

Demandas sociais e ocupação do espaço urbano. O caso de Brasília, DF*

Aldo Paviani

Resumo

A cidadania tem apresentado demandas e se manifestado em diversos campos, sobretudo quanto à atuação governamental, lacunosa em setores importantes como saúde pública, desenvolvimento educacional, transportes coletivos, políticas habitacionais, etc. Ao avaliar a urbanização, profissionais analisam essas demandas em termos de como territórios, com características especiais, são demarcados e apropriados. A demarcação para reservas estratégicas ou para povoamento é efetivada pelos cidadãos, pelos atores públicos e econômicos. Os territórios demarcados para o futuro são vistos, na atualidade, como “vazios” urbanos (terras desocupadas ou vagas) e são objetos da ação dos incorporadores imobiliários, que lucram com terras valorizadas, em prejuízo das populações urbanas excluídas. Ao final, sugerem-se medidas para a democratização do acesso aos bens e serviços socialmente constituídos.

Palavras-chave: demandas sociais; uso da terra urbana; políticas urbanas; urbanização; Brasília.

Abstract

Citizenship has made demands and expressed itself in different sectors of our society, mainly regarding the government's action, as it has been less active in public services such as public health, educational development, public transportation, housing policies, etc. When professionals evaluate urbanization, they analyze these demands in terms of the way in which territories with special characteristics are demarcated and appropriated. Territorial demarcations for strategic reserves or for population are carried out by the citizens, by state agencies, and by economic agencies. Territories demarcated for future use are actually seen as urban “voids” (vacant areas) and are objects of speculation by real estate agencies that aim to profit with valuable areas, to the prejudice of the excluded urban populations. This paper suggests actions that can be taken in favor of the democratization of access to goods and services that were created in favor of the population.

Keywords: social demands; urban land use; urban policies; urbanization; Brasília.

Introdução

Procura-se analisar e entender como a sociedade, por seus agentes, apropria-se do território e o organiza para o desempenho de inúmeras atividades necessárias ao ser humano. Assim, ao estudar o ambiente rural, como as atividades no campo, enfatizam-se o uso da terra para cultivos, a criação de gado, exploração de madeiras e também extração mineral. Igualmente, há preocupação de como se deixam glebas de reserva para proteger o ambiente natural, as matas ciliares, os rios e a fauna necessários à sustentabilidade. Por isso, é importante entender os riscos e as vulnerabilidades do ambiente em que se ocupa a terra, sobretudo em tempos de grande pressão mundial por alimentos. Pressão intensa que pode transformar campos e florestas em territórios degradados e inóspitos.

No ambiente rural e florestal importa: a) entender as vulnerabilidades do ambiente em que se cultiva a terra e partir para a sustentabilidade; b) identificar as ações que transformam terras férteis em ambientes

“Cabem, pelo menos, duas perguntas em um país onde a figura do cidadão é tão esquecida. Quantos habitantes, no Brasil, são cidadãos? Quantos nem sequer sabem que o são?”

Milton Santos: “Há cidadãos neste país?”

O Espaço do Cidadão, 1987

estéreis e arenosos; c) pensar a Amazônia e os Cerrados como biomas gigantescos e importantes territórios de reserva para as futuras gerações; d) preservar o espaço amazônico da cobiça (nacional e internacional) é dever do Estado, das empresas e de todo brasileiro.

Quando urbanistas, geógrafos e arquitetos avaliam o ambiente urbano, pesquisam como territórios, por vezes com características especiais, são demarcados e apropriados. A demarcação para reservas estratégicas ou para povoamento é efetivada pelos habitantes (urbanitas), pelos agentes estatais (planejamento urbano) e pelos agentes econômicos (incorporadores imobiliários, empreiteiras, etc.). Os territórios demarcados para usos futuros são vistos, na atualidade, como “vazios” urbanos (terras desocupadas ou vagas) e são vulneráveis por conta dos ataques de agentes econômicos que visam lucros imediatos com terras valorizadas. No ambiente urbano, as análises se voltam para territórios com características especiais, p.ex., reservas estratégicas para povoamento futuro. Nem sempre os espaços urbanos

são objeto de políticas públicas abrangentes com visão não imediatista. As ações para modificar territórios e aglomerados urbanos ocorrem com uma conjunção de forças.¹

Poderíamos utilizar, em âmbito nacional, a teorização de Milton Santos para o caso brasileiro, em termos da “dinâmica territorial”, quando trata da “dissolução” da metrópole brasileira:

Pode-se dizer, no caso do Brasil, que, ao longo de sua história territorial, as tendências concentradoras atingiam número maior de variáveis, presentes somente em poucos pontos do espaço. Recentemente, as tendências à dispersão começam a se impor e atingem parcela cada vez mais importante dos fatores, distribuídos em áreas mais vastas e lugares mais numerosos. (Santos, 1993, p. 89)

Milton Santos explicitou que há forças presentes nas grandes cidades capazes de gerar concentração, que podem levar à verticalização e forças de dispersão que propiciam horizontalização, isto é, “as horizontalidades serão os domínios da contiguidade, daqueles lugares vizinhos reunidos por uma continuidade territorial” (1994, p. 16), espaços da solidariedade. Esses movimentos, no interior da dinâmica urbana, são concomitantes e não-concorrentes, pois cada qual toma para si um naco do território: a dispersão com alargamento das periferias propicia a dissolução do tecido urbano para limites cada vez mais amplos, enquanto que as forças concentradoras buscam comprimir atividades e serviços em estritos territórios dos centros metropolitanos, ocupando o espaço aéreo, ganhando as alturas com arranha-

céus e valorizando a terra dos núcleos centrais. Tanto a verticalização quanto a horizontalização são fruto de processos mais amplos de modernização e globalização, que têm na metrópole espaços de excelência.

De acordo com Souza (2008, p. 43):

Como essa modernização é territorialmente seletiva, logo socialmente seletiva também, ela deixa de fora dessa forma muitas empresas capazes de utilizá-la, excluindo a participação de boa parte da economia urbana e da população.

Como esses movimentos modificam a estrutura urbana, a continuada valorização da terra central exige um terceiro movimento, a contenção ou preservação de espaços livres, que denomino “reservas estratégicas para o futuro”. Não se deve ocupar todo o território, deixando-se espaços para mais adiante.

Em resumo, as forças e os movimentos perceptíveis pela geografia urbana são, em primeiro lugar, o espraiamento horizontal ou horizontalização de suas periferias por assentamentos para habitações subnormais, de baixa renda (favelas). Há também empreendimentos imobiliários (condomínios fechados); em segundo lugar, o crescimento vertical ou verticalização pela construção de edifícios de múltiplos pisos para habitação ou para escritórios, clínicas e outros serviços; em terceiro lugar, um movimento de contenção ou barramento, que visa, de um lado, deixar áreas de reserva para usos futuros ou estoque de terras para a especulação imobiliária e, de outro, conter ações especulativas do mercado imobiliário,² como se verá a seguir. Todas essas ações podem se efetivar simultaneamente.

Ocupação do espaço nas grandes cidades

No caso de agentes estatais, os estoques de terra ou grandes áreas sem utilização (áreas desocupadas ou “vazios urbanos”) que visam necessidades de expansão em demanda efetiva da sociedade. Há demandas induzidas, provocadas por uso intensivo do aparato da propaganda por parte de empreendedores privados. Raras são as grandes cidades brasileiras em que o ente municipal ou estadual, ao longo do tempo, fez previsões para suas necessidades futuras de terras para equipamentos ou serviços públicos. Nesse caso, há duas saídas: uma a desapropriação de propriedades privadas, como acontece na abertura de novas avenidas ou construção de escolas e hospitais; a segunda ação liga-se à improvisação e mesmo acordo com entidades privadas ou órgãos federais que incluem permutas ou convênios de mútuo interesse. Em todos os casos, os movimentos no interior da metrópole envolvem alargamento de sua periferia com a necessidade suplementar de obras viárias, extensão de redes de saneamento básico e de energia elétrica.

Por sua vez, o alargamento horizontal de cunho empresarial e a verticalização muitas vezes pouco têm a haver com a demanda efetiva por parte da população. Obras em condomínios “fechados” nas periferias metropolitanas são movimentos imobiliários que induzem à ocupação da terra e a loteamentos. Neles se propagam os privilégios ambientais do empreendimento (parques, jardins e lagos artificiais ou mesmo piscina e áreas destinadas a esportes). Esses empreendimentos destinam-se às classes média e alta. Em alguns casos, essa

horizontalidade assistida por arquitetura, engenharia e paisagismo serve de argumento para que, ao correr das obras iniciais, os empreendedores efetivem vendas que tornem seguro o negócio. Na fase de procura de segurança com conforto ambiental, raros são os empreendimentos que fracassam, apesar (ou por causa) dos altos custos que pesam no orçamento dos compradores. Não há previsão de controle emergencial desses empreendimentos no caso de contaminação por parte da grande crise imobiliária americana de 2007/2008.

Há inúmeros exemplos de condomínios de porte que vingaram sob a bandeira da segurança, embora esta não seja tarefa do Estado, mas dos expandidos “serviços de vigilância” de cunho privado. Então, a possível vulnerabilidade da segurança interna do condomínio é suprida por vigilantes armados, guaritas, câmeras de vídeo, cercas eletrificadas e cães ferozes. Nem sempre esses itens têm amparo legal, mas servem de vitrine para a divulgação na imprensa de páginas inteiras de anúncios para atrair compradores. Os construtores omitem o fato de que as terras destinadas ao condomínio são ou não circundadas por favelas. Essas, no Brasil, tornaram-se sinônimos de ausência do Estado e, portanto, presa fácil de atividades ilegais, contravenção, tráfico de entorpecentes e de criminalidade.

A favela, por sua vez, é a outra face do alargamento do espaço metropolitano. Disseminadas às dezenas no espaço das metrópoles brasileiras, as favelas ocupam largas porções da periferia urbana. As características essenciais do favelamento são: a pobreza, o predomínio de habitações precárias,³ o desalinho do arruamento a falta de esgoto, de encanamento hidráulico, de

escolas, hospitais, isto é, falta dos serviços do estado. Tornam-se o lugar dos periféricos, dos desassistidos, pobres, discriminados e excluídos. Em muitas cidades como Rio de Janeiro, Salvador, Porto Alegre, Recife, São Paulo e outras, a periferização parece incontrolável e cria a imagem de dois ambientes: o centro, com bairros “nobres” e a periferia. Nos primeiros, não faltam os equipamentos e serviços de primeiro mundo; na periferia, as carências são tantas que clamam por serviços humanitários, sobretudo de ONGs e entidades religiosas ou da “assistência” coatora da bandidagem e de milícias ilegais, de solução complicada em razão dos habitantes aderirem ao sistema (facilidades) imposto.

Qual o desempenho do Estado com iniciativas de contenção? Ultimamente, alguns administradores estabelecem ações de contenção pela via legislativa. Prefeitos e governadores abrem debates sobre planos diretores urbanos e mesmo diretrizes urbanísticas de cunho pontual, por vezes assistencialista e populista. Além da contenção e normatização de usos, examinemos cada um dos agentes e seu papel na dinâmica urbana.

Dinâmica urbana no Distrito Federal – atores

Logicamente, a atuação dos agentes não se dá de forma estanque. Apenas para destacar as ações de cada um deles, vamos analisá-los de forma itemizada. No mundo real, Estado e empresas imobiliárias ou Estado e cidadãos e ainda agentes imobiliários e compradores podem atuar de forma associada, convenueada, licitada ou mesmo por “termos de

ajustamento de conduta” (TACs). Vejamos a atuação dos segmentos:

1 – Estado: é representado, no caso brasileiro, em âmbito municipal, estadual e federal (isolada ou conjuntamente). E, de acordo com as competências administrativas, o poder público é exercido por secretarias municipais, ministérios federais ou secretarias estaduais. Igualmente têm seu papel as câmaras municipais, as assembléias legislativas e o congresso nacional. Há ainda, no Judiciário, competências diversas que vão do juiz de comarca até o Supremo Tribunal Federal e suas instâncias intermediárias – todas com alguma responsabilidade na aplicação das leis ou no julgamento de demandas judiciais.

No caso das três esferas executivas, a atuação se dá por um grande leque de iniciativas, por vezes submetidas a políticas públicas sobre, por exemplo, o uso da terra urbana. Cabe ao executivo se antecipar à depredação do ambiente, as agressões especulativas com a imposição de posturas. Estas obedecem a uma infinidade de medidas como portarias, decretos, leis de uso da terra, leis orgânicas, planos diretores e programas ligados à habitação, aos transportes, à segurança pública, à educação, etc. Alvarás, permissões, termos de ajustamento de conduta, editais de concorrência são utilizados para controlar e normatizar a vida coletiva e a fluidez do cotidiano dos habitantes das cidades e de uma dada região.

O extinto Banco Nacional da Habitação (BNH) era responsável por todas as iniciativas de construção de casas populares. O BNH desempenhava um grande papel no atendimento às demandas por habitação por parte das classes menos favorecidas. Esse banco foi perdendo essa característica,

passou a atender demandas da classe média e foi extinto antes que se apurassem graves problemas de ordem financeira e administrativa. Hoje, parte do papel do extinto BNH é desempenhado pela Caixa Econômica Federal, sem a amplitude do banco, e pelo Ministério das Cidades.

No caso do DF, o governo tem, desde a transferência da capital, um papel proeminente na organização do espaço (Paviani, 2007, p. 1). Para isso, por anos a fio, manteve desapropriações e um invejável estoque de terras como um dos principais instrumentos para a organização do território. Diferentemente de outros estados e municípios, Brasília detinha esse grande trunfo em mãos dos governadores do DF. Paulatinamente, todavia, esse estoque de terras públicas foi sendo reduzido por vendas com licitações pela Companhia Imobiliária de Brasília (Terracap). Com isso, empresas e moradores aumentaram sua participação no “loteamento oficial”. Além disso, alguns programas do Governo do Distrito Federal (GDF)⁴ como o Proin (visando à atração de indústrias), o Prodecon (Programa de Desenvolvimento Econômico do DF), Pades (Programa de Apoio ao Desenvolvimento Econômico e Social do DF) e o PRODF (beneficiando empresas em diversos “polos” – informática, vestuário, etc.) e a criação de “assentamentos semiurbanizados”, foram reduzindo o patrimônio imobiliário do governo. Assim, ao projetar Taguatinga, em 1958, o governo local deflagrou um processo de interminável criação de cidades-satélites – todas visando proteger o Plano Piloto de ocupações ilegais, irregulares e informais (favelas), as denominadas “invasões”.⁵ Desfecha, ao mesmo tempo, o polinucleamento urbano e a periferização com segregação

socioespacial. Em 1987, foi assim descrita essa atuação na qual

O Governo do Distrito Federal (GDF) tem uma ação indireta (sic) importante na periferização, na medida em que fechou seu espaço urbanizado ou mantém as construções de casas populares em ritmo lento. (...) o GDF atua como uma força de empurrão: o esquema relativamente fechado de terras públicas para fins urbanos e o mecanismo imobiliário ensejaram um movimento de empurrão para além dos limites do Distrito Federal de considerável contingente de população de baixa renda, seja em terrenos legalizados pelo esquema especulativo, seja em terras invadidas (favelas). (Paviani, 1987, p. 38)

O governo Roriz, além de criar inúmeros assentamentos, hoje Regiões Administrativas, alterou profundamente a destinação da Área Complementar nº 1 (AC1) do PEOT – em Águas Claras.⁶ Em projeto urbanístico de 1983, a AC1 deveria abrigar atividades dentro de um programa de descentralização dos congestionados centros do Plano Piloto e Taguatinga. Com a alteração do projeto, Águas Claras foi destinada apenas para moradias com edifícios que chegam a 30 andares. Com a proximidade das muitas obras, criou-se um bairro congestionado, diverso dos demais assentamentos do DF, em que predominam lotes unifamiliares. Ademais, a mudança de destinação bloqueou a possibilidade de descentralização de atividades e serviços do Plano Piloto para a grande área de Águas Claras, prevista no plano de 1983. Assim, haveria aproximação das atividades para localidades populosas como

Taguatinga, Ceilândia e Samambaia, conjunto que, em 2000, atingia mais de 750.000 habitantes, conforme censo do IBGE.

Na atualidade, o governo Arruda tem ação direta e forte em todas as iniciativas de uso da terra: propôs novos bairros como a expansão do Sudoeste; a licitação para venda de terrenos do Noroeste (para o qual encomendou a um escritório de urbanismo e arquitetura um projeto que inclui habitações em superquadras para abrigar cerca de 40 mil habitantes e comércio local). Projetam, ainda, o bairro do Catetinho e os setores Quaresmeira, Guará III e Jóquei Clube. Além dessas iniciativas, o setor privado, por sua vez, projeta condomínios de luxo no local do demolido estádio de futebol "Peleção". Tanto no caso de Águas Claras, do governo anterior, como no atual com o Noroeste, Catetinho e outros, há uma clara associação do aparelho do Estado com os empresários do setor imobiliário e da construção civil.

Analisando-se as diversas atuações dos últimos 20 anos, fica clara a intenção de valorizar o Plano Piloto, mantê-lo elitizado,⁷ abrindo espaço apenas para fins residenciais e impossibilitando o uso da terra para a geração de novos postos de trabalho, a não ser trabalho esporádico da construção civil (que poderá sofrer o "efeito cascata" da crise imobiliária americana e depressão econômica globalizada). Com a associação público-privado abrem-se amplas possibilidades para alargar atitudes de especulação imobiliária.

Ao mesmo tempo, as instituições estatais atuam para o preenchimento de terras desocupadas (em que se utiliza erroneamente o termo "vazios" urbanos). Fecham-se as possibilidades para espaços livres para usos futuros. Ademais, condenam-se os habitantes da capital a sacrifícios impostos

por engarrafamentos no trânsito, que surgirão no futuro, pela insistência em aglomerar, no Plano Piloto, novos e populosos bairros. Antecipam-se a congestão e o caos no trânsito,⁸ comuns às demais metrópoles brasileiras.

2 – Empresariado. Melhor seria usar o termo no plural, pois se trata de um agente multifacetado e mutante. Multifacetado porque abriga comerciantes e industriais, passando por diversas categorias empresariais, do ramo imobiliário, da construção civil, corretores, advogados e profissionais liberais apoiadores de atividades privadas.⁹ E é um agente mutante e híbrido porque circula nas diversas esferas públicas dos três poderes, especialmente do poder executivo, detentor de verbas e dos instrumentos legais que regem a vida social, econômica e política. Além do caráter híbrido, os construtores de moradias e imobiliárias atuam no DF e nos municípios goianos por mais de três décadas. Há exemplos em Luziânia, Santo Antonio do Descoberto e Águas Lindas. Em Luziânia, a explosão dos loteamentos deu origem a novos municípios – Cidade Ocidental, Novo Gama e Valparaíso, cujos vínculos com Brasília os fazem participar, funcionalmente, da Área Metropolitana de Brasília (AMB).¹⁰

Ao estudar novas territorialidades e gestão do território, no DF e nos municípios do vizinho estado de Goiás, Ignez Ferreira avaliou que

A ocupação dessa área periférica começou com o parcelamento privado das terras, nos municípios limítrofes ao DF, colocando no mercado grande quantidade de lotes em locais sem infraestrutura, vendidos em pequenas prestações

e longos prazos. Esses empreendimentos encontraram mercado na demanda das classes mais pobres, que viram na compra do lote e na autoconstrução a oportunidade de livrar-se do aluguel nos fundos de lote e nas áreas consolidadas do DF. (1999. p 141)

A falta de políticas públicas de médio e longo prazo para atender à demanda reprimida provocou a ocupação de terras no DF, por vezes ao arrepio de leis ambientais. Esses assentamentos privados são mais conhecidos como “condomínios irregulares ou ilegais”. Nesse caso, ferem a legislação porque ocupam áreas de proteção ambiental (APAs) – margem de córregos e matas ciliares. Contam-se às centenas e, presente-mente, o GDF tenta identificar quais desses condomínios podem ser “regularizados”. Todavia, lucram grileiros e especuladores que, ocupando terras de outrem (do governo federal, distrital ou de outros proprietários), serão beneficiados, apesar do malfeito contra a natureza ou contra a propriedade privada. Por isso, o século XXI já se inaugurou há quase uma década e a estrutura do território se mostra incompleta sob o ponto de vista legal, administrativa e fiscal, pois há moradores que pagam IPTU e demais taxas de urbanização e outros não pagam por se constituírem em condomínios ainda não regularizados. Mesmo assim, alguns desses já contam com serviços da Companhia de Eletricidade de Brasília (CEB) e da Companhia de Águas e Esgoto (CAESB).

Em resumo, criaram-se, na área metropolitana, espaços polinucleados com núcleos esparsos no território, simplesmente porque os modelos de povoamento são repetitivos dentro e fora do DF. Notam-se,

nos dias correntes, algumas tentativas do GDF em modificar esse modelo, a partir de iniciativas que vão, pouco a pouco, costurando e emendando o tecido urbano com novos núcleos capazes de, no futuro, não apresentarem espaços intercalares. Em outras palavras, a conurbação começa a se materializar em diversos pontos, como exemplo, a junção de Taguatinga-Ceilândia; Taguatinga-Samambaia, Plano Piloto-Cruzeiro (Velho e Novo)-Octogonal-Setor Sudoeste e por aí vai com outras iniciativas do poder público associadas à do setor imobiliário. Acaba-se reproduzindo, aqui, o povoamento contínuo, em “manchas de óleo”, compactando-se a cidade. No futuro, será uma grande mancha urbana, assemelhada a qualquer grande cidade do país, deixando para trás e sem retorno a fama de “cidade planejada”, embora os ufanistas tendam a assim considerá-la.

Oliveira examina a lógica do setor privado e sua relação com o poder de decisão política:

Os mecanismos do mercado imobiliário são estruturadores espaciais de comprovada eficiência e muito mais o são quando aparecem despolitizados, numa relação aparentemente neutra entre comprador de um pedaço de terra ou uma moradia, que têm preços diferentes e localizações diversas dentro da cidade. (...) O mercado imobiliário, cujo fulcro é o espaço urbano enquanto objeto de apropriação e individualizado, como ponto de referência para a compra e venda, num lote ou numa casa será por nós encarado como relação entre classes sociais. (...) As práticas e as relações sociais do mercado imobiliário

decorrem da existência de classes com decisão política e com prerrogativas para delimitar o espaço a ser construído e classes sem tal decisão e sem essas prerrogativas; as primeiras estão no comando dos aparelhos do Estado, nos centros decisórios; as segundas estão fora, nas periferias. (1987, pp. 128 e 129)

Por isso, em muitas metrópoles, quando o Estado, por suas instituições, não abarca a totalidade das demandas sociais por mais moradia, melhor infraestrutura e mais investimentos em obras, o setor privado se faz presente para ser mais do que um coadjuvante. Alguns empresários serão capazes, com a colaboração de legisladores, “oferecer” projetos que atendam algumas demandas, bem como apresentar capacidade de executar obras, por seu equipamento operacional ou de seus associados e prepostos. Nos anos 70 e 80, essa era a tônica do empresariado quando atuava nos “conjuntos habitacionais”, sob o patrocínio do BNH ou quando tomava iniciativas com “loteamentos abertos”.¹¹ Prevê-se incremento de o setor privado envolver-se cada vez mais com a coisa pública, em especial com o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), que acumula cerca de R\$504 bilhões para investimento em infraestrutura até 2010, segundo divulga a mídia e o portal do governo federal.¹²

3 – O cidadão. O agente cidadão é, por vezes, denominado morador, inquilino, mutuário ou usuário da moradia. Em outro trabalho, avaliou-se que se trata de um agente-paciente¹³ da urbanização por suas características especiais. Assim,

O morador se constitui em paciente (do processo de periferização), na medida em que é expulso do DF, onde não tem acesso à terra e à habitação; se transfiguraria em agente no momento em que, de posse da terra/habitação, passa, ele próprio, a transacionar, transferindo “direitos”, construindo barracos, e os vendendo, alugando e subalugando, etc. Além disso, algumas vezes o morador atua como intermediário, uma espécie de agenciador, encaminhando amigos e parentes à imobiliária, participando com essas ações de todo o jogo de periferização e especulação imobiliária. (Paviani, 1989, p. 44)

Passados 30 anos da pesquisa realizada na localidade de Pedregal (ou Parque Estrela Dalva VI), avaliamos que o agente morador não mudou seu perfil. O que deve ter mudado é o contingente de “agentes-pacientes” da urbanização, em vista das ações do GDF, dos incorporadores imobiliários e corretores. A partir de 1988, com a nomeação do governador e eleição de deputados para Câmara Distrital, as instituições públicas passaram a barganhar apoio político e troca de favores tendo como moeda terrenos nos diversos “assentamentos semiurbanizados” que se multiplicaram no DF.

Milhares de “sem teto” e inquilinos de fundo de quintal foram aquinhoados com terrenos em Santa Maria, Samambaia, Recanto das Emas, Riacho Fundo, Paranoá, Itapuã e extensões de glebas para moradia em outras cidades-satélites. No governo Cristovam Buarque, extinguiu-se a denominação cidade-satélite, passando os núcleos à denominação oficial de “cidade”, embora não

tenham sede municipal nem sejam assim tratadas pelo IBGE. Nesses assentamentos, de início, o comodato ou o direito à moradia, tornou o imóvel inalienável. Com o passar do tempo e a falta de fiscalização, os “direitos” eram passados por procuração ou simplesmente o comodato era “vendido”, com o que a moradia ou o terreno eram transformados em dinheiro para usos diversos. Com isso, até os dias de hoje, há terrenos que passaram por diversos “proprietários”, ocasionando problemas de posse para fins de “regularização” da propriedade, causando acúmulo de processos, e de trabalho, nos tribunais do DF.

Além dos assentamentos oficiais, o morador aderiu aos condomínios, regulares e irregulares (por vezes denominados “loteamentos clandestinos”), que somam mais de quinhentos, dando um nó na regularização fundiária. No caso dos condomínios, os três agentes confluem para tomar posse da terra, de forma legal ou não, sendo difícil para o Ministério Público encontrar quem foi induzido, de boa ou de má fé, a ocupar terras de outrem como se fosse propriedade legítima.¹⁴ Dos quinhentos condomínios existentes, apenas algumas dezenas podem se habilitar à regularização. Os demais terão suas contendas judiciais encaminhadas aos juizados, não se tendo previsão sobre qual dos contendores terá ganho de causa – os moradores, os proprietários ou o GDF. Em todo o caso, vale lembrar a Lei 6.766, de 1979 que, em seu Art. 50, inciso I, reza:

Constitui crime contra a Administração Pública: dar início, de qualquer modo, ou efetuar loteamento ou desmembramento do solo (sic) para fins urbanos, sem autorização do órgão público

competente ou em desacordo com as disposições desta Lei ou das normas pertinentes do Distrito Federal, Estados e Municípios.

Apesar da lei, a ocupação de terras e a ilegalidade foram constantes ao longo dos anos 80 e 90. Em razão desses desmandos fundiários, a Câmara Legislativa do DF (CLDF) instituiu a “CPI da Grilagem”, em 1995. Após 135 dias de trabalho, a CPI produziu um documento com 528 páginas, contendo recomendações e chegando, nas conclusões, a enumerar a prática de 20 delitos e respectivas punições, que vão desde (item 1) a “falsificação, em todo ou em parte, de documento público, ou alteração de documento público verdadeiro...” a (item 20) “punir administrativamente, via processo de sindicância, os servidores públicos que participaram de alguma forma de grilagem de terras ou implementação de parcelamentos ilegais no DF” (CLDF, 1995). Passados 13 anos dessa CPI, nenhuma medida estancou a grilagem ou a ocupação ilegal de terras, nem se anunciou a punição em massa de possíveis responsáveis por loteamentos irregulares. Segundo Malagutti,

Em 1995, quando foi efetuado o último levantamento oficial, chegou-se ao número quase inacreditável de 529 empreendimentos cadastrados. (...) Mesmo considerando que, após minuciosa análise dos 529 empreendimentos cadastrados, o GDF tenha inviabilizado 297 deles, sobrando 232 loteamentos para análise das possibilidades de regularização. Desses, 144 são parcelamentos urbanos e 88, rurais. (1999, pp. 57 e 58).

Nota-se que não é por falta de legislação que a questão fundiária não se resolveu até os dias correntes. Em 1999, a CLDF promoveu um levantamento sobre a questão local das terras com a meta de “solucionar definitivamente os problemas relacionados à questão fundiária do DF”, chegando a levantar 33 leis, um decreto e uma emenda à Lei Orgânica como referência ao documento elaborado (CLDF, 1999, pp. 24 a 27).¹⁵

Outras demandas

Ao longo da construção da capital, mas, sobretudo, na fase de estrutura e consolidação, surgem importantes demandas no setor habitacional, de transportes públicos e de geração de atividades descentralizadas, isto é, pressionando para privilegiar as cidades-satélites. Vejamos, separadamente, essas demandas.

a) por ampliação dos postos de trabalho

Nos dias correntes, segundo a Pesquisa de Emprego-Desemprego do Dieese, o desemprego atingiu 216 mil pessoas, em outubro de 2008.¹⁶ Em termos relativos, o dado preocupante do desemprego é a taxa de 16% da população economicamente ativa, de 1.348.000 pessoas. A taxa média de desemprego das metrópoles estudadas pelo Dieese é de 13,4%. No caso do DF, significa que a saída para a sobrevivência mantém em atividades informais um enorme contingente de trabalhadores, que se ocupam com biscates, “faz tudo”, coleta de materiais usados, comércio de rua, etc. Outra saída foi “oficializar” a “Feira dos Importados”, também denominada “Feira do Paraguai”. Para centenas de camelôs, que ocupavam pontos

estratégicos, como a rodoviária urbana, o GDF construiu uma “Feira Popular”, ainda em implantação e alvo de constantes reclamações, pois se localiza distante da circulação de pedestres, justamente nas proximidades da rodo-ferroviária, a dez quilômetros da antiga ocupação.

Por isso, há quase 20 anos, a questão da “lacuna de trabalho”¹⁷ é preocupação das autoridades e, sobretudo, dos desempregados. A respeito, não há, no horizonte perceptível, nenhum projeto para mudar esse quadro, mesmo porque, com o tombamento da cidade como “Patrimônio Cultural da Humanidade”, a mudança do perfil de atividades, com a atração de indústrias, p.ex., está fora de cogitação.

b) por transportes de massa eficientes

Outra lacuna que se perpetua é a ineficiência dos transportes coletivos, agravada pelo uso maciço do automóvel particular. Pode-se afirmar que há um verdadeiro “caos no trânsito do DF”.¹⁸ Ressalte-se que, ao elaborar o plano piloto para Brasília, Lúcio Costa, inovou ao traçar vias, avenidas e eixos sem cruzamentos. Por isso, nos primórdios e até início de 1970, não havia semáforos no DF. Um dos primeiros foi no contorno a noroeste da rodoviária urbana, visando conter o tráfego no Eixo Monumental proveniente da rodoferroviária até a Esplanada dos Ministérios. Em fins de 1960, o trânsito era tranqüilo, havia poucos automóveis e muitos funcionários públicos faziam o trajeto casa-trabalho e vice-versa em ônibus fretados. Estacionar em ministérios, no Congresso e no Palácio do Planalto era acessível. O tráfego do Eixo Monumental e do Eixo Rodoviário assemelhava-se ao de cidade do interior. Ir ao recém-inaugurado Conjunto Nacional e ao Setor Comercial Sul

não preocupava porque as vagas eram suficientes nos estacionamentos. Outra época, por certo sem retorno.

c) por melhoramento no trânsito

A urbanização, o incremento populacional e a falta de planejamento urbano acabaram com a regularidade do fluxo de veículos, a fluidez e a segurança no trânsito. O passar dos anos, a entrada de novos automóveis, a reduzida frota de ônibus e a diminuição das linhas e equipamento da TCB (Transporte Coletivo de Brasília) agravaram o ir e vir. As avenidas W-3, Norte e Sul ganharam sinais de trânsito e foram interligadas; as vias receberam placas indicativas de limite de velocidade. A frota de automóveis particulares, o aumento do número de motoristas e a falta de respeito às leis de trânsito começaram a deixar vítimas fatais nas pistas: acidentes aumentam exponencialmente. Contam-se centenas de mortos no trânsito, anualmente; os feridos lotam hospitais, as clínicas ortopédicas prosperaram, assim como as clínicas de radiologia. Proliferaram as agências funerárias e comércio paralelo, por vezes provocando escândalos como o da administração de cemitérios, ora sob CPI na Câmara Legislativa. Aumenta a dor dos que perdem familiares em atropelamentos e acidentes com carros, motocicletas e ônibus. A Justiça Itinerante, bem como a Polícia Militar e bombeiros são chamados para atender acidentes ou mesmo para indiciar responsáveis por atropelamentos, mortes e danos materiais. O caos e a violência no trânsito elevam o temor de sair à rua ou de atravessar na “faixa de pedestres”, antes muito respeitada por todos, verdadeiro símbolo da educação e cidadania no trânsito de Brasília. Advogados especializam-se em assuntos jurídicos de trânsito

e aumenta o número dos que defendem e tornam impunes os causadores de acidentes com vítimas. Consolida-se a prática de pagar fiança e ganhar as ruas novamente, mesmo quando os atropelamentos causam mortes.

O Detran parece surgir como um vigilante do asfalto. Mas suas primeiras medidas se ligam ao rendoso trabalho de multar. Tem instalado centenas de radares (pardais) em todas as vias do DF. Estabelece um confuso elenco de velocidades conforme as vias: no Eixo Monumental com várias pistas em cada sentido, a velocidade máxima é de 60 km/h. No Eixo Rodoviário (verdadeira autoestrada, com passagens subterrâneas para pedestres), o limite é de 80 km/h. Nas L-2 Norte e Sul, 60 km/h. No setor de embaixadas e em outros pontos, 70 km/h; as vias paralelas do Setor de Embaixadas demarcam 80 km/h, com barreiras eletrônicas com limite de 60 km/h e alguns pardais. 50 km/h é a velocidade máxima de vias W-4, Sul e Norte¹⁹. Nessas, repletas de pardais, a velocidade é de 50 km/h. As vias que possuem barreiras eletrônicas têm velocidade reduzida para 50 km/h e alteram a velocidade de 60 km da mesma via. Como os motoristas não se dão conta desse cipoal, nem se preocupam em observar as placas de advertência, o volume de multas é enorme, chegando a mais de R\$ 50 milhões em 2007, segundo divulga a mídia local. Sabe-se, vagamente, que esses recursos se destinam à “melhoria das condições de tráfego”, entre elas a “educação para o trânsito seguro”. Mas ainda é nebulosa a destinação do que é arrecadado em multas. Quando são realizadas campanhas de educação nas escolas o investimento é bem aceito, mas seus efeitos somente surgirão em 10 ou 15 anos...

Pode-se perguntar: o que é desejável em vista dessas constatações? A população possui diversas metas para o trânsito, entre elas o aumento do número de empresas de ônibus e respectivas linhas, a melhora das pistas, a vigilância constante dos agentes nas ruas, a educação para um trânsito seguro que se estenda para todo o DF e não apenas para o centro da cidade, o Plano Piloto de Brasília. Todavia, a medida mais urgente é a licitação para as novas empresas, pois a atual cobertura não atende muitos itinerários, sendo lacunoso o transporte em certas horas do dia e da noite. As novas empresas farão desejável concorrência umas às outras, desbaratando o cartel existente. A competição dessas empresas trará a redução das tarifas, hoje as mais elevadas do país. A ida ao trabalho no Lago Sul, por exemplo, por parte de morador de Planaltina (percurso de 55 km) custa-lhe R\$12,00 ao dia, pois deve utilizar quatro transbordos, ida e volta, ao custo de R\$3,00 ao bilhete.

Por isso, a agenda para disciplinar o trânsito deve contemplar ações tais como:

1 – Redução das tarifas ou uso de bilhete intermodal de integração (ônibus-metrô);

2 – A presença constante e educativa de agentes de trânsito nas ruas;

3 – Aumentar o valor das multas para os que dirigem embriagados e com excesso de velocidade;

4 – Substituir, paulatinamente, o asfalto por pistas cimentadas, menos vulneráveis à erosão no período das chuvas. Com a mudança, as pistas apresentarão menos buracos, com queda no número de acidentes e de danos nos veículos;

5 – Construir ciclovias em todos os núcleos urbanos do DF em que a topografia favoreça os que circulam em duas rodas;

6 - Instalar a “onda verde”, a partir de semáforos sincronizados eletronicamente. Com essa medida, o percurso de diversas avenidas se fará sem interrupção, mantida a velocidade sinalizada. Nesse caso, p.ex., se poderá percorrer as avenidas W-3 Sul e Norte sem interrupções, rodando a 60 km/h. No esquema atual, passa-se um semáforo aberto, encontrando-se o seguinte fechado, rodando à velocidade estabelecida. Eleva-se o tempo perdido e, sobretudo, aumenta-se o gasto com combustíveis, tornando o deslocamento lento, caro e oneroso. Além disso, acontecem congestionamentos em qualquer das vias e a qualquer hora do dia, por não ter sido instalada a onda verde.

No período chuvoso, é comum a ocorrência de engarrafamentos em diversos pontos da cidade por motivo de alagamento das pistas. Os alagamentos se devem ao fato de que a rede de captação das águas da chuva ter sido implantada nos primórdios da capital, estando, portanto, ultrapassada. Para evitar mortes nas pistas, são corretas as medidas para reparar os estragos causados pelo período das chuvas. Essas ocasionam danos na capa asfáltica, sobretudo naquelas vias em que a camada é fina, sendo destruída pelas primeiras enxurradas. Em muitos casos, melhor seria substituir o asfalto por vias cimentadas, como é usual em muitos países europeus e em alguns estados americanos. Vias cimentadas possuem maior durabilidade e evitam que o asfalto seja danificado ou destruído facilmente. O asfalto tem exigido remendos constantes e, uma vez repostos, o asfalto rugoso torna a rolagem desconfortável, quando não provoca danos na suspensão dos veículos pelos desníveis que apresenta.

As mudanças e os ajustamentos beneficiarão os mais pobres, que se deslocam de grandes distâncias. Consta-se que são os empobrecidos que arcam com os maiores custos para ir e vir ao trabalho, ao médico, à escola, às compras e à procura de serviços no Plano Piloto. Portanto, facilitar o deslocamento dos habitantes das cidades-satélites é dar-lhes condições de cidadania, pela democratização dos meios de transporte. O uso de sistema multimodal evitaria o pagamento de duas ou mais tarifas para ir ao trabalho num percurso como o de Ceilândia ao Plano Piloto, de algo como 30 km. Aumento da frota de ônibus e maior eficiência do trem suburbano (metrô) retirariam milhares de automóveis e motos das ruas. As ações preconizadas levam à melhora na fluidez do tráfego, reduzirão o consumo de combustível, o número de pontos de estrangulamento e os engarrafamentos de veículos. Ainda faltaria ampliar as vagas nos estacionamentos, verdadeiro gargalo no centro da capital. Há anos se debate a construção de garagens subterrâneas, mas sem resultados práticos. Outra questão que é pouco observada é a das condições de trabalho dos operadores de ônibus. Geralmente, o motorista enfrenta o calor e o ruído do motor instalado na frente do veículo. Houve greve dos rodoviários para que as empresas adquirissem ônibus com motor na parte traseira do veículo e direção hidráulica. Além disso, a questão salarial pesa no humor dos operadores, nem sempre preparados de forma conveniente no trato dos passageiros, sobretudo dos idosos e deficientes, os denominados “cadeirantes”, que demandam tempo para o embarque e desembarque. A agenda das empresas deverá ser modificada nesse item, pois a população de Brasília dá sinais de envelhecimento e

necessita de transportes públicos adequados à idade e às necessidades de cadeirantes e deficientes físicos. Por fim, ênfase também deve ser dada ao combate da violência no interior dos ônibus: assaltos ao cobrador e passageiros exigem segurança e policiamento para evitar atos delituosos com mortos e feridos.

Em resumo, a aspiração de todos é evitar o caos no trânsito do DF e desmistificar a ideia apregoada de que o brasiliense é um ser possuidor de “cabeça, tronco e rodas”. Por certo, algo que pertence ao folclore dos primeiros tempos de Brasília, mas que poderá se perpetuar, pois, em 2008, foi ultrapassada a marca de um milhão de automóveis no DF.

À guisa de conclusão

Como se percebe, a ação dos estruturadores do espaço urbano prossegue sem obstáculos. Ao ser concluída uma etapa de obras, surgem problemas de diversas ordens, quando não demandas judiciais, contendas e escândalos. Também se pode anotar o caráter solidário desses agentes estruturadores no território. A ação de um agente irá corresponder à atuação dos outros dois. Esses atuarão separada ou conjuntamente. E é justamente o caráter sistêmico sobre o espaço que acabará gerando a manutenção das estruturas existentes ou a modificação delas ao longo do processo, sempre obtendo vantagem o agente mais estruturado, isoladamente ou em parcerias.

Por fim, alguns encaminhamentos se fazem necessários para as iniciativas governamentais, oferecendo um rol que não se

esgota nele mesmo, porque assume muitas outras vinculações, na medida em que se avança no processo de urbanização. Entre muitas, aventam-se as seguintes sugestões:

a) *Políticas globalizantes*, nas quais devem ser abandonadas ações pontuais, isoladas, paternalistas e clientelistas. A visão de totalidade ampliará o acesso democrático ao espaço da cidade por parte dos urbanitas, cidadãos e construtores da vida urbana;

b) *Geração de atividades*, sobretudo aquelas que absorvem mão-de-obra com qualificação baixa e média. A tendência do mercado é absorver pessoal qualificado nos estratos mais altos com uso de tecnologias, o que também ocorre no setor público, no comércio, na produção industrial e nos serviços. A tecnologia acaba impactando negativamente na geração de postos de trabalho para os estratos médios e baixos da força de trabalho, além de provocar lacunas de trabalho de forma crescente;

c) *Projetos de médio – longo prazo* (urbano-regionais), que não se circunscrevam apenas às áreas metropolitanas, mas que atendam as populações de centros urbanos menores, geralmente expulsos de mão-de-obra;

d) *Programas educacionais* nos diferentes níveis, inclusive para o combate ao analfabetismo e analfabetos funcionais. Somente a educação poderá retirar as áreas periféricas do atraso e da ignorância, que incapacitam o desenvolvimento pessoal, profissional e coletivo da massa populacional;

e) *Combate aos desperdícios* que fazem jogar no lixo alimentos, materiais recicláveis

(papel, plástico, vidro e restos de materiais de construção). Evitar desperdício de verbas públicas em obras infundáveis ou que sejam levadas a cabo sob manipulação e/ou corrupção, aí incluído o nepotismo;

f) *Construir sistemas de proteção aos riscos e vulnerabilidades*, que se materializam na violência urbana e rural, fome, pobreza, desemprego, criminalidade, analfabetismo, pedofilia e corrupção. Esses elementos, contidos em nossa realidade crua e que pesam em demasia sobre a população pobre, excluídos e periféricos.

Para encerrar, o *Juramento da juventude ateniense*, serve como elemento ético e de reflexão, vindo de um tempo em que a cidade não oferecia as facilidades, oportunidades e riscos dos dias correntes.

Nunca traremos desgraça à nossa Cidade, por nenhum ato de desonestidade ou covardia, nem jamais abandonaremos nossos companheiros sofredores. Lutaremos pelos ideais e pelas coisas sagradas da cidade, isoladamente ou em conjunto. Respeitaremos e obedeceremos às leis da Cidade e tudo faremos para respeito e reverência naqueles que, estando acima de nós, inclinem-se a reduzi-las a nada. Lutaremos incessantemente para estimular a consciência do cidadão pelo dever urbano. Assim, por todos esses meios, transmitiremos essa Cidade, não menor, porém maior, melhor e ainda mais bela do que nos foi transmitida. (Apud Patrick Geddes, 1994)

Aldo Paviani

Livre-Docente/Doutor em Geografia Urbana pela Universidade Federal de Minas Gerais; geógrafo – bacharel e licenciado em Geografia e História pela Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul; Professor Titular da Universidade de Brasília, aposentado, Pesquisador Associado do Departamento de Geografia e do Núcleo de Estudos Urbanos e Regionais (NEUR/CEAM) da Universidade de Brasília. Organizador de obras da Coleção Brasília da Editora UnB. Cidadão Honorário de Brasília - Câmara Legislativa do DF. Professor Emérito pela Universidade de Brasília

paviani@unb.br

Notas

(*) Ampliado de *Políticas territoriais e dinâmica urbana*, trabalho apresentado na Semana de Extensão da UnB, em 2 de outubro de 2008, mesa Vulnerabilidade, risco e estrutura de oportunidades na cidade.

(1) Ver trabalho de Paviani (1989a, pp. 41-45).

(2) Essas ações, aparentemente contraditórias, fazem parte da mediação do governo quando trata de atender demandas, de um lado, e, de outro, de aprovar EIAS e RIMAS necessários à abertura de novas áreas urbanas.

(3) Michel Rochefort, tratando da pobreza urbana, no período industrial das metrópoles, destaca que “todos os países, mesmo na cidade de Paris, tiveram uma fase que os franceses chamaram de *bidonvilles*, quer dizer favelas, de zonas hoje denominadas de habitat precário” (2008, p. 31).

(4) Breve avaliação desses programas encontra-se em Paviani (1997, pp. 116-146).

(5) De longa data, a imprensa e o governo qualificam como “invasores” os moradores pobres que ocupam lotes públicos ou particulares com “loteamentos informais” (favelas). Como são considerados “invasores”, devem ser “erradicados”. Esses termos pejorativos e preconceituosos foram oficializados com a “Campanha de Erradicação de Invasões” (CEI), implantando-se a Ceilândia com cerca de 82.000 habitantes moradores das favelas do IAPI, Vilas Tenório, Esperança, Sara Kubitschek, Morro do Querosene, Morro do Urubu, desconstituídas em 1971 para formar a nova cidade-satélite.

(6) Ver de Paviani, O “Projeto Águas Claras”: Planejamento desperdiçado em Brasília (1989a, pp. 73-98).

(7) Os novos bairros destinam-se à classe média alta, pois, o metro quadrado deverá ficar entre R\$6.000,00 e R\$10.000,00, com o que um apartamento de três quartos, no setor Noroeste, com 100 m², poderá custar entre R\$600.000,00 a R\$1.000.000,00 a unidade.

(8) Tema abordado no artigo *Caos no trânsito urbano do Distrito Federal*. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br/>> - Minha Cidade, Ano 8, v. 11, jun. 2008, p. 223.

(9) Ver Corrêa (1989, p. 12).

(10) Sobre a Área Metropolitana de Brasília, ver Paviani (1994, pp. 27-40).

- (11) Ver pesquisa sobre a “visão do agente imobiliário” (Paviani, 1987).
- (12) Disponível em: <<http://www.brasil.gov.br/pac/>>, acessado em 25/11/2008.
- (13) Ver a visão do morador em Paviani (1987, p. 44).
- (14) Episódio envolvendo um cartório de notas na falsificação de títulos de propriedade, por ora ocasionou o afastamento do tabelião e uma morosa batalha jurídica nos tribunais, conforme noticiado na imprensa de Brasília.
- (15) Para interessados na questão fundiária do DF, ver Malagutti (1996).
- (16) Ver PED/DF, disponível em: <<http://www.dieese.org.br>>, acessado em 2/12/2008.
- (17) A lacuna de trabalho foi definida como “a atividade-não-gerada ou nos postos de trabalho que não aconteceram ou, mesmo que foram subtraídos do mercado de trabalho”. Ver Paviani (1991, pp. 115-142).
- (18) Ver nota 8.
- (19) Em Brasília, praticamente não há logradouros públicos com nome de pessoas. Assim, L-2 significa a 2ª via a leste do Eixo Rodoviário; a avenida W-3 é a 3ª, a oeste do referido Eixo.

Referências

- CORRÊA, R. L. (1989). *O Espaço Urbano*. São Paulo, Ática.
- DISTRITO FEDERAL (Brasil) (1995). Câmara Legislativa do DF. CPI da Grilagem – Relatório Final. Brasília, Câmara Legislativa do DF.
- _____ (1999). *Ocupação e Legalidade das Terras do DF*. Brasília, CLDF, mimeo.
- FERREIRA, I. C. B. (1999). “Gestão do território e novas territorialidades”. In: PAVIANI, A. (org.). *Brasília – gestão urbana: conflitos e cidadania*. Brasília, Editora UnB.
- GEDDES, P. (1994). *Cidades em Evolução*. Campinas, Papirus Editora.
- MALAGUTTI, C. J. (1996). *Loteamentos clandestinos no Distrito Federal: legalização ou exclusão*. Dissertação de Mestrado. Brasília, UnB.
- _____ (1999). “Loteamentos clandestinos no Distrito Federal: caminhos alternativos para sua aceitação”. In: PAVIANI, A. (org.). *Brasília – gestão urbana: conflitos e cidadania*. Brasília, Ed. UnB.
- OLIVEIRA, M. L. P. de (1987). “Contradições e conflitos no espaço de classes: centro versus periferia”. In: PAVIANI, A. (org.) *Urbanização e periferização. A gestão dos conflitos em Brasília*. Brasília, Ed. UnB.
- PAVIANI, A. (1987). “Periferização urbana”. In: PAVIANI, A. (org.). *Metropolização e urbanização – A gestão dos conflitos em Brasília*. Brasília, Ed. UnB.
- _____ (1989). *Brasília, Metrôpole em Crise: Ensaio sobre Urbanização*. Brasília, Ed. UnB.
- _____ (1989a). *A terra urbana para especular – Brasília, metrôpole em crise*. Brasília, Ed. UnB.

- PAVIANI, A. (1991). "A construção injusta do espaço urbano". In: PAVIANI, A. *A conquista da cidade – Movimentos populares em Brasília*. Brasília, Editora UnB.
- _____ (1994). Mudança ou transformação na cidade: uma abordagem preliminar. *Revista Geosul*, Florianópolis, Ano IX, n. 17, pp. 27-40, jan/jul.
- _____ (1997) Tecnologias, lacunas de trabalho e políticas públicas urbanas. *Revista Agora*. Brasília, v. 1, n. 1, pp. 116-146.
- _____ (2007). Geografia urbana do Distrito Federal: evolução e tendências. *Revista Espaço & Geografia*, v. 10, n. 1, pp. 1-22.
- _____ (2008). Caos no trânsito urbano do Distrito Federal. Disponível em: <<http://www.vitruvius.com.br>>, ano 8, v. 12, julho 2008, p. 223.
- ROCHFORT, M. (2008). "O futuro das metrópoles no mundo globalizado". In: SOUZA, M. A (org.). *A Metrópole e o Futuro – Refletindo sobre Campinas*. Campinas, Edições Territorial.
- SANTOS, M. (1993). *A urbanização brasileira*. São Paulo, Hucitec.
- _____ (1994). "O retorno do território". In: SANTOS, M.; SOUZA, M. A. de e SILVEIRA, M. L. *Território – Globalização e Fragmentação*. São Paulo, Hucitec/Anpur.
- SOJA, E. W. (1993). *Geografias pós-modernas. A reafirmação do espaço na teoria social crítica*. Rio de Janeiro, Zahar.
- SOUZA, M. A. de (2008). "A metrópole e o futuro. A dinâmica dos lugares e o período popular da história". In: SOUZA, M. A. de. *A metrópole e o futuro. Refletindo sobre Campinas*. Campinas/SP, Edições Territorial.