portos do Sul e Norte do País, denotam grande vantagem logística, facilitando o acesso a insumos e escoamento de produção, além de reduzir custos operacionais, o que, associado à enorme oferta de mão de obra que precisa ser qualificada, traz uma indissolúvel capacidade de competitividade para a região.

**Imagem 19** - Zonas econômicas da RIDE e modais rodoviário e ferroviário



Fonte: Elaborado pelo autor

As áreas urbanas ao longo desse corredor abrigariam ainda as sedes de corporações industriais e agrícolas, além das atividades de atacado e abastecimento da cidade.

Quanto ao corredor leste, prioritariamente agrícola, já se encontra reativamente implantado, apesar da carência de infraestrutura que dinamizaria a atividade. O eixo logístico ferroviário e rodoviário a cortar a região, a exemplo do corredor oeste, também atravessando toda a RIDE e ligando os extremos do País, facilitaria o escoamento da produção de alimentos *in natura* e industrializados.

A possível complementação logística com o aeroporto projetado para Planaltina tende a concentrar nessa região, ainda, polo de indústrias alimentícia, de intensivos e maquinário agrícola, além de polo de comércio exterior para produtos de maior valor agregado.

## 5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A proposta aqui apresentada implica uma noção geral de dinamização do DF, com concentração do setor de serviços no centro e atividades agrícolas, industriais e logísticas, nos corredores periféricos.

Ironicamente, o modelo proposto, já materializado com êxito em outras cidades como Nova Iorque, tem fundamento na especialização de setores, o mesmo princípio urbanístico tão criticado no projeto do Plano Piloto de Brasília. Ocorre que o Plano Piloto, provavelmente o mais perfeito modelo de cidade criada já prevendo a dinâmica urbana, não pecou pela setorização e sim em seu dimensionamento.

Lúcio Costa indicou eixos claros de deslocamento e concentrou determinadas atividades que, dessa forma, teriam maior dinamização. Estabeleceu ainda espaços apropriados ao comércio, abastecimento e industrialização, assim como delimitou grandes áreas para atividades de suporte ao negócio. Se mantido o plano original, Brasília teria-se consolidado de forma muito similar ao que se propõe como diretriz.

Todavia, era difícil mensurar na década de 1950 se Brasília teria tanto êxito em alterar o eixo do País, constituindo um enorme fluxo migratório para aquela que era a região mais atrasada e de difícil acesso. Consideradas as maiores cidades brasileiras à época e a área destinada à constituição do Plano Piloto na Bacia do Paranoá, está claro que Lúcio Costa elaborou um projeto de povoamento ousado. Todavia, não foi necessário sequer o decorrer de uma década para que todos os parâmetros migratórios e de crescimento populacional fossem superados.

O núcleo urbano concebido na década de 1950, restrito ao Plano Piloto e adjacências, cerceou diálogo com sua periferia metropolitana por tempo demais, decorrendo benefícios e malefícios dessa particularidade. Todavia, existe um processo irreversível de conurbação e unificação metropolitana, sendo inevitável revisitar todo o contexto de formação da cidade, partindo-se daí para as soluções apropriadas ao contexto metropolitano.

Entende-se, pela proposição de dinamização aqui apresentada, que há pleno diálogo entre o projeto original do Plano Piloto de Brasília e sua releitura para toda a área metropolitana, atingindo novas dimensões. Dessa forma, não se vislumbra necessidade de alterações no Plano Piloto, ao contrário, apenas requalificação de regiões que estão sendo desvirtuadas, como a avenida W3, além de melhoria do sistema de transportes, sobretudo com adoção de corredores transversais de deslocamento, principalmente na zona gregária.

Por outro lado, é inevitável ampliar a concepção de cidade para toda a área metropolitana, havendo uma dinâmica única de especialização de espaços e não mais a concepção de polos autônomos de povoamento, ainda vivos na memória da cidade, que foi assim formada.

Brasília, cidade futurista projetada como centro administrativo do País, assume cada vez mais seu papel secular de centro integrador da nação, unindo as regiões distantes e distintas que se formaram no período colonial.

Ao longo de seus 55 anos, Brasília foi criadora de realidades nacionais, agora menos centrada no Sudeste brasileiro, polo consolidado com a mineração e que deu origem aos dois ciclos econômicos posteriores, da cafeicultura e industrialização.

O forte fluxo migratório entre as regiões brasileiras e facilidades de viagens aéreas tornou as realidades locais mais conhecidas. Brasília, por sua vez, é uma cidade mais vinculada ao aspecto nacional do que regional, uma vez que ao ser criada suplantou as histórias e vivências anteriores do território que ocupa, passando imediatamente a viver sua história de construção e desenvolvimento, formado por pessoas de todo o País.

O reconhecimento e adaptação de Brasília como metrópole nacional e não apenas cidade administrativa, atribuindo especializações a toda a AMB, eleva a Capital do País ao seu papel secular de integração nacional. O País, cada vez menos dependente do Eixo Rio de Janeiro-São Paulo, passa a ter cinco ou mais regiões autônomas, baseadas em mais de uma dezena de metrópoles complexas que oferecem diversos produtos e serviços de forma descentralizada, cabendo a Brasília, entre outras metrópoles nacionais, o papel dirigente na hierarquia urbana.

A Capital do Brasil, por enquanto, exerce o papel dirigente apenas na esfera da administração pública, mas tende a ganhar nova dimensão também no setor privado, com desenvolvimento do polo na Avenida Interbairros e utilização das vantagens logísticas para os incrementos dos setores industrial e agropecuário.

Brasília, uma cidade centenária, só existirá de fato em 2060. Por sua vez, planejar o desenvolvimento da cidade até lá, ganhando projeção nacional e consequentemente internacional, torna-se viável projeto de grande porte, como o Centro Financeiro Internacional.

É importante destacar por outro lado que, a exemplo do projeto do Plano Piloto de Brasília, existe dificuldade de dimensionamento da população futura, podendo haver erro de estimativa nas projeções em decorrência de novos fatores. É evidente ainda uma revolução no trabalho, sendo muito difícil apontar a estrutura interna das organizações ou até mesmo relações laborais daqui a quarenta e cinco anos. Por esses motivos, os projetos devem ser constantemente revisados, adaptando-se a novas realidades.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BARBOSA, R.S *et al.* **Brasília: antecedentes históricos**. Presidência da República - Serviço de Documentação. Rio de Janeiro, 1960.

BELCHER, Donald J. *et al.* **Relatório Técnico sobre a nova capital da República**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1957. (Coleção Interiorização da Capital do Brasil, 2ª Edição. Brasília: Codeplan).

BERTRAN, Paulo. **História da terra e do homem no Planalto Central: eco-história do Distrito Federal**. Editora da Universidade de Brasília. Brasília, 2011.

BONIFACIO, José. **Memória à Assembleia Constituinte (1823)**, datada do Rio de Janeiro, 1823, lida ao Plenário na sessão de 9 de junho de 1823.

CODEPLAN. **Pesquisa Metropolitana por Amostra de Domicílios - PMAD/DF 2013**. 2014B PDAD. Publicada em 2014A.

\_\_\_\_\_. **Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios - Distrito Federal - PDAD/DF - 2013**. Publicada em dezembro de 2014B.

\_\_\_\_\_. **Relatório do Plano Piloto de Brasília**. DePHA. Brasília, 1991.

CORTESÃO, Jaime. **Raposo Tavares e a Formação Territorial do Brasil**. IMPRENSA OFICIAL. São Paulo, 2013.

COSTA, Lúcio. **Com a palavra, Lúcio Costa**. Organização: Maria Elisa Costa. 1ª ed. Rio de Janeiro: Aeroplano, 2001, p. 25.

CRULS, Luís. **Planalto Central do Brasil: Coleção Documentos Brasileiros**. 3 ed. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio, 1957.

FAUSTO, Boris. **História do Brasil**. 2012

FURTADO, Celso. **Formação Econômica do Brasil**. Companhia Editora Nacional. São Paulo, 2003.

GOMES, Laurentino. **1808: como uma rainha louca, um príncipe medroso e uma corte corrupta enganaram Napoleão e mudaram a história de Portugal e do Brasil**. Editora Planeta do Brasil. São Paulo, 2007.

GOULART, E. M. A. **O Caminho dos Currais do Rio das Velhas: a Estrada Real do Sertão**. Coopmed. Belo Horizonte, 2009.

IBGE. **Contas regionais do Brasil: 2012**. IBGE. Rio de Janeiro, 2014A.

\_\_\_\_\_. **Gestão do Território**. IBGE. Rio de Janeiro, 2014B.

\_\_\_\_\_. **Estimativa da População dos Municípios 2015**, publicada no Diário Oficial da União em 28 de agosto de 2015. Brasília, 2015A.

\_\_\_\_\_. **Mudança Demográfica no Brasil no Início do Século XXI.** IBGE. Rio de Janeiro, 2015B.

\_\_\_\_\_. **Arranjos Populacionais e Concentrações Urbanas.** IBGE. Rio de Janeiro, 2015C.

\_\_\_\_\_. Contagem da População - CENSO. Foram utilizadas as realizadas nos anos de 1960, 1970, 1980, 2000 e 2010.

IPHAN. Anexo da Portaria nº 314/1992.

KUBITSCHKE, Juscelino. **Por que construí Brasília.** Edições do Senado Federal. Brasília, 2010.

LAUANDE, Francisco. **O projeto para o Plano Piloto e o pensamento de Lúcio Costa.** Arqtextos, São Paulo, ano 08, nº 087.08, Vítrivius, 2007.

LYRA, Maria de Lourdes Viana. **A Utopia do poderoso Império.** Rio de Janeiro, Sete Letras, 1994

MORAES, A. J. de Melo. **História da trasladação da corte portuguesa para o Brasil em 1807-1808.** Rio de Janeiro, 1872.

MORTARA, Giorgio. **Sobre a utilização do Censo Demográfico para a Reconstrução das Estatísticas do Movimento da População do Brasil.** Revista Brasileira de Estatística, v. 2, n. 6. Rio de Janeiro, 1941.

NABUCO, Joaquim. **Intervenção Estrangeira Durante a Revolta de 1893.** Rio de Janeiro: Typ. Leuzinger, 1896.

OLIVEIRA VIANA, Francisco José. **Resumo Histórico dos Inquéritos Censitários Realizados no Brasil.** Conselho Nacional de Estatística. Rio de Janeiro, 1920.

PENNA, J. O. de Meira. **Quando Mudam as Capitais.** SENADO FEDERAL. Brasília, 2002.

SOUZA e SILVA, Joaquim Norberto. **Investigações Sobre o Recenseamento da População Geral do Império e de Cada Província de per si, tentados desde os tempos coloniais até hoje (1870).**

TAMANINI, Lourenço Fernando. **Brasília, Memória da Construção.** Vol. 1 e 2. Projecto Editorial. Brasília, 2003.

VARNHAGEN. Carta escrita em Ministro da Agricultura em 1877.



## Comitê Editorial

**LUCIO RENNÓ**  
Presidente

**ANTÔNIO FÚCIO DE MENDONÇA NETO**  
Diretor Administrativo e Financeiro

**BRUNO DE OLIVEIRA CRUZ**  
Diretor de Estudos e Pesquisas  
Socioeconômicas

**FLÁVIO DE OLIVEIRA GONÇALVES**  
Diretor de Estudos e Políticas Sociais

**ALDO PAVIANI**  
Diretor de Estudos Urbanos e Ambientais

**Abimael Tavares da Silva**  
Gerente de Apoio Administrativo

**Clemir Márcio Rodrigues**  
Gerente de Administração de Pessoal

**Cristina Botti de Souza Rossetto**  
Gerente de Demografia, Estatística e  
Geoinformação

**Frederico Bertholini Santos Rodrigues**  
Gerente de Estudos Regional e Metropolitano

**Iraci Peixoto**  
Gerente de Pesquisas Socioeconômicas

**Lidia Cristina Silva Barbosa**  
Gerente de Estudos e Análises Transversais

**Jusçanio Umbelino de Souza**  
Gerente de Contas e Estudos Setoriais

**Larissa Maria Nocko**  
Gerente de Estudos e Análises  
de Promoção Social

**Marcelo Borges de Andrade**  
Gerente de Tecnologia da Informação

**Martinho Bezerra de Paiva**  
Gerente Administrativo e Financeiro

**Mônica Soares Velloso**  
Gerente de Estudos Ambientais

**Sérgio Ulisses Silva Jatobá**  
Gerente de Estudos Urbanos

### Revisão

Eliane Menezes

### Editoração Eletrônica

Maurício Suda

**Companhia de Planejamento  
do Distrito Federal - Codeplan**

Setor de Administração Municipal  
SAM, Bloco H, Setores Complementares  
Ed. Sede Codeplan  
CEP: 70620-080 - Brasília-DF  
Fone: (0xx61) 3342-2222  
[www.codeplan.df.gov.br](http://www.codeplan.df.gov.br)  
[codeplan@codeplan.df.gov.br](mailto:codeplan@codeplan.df.gov.br)



**Secretaria de  
Planejamento,  
Orçamento e Gestão**



**Governo do Distrito Federal**