

TOMBAMENTO DE BRASÍLIA: O QUE SE PRESERVA AFINAL?

Patrícia Freitag¹ (patriciabfreitag@yahoo.com.br)

Resumo:

Este artigo apresenta como proposta de discussão o tombamento de Brasília, mais especificamente do Plano Piloto, com objetivo de identificar seus efeitos nas dimensões sócio-econômicas e territoriais da preservação, em escala urbana, do pensamento modernista introduzido no Brasil na primeira metade do século XX. Trata-se, portanto, de um esforço de procurar compreender as reverberações da decisão pelo enrijecimento de uma estrutura urbana moldada a partir de preceitos alheios a aspectos estruturais de um contexto maior no qual o plano foi inserido, qual seja, um país subdesenvolvido em processo de urbanização acelerada.

Palavras-chave (título em negrito): Brasília; Tombamento; Subdesenvolvimento; Urbanização; Modernização.

¹ Arquiteta-Urbanista, IFGoiano e professora convidada da Universidade Estadual de Goiás.

1. Introdução

Este artigo apresenta como proposta de discussão o tombamento de Brasília, mais especificamente do Plano Piloto, com objetivo de identificar seus efeitos nas dimensões sócio-econômicas e territoriais da preservação, em escala urbana, do pensamento modernista introduzido no Brasil na primeira metade do século XX. Trata-se, portanto, de um esforço de procurar compreender as reverberações da decisão pelo enrijecimento de uma estrutura urbana moldada a partir de preceitos alheios a aspectos estruturais de um contexto maior no qual o plano foi inserido, qual seja, um país subdesenvolvido em processo de urbanização acelerada. O artigo se estrutura em três partes além da introdução. A primeira procura problematizar a concepção do projeto urbanístico de Brasília como símbolo do progresso econômico brasileiro e de domínio de técnicas racionais de planejamento, bem como sua inserção em um contexto de profundas transformações estruturais. A segunda procura discutir os efeitos do tombamento do Plano Piloto, considerando as dimensões sócio-econômicas e espaciais locais. E, finalmente, a terceira parte apresenta as considerações finais.

2. VONTADE MODERNIZADORA E O SUBDESENVOLVIMENTO

2.1 A PERSEGUIÇÃO PELO MODERNO

O estudo de Brasília pela perspectiva pretendida neste artigo procura situá-la enquanto expressão máxima da vontade modernizadora do país ao longo do século XX. Vontade porque, ao observar os conflitos sócio-econômicos resultantes da sua consolidação, percebemos que a modernidade almejada sempre esteve muito longe de ser atingida.

Partimos, portanto, de uma constatação dos fatos, tais quais se revelam nos dias atuais e que pela sua composição paradoxal, ambígua, dialética e análoga, surgiram como motivação para se pensar na estrutura de uma cidade que guarda a função de Capital Federal, pensada como símbolo máximo da racionalidade técnica e superação econômica brasileiras, moldadas pelos preceitos do urbanismo modernista, mas que também é identificada como a “Capital da segregação e do controle social” marcada por profundos desequilíbrios em sua estrutura interna (GOUVEA, 1995).

Este desencontro de intenções reflete os impasses da modernização no Brasil. Vários autores vêm apresentando reflexões a respeito de aspectos limitantes enfrentados no processo de desenvolvimento em senso estrito do país, considerando heranças históricas, estrutura fundiária, política, econômica e social.

Entre estes, Campos (2001) apresenta observações a respeito dos limites enfrentados no processo de modernização do Brasil. O autor considera que esse processo tornou-se reflexo de mecanismos mais gerais que orientavam a construção do país, “em que a permanência de profundas fraturas sociais, com a persistência de setores tradicionais no poder, configurava um quadro de resistências que limitaria qualquer mudança” (p. 579).

Mudança esta de caráter abrangente e estruturais capazes de romper com os legados do regime escravocrata, do Estado oligárquico e latifundiário.

Mais especificamente no campo do urbanismo, embora a posição subordinada e dependente do Brasil tenha facilitado, ao longo do século XX, a transferência dos conteúdos do urbanismo moderno,

“os projetos modernizadores locais não partilhavam as prioridades que presidiam as reformas urbanísticas do Hemisfério Norte, como o reformismo social (...) Sua concretização esbarrava na necessidade de promover rupturas que não estavam no programa de nossas elites modernizadoras” (p. 577).

Em que pese esforços pontuais da sociedade brasileira no alcance ao reconhecimento de direitos sociais, revoluções e reformas estruturais profundas nunca fizeram parte da construção do processo de modernização do Brasil. Uma modernização periférica, parcial e excludente que, ao tentar perseguir o moderno via implantação da industrialização, não passou por indispensáveis transformações na base social.

Complementarmente, Araújo (2000), observa que o caráter do Estado brasileiro no período de consolidação da industrialização brasileira (1930-1980) era o seu caráter desenvolvimentista, conservador, centralizador e autoritário. “O Estado era promotor do desenvolvimento e não o transformador das relações da sociedade. Um Estado conservador que logrou promover transformações fantásticas sem alterar a estrutura de propriedade, por exemplo” (p. 01).

A atuação deste Estado embrionário e seletivo parece refletir o fato de que nossos reformadores se organizaram em torno de temas alheios aos interesses de classe. Ao analisar a configuração territorial brasileira conformada ao longo do século XX, seja em escala nacional, regional ou local, percebe-se uma estrutura moldada, em grande medida, a partir de deliberações governamentais cujos propósitos estavam voltados para o crescimento de um grupo econômico específico em detrimento de demais fatores. Dessa forma, o desenvolvimento nacional foi induzido à custa de dispendiosos desequilíbrios em sua estrutura interna, paulatinamente acrescido por contrastes entre a riqueza e a pobreza, produzidos e reproduzidos ao longo de sua história (CIDADE, 2008).

Este cenário sugere que, no Brasil, a questão social esteve, durante longo tempo, submetida a demais temas como modernização e construção da nacionalidade,

“propiciando a emergência de formas adaptativas que transformavam as ideias importadas, e permitindo assim, garantir uma eficácia relativa, pois marcada pela exclusão social (...) Os padrões hegemônicos tenderam a expressar um discurso de universalidade que, em larga medida, ocultava uma aceitação tácita da diferença social”. (Ribeiro; Cardoso, 1996, p.72).

Tratando-se do nosso objeto de análise, a construção de Brasília, apontada por Versentini (1986) como uma das mais significativas manobras geopolíticas realizadas pelo Estado brasileiro, visando, sobretudo, a atenuação dos efeitos negativos de uma economia periférica e regionalmente desequilibrada, apontou desde os primórdios de sua concepção para a necessidade de se criar uma estrutura urbana de dimensão estético-cultural modernizadora, de caráter civilizatório em contraposição à selvaticidade do cerrado.

Uma proposta que elegia Brasília como oportunidade singular para demonstrar a eficácia de se administrar racionalmente as ações do governo (CAMPOS, 1988) cuja concepção urbanística era feita a partir dos princípios modernistas da Carta de Atenas, a fim de se combater a desordem da cidade tradicional, a dificuldade do controle social que já se verificava nas principais cidades brasileiras, como no Rio de Janeiro.

Se até o momento, a questão social no Brasil esteve às margens dos discursos e práticas governamentais pela prioridade dada às questões econômicas, na concepção de Brasília a questão social continuará nesta mesma posição com um agravante: os desequilíbrios sociais inerentes à modernização periférica era abordada não como um aspecto cujo trato deveria ser condição para um desenvolvimento da estrutura social a partir de sua base, mas como uma ameaça ao plano urbanístico modernista, que se pretendia moderno.

Neste sentido, foi apontada a necessidade de se criar mecanismos voltados para dinamização econômica da região na qual Brasília foi inserida. Tal preocupação estava fundamentada na ideia de que a ausência de estímulos ao desenvolvimento da região poderia levar a instalação de um bolsão de subdesenvolvimento e contribuir para o agravamento das desigualdades regionais.

Esse desequilíbrio sobrecarregaria Brasília pelas relações de dependência que se processariam: a periferia desequipada escoaria mão-de-obra sem qualificação e viria em busca de serviços e comércios, afetando de forma imprevisível o próprio planejamento da capital. O relacionamento de Brasília com o seu entorno passou a ser objeto de discussão pelas entidades governamentais já na década de 1960. Esses debates foram motivados pela percepção de que fatores associados às altas taxas de crescimento demográfico local, bem como às políticas habitacionais elaboradas tendo como premissa a exclusão sociogeográfica, estavam direcionando para uma ‘desconfiguração’ das relações socioeconômicas da capital com os municípios goianos localizados no entorno do DF.

2.2 BRASÍLIA E O SUBDESENVOLVIMENTO

Brasília enquanto projeto político apresentava-se como o corolário dos esforços governamentais voltados para construção de uma nação que vinha paulatinamente procurando se inserir no sistema econômico capitalista mundial. E enquanto projeto urbanístico apresentava-se como símbolo de progresso alinhado às orientações de uma corrente de vanguarda reconhecida internacionalmente.

“Em síntese, este ideário de transformação e progresso, nosso espírito nacional e Zeitgeist da época – coincidente com nossa base positivista de ordem e progresso expressa na bandeira nacional – iria inevitavelmente apoiar-se nas expressões urbanísticas”. (Del Rio; Gallo, 2000).

Ou seja, o cenário era totalmente favorável à construção de um ideal – político, urbanístico e arquitetônico. Um momento histórico de convergência de ideais: as ambições do ex-presidente JK, que procurou compilar cinquenta anos de desenvolvimento em cinco, com o pensamento modernista de ruptura com as estruturas urbanas tradicionais em que a proposta de projeto urbanístico do Plano Piloto em formato de avião era a maior expressão da superação econômica nacional.

Ocorre que este avião não estava solto no espaço, como nos faz pensar as tentativas de isolá-lo do contexto no qual estava inserido através das políticas de segregação sócio espacial expressas pela criação das cidades satélites, e o relatório anunciado por Lúcio Costa desenvolvido para o plano urbanístico de Brasília, no qual não determinava suas relações e interdependências com a região.

Esse avião repousa(va) no chão do território brasileiro, historicamente posicionado em um momento marcado pela transição, do ponto de vista demográfico, de rural para predominantemente urbana da sociedade brasileira e, por conseguinte, pela reestruturação social, econômica e cultural da nação sob um forte fator de complexidade: o subdesenvolvimento.

Refletindo sobre a posição de alguns autores acerca desta problemática, como Santos (1965), Furtado (2003), Cano (2007), deduzimos que a importância em destacar esse aspecto está no fato de que o espaço, sendo um elemento contido de uma dimensão ideológica, política e financeira, torna-se um pressuposto da lógica do subdesenvolvimento. Particularmente no Brasil, onde as estruturas fundiárias oligárquicas estão nas esferas mais altas de decisão, o subdesenvolvimento torna-se parte inerente da lógica de organização espacial expresso através de grandes diferenciações no padrão de urbanização, que se dá em função do modo de acumulação do capital local.

Ou seja, enquanto nos países desenvolvidos o processo de urbanização em sua forma mais expressiva ocorreu concomitante ao da industrialização, servindo de suporte de distribuição da riqueza através das possibilidades criadas por um crescimento equilibrado, no Brasil, Oliveira (1981) observa que a presença de variáveis como o regime escravocrata pautado na ação de uma elite agrária latifundiária condicionou a emergência do modo de produção a um relativo atraso, implicando em uma organização espacial induzida e determinada pelos interesses e conveniências estatais, bem como pelas limitações de recursos governamentais, uma organização espacial apoiada em um crescimento econômico concentrado e desequilibrado.

Como resultado, pôde-se perceber ao longo do século XX uma reorganização territorial da sociedade brasileira em pontos específicos, incrementando exponencialmente a população nos grandes centros urbanos. Como parte dessa lógica, Brasília poucos anos após sua inauguração já apresentava um aumento da taxa de crescimento populacional bastante expressivo da ordem de 14% a.a. no período de 1960 a 1970, quase quatro vezes maior que a taxa média de crescimento urbano brasileira de 3,5% a.a. nesse mesmo período.

Tão logo foi inaugurada, uma série de perturbações socioeconômicas já emergia sobre seu território, levando a uma precoce caracterização metropolitana ainda na década de 1970, distintamente do proposto em seu projeto original que previa um número limite de 500.000 habitantes para o ano 2000.

Tratava-se de uma desvirtualização, de um desvio, do que havia sido perspectivado para a capital do País, o qual é identificado pela literatura como uma problemática de planejamento, seja pelo viés ideológico de Villaça (1999), que não trata especificamente o caso de Brasília, mas do planejamento urbano brasileiro; seja pela desarticulação entre a política territorial local no contexto de um planejamento regional tardio, como identificado por Steinberger (2006).

Assim, apesar das medidas segregacionistas, não inclusivas, elaboradas na tentativa de contornar os efeitos já conhecidos da urbanização brasileira, Brasília, como capital de um País subdesenvolvido, logo sentiu os seus efeitos já nos primeiros anos que sucederam sua construção.

Um dos autores que melhor captou essa interação na qual Brasília está inserida foi Milton Santos. O autor identifica o trinômio na base de sua concepção composto pelos seguintes aspectos: sua construção, por “vontade criadora”; a “dualidade” socioespacial e o “subdesenvolvimento” que envolvem a capital:

“O subdesenvolvimento comparece como um elemento de oposição, diante daquela ‘vontade criadora’, modificando os resultados esperados. Reduz as possibilidades de uma rápida construção da cidade; refletindo-se sobre as atividades principais, explica as demais funções, o quadro, a fisionomia atual, a estrutura e os problemas; e é o responsável pela ‘dualidade’ de Brasília, que tanto a aproxima das demais capitais latino-americanas. Vontade criadora e subdesenvolvimento do País são, pois, os termos que se afrontam na realização efetiva de Brasília. É da sua confrontação que a cidade retira os elementos de sua definição atual” (SANTOS, 1965, p.54-55).

De forma complementar, Steinberger (1999, p. 24) ratifica essa observação ao afirmar que “boa parte das questões identificadas como específicas de Brasília, de fato, está enraizada fora do seu território”, pelo fato de existir toda uma conjuntura histórica que determina os processos locais de dinâmica territorial da capital federal. Além destes, Ferreira (1985) acrescenta: “Pode-se considerar que não obstante sua especificidade, Brasília guarda

em sua organização interna a particularização dos processos sociais que estão na base da própria urbanização do País, aos quais ela vem realimentar” (p. 70)

Brasília foi implantada em uma área de estrutura produtiva pouco eficiente e diversificada, onde as atividades econômicas vinculavam-se à pecuária extensiva e à agricultura de subsistência. Esse cenário contrastava com um equipamento social urbano privilegiado, notadamente no Plano Piloto, onde a alta renda de parte significativa da população provinha da capacidade de drenar uma porção relevante da receita nacional em função de sua condição de centro do poder público nacional. Em outras palavras: “construíra-se um oásis num deserto de pobreza, um ‘emirado’ sem fronteiras no seio de uma região ainda não alcançada pelos reflexos do desenvolvimento econômico nacional” (BRASIL, 1981b, p.2).

Corroborando com essa observação, o economista Paulo Timm, ao se referir à implantação da nova capital no Planalto Central acrescenta:

A área escolhida para receber a nova capital proporcionou-lhe acolhimento eufórico, mas absolutamente despreparo. Para ela, Brasília não passou de um grande susto que os anos posteriores dourariam como promessa, para afinal converter-se, talvez, em pesadelo. Por que? Porque não havia uma região previamente organizada à qual se integraria Brasília como fonte de virtudes. Até mesmo o plano aprovado percebia essa situação e não escondia a pretensão de que, a região, afinal fosse uma consequência da cidade que, erigida e desdobrada sobre sua escala regional, estabeleceria os nexos que até então a história havia negado (TIMM, 1990, p.74).

Tratava-se, portanto, de uma dicotomia entre Brasília e seu entorno, uma cidade de concepção urbanística moderna e com uma população de alta renda, em meio a uma região desprovida de condições mínimas de infraestrutura, que notoriamente apresentava incapacidade de responder a esses estímulos, seja pela falta de suporte financeiro, econômico e tecnológico, seja pelo processo rudimentar de produção e industrialização incipiente de produtos primários. Nesse sentido, Paviani (2003) observa que o desenvolvimento regional não ocorreu através de um efeito exógeno e contínuo no entorno dos pólos de crescimento como idealizado na teoria da polarização, mas do efeito de aglomeração (endógeno) em centros já existentes, como em Brasília e Goiânia.

É evidente que com o crescimento progressivo desses dois centros urbanos houve um efeito impulsor na produção agrária, em função da demanda por alimentos pela população que crescia em razão das oportunidades de trabalho no eixo Brasília, Anápolis e Goiânia. Apesar disso, Paviani (2003) afirma que não há como sustentar que o desenvolvimento da agricultura ou dessas cidades se deu por ‘efeitos de esparramamento’ (trickle down effects) ou ‘de barragem’ (backwash effects), como teorizavam os desenvolvimentistas (PAVIANI, 2003, p.68).

No nosso entender, essa constatação pode ser atribuída mais ao fato de que o desenvolvimento do Centro-Oeste a partir da agricultura era antes resultado de uma

deliberação histórica do capitalismo brasileiro para o qual foram atribuídos papéis de fronteira agrícola na divisão nacional e regional do trabalho, do que propriamente o resultado do crescimento urbano. Tratava-se de um contexto em que o planejamento já vislumbrava práticas de cunho inter-regionais, em que cada região desempenharia suas respectivas funções a partir de suas particularidades. Nesse sentido, em resposta aos estímulos de mercado (nacional e regional), houve uma ocupação de territórios pelos grandes produtores agrícolas, definindo a estrutura fundiária local através da grande propriedade.

Associado a esse fenômeno, os objetivos apresentados pelo Governo Federal através da SUDECO, entre os quais de contenção dos excedentes populacionais provenientes de áreas estagnadas, contribuiu para o agravamento do crescimento urbano das principais cidades dessa região. Isso porque a mecanização intensiva das atividades rurais somada à precária atenção governamental aos núcleos urbanos de baixa expressividade econômica resultou na liberação do homem do campo para as cidades de maior potencial de crescimento econômico.

Assim é que Brasília cresceu para além das expectativas, com um agravante: esse crescimento se deu de forma endógena, implicando em efeitos em sua estrutura interna semelhante às demais metrópoles brasileiras, ou seja, crescimento exacerbado das respectivas malhas urbanas com o surgimento de construções irregulares e ocupações ilegais de terras públicas, sobretudo, no caso da Capital Federal.

As consequências desses efeitos foram sentidas de forma bastante peculiar devido à presença de três fatores: o Estado detentor de grande parte das terras; o interesse em resguardar o caráter cultural e administrativo de Brasília, mantendo-a livre de interferências diversas em sua base socioeconômica; e a necessidade de fortalecer economicamente os municípios pertencentes à sua hinterlândia, afinal a atribuição dada à Capital Federal de agente de integração nacional não era abandonada pelas instâncias de planejamento governamental do período ditatorial, que visavam, fundamentalmente, a ocupação do território brasileiro.

Tratava-se de interesses e objetivos explicitamente distintos, formulados a partir das ideias matrizes que deram causa a construção de Brasília – Capital Federal e Polo de Desenvolvimento -, abordados paralelamente tanto em sua idealização quanto na sua implantação, apresentavam-se como um obstáculo na sistematização de mecanismos de um planejamento intermunicipal.

Se por um lado eram direcionados esforços para a dinamização da região através da implantação de infraestrutura e do planejamento demográfico visando à ocupação do território central em que Brasília seria o núcleo econômico, político, cultural e financeiro desse processo de desenvolvimento; por outro, o pensamento de preservação do projeto urbanístico

do Plano Piloto ocupava lugar de destaque nas discussões acerca do processo de planejamento da Capital Federal.

A ideia Brasília-Capital induz à limitação do seu crescimento, à contenção de sua economia produtiva, à monumentalidade das construções, ao domínio estatal de suas áreas rurais. Distintamente, a ideia de Brasília – Polo de Desenvolvimento sugere a expansão, a industrialização, o crescimento demográfico, a economia e funcionalidade como prioridade nas intervenções.

Entretanto, embora existisse essa divergência entre objetivos e a ideia de Brasília-Capital ter sido dominante em vários momentos, a necessidade de consolidação da sua escala regional se impôs, sem a qual não haveria justificativa para sua interiorização. É lícito observar, contudo, que a visão regional começou a ser delineada em função do processo de metropolização da Capital Federal, ou melhor, da tentativa de seu impedimento, pois “estava em jogo, na verdade, a viabilidade de Brasília como capital político-administrativa” (BRASIL, 1978, p.46).

Temia-se que ao final do século XX Brasília se assemelhasse às demais metrópoles brasileiras, com os problemas que lhe são próprios – poluição, dificuldade de mobilidade, continuada degradação da qualidade de vida – o que impossibilitaria, segundo os discursos oficiais, o desempenho da função de Capital do País.

Em outras palavras, apesar das peculiaridades da Capital Federal sua estrutura socioeconômica e espacial responde aos mesmos estímulos políticos e econômicos observados nas demais aglomerações urbanas nacionais. Entretanto, o que a diferencia das outras cidades brasileiras são dois aspectos principais: primeiro, a figura do Estado como detentor de grande parte das terras inseridas dentro dos limites do DF e que, por isso, apresenta-se como principal agente no processo de urbanização, servindo-se de grande promotor da ocupação do solo; e segundo, o enrijecimento de suas estruturas urbanas internas em virtude do tombamento do Plano Piloto.

3. O TOMBAMENTO DE UMA IDEIA E SUAS CONSEQUÊNCIAS

Em 1987 a política de segregação sócio-espacial com fins de preservação do projeto original nos moldes modernistas foi ratificada com a criação de um regulamento de tombamento do Plano Piloto de Brasília como Patrimônio da Humanidade, intensificando os efeitos perversos do processo de produção do espaço urbano espraiado e pouco articulado.

Trata-se de um modelo de preservação absolutamente inovador no universo do patrimônio arquitetônico e urbanístico brasileiro, ao propor a preservação não das construções que constituem a área, mas dos critérios que informaram estas construções a assumirem a presente forma, o princípio das quatro escalas que orientaram a concepção do projeto e a necessidade da preservação das volumetrias inerentes a estas.

A ideia de Brasília ser ocupada por construções de natureza mais rudimentar, da coexistência entre a arquitetura moderna pela “anti-arquitetura” era inconcebível para os promotores do tombamento, entre os quais o próprio Lúcio Costa que se mostrou diversas vezes incomodado com a possibilidade da conservação de um estoque construtivo de baixa qualidade arquitetônica. Como solução foi apresentada a proposta inédita do tombamento de um Plano Urbanístico, ou seja, dos princípios orientadores da composição volumétrica e espacial que caracterizam as escalas que compõem a civitas brasiliense.

O que chama atenção é que antes da construção de Brasília, outras cidades já haviam sido planejadas no Brasil. Belo Horizonte e Goiânia também foram pensadas a partir de princípios de uma determinada corrente urbanística, mas distintamente da Capital Federal não foram objeto de uma preservação tão rígida. É importante considerar que sendo as cidades reflexos do seu tempo, Belo Horizonte construída no final do século XIX e Goiânia na década de 1930 não foram, de início, “ameaçadas” pelas mazelas inerentes à modernização periférica. Mas mesmo décadas mais tarde, quando partes de suas estruturas originais ao serem reconhecidas como de relevante interesse cultural e histórico pelo valor arquitetônico-urbanístico, estas cidades nunca foram alvos de uma preservação extensiva à toda estrutura urbana como visto pelo tombamento do Plano Piloto.

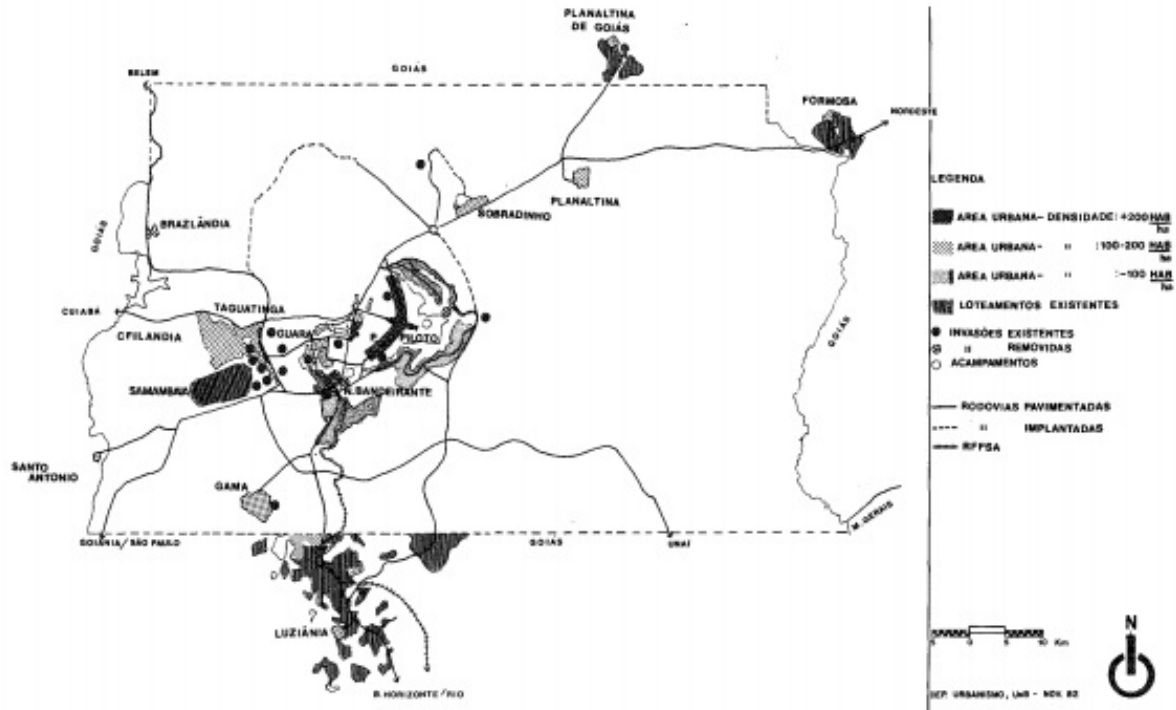
Essa ideia de preservação já havia sido debatida muito antes da sua formalização jurídica em 1987. Segundo Andrade (2004), as primeiras manifestações sobre a preservação do plano urbanístico de Brasília surgiram em 1959, durante o Congresso Internacional de Críticos de Arte, realizado nas cidades de São Paulo, Rio de Janeiro e em Brasília ainda em obras. Nesta ocasião, ao apresentar aspectos da cidade foi sugerido que o plano da nova Capital Federal fosse um plano fechado: “foi planejada para 500 mil habitantes, e depois disso, o desenvolvimento será feito em cidades satélites” (p. 85).

Em função disso, o processo de urbanização de Brasília revestiu-se de um caráter conflituoso. Isso porque ao mesmo tempo em que se avançava nas construções de equipamentos de serviços e concentração dos cargos de emprego no Plano Piloto, formatava-se uma periferia imediata, composta pelas cidades-satélites que por sua vez eram implantadas através da oferta de lotes pela Companhia Urbanizadora da Nova Capital – NOVACAP – objetivando a absorção do contingente populacional que não se enquadrava na lógica do mercado imobiliário do Plano Piloto, e cujas dinâmicas econômicas são profundamente dependentes de Brasília.

Se a década de 1960 foi marcada pelo intenso dinamismo migratório, a partir da década de 1970 ocorre a consolidação de Brasília como capital federal e um considerável arrefecimento de suas taxas de crescimento populacional. Esse cenário contrapunha-se às elevadas taxas de crescimento demográfico dos municípios de Luziânia (11,17%), Santo Antônio do Descoberto (9,7%) e Planaltina (6,07%), todos pertencentes ao estado de Goiás,

consolidando-as como os principais espaços de concentração de emigração do DF e receptáculo das demandas por moradia não atendida em Brasília, como ilustrado pela Figura 1.

Figura 1: Aglomerado Urbano de Brasília



Fonte: PAVIANI; CAMPOS; FARRET, 1990

Esta prática de produção do espaço urbano de forma extensiva e profundamente segregada, foi, segundo Campos (1997), paulatinamente realimentado pelo Estado, principalmente a partir da iniciativa institucional de criação da TERRACAP em 1972, que passou a ser responsável pelo gerenciamento do mercado de terras em Brasília. Nesse período, verificou-se o aprofundamento do padrão periférico da urbanização, principalmente em função da expansão da área loteada no Entorno Goiano, que passou a ofertar um número de lotes incompatível com a população local. No caso de Luziânia, chegava a uma relação de 13 lotes por habitante, e de Planaltina de Goiás, uma média de 3 lotes por habitante.

Além do exposto, no início da década de 1980 foram oferecidos 725.822 terrenos em loteamentos limítrofes ao perímetro do DF. Isso significa que nesse período, a urbanização de Brasília ultrapassou os limites territoriais do DF e alcançou, definitivamente, os municípios goianos. Com base nesses dados, podemos supor que o padrão de intervenção estatal na conformação espacial de Brasília já dava indícios de um planejamento regional fundamentado na segregação socioespacial de sua população, a exemplo do que vinha ocorrendo dentro dos limites do DF.

Tratava-se, portanto, de um ato deliberativo, consciente e explícito de que, através do distanciamento das classes sociais pouco favorecidas, mantido pelos extensos vazios

urbanos entre as cidades satélites e o Plano Piloto, conseguir-se-ia assegurar o caráter original do projeto de Lúcio Costa das pressões sociais inerentes às cidades brasileiras.

De acordo com Caiado (2004), os municípios que compõem a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal – RIDE, apresentam perfis bastante diferenciados que variam de acordo com sua localização. A autora destaca que aspectos relacionados à centralidade, capacidade de atração, retenção da população e taxas de crescimento populacional são diretamente influenciados pela proximidade destes municípios com o DF, o que faz transparecer o impacto local gerado em decorrência do processo de expansão urbana do DF.

De forma complementar, Catalão (2009) afirma que embora os municípios da periferia de Brasília apresentem características socioespaciais específicas, de um modo geral, trata-se de um conjunto homogêneo, marcado pelo alto nível de dependência em relação à Brasília, pela precariedade de infraestrutura urbana, pelos altos índices de violência e desemprego.

No que se refere à especificidade econômica, Brasília é caracterizada pela elevada participação do setor terciário e a reduzida participação do setor de produção na economia local. Este quadro desdobra-se na RIDE através do enfraquecimento econômico dos municípios do entorno, altas taxas de desemprego e forte dependência econômica do núcleo central. De acordo com Miragaya (2000) a estimativa do ano de 2000 era de 308 mil Pessoas Economicamente Ativas, dentre as quais 29% deste total representava a parcela de desempregados, revelando uma das taxas mais altas do país.

Quanto à concentração dos postos de trabalho, Caiado (2004) através dos dados da Relação Anual de Informações Sociais – Rais -, mostra que para o ano de 2011 o setor de serviços empregava 657.872 pessoas, das quais 95,8% trabalhavam no DF e observa que para o total da região, os serviços são responsáveis por 79,9% dos empregos. A análise segundo a localização espacial dos municípios demonstra que a participação do setor é mais elevada nos municípios que integram o entorno imediato de Brasília.

Como consequência vemos Brasília disputar o topo da lista de um dos metros quadrados mais caros do Brasil, que diferentemente das cidades como Rio de Janeiro e São Paulo onde o valor do metro quadrado acaba sendo definido a partir da disputa pelo espaço escasso em função de uma ocupação densa e extensiva, Brasília apresenta amplos espaços vazios e baixa densidade em obediência à preservação de uma corrente, enquanto a pressão imobiliária e o déficit habitacional intensificam-se a cada ano.

Tratando-se de um problema estrutural, a dificuldade de acesso à moradia em área central, consolidada e equipada provoca a produção de conjuntos residenciais em áreas irregulares do ponto de vista fundiário, muitas vezes com consequências graves para o meio ambiente. Além disso, as grandes distâncias percorridas diariamente até os postos de trabalho

comprometem a qualidade de vida dos cidadãos ao submetê-los a engarrafamentos quilométricos e ao provocar deseconomias de escala tornando altamente onerosa a manutenção de um padrão incoerente com a realidade local.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O início do processo de urbanização de Brasília coincidiu com um momento histórico de intensa estruturação territorial da sociedade brasileira que fazia sua transição do ponto de vista demográfico de rural para predominantemente urbana. Entretanto, conforme apresentado, a peculiaridade do projeto urbanístico de Brasília, parte desenvolvido no diálogo com o pensamento arquitetônico-urbanístico construído no âmbito dos CIAMs, motivou o interesse em se manter o caráter cultural e monofuncional administrativo da Capital Federal.

Os esforços governamentais voltados para se manter as características do plano urbanístico modernista esteve quase sempre acima dos interesses de classe, da questão social, condicionando grande parcela da população do Distrito Federal e entorno a experiências cotidianas de profundo descaso. Essa é uma faceta da modernização periférica brasileira. Uma modernização com interesses em mostrar ao mundo a capacidade de construção de uma cidade nos moldes da corrente modernista, mas que não é capaz de apresentar respostas adequadas aos problemas reais que estão do outro lado do muro desta cidade modernista, mas medieval, resultando em uma estrutura urbana e regional semelhante às demais metrópoles brasileiras com todos os problemas que lhe são inerentes e os quais buscavam-se atenuar.

REFERÊNCIAS

- ANDRADE, Carlos Roberto M. **A Construção Historiográfica da Cidade e do Urbanismo Moderno no Brasil: O Caso das Cidades Novas Planejadas**. In: PINHEIRO, Eloísa.; GOMES, Marco.(Org.) *A Cidade como História: Os Arquitetos e a historiografia da cidade e do urbanismo*. Salvador: EDUFBA, 2004.
- ARAÚJO, Tânia Bacelar. **Ensaio sobre o desenvolvimento brasileiro: heranças e urgências**. Rio de Janeiro: Revan; FASE, 2000.
- BRASIL. MINISTÉRIO DO INTERIOR. **Revista Interior**. Ano IV. N° 25. Julho/Agosto de 1978.
- CAIADO, MARIA CÉLIA DA SILVA. **Estruturação intra-urbana e contra-partidas sócio-demográficas: a diferenciação sócio-espacial da população na região do Distrito Federal e entorno**. 2004. Tese (Doutorado em Demografia). UNICAMP, Campinas, SP, 2004.
- CAMPOS; Cândido Malta. **Impasses da Urbanização: Limites e Contradições do Urbanismo Moderno no Brasil**. Anais IX Encontro Nacional da ANPUR, 2001. pp. 577 – 588.
- CAMPOS, Neio. **Mudança no Padrão de Distribuição Social a partir da localização Residencial**. Tese de Doutorado. Programa Pós-Graduação Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ. 2003. 196 p.
- CATALÃO, Igor. **Entre a institucionalização e a vida cotidiana: elementos para repensar o espaço metropolitano de Brasília**. Cadernos Metrôpole. São Paulo, v. 11 n. 22 , p. 519-544, jul./dez. 2009.
- CIDADE, Lúcia C.; VARGAS, Glória M.; JATOBÁ, Sérgio U. **Regime de Acumulação e Configuração do Território Nacional**. Cadernos Metrôpole. n. 20, 2° sem., p. 13-35, 2008.

- CANO, Wilson. **Desequilíbrios regionais e concentração industrial no Brasil: 1930-1970**. Campinas/São Paulo: Edunicamp/Global, 2007.
- FERREIRA, Ignez Costa Barbosa. **O processo de urbanização e a produção do espaço metropolitano de Brasília**. In: PAVIANI, Aldo (Org.). Brasília, Ideologia e realidade: espaço urbano em questão. São Paulo: Projeto, 1985. p. 61-81.
- FURTADO, Celso. **Raízes do subdesenvolvimento**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003. 220 p.
- GOUVEA, Luiz Alberto de Campos. Brasília: **A Capital da Segregação e do Controle Social. Uma avaliação da ação governamental na área da habitação**. São Paulo. Ed. AnnaBlumme, 1995.
- MIRAGAYA, J. **Evolução do mercado de trabalho no Distrito Federal**. Jornal dos Economistas do Corecon, n. 7, Brasília, 2000.
- OLIVEIRA, Francisco de. **Elegia para uma Re(li)gião: SUDENE, Nordeste. Planejamento e Conflito de Classes**. 3. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1981.
- PAVIANI, Aldo. **Brasília no Contexto Local e Regional: Urbanização e Crise**. Revista Território. Rio de Janeiro. ano VII. n° 11, 12 e 13. Set./Out. 2003. p. 63-76.
- RIBEIRO, Luiz C.Q.; CARDOSO, Adauto. **Da Cidade à Nação: Gênese e Evolução do Urbanismo no Brasil**. In: RIBEIRO, L.; PECHMAN, R. (Org.). Cidade, Povo e Nação: gênese do Urbanismo Moderno. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1996.
- SANTOS, Milton. **A Cidade nos Países Subdesenvolvidos**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1965.
- STEINBERGER, Marília. **Formação do Aglomerado Urbano de Brasília no Contexto Nacional e Regional**. In: PAVIANNI, Aldo. Brasília – Gestão Urbana: conflitos e cidadania. Brasília: Ed. UnB, 1999.
- TIMM, Paulo. **Brasilianas**. Brasília: Paralelo 15, 1998.
- VILLAÇA, Flávio. **Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil**. In: DEÁK, Csaba; SCHIFFER, Sueli R. (Org.). O processo de urbanização no Brasil. São Paulo, Fupam, Edusp, 1999. p.169-243.