



ANÁLISE DO PLANEJAMENTO URBANO DE BRASÍLIA: A EVOLUÇÃO DO ESPAÇO URBANO ENTRE OS ANOS 1960 E 2010

GEREMIAS, Tatiane Marta.¹
RUSCHEL, Andressa Carolina.²

RESUMO

Pelo contexto histórico do planejamento urbano e seu processo de desenvolvimento ao longo dos anos, o presente artigo explana sobre a evolução da disposição territorial de Brasília por ser esta ser uma cidade planejada baseada na Carta de Atenas. Logo, o problema que se desenvolveu no decorrer da pesquisa foi como uma cidade como Brasília manteve seu planejamento ao longo dos anos. A hipótese inicial é de que Brasília não conseguiu manter seu planejamento conforme a Carta de Atenas porque ela sujeitou-se ao seu processo histórico de transformação da sociedade. Para tanto, o objetivo geral do artigo foi compreender a relação do planejamento urbano de Brasília e a sua evolução entre os anos 1960 e 2010. Para atendimento desse objetivo foi necessário apresentar o processo de elaboração da Carta de Atenas para então compreender o planejamento urbano de Brasília, bem como sua evolução e gestão territorial no decorrer dos anos acima delimitados. Posto isso, constatou-se que a hipótese inicial é confirmada, pois Brasília, além de representar a modernidade, também deveria simbolizar a nacionalidade, o Estado e se portar como capital do país. Considera-se, com isso, que os objetivos do artigo foram atendidos, e que, também, ele oportuniza a produção de futuros trabalhos relacionados ao tema.

PALAVRAS-CHAVE: Planejamento Urbano. Carta de Atenas. Brasília.

1. INTRODUÇÃO

A presente pesquisa está relacionada ao Trabalho de Curso de Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário FAG – TC CAUFAG e se insere na linha de pesquisa denominada “Planejamento Urbano e Regional” a qual abrange estudos ligados ao planejamento urbano, bem como as características socioeconômicas, políticas e culturais.

A preocupação com os problemas urbanísticos enfrentados pelas cidades do século XX (“inchaço” populacional devido ao avanço tecnológico) fez surgir um certo controle das transformações tecnológicas dos centros urbanos a partir da técnica urbanística. Contudo, o urbanismo não conseguiu acompanhar, na mesma medida, as mudanças das cidades. (BENEVOLO, 2004). Logo, foi nesse contexto que ocorreu a formulação do documento da Carta de Atenas, por meio do modelo progressista, cuja averiguava as necessidades dos homens baseada nas funções habitar, circular, lazer, e trabalhar (CHOAY, 2003).

No Brasil a imposição da Carta de Atenas aconteceu por meio da transposição do meio rural para o urbano. O país estava se modernizando e toda a fervoridade do documento

¹Acadêmica do 10º período da Graduação em Arquitetura e Urbanismo do Centro Universitário FAG. E-mail: tatimartageremias@gmail.com

²Professora orientadora da presente pesquisa. E-mail: ac.ruschel@hotmail.com



deveria ser expressa na mais nova capital do país. Foi na pessoa de Juscelino Kubitschek que ocorreu, portanto, a criação do planejamento de Brasília (OLIVEIRA, 2008).

Dessa forma, definiu-se como tema do trabalho a análise do urbanismo moderno de Brasília e o mesmo justificou-se da seguinte maneira: como Brasília foi baseada na Carta de Atenas – documento criado a partir do Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM) que privilegiava as funções habitar, circular, trabalhar e recrear-se – uma análise sobre a cidade se torna relevante então para averiguar como se configurou seu planejamento urbano e gestão territorial entre os anos 1960 e 2010.

Além disso, a pesquisa se torna relevante devido a ampliação de conhecimento do urbanismo frente a visão dos administradores públicos, proporcionando uma nova percepção sobre o planejamento urbano e tenta compreender os problemas urbanos a fim de que, no futuro, a cidade conseguia se adequar ao seu espaço.

A partir disso, o problema que se desenvolveu durante a pesquisa foi: *Como Brasília manteve seu planejamento urbano entre os anos 1960 e 2010?*

Para tal, a hipótese é de que Brasília não manteve seu planejamento, porque ela foi muito mais do que as quatro funções preconizadas no documento da Carta de Atenas. Isto é, ela precisava representar a nacionalidade, o desenvolvimentismo, a modernidade, o Estado e ainda ser uma cidade com porte de capital do país.

Intencionando a resposta ao problema da pesquisa, o objetivo geral foi elaborado através do entendimento da relação entre o planejamento urbano conforme a Carta de Atenas na cidade de Brasília e seu desenvolvimento entre os anos 1960 e 2010. Para atendimento desse objetivo geral foram formulados os seguintes objetivos específicos: a) Fundamentar a Carta de Atenas, bem como o período em que ela foi criada; b) Fundamentar o urbanismo brasileiro; c) Compreender o cenário político durante a mudança da Capital do Brasil; d) Elucidar o processo de criação do planejamento de Brasília; e) Analisar Brasília entre os anos 1960 e 2010.

Dessa forma, como o estudo de caso específico da pesquisa é a cidade de Brasília, será feito uma análise dos aspectos configuracionais, socioeconômicos e ambientais a fim de verificar a evolução do planejamento urbano da cidade.

Sendo assim, o presente artigo estrutura-se da seguinte forma: inicialmente será abordado todo o embasamento da pesquisa, isto é, tudo o que de importante já foi publicado sobre o tema para posteriormente se analisar a evolução urbana de Brasília com base nos anos acima determinados.



2. REVISÃO BIBLIOGRÁFICA E SUPORTE TEÓRICO

A Revolução Industrial provocou grandes transformações nas cidades e o número de pessoas vivendo nos centros urbanos, conseqüentemente, cresceu muito rapidamente. Em razão dessas grandes modificações, novas casas (para receber esse excesso de pessoas) e estradas mais amplas tiveram que ser formadas; demanda construtiva de edifícios maiores e lojas devido ao aumento das funções públicas, entre outros (BENEVOLO, 2004).

Maia (2002) aponta que as cidades, para atender essa demanda, além de transformarem seu antigo espaço produziram um novo, a periferia. Harouel (2004), no entanto, afirma que foi através da desordem da cidade industrial que surgiu, mesmo que enfraquecido, o urbanismo já que a mesma não estava preparada para receber tamanha quantidade de operários. Zevi (2009) também segue essa linha de raciocínio. Para ele, a maior libertação da cidade industrial foi a técnica urbanística, pelo fato de que o aumento populacional fez com que surgissem novos bairros e estes, definissem os moldes do espaço urbano.

Entretanto, Benevolo (2004) explica que as medidas tomadas para controlar esse rápido crescimento populacional foram insuficientes e não modificaram o tecido das cidades. Para Glancey (2001) era necessário ir além. Para ele a cidade deveria apresentar um planejador urbano, isto é, alguém com visão do que realmente a cidade precisava.

O planejamento urbano, portanto, se associou ao futuro, já que planejar significava prevenir a cidade de eventuais problemas urbanísticos. Ele “estabelece as regras de ocupação do solo, define as principais estratégias e políticas do município e explicita as restrições, as proibições e as limitações que deverão ser observadas para manter e aumentar a qualidade de vida para seus munícipes” (REZENDE *et al*, 2006, p.1).

Foi nesse contexto que surgiram os Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna (CIAM) os quais resultaram na elaboração da Carta de Atenas. Esses congressos foram formados por um grupo de arquitetos interessados numa solução para os problemas de habitação. Decidiram se reunir, portanto, para apresentarem, na prática, as verdadeiras obrigações da arquitetura (CORBUSIER, 1993).

Foi somente no IV Congresso, em 1933, que aconteceu a formulação do documento da Carta de Atenas. O documento apresentava algumas observações quanto ao crescimento desordenado das cidades, concretização de planos, distribuição igualitária de equipamentos urbanos e a grande importância do planejamento urbano como forma de controle ao caos urbano (OLIVEIRA, 2008).



É importante ressaltar que nesse período em que os congressos aconteceram, o Brasil, pela sua industrialização, também enfrentou problemas urbanísticos; e as soluções para tais questões foram encontradas somente com a ampliação do movimento moderno brasileiro (FILHO, 2004).

2.1 BRASIL: DESENVOLVIMENTISMO E MODERNIDADE

O Brasil, entre os anos 1940 e 1960, representou, com eficiência, toda a intensidade da industrialização e urbanização que aconteceu ao redor do mundo. Uma série de transformações sociais aconteceram no país, seja por meio de avanços tecnológicos e econômicos, seja “pelo início” do movimento moderno através da Semana de Arte Moderna de 1922³. Se tem um marco para simbolizar toda essa fervorosa brasileira, este edifício é o Ministério da Educação e Saúde (MESP), no Rio de Janeiro (FILHO, 2004)⁴.

O MESP foi o primeiro edifício a ter uma fachada de vidro voltada para a face com menos incidência solar. Foi também o primeiro em termos de aplicação *brise-soleil*⁵ e a sua forma, composta por um cruzamento de volumes vertical e horizontal, transformou a quadra em uma “praça edificada” (WISNIK, 2001).

Frente a isso, a arquitetura brasileira começou a articular as oportunidades da “estrutura industrial” com as condições de espaço. Os materiais que até então eram importados foram, gradativamente, substituídos pelos fabricados pela indústria brasileira. Além disso, os arquitetos estavam mais capacitados para enfrentarem os problemas de arquitetura, pois sabiam de suas responsabilidades (FILHO, 2004).

Foi no ano de 1955 que o Brasil se viu diante de uma maior oportunidade de planejamento urbano quando o então governador de Minas Gerais, Juscelino Kubitschek, assumiu o poder. Exemplo disso foram as elaborações dos planos do Rio e no mais tardar, Brasília (BENEVOLO, 2004).

³ A Semana de Arte Moderna de 1922 foi um manifesto para a busca da identidade brasileira. Os encontros aconteceram no Teatro Municipal de São Paulo, e, a princípio, não foram muito bem recebidos pelo público. Só posteriormente ela foi reconhecida pelo seu “legado artístico e cultural” (ORCIUOLI, 2005).

⁴ É interessante ressaltar que nessa época o Brasil passou por uma pujança política. Getúlio Vargas, então presidente do país, junto com a classe política, partiu de uma base que apoiou os vanguardistas e não mais deixava eles destinados à oposição. Essa comunicação com os políticos e arquitetos facilitou e muito o caminho a ser trilhado pela arquitetura (BENEVOLO, 2004).

⁵ O *brise-soleil* foi inventado por um arquiteto franco-suíço. É um sistema que permite o controle da intensidade do sol e evita, de certa forma, o calor interno do ambiente, uma vez que, como sua estrutura é afastada da face, ele permite a livre circulação do ar (WISNIK, 2001).



Nobre (*et all*, 2004) acredita que Brasília pode ser considerada como a síntese do planejamento urbano brasileiro já que o principal objetivo da construção da cidade era mostrar para o país a nação moderna que este se transformaria. Para tanto, Brasília tinha que ser diferente de tudo aquilo que era indesejado no país.

2.2 BRASÍLIA: A MAIS NOVA CIDADE BRASILEIRA

Através de um discurso “nacionalista e desenvolvimentista”, e partindo do “centro geográfico” do país, a implantação da nova cidade possibilitaria a ampliação de mercados consumidores; ou seja, no interior do país, Juscelino possibilitaria ao Brasil se desenvolver fora do alcance do litoral e da região sudeste. Além disso, Brasília ofertaria as mesmas condições verificadas nos centros de maior economia do país. Também era necessário que a região centro oeste fosse reconhecida como integrante do Brasil, já que esta seria peça para o “empreendimento de unificação e conhecimento do interior do país” (OLIVEIRA, 2008).

Kubitschek também queria que Brasília representasse o processo de urbanização do país. O Brasil ainda era considerado agrário se comparado com os demais países e, com a industrialização em curso, as pessoas estavam começando a migrar do campo para a cidade. Dessa forma, Brasília seria a simbolização da transformação de uma sociedade rural para uma cada vez mais urbana (PAVIANI *et all*, 1985).

A solução encontrada por Kubitschek para resolver esse problema foi através do seu famoso Plano de Metas, que se caracterizou pela moderna industrialização, empregos, um espírito de tranquilidade e paz no campo, incentivo ao setor empresarial e a comunicação agradável tanto com o setor burguês quanto com o rural (GOMES *et all*, 1991).

2.2.1 A transferência da Nova Capital para o interior do País

Quando Juscelino Kubitschek assumiu a presidência do país em 1956 este nomeou uma comissão para a escolha de um local para a implantação da nova capital do país. A comissão, chefiada por americanos e funcionários da região, escolheu o planalto goiano para ser o novo local. Posteriormente, o processo da urbanização do mais recente território foi destinado à Companhia Urbanizadora da Nova Capital (NOVACAP) (BENEVOLO, 2004).



Coube a NOVACAP toda a transferência da futura capital do país, desde a concepção até a construção de Brasília. A administração era chefiada pelos arquitetos Oscar Niemeyer e Nauro Esteves; e pelo engenheiro Augusto Guimarães Filho (LEITÃO *et all*, 2009).

Bastos (*et all*, 2010, p.64) revela que para a concepção de Brasília foi elaborado um concurso a pedido de Oscar Niemeyer. Esse concurso, com o nome de Plano Piloto da Nova Capital, propiciou a elaboração de novas sugestões para o planejamento urbano. “Sem restrições de verbas, num terreno quase plano, sem a presença e o peso da história, era a possibilidade de liberdade criativa plena dos desejos dos arquitetos daquele momento”.

Cavalcanti (2001, p.422) explana que o projeto vencedor foi o de Lúcio Costa no qual fora apresentado a mão tanto o memorial justificativo quanto os desenhos. “O plano vencedor de Lúcio Costa para Brasília partia de um gesto simples e simbólico: o sinal da cruz feito pelos descobridores para assinalar a posse de terra e o começo de uma nova civilização”.

2.2.2 O Plano Piloto de Brasília e a Carta de Atenas

A relação do plano piloto com a Carta de Atenas pode ser verificada logo de início. Todas as reuniões dos CIAM eram participativas, ou seja, coletivas. Com a concepção de Brasília não foi diferente, uma vez que foi através de um concurso, com várias propostas, que foi escolhido, por representantes internacionais e um nacional, o projeto vencedor (OLIVEIRA, 2008).

Outro ponto em comum é quanto ao zoneamento. Na Carta de Atenas, ele não era desconsiderado como instrumento, mas se fazia algumas ressalvas quanto as regulamentações serem mais justas para com os menos favorecidos. Ocorreu, portanto, a descrição do pensamento moderno como sendo a segregação⁶, com o uso e ocupação do solo definidos. Dessa forma, o que ocorria não era só uma significação do espaço urbano, mas também uma distribuição de equipamentos urbanos para o bem estar social. Por mais que os usos fossem de acordo com a segregação, eles deveriam ser garantidos a todos (OLIVEIRA, 2008).

Costa, no Plano de Brasília, expressou esse ideário utopista: a cidade não deveria apresentar diferenças de cunho social e econômico. A concretização desses princípios se revelaria nas superquadras (BASTOS *et all*, 2010). Nelas, a cada quatro quadras existia uma unidade de vizinhança a fim de permitir a criação de equipamentos de maior porte para

⁶ A segregação aqui se refere como sendo “ato consciente de separação, discriminação de parcela do território, para determinado fim ou função” (OLIVEIRA, 2008).



atender um número maior de pessoas. Os blocos dos apartamentos permitiam um contato simultâneo com o sistema viário, para os carros, e com o sistema para pedestres, através dos parques (FILHO, 2004).

Lúcio queria garantir, portanto, que nessas superquadras as diferenças sociais fossem tratadas de uma forma coerente: “presente no memorial [...] a ideia de acomodar as diferentes classes sociais numa convivência harmônica numa mesma superquadra é reveladora das reais intenções dessa utopia igualitária: não se pretende mudar o *status social*, mas harmonizá-lo espacialmente” (BASTOS *et all*, 2010, p. 66).

Quanto a relação entre o trabalhar e o residir, as distâncias deveriam ser mínimas. Para Corbusier (1993) deveria existir uma comunicação entre os setores de habitação e indústria com o setor de negócios. Essa deveria se encontrar na “confluência das vias de circulação” que atenderia, simultaneamente, os demais pontos da cidade.

Relacionando esses pontos com a implantação de Brasília, percebe-se o quanto a comunicação é levada ao pé da letra no próprio desenho da cidade: os eixos representados pelo sinal da cruz. Nesse cruzamento através de eixos, o Eixo Rodoviário-residencial, como foi denominado, era responsável pelo “setor residencial”. O Eixo Monumental, por sua vez, era caracterizado pelo setor político e era numa praça, a Praça dos Três Poderes, que se localizam os principais edifícios de Brasília: o palácio do Supremo Tribunal Federal, do Planalto e do Congresso (BENEVOLO, 2004).

Ainda, foi na confluência desses eixos que o arquiteto elaborou todo o traçado urbano da cidade. Foi através de uma Plataforma Rodoviária que se estabeleceu a harmonização dos setores habitacional, diversão e cultura com a trama circulatória dos veículos e pedestres (ROSSETTI, 2010).

Brasília, além das escalas monumental e residencial, foi também representada por mais duas escalas, a gregária e a bucólica. A escala gregária representava o centro da cidade através da Plataforma Rodoviária e era ali que aconteciam as atividades do dia a dia por meio dos setores de comércio, banco, televisão, cultura, hotel, rádio, entre outros. A escala bucólica, por sua vez, era caracterizada pelo verde da cidade (OLIVEIRA, 2008).

Posto isso, Corbusier chega ao clímax do documento da Carta de Atenas e revela, então, quais eram as quatro funções chaves do urbanismo: habitar, trabalhar, lazer e circular. Essas funções seriam autônomas e deveriam objetivar o indivíduo e não um grupo particular específico. Cabe ressaltar que, por mais que o urbanismo tivesse como base o indivíduo, ele deveria, simultaneamente, promover também a ação coletiva. Para ele, a cidade só estaria



livre do caos urbano quando ela atendesse essas quatro funções base do urbanismo (CORBUSIER, 1993).

A arquitetura é, portanto, a grande responsável pela cidade, pois ela distribui os elementos construídos de uma forma mais coerente; seja pela definição da moradia, seja pela definição do espaço (OLIVEIRA, 2008).

3. APLICAÇÃO NO TEMA DELIMITADO: DISPOSIÇÃO TERRITORIAL DA OCUPAÇÃO URBANA EM BRASÍLIA

Como apresentado anteriormente, o interior brasileiro era, de fato, algo desconhecido. Por mais que um dos objetivos de Brasília fosse a interiorização do Centro-Oeste, já existiam, no entanto, cidades e assentamentos ali. Esses aglomerados urbanos distavam em torno de 25 km de onde se formaria o então Distrito Federal, como é o caso de Luziânia (1746), Planaltina de Goiás (1790), Formosa (1843), Planaltina (1859) e Brazlândia (1934) (OLIVEIRA, 2008).

Nesse contexto, e para princípio de análise, será apresentado a seguir a configuração urbana e dinâmica populacional da cidade de Brasília. Para tanto e conforme a metodologia utilizada por Alves (2011), subdividiu-se o capítulo em três fases devido ao seu grau de expressividade: a primeira etapa abordará a organização espacial nas décadas de 56 e 69, isto é, a fase de implementação; a segunda, a fase de consolidação nas décadas de 70 e 84; e a etapa três, por sua vez, descreverá a fase de expansão do ano 1985 até o ano de 2010.

3.1. ORGANIZAÇÃO ESPACIAL NA FASE DE IMPLEMENTAÇÃO – 1956 a 1969

A intenção de Lúcio Costa para Brasília era inicialmente povoar o núcleo principal da cidade por meio dos funcionários públicos advindos do Rio de Janeiro. Não era esperado, contudo, que a implantação da Nova Capital atrairia uma grande quantidade de pessoas. Esses verdadeiros construtores de Brasília alojaram-se em núcleos habitacionais, nos arredores do canteiro de obras, por não terem condições de domiciliar no Plano Piloto (MIRANDA apud MORRELI, 2012).

Severo (2014) explana que Lúcio Costa elaborou o Plano Piloto para alojar uma quantia de 500.000 habitantes. E, se, por ventura, esse limite fosse alcançado cidades satélites,



munidas de espaço urbano definido e afastadas do Plano Piloto, deveriam ser construídas para abrigar a população excedente.

O urbanista fez uma breve observação sobre a constituição dessas cidades no Relatório do Plano Piloto: “o tamanho da cidade é limitado: seu crescimento após 20 anos se fará (a) por penínsulas e (b) por cidades satélites” (COSTA, 1991)⁷. No entanto, Oliveira (2008) aponta que, em 1960, o Distrito Federal já possuía uma população estimada em mais de 140.000 pessoas.

Foram, portanto, nessas circunstâncias que surgiram as primeiras cidades satélites de Taguatinga, Gama e Sobradinho. A primeira, por exemplo, teve seu início em 1958 devido a uma invasão na Vila do IAPI (atual Núcleo Bandeirante) e possuía uma quantia de 10.000 moradores. Já no ano de 1960 esse número subiu para a casa dos 30.000 habitantes. Sobradinho e Gama, por sua vez, formaram-se devido a remoção de famílias na área de inundação do lago Paranoá e trabalhadores da pedreira para a barragem do lago, respectivamente (ALVES, 2011).

Severo (2014) observa que essas cidades surgiram antes mesmo da inauguração de Brasília e que para muitos estudiosos como Gonzales (*et all*, 1985), foi nesse período em que começou a se desenvolver o processo de segregação espacial da Nova Capital.

Oliveira (2008) cita que no ano de 1964 ocorreu a criação do BNH (Banco Nacional da Habitação) devido à grande realização de investimentos (pela queda da inflação) na construção civil, especialmente do setor de habitações. O Banco Nacional tinha por finalidade a execução do Plano Nacional de Habitação e somado, em 1967, com a criação do FGTS (Fundo de Garantia por Tempo de Serviço), garantiu que essas medidas fossem importantes para a elaboração do SFH (Sistema Financeiro de Habitação) e, conseqüentemente, para a consolidação de Brasília.

Já em 1969 foram formadas Guará I (mais tarde interligado ao Guará II) e Ceilândia pela Companhia de Erradicações de Invasões, a CEI, como forma de prevenir as invasões. Foi Ceilândia quem recebeu o maior número de assentamentos dessa época, 48.000 moradores, reforçando que o modelo Plano Piloto e Cidades Satélites já ganhavam forma antes mesmo do previsto por Lúcio Costa (BRANDÃO apud GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL, 2010)

⁷ Relatório do Plano Piloto de Brasília. Apreciação do Júri, ponto 4.



3.2 ORGANIZAÇÃO ESPACIAL NA FASE DE CONSOLIDAÇÃO – 1970 a 1984

O rápido crescimento da população nessa fase foi devido a vinda de novos migrantes cujos estabeleceram-se nas cidades-satélites de Taguatinga, Gama, Guará e Sobradinho. Outro fator foi o mercado imobiliário do Distrito Federal se tornar muito atrativo pelos investimentos ofertados pelo SFH (Sistema Financeiro de Habitação) para a construção de conjuntos habitacionais (GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL, 2010).

Em razão disso, Severo (2014) aponta que ocorreram diversas tentativas de estabelecer um planejamento territorial que abrangesse todo o território do Distrito Federal. Foi necessário, pois, a imposição de planos com a finalidade de controlar o crescimento urbano e a idealização de uma política responsável pela organização do ordenamento dos núcleos periféricos de Brasília.

Foi então que em 1970 o *Plano Diretor de Águas, Esgoto e Controle da Poluição* (PLANIDRO)⁸ foi elaborado com a finalidade de não só proteger a Bacia do Paranoá como também estabelecer um limite ocupacional nesse entorno. Além disso, o plano também foi fundamental para o planejamento de obras e investimentos referentes ao saneamento do Distrito Federal (OLIVEIRA, 2008).

Acreditava-se, assim, que o Plano Piloto juntamente com as operações de implantação das cidades satélites conseguiriam estabelecer uma organização espacial para Brasília. Contudo, a década de 70 representou para o Distrito Federal o período de maior recebimento populacional no estado goiano (COSTA, 2011).

Em 1978, o *Plano Estrutural de Organização Territorial* (PEOT) foi elaborado com o intuito de estabelecer uma ocupação mais equilibrada para o Distrito Federal. O PEOT foi considerado base para os demais planos sucessores. A elaboração do suporte técnico do plano foi definida pela análise de limiares, isto é, pela observação dos limites topográficos, uso de terras e infraestrutura de maneira a quantificar os reais custos para a sua implantação (OLIVEIRA, 2008).

⁸ O plano recebeu esse nome porque foi uma homenagem feita para a equipe que o elaborou (OLIVEIRA, 2008).



3.3 ORGANIZAÇÃO ESPACIAL NA FASE DE EXPANSÃO – 1985 a 2010

Nessa fase, de acordo com o Governo do Distrito Federal (2010), aconteceram duas importantes transformações de nível nacional que afetaram diretamente a cidade de Brasília. Primeiramente, o fim do regime militar, iniciado em 1964 e finalizado em 1984, permitiu ao Distrito Federal autonomia administrativa e política através da publicação da Constituição de 1988. Um segundo momento foi a crise econômica enfrentada pelo país (entre a década de 80 e 90) devido não só à dificuldade em manter o modelo das “substituições por importações”, como também pelos déficits na balança de pagamentos do Brasil e pela diminuição dos investimentos públicos. Este quadro foi intensificado desde que a inflação atingiu níveis espantosos levando o BNH à extinção e, como consequência, diminuindo os investimentos de infraestrutura em Brasília.

No contexto do planejamento do território de Brasília os planos que se destacaram foram o *Plano Ocupação Territorial – POT, Brasília Revisitada 1985-87: Contemplação, Preservação, Adensamento e Expansão*, o *Plano de Ocupação e Uso do Solo – POUSO* e o *Plano Diretor de Ordenamento Territorial – PDOT* (ALVES, 2011).

Quando o *Plano Ocupação Territorial* (POT) foi elaborado, em 1985, as propostas previstas no PEOT foram não só consolidadas e detalhadas, como também complementadas. O plano, de elaboração da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação (SEDUH), fez um abordagem mais eficiente, através de ofertas de novas áreas habitacionais, da urbanização territorial do Distrito Federal. No entanto, o plano não foi homologado (SEVERO, 2014).

O *Brasília Revisitada 1985-87: Contemplação, Preservação, Adensamento e Expansão* foi um documento criado com o objetivo de introduzir novas áreas residenciais. O documento definiu a ocupação das áreas do Plano Piloto, Lago Norte e Lago Sul e os principais eixos de Brasília com as cidades satélites. O plano foi elaborado pelo Lúcio Costa, o qual sugeriu que as novas áreas habitacionais da Bacia do Paranoá fossem divididas conforme as semelhanças urbanísticas e econômicas. O documento, além disso, foi importante porque auxiliou Brasília se tornar Patrimônio Cultural da Humanidade pela Organização das Nações Unidas para Educação, Ciência e Saúde (UNESCO) (COSTA, 2011).

O *Plano de Ocupação e Uso do Solo* (POUSO) teve por finalidade a classificação do território do Distrito Federal em solo urbano e rural. Apesar de sua proposta ser elaborada em 1986, só foi homologado em 1990, uma vez que a implementação de planos diretores



(obrigatórios acima de 20.000 habitantes) e o estatuto da cidade foram criados em 1988 e 2001, respectivamente (COSTA, 2011).

Assim sendo, foi criado em 1992 o *Plano Diretor de Ordenamento Territorial* (PDOT) com a finalidade de se tornar o único documento para a orientação do uso e ocupação do solo. O mapa do PDOT reforçou a estrutura polinucleada do Distrito Federal, fez algumas correções quanto as distorções na delimitação de cada macrozoneamento dos planos anteriores e enfatizou a bipolaridade de Taguatinga e Brasília, os núcleos mais importantes (SEVERO, 2014).

Além disso, o PDOT também revelou a necessidade de planos diretores locais para as regiões administrativas a fim de descentralizar o planejamento urbano do Distrito Federal e favorecer que cada região tivesse sua própria diretriz quanto ao uso e ocupação do solo (SEVERO, 2014).

Em 1997 o PDOT enfatizou novamente a descentralização do Plano Piloto. O plano propôs a criação de um Centro Regional para que se compartilhasse as funções administrativas das cidades de Samambaia, Taguatinga, Ceilândia e Plano Piloto e introduziu novas zonas, a rural, urbana e a de preservação ambiental (ALVES, 2014).

4. ANÁLISES DA APLICAÇÃO

4.1 METODOLOGIA DE ANÁLISE

Conforme já exposto sobre a metodologia dessa pesquisa, e para a fundamentação dos parâmetros a serem analisados, utilizou-se da revisão bibliográfica que, de acordo com Ruiz (1996) se dá, ao longo dos anos, pela série de escritos sobre algum assunto específico. Posteriormente optou-se pelo uso do método indutivo já que para Filho (*et all*, 1998), se permite fazer, por meio de observação e levantamentos, a conclusão de algumas situações e condições gerais esperadas. A pesquisa também adotou a metodologia para análise utilizada por Drabik (2015). Valendo-se então do estudo de caso específico da cidade de Brasília e dos textos apresentados no decorrer da pesquisa, a análise se realizará da seguinte maneira:

- a) Por Brasília ter sido baseada na Carta de Atenas e pela abordagem da disposição territorial nos mapas (em apêndice), os parâmetros analisados serão os aspectos configuracionais, ambientais e socioeconômicos;



- b) Acredita-se que esses parâmetros são essenciais para a estruturação de uma cidade;
- c) Um quadro foi elaborado para a criação dos parâmetros de análise;
- d) Cada parâmetro será analisado por meio da revisão bibliográfica.

4.2 PARÂMETROS DE ANÁLISE

O quadro abaixo foi elaborado para apresentar, de maneira didática, como os parâmetros de análise foram definidos.

Quadro 01 – Concepção dos parâmetros a serem analisados

CARTA ATENAS	BRASÍLIA/DF	PARÂMETROS
Uma cidade para todos	Convivência harmônica das classes (superquadras e quadras populares)	Socioeconômico
Áreas verdes, zonas de vegetação	Vegetação para as unidades de vizinhança; Lago.	Ambiental
Cidade baseada nas funções lazer, habitar, trabalhar e recrear-se	Setorização das atividades	Configuracional

Fonte: Elaborado pela autora (2017)

Logo, a partir dessa concepção inicial dos parâmetros de análise, faz-se, a seguir a análise individual de cada parâmetro.

4.2.1 Aspecto ambiental

O quadro abaixo apresenta o parâmetro aspecto ambiental de Brasília.

Quadro 02 – Aspecto ambiental

PARÂMETRO	CARACTERÍSTICAS
Ambiental	• As ocupações irregulares do Distrito Federal, em áreas de preservação ambiental e próximas ao lago Paranoá, degradam a preservação ambiental do território porque não consideram os recuos, vegetação e infraestrutura básica necessária (FONTOURA, 2012); • Ocupações irregulares – ricos e pobres; • Especulação imobiliária e grilagem de terras.

Fonte: Elaborado pela autora (2017)



As ocupações irregulares sem qualquer planejamento aconteceram no Distrito Federal devido a rápida “colonização” das cidades-satélites pelo fato dos candangos não terem condições de domiciliar o Plano Piloto. Elas também foram reforçadas pela especulação imobiliária através da grilagem de terras públicas e privadas. Pode-se citar, como exemplo disso, os condomínios privados localizados em áreas de preservação ambiental que geram conflitos por se tratar de uma região apropriada para a gestão pública do governo distritense (PENNA, 2002).

Fontoura (2012), observando também o processo desordenado das ocupações irregulares, explana que Brasília teve uma perda de 30% da sua vegetação. Além disso, quando a Nova Capital fora inaugurada, 50% do seu território era unidade de conservação. O governo do Distrito Federal, através do planejamento urbano, elaborou diretrizes para proteger e conservar, o máximo possível, esses recursos naturais, mas, devido o rápido crescimento populacional, não foi capaz de tal controle.

Outro exemplo de degradação ambiental são as ocupações ilegais próximas ao lago Paranoá (figura 01). A maioria dessas ocupações são condomínios de luxo que impedem o acesso da população ao lago através de muros, edículas, píer e marinas. Logo, a área de lazer proposta por Lúcio Costa no Plano Piloto é acessível somente à uma quantidade pequena da população (BARRETO, 2005).

Figura 01 – Ocupações irregulares na orla do lago Paranoá



Fonte: RESENDE. Diário de Ceilândia (2015)



Entretanto, o governo do Distrito Federal perdeu o controle dessas áreas de preservação ambiental e pública. Procurou-se encontrar soluções para esses espaços de modo a impedir o desenvolvimento urbano-industrial através de planos (apresentados anteriormente), mas tal medida não foi capaz de transformar os interesses e decisões adotadas pela economia de mercado que a tornasse liberta da especulação imobiliária (PENNA, 2002).

4.2.2 Aspecto configuracional

O quadro abaixo apresenta o parâmetro aspecto configuracional de Brasília.

Quadro 03 – Aspecto configuracional

PARÂMETRO	CARACTERÍSTICAS
Configuracional	• Por Brasília concentrar boa parte dos trabalhos ocorre muito deslocamento da população; • A criação antecipada das cidades-satélites criou grandes áreas de vazios urbanos; • Barreiras físicas (mobilidade, setorização de atividades) dificultam a articulação urbana.

Fonte: Elaborado pela autora (2017)

Brasília é uma cidade atraente se pensar arquitetonicamente, porque seu traçado urbano é muito bem definido. É característica do Plano Piloto a predominância de áreas verdes, da estrutura viária precisa e da setorização das atividades pertinentes a qualquer centro urbano. Porém, acredita-se que esse plano muito estabelecido de Brasília tenha gerado uma grande problemática de vazios urbanos e amplos deslocamentos para os habitantes da Nova Capital e Distrito Federal (SABBAG, 2012).

Sabbag (2012) aponta ainda que pelo fato das cidades-satélites se encontram distantes do Plano Piloto, o ir e vir diário desgasta a população, já que as regiões administrativas ainda dependem economicamente de Brasília. De maneira a exemplificar esses deslocamentos, tem-se os habitantes de Planaltina, Sobradinho e Gama, cidades mais afastadas, que realizam essa migração pendular entre as cidades-satélites e a área central da Nova Capital.

Portanto, a criação de núcleos urbanos afastados do Brasília criou amplas extensões livres entre uma cidade e outra demonstrando a existência de vazios urbanos. Houve, contudo, em 1990, com auxílio do Plano Diretor de Ordenamento Territorial (PDOT), um estímulo à concentração dessas áreas a fim de reforçar a conurbação. Essa proposta também abrangeu



áreas de usos mistos de maneira a reduzir os movimentos pendulares da população (SABBAG, 2012).

4.2.3 Aspecto socioeconômico

O quadro abaixo apresenta o parâmetro aspecto socioeconômico de Brasília.

Quadro 04 – Aspecto socioeconômico

PARÂMETRO	CARACTERÍSTICAS
Socioeconômico	• Como o discurso do planejamento urbano modernista foi estruturado na separação de funções e na setorização das cidades (as quatro funções (habitar, lazer, trabalhar e circular) da Carta de Atenas), Oliveira (2008) não caracteriza o Estado como segregador, mas revela que ele é um bom motivo para ser utilizado como tal; • Cidade ideal versus cidade real.

Fonte: Elaborado pela autora (2017)

Para Caiado (2005) a interpretação da segregação espacial pode ser entendida logo de início, já que foi muito notável a característica de excluídos que operários da construção do Plano Piloto carregaram. Como já apresentado no decorrer da pesquisa, os candangos se erradicaram do local, porque, além de não terem condições financeiras de ali residir, Brasília deveria ser povoada, inicialmente, pelos funcionários públicos advindos do Rio de Janeiro.

Sabbag (2012) afirma que dividiu-se, com isso, a cidade projetada (“cidade ideal”) da realidade brasileira (“cidades reais”). Isto é, enquanto Brasília, oferecia boa qualidade de vida, com geração de emprego, cultura, lazer, infraestrutura urbana, entre outros; as cidades-satélites, por outro lado, não conseguiram se equipar tão bem quanto a nova cidade.

Essas diferenças do Plano Piloto *versus* cidades-satélites, para Codeplan (2012) só acentuaram os custos socioeconômicos, pois, como apresentado no parâmetro configuracional, há um constante deslocamento da população até Brasília devido sua maior concentração de empregos. Tal fato é curioso porque é inverso ao padrão habitual das cidades. O Governo do Distrito Federal (2009) explana que nas cidades tradicionais as altas concentrações acontecem próximas as áreas centrais de empregos e serviços e em Brasília essa centralização se deu na periferia.

Para Oliveira (2008) a desigualdade social também se faz presente nas construções. É notável a característica da construção superficial e da autoconstrução nas cidades-satélites. O



contraste é maior quando observado as construções modernistas que tornaram Brasília não só patrimônio da humanidade, mas também um conjunto único de plasticidade. Verifica-se também que enquanto no Plano Piloto existiu toda uma organização espacial decorrente das superquadras, tal fato não aconteceu nos núcleos urbanos periféricos (figura 02).

Figura 02 – Organização espacial de Brasília *versus* Cidades Satélites



Fonte: Google Earth. Elaborado pela autora (2017)

Caiado (2005) enfatiza, portanto, que a concepção apontada pelo urbanismo moderno de que a gestão urbana conseguiria ditar a qualidade de vida, o ritmo de crescimento e a direção da cidade pode ser derrubada, porque a fase inicial da construção de Brasília deixa evidente que essa expectativa foi frustrada logo de início.

4.3 SÍNTESE DE ANÁLISE

Para Sabbag (2012), passada toda a euforia da construção de Brasília, a cidade apresentou diversos problemas ambientais, configuracionais e sociais. O urbanismo moderno proposto para o Plano Piloto gerou diversas áreas desocupadas, além de ser incompatível com a realidade brasileira, pois se pretendia estabelecer uma convivência harmônica entre as diferentes classes sociais. Com isso, o planejamento urbano da Nova Capital se constituiu segregador e se igualou a realidade das cidades brasileiras. Para a autora existe, portanto, uma “cidade ideal”, Brasília, e “cidades reais”, cidades-satélites, que se formaram naturais ou programadas (porém sem um planejamento como o do Plano Piloto).

Além disso, Costa (2011) aponta que mesmo o governo do Distrito Federal elaborar um planejamento que ora “estimulava a especulação” ora controlava as ocupações



desenfreadas nas cidades-satélites, sempre a maior preocupação foi com Brasília. Dessa maneira, a desproporção entre as regiões administrativas estimulou o crescimento acelerado de ocupações irregulares no entorno da Nova Capital.

Notou-se também que a proposta do urbanismo moderno adotado por Lúcio Costa perdeu a força na década de 90, visto que, nesse período, o planejamento distritense já incentivava o processo de conturbação entre as cidades-satélites, o preenchimento dos vazios urbanos, o uso das atividades mistas e não mais a setorização (muito bem definida) da cidade. Ainda assim, mesmo com esse novo modelo de organização escolhido pelo Distrito Federal, ainda perdura em Brasília o antigo e setorizado planejamento de Lúcio Costa pelo fato da cidade ser patrimônio cultural tombado pela UNESCO (SABBAG, 2012).

O fato, no entanto, é que mesmo Brasília apresentando problemas, a cidade deve ser entendida tal como ela é, levando em consideração que sua construção se realizou num país periférico que ainda estava em desenvolvimento e que a finalidade de representar a nacionalidade, as diversas regiões brasileiras como um todo, são fatores expressivos para um olhar social da Nova Capital (OLIVEIRA, 2008).

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Interpreta-se, na Revisão Bibliográfica e Suporte Teórico, o quanto foi complicado para as cidades industriais colocarem em prática as soluções encontradas pelos arquitetos, pois a prática arquitetônica era muito antiga e o espaço incapaz de apresentar teorias. Com o planejamento urbano essas soluções foram encaradas visando a qualidade de vida da população através do estabelecimento de regras, restrições, limitações, proibições e estratégias. Com isso, fica claro que o planejamento urbano foi de grande importância, já que dele resultou os Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna (CIAM), decisivos para a elaboração do documento da Carta de Atenas.

De fato, é notória a relação entre a Carta de Atenas e Brasília, porém o contexto em que ocorreu a criação do documento foi diferente do verificado aqui no Brasil. O país era considerado agrário e, por isso, precisava se modernizar. Dessa maneira, nota-se que Brasília ficou encarregada de representar muito além da Carta de Atenas. Isto é, a Nova Capital deveria retratar também a nacionalidade, a modernidade, o Estado brasileiro, bem como se portar como futura capital do país.



Compreende-se também que, na Aplicação do Tema Delimitado, é evidente a segregação espacial no território do Distrito Federal, posto que os operários da construção de Brasília tiveram de residir o entorno do Plano Piloto devido às poucas condições desses. Desse modo, a previsão de Lúcio Costa, de que as cidades satélites só deveriam existir quanto Brasília atingisse 500.000 habitantes, é refutada, pois o surgimento de alguns núcleos urbanos aconteceu antes mesmo da inauguração da Nova Capital. Observou-se também que o rápido crescimento urbano exigiu do Distrito Federal a elaboração de diversos planos para controlar o ordenamento do seu território.

Em resposta ao problema desse artigo, na Análises da Aplicação, a hipótese inicial é confirmada, uma vez que Brasília se entrega ao seu processo histórico de transformação da sociedade e não mantém, portanto, seu planejamento urbano conforme a Carta de Atenas. A Nova Capital é, de fato, moderna por apresentar as características do urbanismo modernista, contudo a cidade foi além disso, visto que ela deveria retratar também a transição de um Brasil “atrasado” para um moderno e se portar como capital do país. Ou como Braga (2010, p.11) sintetiza: “virada do avesso, a Brasília real, nascida do traço humanista de Lúcio Costa e entregue ao processo histórico de transformação da nossa sociedade, revelou-se, como diz Sérgio Ferro, um sonho estranho”.

Desse modo, a presente pesquisa buscou, através do objetivo geral, entender a relação do planejamento urbano proposto pela Carta de Atenas na cidade Brasília e qual foi o seu desenvolvimento entre os anos 1960 e 2010. Para o atendimento desse objetivo geral, alguns objetivos específicos foram elaborados. São eles: a) fundamentar a Carta de Atenas, bem como o período que ela foi criada; b) fundamentar o urbanismo brasileiro; c) compreender o cenário político durante a mudança da Capital do Brasil; d) Elucidar o processo de criação do planejamento de Brasília; e) analisar Brasília entre os anos 1960 e 2010. Afirma-se então que tais objetivos foram atendidos, pois abordou-se do contexto histórico da Carta de Atenas à formação e o desenvolvimento do planejamento urbano do Plano Piloto ao longo dos anos. Além disso, o artigo oportuniza a continuidade de desenvolvimento do tema em outras áreas.

Sendo assim, são propostos alguns possíveis temas para o prosseguimento do assunto abordado, sendo eles o levantamento do urbanismo moderno bem como do planejamento estratégico a fim de analisar qual a relação desses na cidade de Brasília e o estudo aprofundado da construção das cidades-satélites e da dinâmica centro-periferia da Nova Capital.



REFERÊNCIAS

- ALVES, J. C. L.; **Ocupação urbana e impactos ambientais: Vicente Pires – o reverso da ocupação irregular em Brasília/DF.** Centro Universitário de Anápolis – Uni EVANGÉLICA Programa de Pós-graduação em sociedade, tecnologia e meio ambiente. Anápolis, 2011.
- BARRETO, F. F. P. **Lago Paranoá de Brasília: 45 anos de inacessibilidade.** Vitruvius Revistas. 063.04. Brasília DF Brasil ano 06, out. 2005. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/06.063/1963>> Acesso em 09.10.2017.
- BASTOS, M. A. J.; ZEIN, R. V. **Brasil: arquiteturas após 1950.** São Paulo: Perspectiva, 2010.
- BENEVOLO, L. **História da Arquitetura Moderna.** São Paulo: Ed. Perspectiva, 2004.
- BRAGA, M. **O concurso de Brasília: sete projetos para uma capital.** São Paulo: Cosac Naify, Impressora Oficial do Estado, Museu da Casa Brasileira, 2010.
- CAIADO, M. C. S. **Estruturação intra-urbana na região do Distrito Federal e entorno: a mobilidade e a segregação socioespacial da população.** R. bras. Est. Pop., São Paulo, v.22, n.1, pg. 55-58, jan./jun.2005.
- CAVALCANTI, L. **Quando Brasil era moderno.** Guia de Arquitetura 1928/1960 – Rio de Janeiro: Aeroplano, 2001.
- CODEPLAN. **Pesquisa distrital por amostra de domicílios.** Distrito Federal, PDAD/DF 2011. 2012.
- CORBUSIER, L. **A Carta de Atenas.** São Paulo: HUCITEC: EDUSP, 1993.
- COSTA, G. G. **A cartografia nos planos diretores do Distrito Federal.** PPG-FAU, Universidade de Brasília. 1 Simpósio Brasileiro de Cartografia Histórica. Paraty, 10 a 13 de maio de 2011.
- COSTA, L. **Relatório do Plano Piloto de Brasília.** ArPDF, CODEPLAN, DePHA. Brasília: GDF, 1991.
- CHOAY, F. **O urbanismo.** São Paulo: Ed. Perspectiva, 2003.
- DRABIK, M. M. **Identidade e abordagem sistêmica urbana: o caso de Milão e da Expo 2015.** Trabalho de conclusão de curso. Arquitetura e Urbanismo. Centro Universitário FAG, Cascavel, 2015.
- FAG. Manual para elaboração de Trabalhos Acadêmicos. Cascavel: FAG, 2015.
- FILHO, N. G. R. **O quadro de arquitetura moderna no Brasil.** 10. Ed. São Paulo: Perspectiva, 2004.



FILHO, D. P.; SANTOS, J.A; **Metodologia Científica**. 3.ed. São Paulo: Futura, 1998.

FONTOURA, L. N. J. **Planejamento urbano-ambiental: o uso e ocupação do solo no Distrito Federal**. Instituto de Pós-Graduação e Graduação – IPOG. Brasília, DF, 04.09.2012

GLANCEY, J. **A história da arquitetura**. Edições Loyola, São Paulo, 2001.

GOMES, A. C (org.); FARO, C. *et all*. **O Brasil de JK**. Rio de Janeiro: Ed. da Fundação Getúlio Vargas / CPDOC, 1991.

GONZALES, S. F. N.; HOLANDA, F.; KOHSDORF, M. E.; **O espaço da cidade: contribuição à análise urbana**. São Paulo: Projeto, 1985.

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL. **Plano diretor de ordenamento territorial do Distrito Federal**. Documento técnico – versão final – Novembro/2009.

_____. **Plano diretor de transporte urbano e mobilidade do Distrito Federal**. Relatório Técnico n. 7. Brasília, abril de 2010.

HAROUEL, J. L. **História do Urbanismo**. Tradução: Ivone Salgado – Campinas, SP – Papirus, 1990. 4.ed, 2004.

LEITÃO, F (org); *et all*. **Brasília 1960-2010: passado, presente e futuro**. Brasília: Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente, 2009.

MAIA, E. **Em que medida os avanços tecnológicos podem influenciar na estrutura das cidades**. São Paulo, 2002. Monografia apresentada a Faculdade de Belas Artes de São Paulo. Disponível em <<http://www.maiaarquitetura.com.br/imagens/aulas/13.pdf>> Acesso em 02.04.17

MORELLI, A. L. F.; **Correio Braziliense: 40 anos – do pioneirismo à consolidação**. Dissertação (Mestrado), Universidade de Brasília, 2002.

NOBRE, A. L.; KAMITA, J. M.; LEONÍDIO, O.; CONDURU, R. [ORGS.]. **Um modo de ser moderno: Lúcio Costa e a crítica contemporânea**. São Paulo, Cosac & Naify, 2004.

OLIVEIRA, R. A. **Brasília e o paradigma modernista: Planejamento urbano do moderno atraso**. Dissertação apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2008.

ORCIUOLI, A. **Macunaímas e Abaporus: na São Paulo desvairada**. Texto publicado na revista El Temps d'Art, número 18, março-abril 2005. Barcelona, Valencia. Disponível em: <<http://vitruvius.com.br/revistas/read/drops/05.011/1649>> Acesso em 02.05.17.

PAVIANI, A; SCHIMIDT, B. V; HOLANDA, F; *et all*. **Brasília, ideologia e realidade: espaço urbano em questão**. São Paulo, Projeto, 1985.

PENNA, N. A. **Urbanização, cidade e meio ambiente**. Geosp – Espaço e Tempo, São Paulo: n.12, pp. XX, 2002. Disponível em: <http://www.geografia.fflch.usp.br/publicacoes/Geosp/Geosp12/Geosp12_NelbaPenna.htm> Acesso em 14.10.17



RESENDE, S. Diário de Ceilândia. Citação de referência e documentos eletrônicos. Disponível em: < <http://www.diariodeceilandia.com.br/2015/05/ricos-sao-os-que-mais-ocupam-area.html>> Acesso em 14.10.17.

REZENDE, D; CASTOR, B. V. J. **Planejamento estratégico municipal**. Rio de Janeiro: Brasport, 2006.

ROSSETTI, E. P. **Lúcio Costa e a Plataforma Rodoviária de Brasília**. 119. 03 ano 10, abr.2010. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/10.119/3371>> Acesso em 09.09.17.

RUIZ, J. A. **Metodologia científica: guia para eficiência nos estudos**. 4.ed. São Paulo: Atlas, 1996.

SABBAG, J. A. **Brasília, 50 anos: do urbanismo moderno ao planejamento estratégico**. Brasília, 2012. Disponível em: <http://repositorio.unb.br/bitstream/10482/10730/1/2012_JulianeAlbuquerqueAbeSabbag.pdf> Acesso em 14.10.2017

SEVERO, D. S. **Planejamento urbano no Distrito Federal: O caso de Ceilândia**. Universidade de Brasília. Instituto de Ciências Humanas. Brasília, 2014.

ZEVI, B. **Saber ver a arquitetura**. 6.ed. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2009.

WISNIK, G. **Lúcio Costa: espaços da arte brasileira**. São Paulo, Cosac & Naify, 2001.