

METROPOLIZAÇÃO, PATRIMONIALIZAÇÃO E POTENCIAIS DE CONFLITOS SOCIOTERRITORIAIS EM BRASÍLIA (DF) ¹

**Everaldo Batista da Costa¹, Bruna Silveira², Denise Severo²,
Elton Araújo², Francisco Beserra² & Tiago Carmo²**

¹Professor doutor do Depto. de Geografia da Universidade de Brasília / GEA – UnB. Coordenador do Grupo de Estudos Cidades e Patrimonialização. Campus Universitário Darcy Ribeiro - ICC Norte - Subsolo - Módulo 23 - Brasília (DF)
everaldocosta@unb.br

²Pesquisadores do Grupo de Estudos Cidades e Patrimonialização. Departamento de Geografia da Universidade de Brasília (GEA/UNB). Campus Universitário Darcy Ribeiro - ICC Norte - Subsolo - Módulo 23 - Brasília (DF)
brunadrumond@hotmail.com, denisedesousa@yahoo.com.br, eltonunb@gmail.com, franciscowanderleyb@gmail.com, 60.tiago@gmail.com

Recebido 21 de janeiro de 2013, Aceito 24 de junho de 2013.

RESUMO - No contexto de formação, transformação e representação da metrópole terciária Brasília, no Distrito Federal brasileiro, o Plano Piloto (projeto urbanístico do arquiteto Lúcio Costa, de 1957) constitui-se em símbolo da *ideologia espacial* que consagrou o Estado-nacional: perspectiva da ocupação de um interior a ser civilizado, dominado e explorado. A cidade faz-se referencial simbólico nacional e reconhecido patrimônio moderno internacional, o que justifica o desvendamento dos *potenciais de conflitos socioterritoriais* advindos da relação entre sua *patrimonialização* e a *metropolização*. Logo, Brasília Patrimônio da Humanidade será tratada no contexto da macroubanização que, em *efeito bumerangue*, ao recobrir a totalidade da metrópole

¹ Este artigo apresenta os resultados finais do Projeto de Pesquisa intitulado “Patrimônio urbano de Brasília (DF): conflitos socioterritoriais e preservação”, desenvolvido nos anos de 2011 e 2012 por integrantes do Grupo de Estudos Cidades e Patrimonialização, junto ao Departamento de Geografia da Universidade de Brasília e com bolsas da DAC/DDS/UnB.

enquanto espaço de vivências múltiplas, cataliza potenciais de conflitos socioterritoriais junto à patrimonialização desta área que é centralidade funcional metropolitana.

Palavras-chave: Brasília; metropolização; patrimonialização; potenciais de conflitos socioterritoriais.

ABSTRACT - In the context of formation, transformation and representation of the tertiary metropolis Brasília, in the Federal District of Brazil, *Plano Piloto* (urbanistic project by the architect Lucio Costa, from 1957) is a symbol for the *spatial ideology* that embodied the national-state: perspective of occupation of a countryside to be civilized, dominated and explored. The city became a symbolic national reference and recognized international modern patrimony, what justifies the unveiling of *potential socio - territorial conflicts* deriving from the relation between its *patrimonialisation* and *metropolisation*. Hence, Brasília Cultural Heritage of Humanity will be treated in the context of macro-urbanization which, as a *boomerang effect*, while coating the whole metropolis as a space of multiple experiences triggers potentials for socio-territorial conflicts together with the *patrimonialisation* of this area, which is the functional metropolitan centrality.

Key words: Brasília; metropolisation; patrimonialisation; potentials for socio-territorial conflicts.

PREÂMBULO

A cidade é o concreto, o *fato* em si, o urbano é o fenômeno, o *abstrato*, a história geral do movimento deste fato que é a cidade. A partir de tal pressuposto, reconhecemos a via do imaginário urbano como elemento íntimo da participação do sujeito na construção da imagem da cidade, além de favorecedor do entendimento concreto do urbano.

Este artigo é fruto de uma pesquisa introdutória que visa a desvendar os

potenciais de conflito socioterritoriais advindos da relação entre metropolização e patrimonialização, na cidade de Brasília. Fundamenta-se no entendimento de que a tomada de consciência coletiva para a eclosão do conflito reside, precisamente, no imaginário que se constitui na experiência cotidiana e no modo de vida que se faz na metrópole dos nossos dias: centralidade geográfica da reprodução e impacto crescentes das técnicas e das tecnologias, da comunicação e da informação, das imagens e dos imaginários, reciprocamente.

Metodologicamente, vamos entender, primeiramente, Brasília (ou o Plano Piloto arquitetado na década de 1950) como uma *variante estética* concreta da estratégia geopolítica e geoeconômica que transfere a capital brasileira do Rio de Janeiro para o Planalto Central do país. Estratégia que fornece a Brasília a imagem de referência cruzada entre o *estético* (símbolo da arquitetura moderna internacional no Brasil) e do *político* (centro do poder nacional).

Contudo, esse território patrimonializado não é analisado de forma recortada, neste estudo. Verificamos a necessidade de tratá-lo no contexto mais amplo que o envolve: o da metropolização ou macroubanização que redundam na Área Metropolitana de Brasília (AMB). Logo, para o entrecruzamento entre patrimonialização e metropolização, reconhecemos que a real percepção da experiência urbana por parte daqueles que vivem a metrópole é produzida no contexto do uso do espaço ou da lógica que produz os lugares.

Nesse entendimento, os potenciais de conflitos socioterritoriais correspondem a imagens da cidade que redundam no imaginário urbano que aponta, por sua vez, para os problemas concretos atinentes à urbanização. O imaginário constituído sobre um dado território pode, ao se fazer coletivo e explícito, induzir um modo de pensar e de agir políticos sobre a cidade: instaura-se, a partir daí, o conflito socioterritorial.

Se “o imaginário é um processo que acumula imagens e é estimulado ou desencadeado por um elemento construído ou não, porém, claramente identificado com o meio e o cotidiano urbano” (Ferrara, 2000, p. 118), interpretar as impressões ou percepções dos moradores do Distrito Federal sobre Brasília ou sua cidade de origem parece ser uma via metodológica factível para identificarmos os potenciais de conflitos socioterritoriais. Estes estão ligados aos problemas urbanos advindos da convergência patrimonialização e metropolização, para a capital do Brasil.

BRASÍLIA – *VARIANTE ESTÉTICA* CONCRETA DE UMA ESTRATÉGIA PARA O INTERIOR DO BRASIL

A história patrimonial de Brasília não pode ser compreendida tão-somente a partir da análise do plano urbanístico elaborado pelo arquiteto brasileiro Lúcio Costa, no terceiro quartel do século XX. Partimos do pressuposto de que a totalidade da cidade, em essência, só pode ser alcançada na junção entre os elementos concretos que favorecem a produção do imaginário urbano e o próprio imaginário sobre a cidade, o que extrapola a história de seu urbanismo e baliza um viés para os estudos geográficos urbanos.

Brasília é embrionária da transferência da capital do Rio de Janeiro (litoral brasileiro) para o interior do território, onde interesses diversos fomentaram a empreitada. Tais interesses singularizam-se em: 1. rompimento com o padrão colonial de ocupação filiforme do território, em que as maiores e principais capitais de estados (Recife, Salvador, São Luis, Rio de Janeiro, São Paulo) desenvolviam-se próximas à orla litorânea e; 2. produção de uma localização estratégica geopolítica e geoconômica nacional, de forma que se entrecruzariam duas possibilidades/necessidades na complexização do território – *integração* (centro-sul com o Norte e o Nordeste brasileiros) e *controle* (busca de um saber

para a ocupação, continuidade da exploração histórica das populações e da natureza e, em decorrência, uma valorização do espaço tratado enquanto recurso).

A geógrafa brasileira Ignez Barbosa Ferreira deixa-nos pistas valiosas sobre a empresa histórica que redundou na construção de Brasília e mais, mostra como a história centenária da cidade moderna de meio século influi no processo de formação da metrópole. A autora revela-nos quatro eventos cruciais desse processo que antecede a construção de Brasília:

O primeiro momento tem início na mensagem encaminhada por José Bonifácio² à Assembleia Constituinte em 1823, na qual sugere o nome Brasília para a capital do reino. “É o momento da discussão da interiorização da capital e da preocupação com sua *posição geográfica* (...) Esse momento culmina com a determinação da transferência da capital constante na 1ª Constituição da República” (Ferreira, 2010, p. 25).

No segundo momento, os interesses se voltam para o *sítio* onde seria implantada a nova capital, em um viés científico determinista, em que “o lugar determina o processo evolutivo da cidade, e o sucesso de sua gestão depende das condições locais, naturais e históricas” (Ferreira, 2010, p. 25). Este é o momento de delimitação do quadrilátero que hoje guarda o Distrito Federal, tratado por *Quadrilátero Cruls*. Em fins do século XIX, um grupo de pesquisadores (de geólogos e geógrafos a engenheiros, médicos e higienistas) cumpriram a tarefa de explorar as menos conhecidas terras do oeste do Brasil, o Planalto Central. Na expedição liderada pelo belga Dr. Luís Cruls, foi realizado um levantamento científico esmiuçado e inédito para a região que se perfazia pouco conexa com a totalidade do Brasil da época.

² *Estadista, naturalista e poeta brasileiro, reconhecido pelo seu papel no processo de “Independência do Brasil”. Também reconhecido pelo epíteto de “Patriarca da Independência”.*

No terceiro momento assinalado, tendo em vista a importância que a capital teria para o lugar em que fosse instalada, interesses locais e gerais convergem, a capital é transferida, toda a máquina pública federal se desloca do Rio de Janeiro. Desponta um novo polo de desenvolvimento regional e nacional, em um inédito quadro de envergadura política brasileira, com a concretização da cidade. O quarto momento discutido pela autora corresponde ao da formação de sua área metropolitana, o que está em curso e segue a complexidade da produção urbana no Brasil, como atestaremos adiante.

Assim, o primeiro momento do processo que desemboca na construção de Brasília sintetiza uma estratégia política capitalista em germe de ampliar o mercado de produção e consumo no Brasil. O segundo momento, o de escolha do sítio para a nova capital, representa o coroamento de uma estratégia empreendedora que reconhecia o potencial da região Centro-Oeste brasileira para os futuros eixos de controle e expansão territorial, convergindo interesses locais e nacionais, como destaca Ferreira (2010). Todo o processo de transferência da capital do Rio de Janeiro para o interior do Brasil carregou a ideia de *desenvolvimento* menos como elemento caracterizador da autonomia do povo e comunidades nacionais e mais como: processo de dominação territorial, possibilidade de exploração das populações e da natureza e, por fim, polo central estratégico para o desenvolvimento econômico brasileiro.

A ideologia espacial que, prematuramente, simboliza e concretiza a edificação de Brasília é atestada pelo presidente brasileiro que a dá corpo, na década de 1960:

O presidente Juscelino Kubitschek considerava que uma nova dinâmica política impunha-se ao país, até então voltado para o mar. Deveria abandonar essa política e empenhar-se em tomar posse

efetiva de seu território. Isso, segundo o próprio presidente, seria uma revolução de métodos administrativos que consistiria em: extinguir espaços vazios; processar a exploração dos imensos recursos naturais; proceder à extinção dos desníveis sociais pela disseminação do progresso; fazer a aproximação dos núcleos populacionais com a abertura de estradas em todas as direções; dar energia abundante e barata aos estados; atrair capitais externos para possibilitar a construção de siderúrgicas, tendo em vista a industrialização nacional; irrigar as terras secas do Nordeste; devassar a floresta amazônica de modo a incorporá-la ao território nacional, e mudar a sede das decisões governamentais, construindo-se a nova capital do centro geográfico do país. (Ferreira, 2010, p. 47)

Milton Santos, em 1964, publicou um artigo, na revista francesa *Caravelle*, intitulado *Brasília: a nova capital brasileira*, reconhecendo-a, ao mesmo tempo, como uma capital política e um canteiro de construção. Surgiu como um canteiro de construção e, após a instalação, fez-se *locus* dos três poderes do governo brasileiro; o autor a vê, naquele momento, como “uma cidade artificial”, “uma grande cidade capital de país subdesenvolvido”.

Cidade ‘artificial’ - surgiu de uma vontade criadora que haveria de se manifestar na prévia definição de diversos aspectos materiais e formais. A intenção que presidiu à sua criação é que orientaria aquela vontade criadora. Brasília já nascia com um destino predeterminado: ser ‘a cabeça do Brasil’, o ‘cérebro das mais altas decisões nacionais’. Capital administrativa e canteiro de

obras, essas duas realidades - a realidade planejada e a realidade condição para a primeira - vão contribuir para lhe dar uma fisionomia, um ritmo de vida, um conteúdo. De maneira ideal - e era a pretensão dos planejadores - a realidade planejada iria substituindo a realidade condição. Brasília seria cada vez mais uma Capital voluntariamente construída e cada vez menos um canteiro de obras. Essa evolução complementar, em sentidos contrários, poderia continuar marcando a vida da cidade se, ao longo dos dois, não permanecesse um fator de complexidade mais forte: o subdesenvolvimento do país e tudo que o acompanha. (Santos, 1964, p. 73)

A construção de Brasília, no cerne da marcha para o Oeste e da integração territorial nacional, estabeleceu debates sobre a saga desta empresa e pela representatividade da arquitetura moderna. Brasília representa uma projeção mais recente do país no cenário capitalista avançado, o desenvolvimento do urbano e da arquitetura das cidades, um marco da estratégia nacional de inserção na economia e na política internacionais (Costa, Suzuki, 2012, p. 18).

A década de 1950 demarca mais um momento da correlação entre a *ideologia espacial* – recapitulando o projeto nacional de modernização e de progresso – e as políticas territoriais que guardaram, na história nacional, como mais alto fio condutor, o investimento na integração territorial (Costa, Suzuki, 2012, p. 18). “A objetivação do velho projeto geopolítico de interiorizar a capital, associado a um extenso plano viário, completam no interior o esforço industrializante operado nas áreas centrais do país” (Moraes, 2005, p. 99).

A divisão regional do trabalho, após a década de 1950, se perfaz em um mercado nacional de nova figuração, baseado na intervenção estatal e na

perspectiva do planejamento regional para a modernização brasileira; só nesse momento, com a significativa urbanização e implantação de sistemas de engenharia mais vultosos no território nacional, é que a ideia de *povo* ganha espaço no debate sobre a identidade brasileira (Moraes, 2005). Brasília guarda as noções de progresso, modernização e complexização territorial enquanto elo da nação imaginada e da nação tal qual se concretizou (fragmentada e fragmentária, nesta parte do mundo, quando a divisão social e territorial do trabalho vinculou-se, *pari passu*, à produção de diferenças geográficas nas cinco denominadas regiões brasileiras: Norte, Nordeste, Centro-Oeste, Sudeste e Sul). Brasília simboliza o *poder do Estado* ante a valorização de *variantes estéticas* que são representantes materiais da manutenção da administração e da estratégia que visou a dar sentido econômico, histórico e identitário ao Estado nacional brasileiro.

O Brasil vivia, em meados do século XX, envolto pela lógica do “subdesenvolvimentismo” e este emerge como um elemento de contraposição diante da “vontade criadora” da capital, o que perverte os resultados esperados para a nova cidade e se faz o responsável pelas contradições socioterritoriais que caracterizam Brasília, aproximando-a sobremaneira das demais capitais latinoamericanas. De acordo com Santos (1964), vontade criadora e subdesenvolvimento do país foram, pois, os termos que se afrontaram na realização efetiva de Brasília. A nova capital figura – para reconhecer o caráter interescalar de produção e evolução das cidades – como resultante da modernização conservadora, da industrialização estabelecida a baixos salários e de programas políticos provisórios de governos que, juntos, caracterizam a formação socioespacial brasileira, ou seja, a referida capital é uma das *variantes estéticas* concretas da histórica estratégia de integração territorial no país.

METROPOLIZAÇÃO E PATRIMONIALIZAÇÃO EM BRASÍLIA

Uma cidade é um aglomerado que congrega diferentes objetos geográficos e ações politicoculturais que, em conjunto, encerram um ponto de gestão do território. Assim, Brasília, enquanto patrimônio urbano nacional e mundial, não pode ser pensada isoladamente, como objeto encravado em um pedaço de chão que, por sua história coerente com a história politicoeconômica brasileira, simbolizaria o feito histórico da formação do estado nacional. Os objetos geográficos e as ações mais imediatas ou envoltas a Brasília dizem respeito à reprodução espacial do Distrito Federal encravado no estado de Goiás que, por sua vez, influencia, diretamente, na patrimonialização e produção espacial da capital. Em suma, entender Brasília-patrimônio requer um olhar para Área Metropolitana de Brasília (AMB), que a reproduz, reciprocamente.

Para a caracterização metropolitana de cidades brasileiras, é necessário reconhecer que, a partir de 1970, o processo de urbanização ganha novo escrutínio do ponto de vista quantitativo e qualitativo; essa “revolução urbana” é acompanhada de uma “revolução demográfica”, de forma que, reciprocamente, fazem-se causa e efeito uma da outra. Para Santos (1993), tivemos, primeiro, uma urbanização aglomerada, com o aumento do número dos núcleos com mais de 20 mil habitantes e, na sequência, uma urbanização concentrada, com a multiplicação de cidades de tamanho intermédio, para chegarmos, depois, ao estágio da metropolização, quando ocorre o aumento considerável do número de cidades milionárias e de grandes cidades médias (próximas do meio milhão de habitantes). Lembremos que quantitativo demográfico é dado insuficiente para a classificação das cidades, no contexto em que, no processo de metropolização, ganham vulto cidades médias e pequenas que se tornam proeminentes em cenários regionais por guardarem funcionalidades e características que rearticulam a rede urbana: serviços, terciário em geral,

segunda residência, segurança, ensino, qualidade de vida, etc.

É referenciado que o processo de macrourbanização/metropolização, ou seja, de constituição das metrópoles brasileiras fez-se e ainda se faz paradoxal. No percurso de sua constituição, emergem problemas socioterritoriais como: a relativa imobilidade dos pobres na região ou na metrópole fragmentada; os acessos exíguos à cultura, ao lazer e aos serviços com o agravamento da seletividade social e espacial dos novos investimentos; a intensificação da especulação imobiliária e das estratégias de apropriação e de reapropriação, respectivamente, dos vazios urbanos e das áreas precarizadas ocupadas, dentre inúmeros outros problemas decorrentes da intensa urbanização em regiões de países periféricos.

O desenvolvimento da região metropolitana segue a lógica do prosseguimento dos eixos da circulação regional e inter-regional, o que conduz, espontaneamente, à formação de espaços vazios em cidades de países de economia liberal, conforme Santos (1990). O espraiamento da mancha urbana acarreta uma mobilidade dos investimentos para áreas até então pouco valorizadas e, por consequência, uma redistribuição da população conforme o nível de renda. Enquanto um tipo diferenciado de cidade, a metrópole se destaca por dimensões quantitativas e qualitativas, ou seja, tanto pela variação gradiente socioeconômica e demográfica, quanto pela redefinição processual do modo e da qualidade de vida urbanos. De acordo com Seabra (2009, p. 415), “a incapacidade física e normativa da cidade para responder adequada e funcionalmente aos processos de concentração e de centralização, explica a formação do tecido urbano que prolifera em todas as direções e sentidos (...) sendo a metrópole um ponto de chegada do processo de implosão e explosão da cidade”.

Ainda cabe lembrar que as regiões metropolitanas compõem-se de mais de um município – sendo um o núcleo central –, e são territórios ou regiões de

planejamento, mesmo que as ações ocorram de forma setorizada, não dando conta da totalidade da região metropolitana, dada sua complexidade associada ao desinteresse (estratégico momentâneo) público-privado pelo território em uma dimensão holística.

(...) o fenômeno da metropolização ganhou, nas últimas duas décadas, importância fundamental: concentração da população e da pobreza (contemporânea da rarefação rural e da dispersão geográfica das classes médias); concentração das atividades relacionais modernas (contemporânea da dispersão geográfica da produção física); localização privilegiada da crise de ajustamento às mudanças na divisão internacional de trabalho e às suas repercussões internas, o que inclui a crise fiscal; 'involução metropolitana', com a coexistência de atividades com diversos níveis de capital, tecnologia, organização e trabalho; maior centralização da irradiação ideológica, com a concentração dos meios de difusão das ideias, mensagens e ordens; construção de uma materialidade adequada à realização de objetivos econômicos e socioculturais e com impacto causal sobre o conjunto dos demais vetores. (Santos, 1993, p. 87-88).

No caso particular de Brasília, a metropolização correspondeu a uma formação territorial polinucleada de povoamento urbano, para escapar ao processo de conurbação inerente às demais metrópoles brasileiras não planejadas (Paviani; Ferreira, p. 1977); tendência ao espraiamento da urbanização que favoreceu, em nosso entender, estrategicamente ou não, a maximização da manutenção/preservação do Plano Piloto de Brasília e a caracterização de um espaço elitizado que culmina em autosegregação no/do espaço urbano.

Brasília não pode ser compreendida como o recorte da área projetada em maquete e produzida no território “ordenadamente”, muito menos pode ser categorizada como a junção dos núcleos urbanos espaçados no quadrilátero do Distrito Federal. Brasília deve ser analisada no contexto da Área Metropolitana de Brasília, que envolve tanto o Plano Piloto, quanto as outras 30 Regiões Administrativas (antigas Cidades Satélites) (**Figura 1**), mais os municípios do entorno do Distrito Federal, tais como: Luziânia, Novo Gama, Padre Bernardo, Cidade Ocidental, Águas Lindas, Águas Frias de Goiás, Planaltina de Goiás, Santo Antônio do Descoberto e Valparaíso; análise recorrente nos trabalhos de Aldo Paviani, Ignez Barbosa e outros geógrafos (e arquitetos) de Brasília.

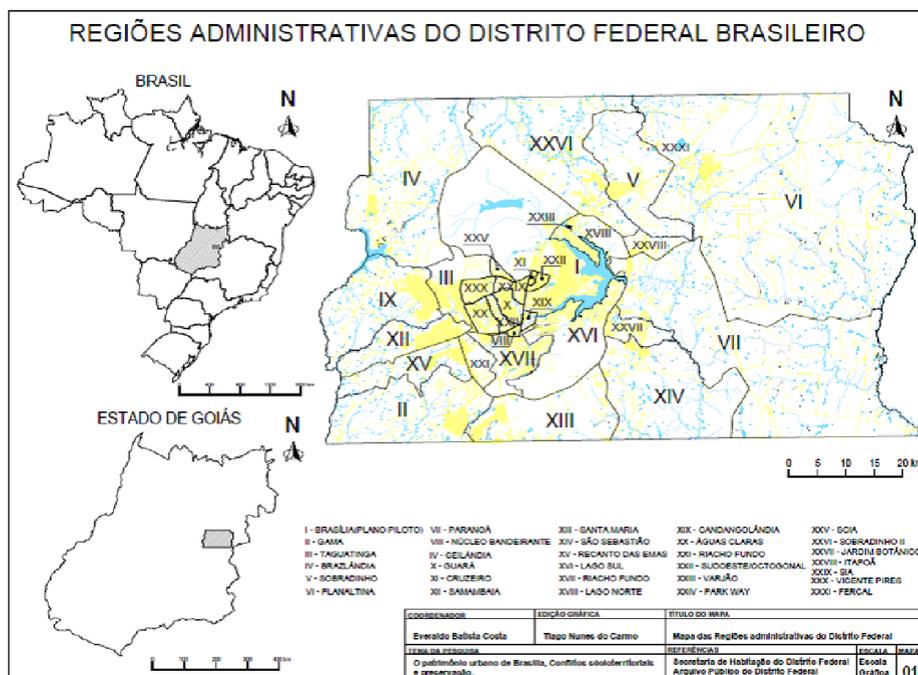


Figura 1 - Mapa de localização do Distrito Federal com as suas Regiões Administrativas.

O referido polinucleamento como caracterizador da metropolização em Brasília ocorreu pela centralização das funções econômicas, das oportunidades de trabalho e desconcentração da atividade residencial, o que levou à concentração de uma massa de desempregados nos núcleos periféricos, afastados do Plano Piloto (Paviani, 2010). A falta de oferta de trabalho, a precariedade dos serviços urbanos, a dificuldade de acesso ao lazer e às fontes comerciais, a grande dificuldade de circulação urbana na maior parte dos núcleos urbanos da Área Metropolitana de Brasília levou a um espaço produzido, latentemente, de forma segregada. A síntese histórica do adensamento populacional do Distrito Federal auxilia-nos a entender o polinucleamento da metrópole. A permanência e os trânsitos locais e inter-regionais de trabalhadores da construção civil, dos novos funcionários públicos e dos prestadores de serviços, ao longo da história da metrópole, favorecem a estruturação urbana em que núcleos como Taguatinga, Ceilândia, Gama, Sobradinho, Guará e Candangolândia (**Figura 1**) aparecem como elementos concretos do movimento metropolitano.

Em fins de 1956, inicia-se o recrutamento de trabalhadores para os canteiros de obras e funcionários para a administração local e federal. O estímulo para os funcionários públicos aceitarem a transferência para a cidade em construção foi a ‘dobradinha’ – o salário em dobro. Há relatos de pioneiros a respeito do estímulo para o duro trabalho nos canteiros de obras, cujo ritmo frenético foi denominado ‘ritmo de Brasília’. O cronograma exigia que os trabalhadores se desdobrassem à exaustão (...), onde trabalho ininterrupto significava salário maior. Os prazos apertados geraram migração de operários – cerca de 12.700 pessoas, recenseadas pelo IBGE em 1957. No Censo Experimental de 1959, havia 64.314

habitantes – população urbana e rural – e, em 1960, 141.742 habitantes (...) Antes de inaugurada, a capital teve sua população multiplicada por dez. essa população não pôde contar com moradia digna. Os operários foram para alojamentos dos canteiros de obras e barracos em favelas localizadas em pontos isolados, sobretudo nos arredores da Cidade Livre (Núcleo Bandeirante). Com Taguatinga, em 1958, abriu-se espaço para a primeira cidade-satélite. Para ela, foram transferidos milhares de operários e favelados, muitos com relutância, pois morariam distante dos locais de trabalho no Plano Piloto. Taguatinga contava com 27.315 habitantes, em 1960 e com 110.622, em 1970. Nos dias correntes, tornou-se verdadeira cidade satélite com ‘relativa autonomia em relação à dominância metropolitana’. (Paviani, 2010, p. 235).

Os assentamentos de trabalhadores reproduziram-se e transformaram-se, com o decorrer das décadas, em cidades; “com Taguatinga, iniciou-se o polinucleamento que não cessa até os dias correntes” (Paviani, 2010, p. 237). Gradativamente, alguns núcleos conseguem se sustentar sob o aspecto comercial e da prestação de serviços, independentemente do Plano Piloto que, historicamente, guarda essas funções. Taguatinga, Guará e Ceilândia são exemplares dessa nova lógica ao formarem nichos locais de comércio e serviços que fazem reduzir a dependência (em termos de consumo/serviços) da área central do Distrito Federal – o Plano Piloto, o qual guarda a imagem de centro político governamental federal e de articulador do setor terciário sustentáculo principal da Área Metropolitana de Brasília.

Criada para ser a sede dos poderes da República, as atividades nela instaladas estiveram e estão calcadas na categoria ‘serviços’

(setor agropecuário, embaixadas, consulados, representações oficiais e políticas), com proeminência do comércio e da função pública. Nunca se cogitou de alterar o perfil dos empregos para dar oportunidades no setor industrial. Este é incipiente e se traduz em indústrias alimentícias, de bebidas, moveleira, de vestuário e outras, enquadradas como não poluentes. Nos últimos dez anos, surgem serviços de informática, com aproveitamento dos que possuem grau universitário. Esse é, todavia, um ramo incapaz de absorver grandes contingentes de trabalhadores. (Paviani, 2010, p. 241).

A análise favorece-nos dizer que a produção urbana no Distrito Federal ordenou não somente um território polinucleado, mas espacialidades segregadas: cidades dormitório com baixo índice de emprego; cidades com ínfima possibilidade de circulação intraurbana e, sobretudo, metropolitana, o que redonda na dificuldade de acesso ao Plano Piloto (área core do Distrito Federal ou da Área Metropolitana de Brasília); cidades apartadas das áreas mais produtivas, o que dificulta o deslocamento casa-trabalho; cidades distintamente assistidas de infraestrutura, saneamento, saúde e segurança pública, quando o Governo do Distrito Federal (GDF), ao centralizar as ações de políticas territoriais, direciona, seletivamente, as intervenções, conforme a lógica das “necessidades” ou “desejos escusos” para os grandes empreendimentos (atendendo à fluidez do território para, sobretudo, o mercado imobiliário, os automóveis, os eventos etc.).

Assim, o processo de metropolização de Brasília – *sui generis* por caracterizar uma metrópole que em muito pouco se iguala às grandes cidades brasileiras, dada a *rarefação* da ocupação da terra (com grandes vazios / áreas públicas e

privadas reservas de valor), uma *verticalização* localizada e não tão expressiva se comparada às grandes metrópoles brasileiras e a *setorização* específica das atividades econômicas (distante de parte das “cidades residenciais”), que segue a ideologia do planejamento modernista a extrapolar o Plano Piloto – deve ser tratado a partir de sua edificação, pois as décadas de 1960 e 1970 são basilares da produção das metrópoles no Brasil e da “revolução urbana” casada com a “revolução demográfica” nacionais. O Plano Piloto de Brasília, desde sua concepção, seria o território urbano voltado ao serviço público da nação e à nova burguesia, momento em que as antigas “Cidades Satélites” – hoje Regiões Administrativas – eclodiam das próprias necessidades dos migrantes deslocados para a sobreposição de pedra sobre pedra na nova capital.

Para discutir Brasília patrimonializada – após abordar, sumariamente, seu processo de metropolização –, resta dizer que a concentração de diversos equipamentos e do trabalho no território selecionado e seletivo do Plano Piloto tem amplos desdobramentos de cunho socioespacial que, no limite, em efeito bumerangue, rebate sobre a própria área patrimonializada. Pelo exposto, resulta a necessidade de se correlacionar *patrimonialização e metropolização*, metodologicamente, na análise do patrimônio urbano em grandes cidades, de maneira que, para o caso de Brasília, favorece-nos indagar os sentidos da dita patrimonialização e mais, inquirir a noção de “cidade planejada” ou de “cidade moderna patrimônio da humanidade” (termos que escondem as contradições que dão concretude à metrópole policêntrica fragmentada).

Se indagar a metropolização de Brasília requer avaliar os primórdios de sua edificação, no terceiro quartel do século XX, como o fizemos, o mesmo procede para a análise de sua patrimonialização, pois Brasília já nasce patrimônio nacional e internacional símbolo do urbanismo moderno, a qual se concretiza em capital do país. Logo, fonte relevante faz-se o Relatório do Plano Piloto,

produzido por Lúcio Costa para concorrer ao projeto piloto de construção da nova capital federal, pois indica os principais elementos que consagram a cidade enquanto patrimônio nacional e da humanidade.

Através do *esqueleto* da cidade, formado pelo cruzamento de dois eixos, Lúcio Costa distribuiu as espacialidades pensadas entre dois terraplanos e uma plataforma, que, juntos, definem a área core da cidade (Costa, 1957). A proposta de zoneamento seletivo, onde área residencial não se misturaria à área comercial ou administrativa, indica as influências da Carta de Atenas, sob os auspícios de Le Corbusier. A divisão das áreas segue quatro funções básicas contidas no documento: *o habitar, o trabalhar, o recrear e o circular*.

Lúcio Costa propôs Brasília dentro de quatro escalas de planejamento: a *gregária*, que corresponde a todas as áreas de serviços (diversão, hoteleiro, autarquias, bancários, etc.); a *residencial*, que, como o nome já diz, remete às áreas residenciais; a *bucólica*, que traz a ideia de cidade-parque com densa arborização, juntamente com o Lago Paranoá; e a *monumental*, que corresponde aos monumentos administrativos, desde a Praça dos Três Poderes até o Palácio do Buriti, perfazendo todo o Eixo Monumental.

Os dois eixos (compostos pelo Eixo Estrutural e Rodoviário Norte-Sul e pelo Eixo Monumental) possuem papéis distintos, complementares e singulares: o Eixo Monumental (leste-oeste) abriga setores de serviços gregários e administrativos; o Eixo Estrutural corresponde a toda faixa norte-sul residencial, perpassada pelo principal eixo rodoviário – reconhecido popularmente por *eixão* (**Figura 2**).

em garantir a permanência da população de menor renda junto ou próxima ao Plano Piloto. Dentre as preocupações de Lúcio Costa, evidenciaram-se: a manutenção e interação das escalas urbanas (a bucólica, a gregária, a residencial

Parece corrente, na literatura, que a patrimonialização de Brasília não decorre, tão somente, de uma arquitetura que guarda funções administrativas de forma arrojada e moderna, mas de *projeto urbano residencial* inovador. A cidade idealizada com tamanhos arquitetados de blocos, a valorização dos espaços usando os pilotis, as janelas em fitas, ou a arborização intensa ao redor dos prédios (para compensar a inexistência de muros de proteção entre os blocos) são alguns elementos de sua singularidade urbanística e, daí, sua patrimonialização. Nessa lógica, os moradores pertencem à quadra, mas esta não lhes pertence de fato, pois os acessos seriam livres para todos. O valor do projeto reside na proposta das superquadras, onde cada qual congregaria comércio, igrejas, escolas, restaurantes, serviços básicos, centros de lazer e recreação, além das áreas de circulação, no intuito de aproximar os moradores.

O Relatório de Lúcio Costa demonstra a maior preocupação do idealizador com a circulação urbana; as pistas criaram um fluido sistema de vias expressas que permite acessos aos distintos “setores” de atividades, à plataforma localizada no marco zero do cruzamento dos eixos através de diferentes níveis; plataforma que funciona como estrutura de interseção entre Eixo Monumental e Eixo Estrutural (Holston, 1993). Este cruzamento é investido de importância para todo o Plano e para o Distrito Federal em sua totalidade; é o epicentro e ponto de referência dos fluxos centrípetos e centrífugos da capital para as cidades satélites e vice-versa.

O Governo do Distrito Federal recomendou, em 1987, um relatório de Lúcio Costa sobre Brasília, a fim de se verificar os impactos da metropolização sobre a capital federal idealizada e em vias de patrimonialização (ano em que Brasília fora inscrita na Lista do Patrimônio Mundial). Naquele momento, Costa (1987) assinala a preocupação em preservar as principais soluções propostas originalmente. Porém, não nega o crescimento da cidade; mostrou preocupação

e a monumental); o modelo residencial *sui generis*; a estrutura viária fluida e de integração entre os diferentes setores da cidade; a arborização densa; a orla do Lago desobstruída; e o controle da formação suburbana através da criação de cidades satélites intercaladas por núcleos rurais.

Para Tavares (2007, p. 08), o qual também realizou um estudo sobre a publicação de Lúcio Costa, o projeto original sofreu forte influência da urbanização ou metropolização crescente.

Claramente, a postura adotada sobre os problemas reflete o cuidado em não alterar a lógica da migração, porém tomando o cuidado em direcioná-la para não afetar os conceitos plásticos originais do Plano Piloto. Não se observa, portanto, contrariedade ao fato das ocupações excedentes à densidade prevista, mas sua assimilação como característica intrínseca à vida urbana. Acolher aos novos moradores, porém de forma controlada para que os serviços pré-existent não faltem aos mesmos. O cunho social, a preocupação em locar a camada mais pobre junto, ou próxima, ao plano piloto sem alterar as fórmulas já empregadas por eles próprios, estão refletidos na proposta de Costa, mesmo diante da preocupação com a preservação da concepção original do plano.

Porém, Lúcio Costa vê algumas saídas para os impactos presentes e possíveis no futuro. Ao reconhecer que a estrutura socioeconômica brasileira revela a necessidade da migração de massas de populações pobres para grandes cidades, afirma ser essencial pensar no desenvolvimento, em áreas próximas à capital, de núcleos industriais capazes de absorver essas migrações com oferta de trabalho. A cidade constituir-se terciária (de empregos público-administrativos e serviços), a demanda de mão de obra com baixa qualificação ser baixa e o imaginário sobre o poder central nacional criar a ilusão de “acessos” que de fato não existem catalizam, esses três elementos, o processo de fragmentação do fato e do fenômeno urbano no Distrito Federal brasileiro.

Apesar das contradições históricas do processo urbanizador do Distrito Federal, a cidade de Brasília também fora capturada pela denominada *patrimonialização global*, ou seja, *o brusco movimento universal de espetacularização e banalização pela cenarização progressiva dos lugares promovido pela dialética Estado-mercado sobre a base das técnicas, da ciência e da informação*; em síntese, é um *processo de ressignificação dos lugares em escala planetária*; tendência que revaloriza a cultura, os ritos, a arquitetura, a arte ou todas as formas de expressão social com fundamento no território e em diferentes graus de ação (Costa; Scarlato, p. 2012). Nesse contexto, em 1987, sob os critérios (i) e (iv), ou seja, por representar *obra-prima do gênio criativo humano (i) e exemplo excepcional de um tipo de construção, conjunto arquitetônico e paisagem que ilustra estágio significativo na história da humanidade (iv)*, Brasília foi inscrita na Lista do Patrimônio Mundial, entrando para o rol de bens singulares da humanidade como a primeira cidade moderna da Lista (Costa; Scarlato, 2012). Porém, ante a metropolização e a patrimonialização emergem *potenciais* de conflitos socioterritoriais reveladores dessa correlação que nos faz problematizar o “ideal de cidade planejada”.

POTENCIAIS DE CONFLITOS SOCIOTERRITORIAIS CORRELACIONADOS À PRESERVAÇÃO PATRIMONIAL E À METROPOLIZAÇÃO EM BRASÍLIA

Reconhecemos como importantes centros de fluxos em Brasília: a Rodoviária do Plano Piloto, localizada no ponto de entroncamento ou junção do Eixo Rodoviário (Eixão) e o Eixo Monumental; a Avenida W3; os Setores Comerciais, a Universidade de Brasília e específicos pontos da Asa Sul e da Asa Norte (localizações no Figura 2). Com esse entendimento e o objetivo de pontuar e problematizar os potenciais de conflitos socioterritoriais existentes na Região Administrativa I (R.A.I - Plano Piloto de Brasília), frente à lógica da

metropolização e da patrimonialização, realizamos pesquisa de campo com observação direta e por questionário, cujos principais dados da amostragem são representados na **Figura 3**. Dada a limitação de recursos para a realização do estudo, trabalhamos com uma amostra casual possível, o que não indica resultados com fidedignidade estatística, mas uma amostragem representativa para indicação de uma tendência geral sobre o problema aventado e análise qualitativa.

Se o Plano Piloto foi *locus* empírico da pesquisa, os entrevistados não se restringiram aos residentes desta R. A. I, a qual comporta 9% da população do DF. 77% dos entrevistados foram de outras cidades (R.As) do Distrito Federal e 23% do próprio Plano Piloto. Os questionários foram aplicados a pessoas acima de 18 anos (49% homens e 51% mulheres). Sobre o grau de formação dos entrevistados: 14% dos entrevistados possuem o Ensino Fundamental; 51% possuem o Ensino Médio; 23% o Ensino Superior; e 12% Pós-Graduação.

Cabe assinalar o que entendemos por conflitos socioterritoriais ligados à patrimonialização. A urbanização (e, sobretudo, o processo de metropolização) traz consigo conflitos de ordem socioespacial; instaura-se o conflito socioterritorial quando o *jogo* de forças pelo controle, pela manutenção ou pela sobrevivência do/no espaço operacionaliza-se distintamente, em díspares níveis e conforme o *saber* dos atores ou agentes envolvidos na disputa. O favorecido no *jogo* de forças que dá corpo a um conflito socioterritorial vale-se de mecanismos de reforço que possuem base socioespacial. Peluso e Cidade (2012, p. 271) indicam alguns elementos que dão coró aos conflitos. “De um lado, os canais da dimensão ideológica encarregam-se de legitimar as referências estruturais e os pressupostos necessários à acumulação de capital”; o que diz respeito à diferenciação da reprodução social por classes, nas cidades; “de outro

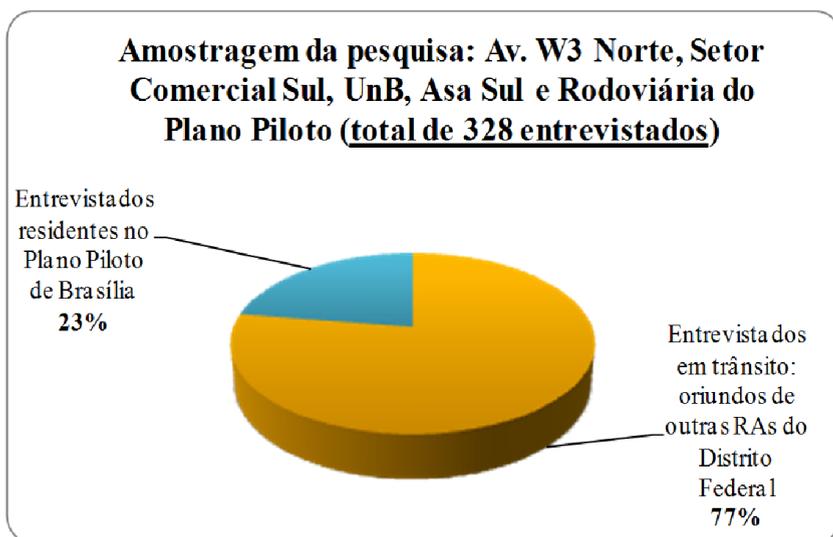


Figura 3 - Gráfico representando a porcentagem de entrevistados no Plano Piloto de Brasília e em outras RAs.

lado, as formas simbólicas, como a imagem, as representações sociais e o discurso, contribuem ativamente, embora de maneira nem sempre visível, para reforçar as ações práticas”. Questões que nos remetem a desvendar o que é propalado (e cria imaginários) e o que se evidencia (realidade em essência concreta) sobre os lugares. Imagem, discurso, representação social mais o imaginário são elementos que, conjuntamente, dão corpo aos conflitos socioterritoriais atinentes ao processo de patrimonialização (ante a metropolização).

Ressaltamos ainda que o conflito socioterritorial atinente à patrimonialização e ao movimento da urbanização é entendido aqui na escala do sujeito em sua busca pela sobrevivência nas cidades. O conflito na escala do sujeito em relação ao espaço vivido e percebido é o primeiro elemento e momento para a busca da práxis libertadora e, por assim tratar, para congregação coletiva na constituição dos movimentos sociais. Recortamos a análise no que entendemos como primeiro

elemento ou momento para a práxis libertadora nas cidades, ou seja, nos constitutivos do reconhecimento da *situação* (precária ou não) do sujeito frente ao seu espaço de vivências múltiplas. O conflito socioterritorial, nessa abordagem, não se faz concreto ou em estágio avançado, mas potencial e latente, pois revela o instante em que os imaginários individual e coletivo são formados devido às contradições do processo urbanizador que aparecem como entrave à circulação, à mobilidade, à produção e ao consumo individualizado, em suma, à sobrevivência das diferentes classes sociais em conjunto nos/dos territórios.

Questão assinalada por Peluso e Cidade (2012, p. 266), e que demarcamos neste trabalho, diz respeito ao fato de que, desde a gênese da capital, a gestão do território marcada pela acentuação de desigualdades contribuiu para manifestações de conflitos socioespaciais. A produção diferencial do espaço na metrópole acarretou, ao longo de seu meio século de existência, em distinções de possibilidades de vida na cidade. Ressaltamos anteriormente a centralidade funcional assumida pelo Plano Piloto na constituição da Área Metropolitana de Brasília, o que, paradoxalmente, fez com que poucas outras centralidades funcionais (para além da residencial) surgissem nas cidades que compõem o Distrito Federal. Com a **Figura 4** e a análise que os complementam, comprovamos o continuísmo de tal centralidade.

A totalidade dos entrevistados no Plano Piloto (moradores desta R.A. e de outras R. As do DF) deslocam-se para tal região, especialmente, para o trabalho e para o estudo (70%), caracterizando-o como ponto de convergência da Área Metropolitana de Brasília. Os outros 30% dos entrevistados alegaram o deslocamento no intuito de prática de lazer, compras e visitas a casa de parentes e de amigos. Evidencia-se essa centralidade do Plano Piloto, também, quando do olhar inverso, ou seja, quando a questão destina-se a quem reside na aludida Região e com vistas ao seu deslocamento para outras R.As. Apenas 40% dos

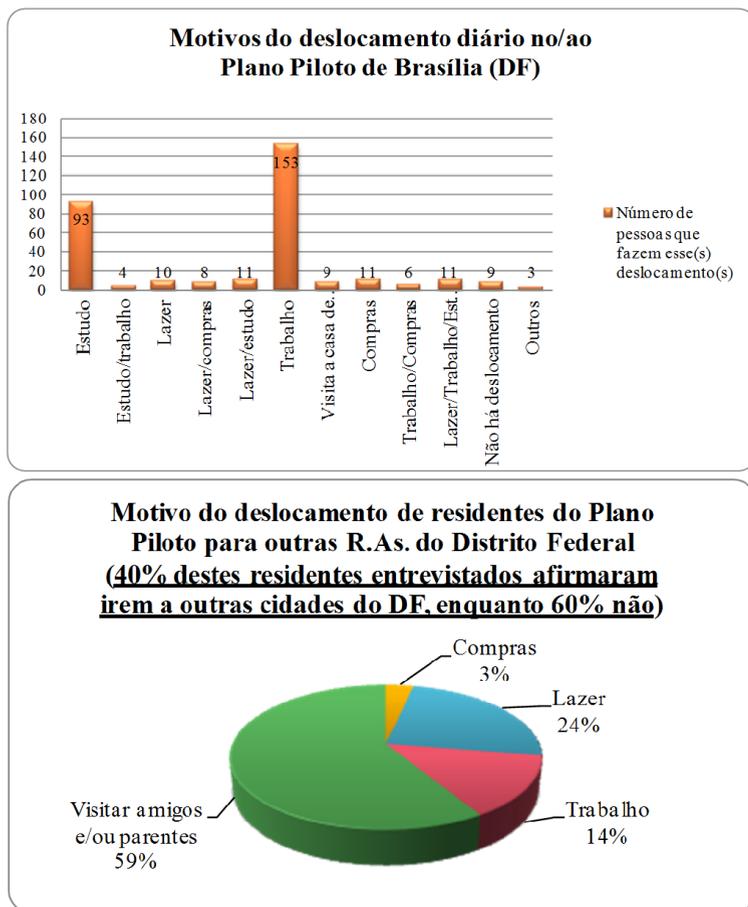


Figura 4 - (a) Gráfico dos motivos do deslocamento diário no/ao Plano Piloto de Brasília (DF) e (b) Gráfico do Motivo do deslocamento de residentes do Plano Piloto para outras R.As. do Distrito Federal.

entrevistados residentes no Plano Piloto alegaram deslocar-se para outras cidades do DF. Destes, 59% afirmaram realizar tal deslocamento tão somente para visitar casa de amigos e/ou parentes, 3% para compras, 24% para práticas de lazer e somente 14% a trabalho.

Outra característica que vai marcar o universo de entrevistados durante a

pesquisa é a grande quantidade de trabalhadores de R. As. as mais diversas, no Plano Piloto, estarem ligados aos estabelecimentos de prestação de serviços em geral ou ao comércio, o que é seguido pelos servidores públicos (**Figura 5**). Tal resultado deve-se ao fato de a maioria dos entrevistados serem moradores de outras R. As. e não do Plano Piloto, uma vez que parte considerável dos moradores desta R. A. está ligada ao funcionalismo público lotado neste próprio território. “Nos primeiros anos, foi estabelecida uma organização do espaço que perduraria até os dias de hoje. O Plano Piloto, com elevada qualidade ambiental, foi reservado para funcionários públicos e população privilegiada. As cidades satélites, distantes das áreas de emprego e pouco infraestruturadas, foram destinadas para a população migrante de baixa renda” (Peluso; Cidade, 2012, p. 275)

O gráfico é elucidativo da insignificância do papel da indústria enquanto geradora de empregos em Brasília. Por outro lado, mostra a dinâmica preponderante dos serviços em geral, do comércio e dos empregos públicos enquanto geradores de salário e renda no Distrito Federal. A localização da Universidade de Brasília e outras Instituições de Ensino Superior privadas, no Plano Piloto, também é fator da produção de fluxos na metrópole e, por assim tratar, da forja de imaginários para os conflitos, quando problemas relativos a esses deslocamentos necessários fazem-se mais latentes.

Peluso (1987) afirma que o centro de Brasília aglutina o que é valorizado em termos urbanos: os meios de consumo coletivos, o lazer, as amenidades, além do comércio e dos empregos, mas, acima de tudo, detém o poder de decisão e os meios concretos de exercê-lo. Por outro lado, e correlacionado à lógica dessa centralidade potente, a periferia (ou o morador da periferia), com sua força de trabalho, participa do centro, sobretudo, deixando parte de seu salário. Já afirmamos, contudo, que novas centralidades se fazem em outras R. As,

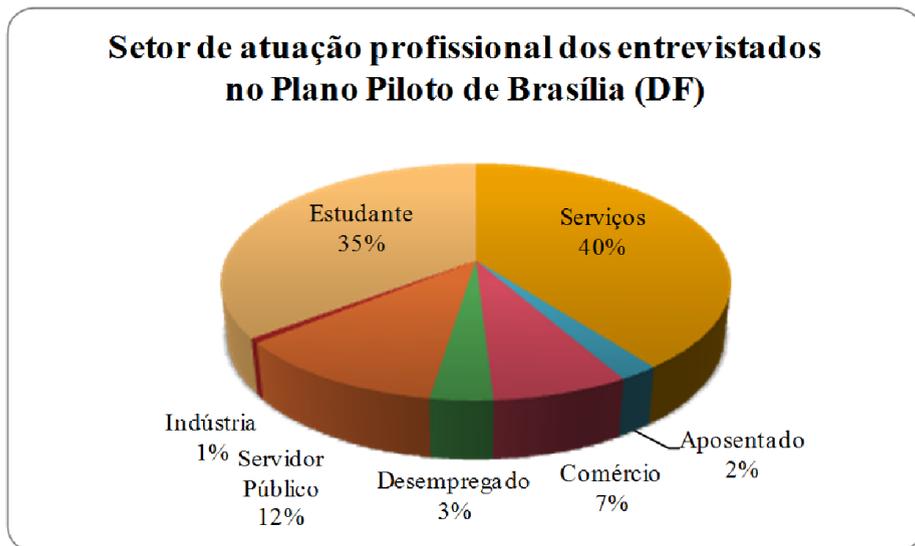


Figura 5 - Gráfico representando a distribuição em porcentagem dos entrevistados conforme o setor de atuação profissional no Plano Piloto de Brasília (DF).

gradativamente. Logo, a própria diferenciação na valorização do espaço por aquilo que ele congrega objetivamente ou representa, pelo discurso ou por meio de imagens, faz-se elemento aglutinador do imaginário favorável ao conflito socioterritorial. A apropriação diferencial do espaço pode gerar embates e críticas sobre as práticas ou as políticas territoriais de governo, sobre a gestão urbana ou as possibilidades oferecidas para a promoção de cidades de cidadãos. Começam a ganhar relevo na análise os elementos concretos favoráveis aos conflitos socioterritoriais. É tema batido nos estudos geográficos urbanos sobre o Distrito Federal o grande problema do transporte coletivo. Se, por um lado, Brasília fora projetada para o automóvel e as vias favorecem sua ampla e rápida circulação, por outro lado, o Governo do Distrito Federal não atende a contento, com transporte coletivo, a demanda crescente de fluxo de pessoas da Área Metropolitana de Brasília. A **Figura 6** representa a dependência massiva popular

em relação ao ônibus e ao automóvel particular, o que gera potencial de conflito em dois sentidos: a grande quantidade de veículos particulares dificulta a fluidez em variados horários do dia – massa de veículos que decorre da ineficiência histórica do transporte coletivo no DF; e o descaso público no investimento em transporte para uma gama de trabalhadores impede-os de maior mobilidade urbana. Com apenas um braço de metrô, a partir de um vértice que parte de Ceilândia e outro de Samambaia, encontrando-se em Águas Claras, a linha destina-se à área central do Plano Piloto de Brasília, passando pela Asa Sul, este meio de transporte não é o mais empregado pelos entrevistados; impossível, no momento, falar em qualidade do transporte coletivo no Distrito Federal, um grande paradoxo, por ser a capital da nação e tratada como uma das maiores metrópoles brasileiras.

Segundo Villaça (2001), classes sociais não tem o mesmo poder político e

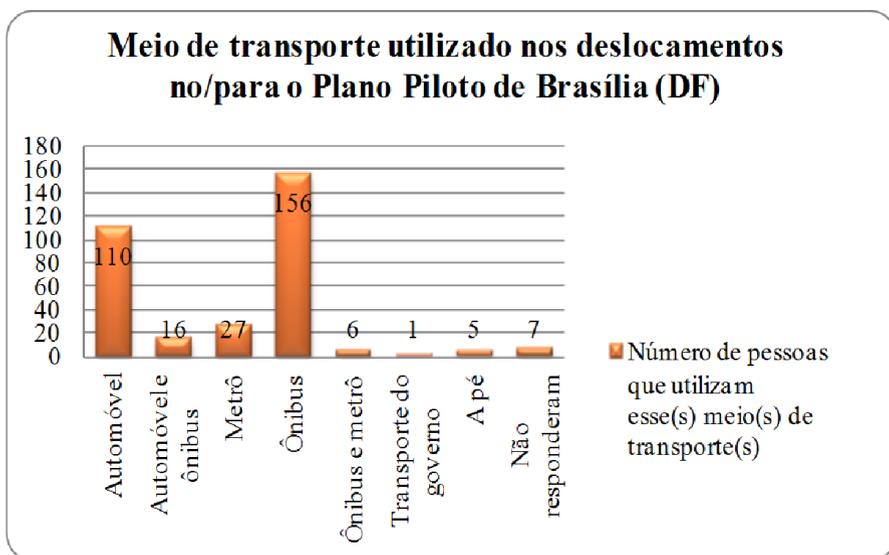


Figura 6 - Gráfico do setor de atuação profissional dos entrevistados no Plano Piloto de Brasília (DF).

econômico para disputar as distintas localizações, nem contam com as mesmas condições de deslocamento. Para o autor, essas diferenças determinam o poder das classes sociais ao escolherem suas localizações em razão de seus variados interesses e possibilidades. A construção da justiça social, no Brasil, espera por décadas e as cidades brasileiras são expressão real das (im)possibilidades advindas da negligência com o território enquanto reflexo dos protagonistas históricos de sua edificação. Junto à problemática da falta de investimentos em transporte coletivo, cabe destacar as dificuldades de circulação de pedestres no Plano Piloto de Brasília. As rotas de acesso ao Plano possuem como principais vias de conexão com o mesmo os Eixos Monumental e Estrutural, ambos dividindo a cidade em duas partes. O pedestre se encontra extremamente segregado na circulação da cidade, a qual fora planejada para o rápido trânsito de automóveis. Atravessar as vias principais de Brasília pode se tornar uma *aventura perigosíssima* em cada pista. Como lembra Gouvêa (2010), por anos a fio, a possibilidade de deslocamento automotivo em alta velocidade tem sido responsável pela morte de milhares de pessoas, apesar das inadequadas passagens subterrâneas, sendo inclusive denominado pela população como “Eixão da Morte”.

No contexto ainda da ineficiência do transporte coletivo de Brasília, cabe relevar o preço elevado das tarifas, os ônibus sucateados, e os horários irregulares de partida e de chegada; tal precariedade faz desse transporte (existente-ineficiente), contraditoriamente, instrumento de segregação da população de outras Regiões Administrativas e Entorno. Nesse contexto contraditório do Distrito Federal (ou de uma totalidade territorial), o Plano Piloto de Brasília também aparece como um enclave de contradições internas (decorrentes da macrourbanização) que não condizem com a perspectiva da cidade moderna patrimônio cultural da humanidade (os problemas mais recentes da preservação

do Plano Piloto podem ser atestados em Costa; Steinke, 2012). A **Figura 7** traz os potenciais concretos possíveis à consagração dos conflitos socioterritoriais no Distrito Federal. Seguidos da (im)possibilidade da circulação urbana, os problemas sociais diversos (como mendicância, tráfico de drogas, o desemprego, a segurança pública, a violência urbana, a alta densidade populacional, a ineficiência da administração pública e a corrupção política) compõem os elementos imaginários dos entrevistados como potenciais para os conflitos socioterritoriais.

Os entrevistados pouco mencionam problemas de infraestrutura territorial urbana no Plano Piloto de Brasília. As questões aventadas correspondem às dificuldades de circulação (em primeira mão) e aos problemas urbanos que vão

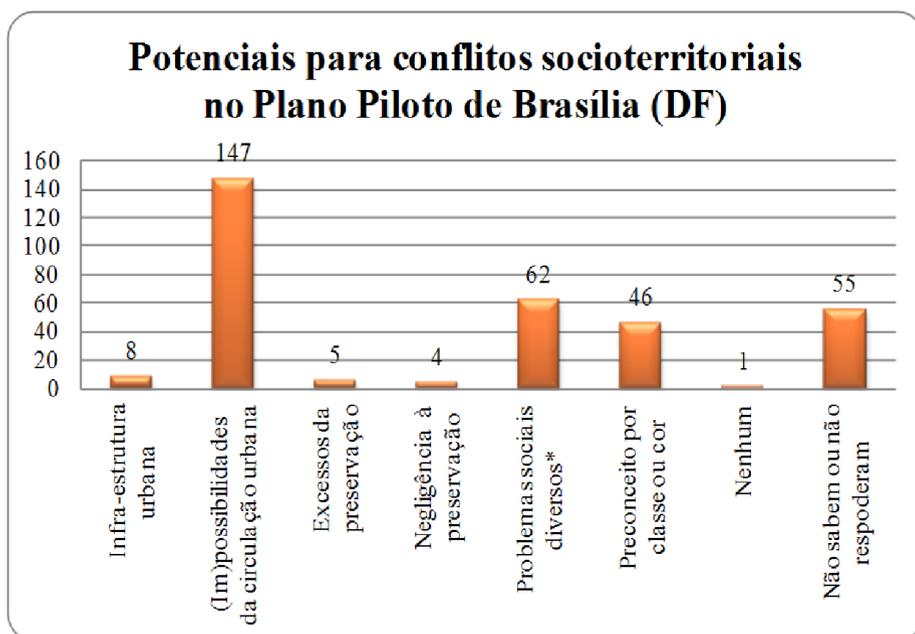


Figura 7 - Gráfico dos potenciais para conflitos socioterritoriais no Plano Piloto de Brasília (DF).

da segurança pública ao desemprego estrutural no Distrito Federal. Por mais que o interesse das classes esteja para além das possibilidades de deslocamento – sendo este um dos mais aventados –, o que as classes sociais procuram e as elites não abrem mão é da possibilidade de controle do tempo e do deslocamento, possibilidades de opção no morar ou se localizar (Villaça, 2001). Podemos afirmar que a diferenciação da densidade técnica no território induz o imaginário sobre a metrópole ou as condições de vida nesse amplo espaço de vivências e percepções múltiplas, além de darem corpo à reestruturação urbana concreta. “As vias de circulação que formam a infraestrutura dos transportes circunscrevem determinados espaços os quais passam a merecer tratamento analítico, diferencial, visando a investimentos de grande monta que são reestruturadores do espaço” (Seabra, 2009, p. 418). O conflito faz-se latente quando os agentes responsáveis pela gestão urbana ou o ordenamento territorial deixam de pensar a metrópole ou a metropolização globalmente, favorecendo investimentos setorializados classistas. A patrimonialização urbana, ao deslindar sobre coisas mal resolvidas, na cidade, representa essa nova investida e cataliza as possibilidades dos conflitos.

Partiremos, agora, para análise da relação entre os potenciais de conflito socioterritorial e a preservação patrimonial em Brasília, com o entendimento de que a segregação socioespacial é determinada estruturalmente, formando enclaves urbanos cuja essência é a do apartamento, o qual não casa com a luta pelo empoderamento dos bens patrimoniais por parte da coletividade; isso nos permite questionar se “não há reprodução (socioespacial) sem conflito” (Seabra, 2009, p. 419).

Questionados sobre se as ações realizadas pela preservação patrimonial do Plano Piloto de Brasília interferem no cotidiano (tanto do morador da região quanto dos que estavam em trânsito pela área), 66% negaram a interferência

(**Figura 8**). Alguns dos 30% entrevistados que consideraram haver interferência em seu cotidiano provocada pelas ações preservacionistas alegaram que “o problema se deve ao engessamento, a não poder haver mudanças, às vezes necessárias, na estrutura urbana”, o espaço “ter que permanecer como é se faz um problema”; consideraram também que a preservação do Plano Piloto direciona as ações de gestão do território e fica “claro o abandono de certos pontos pelo governo”, quando “apenas algumas áreas são valorizadas”.

Entendemos que o aludido “engessamento” ou a impossibilidade de “mudanças” na estrutura urbana refere-se a transformações que favoreceriam, na ótica do entrevistado: equipamentos para acessos mais fáceis a pontos de destino do trabalhador no Plano Piloto; transformações espaciais, nas superquadras, que atenderiam a comerciantes, bares e restaurantes, no tocante às áreas de permanência, os “puxadinhos”; ou ainda a possibilidade de transformações mais radicais em favor do mercado imobiliário. É claro que tais

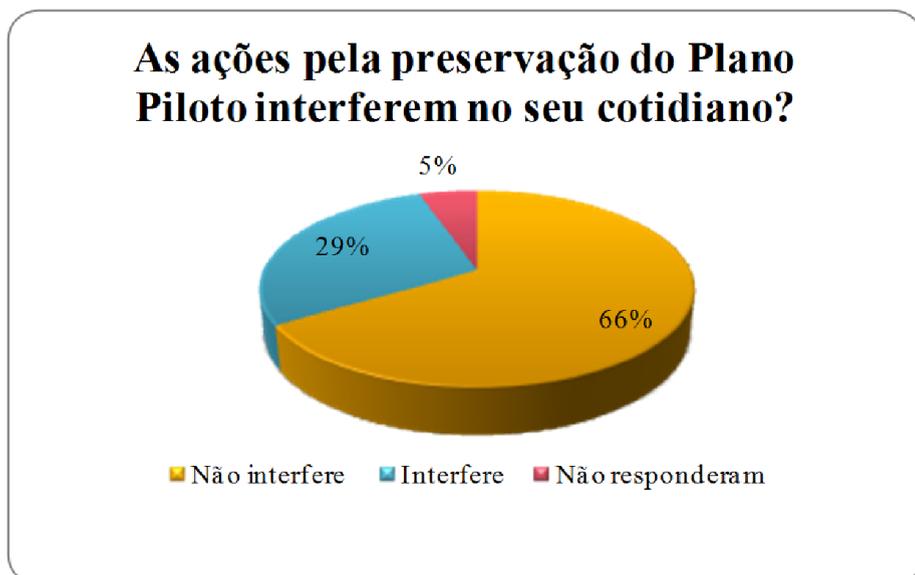


Figura 8 - Gráfico de respostas.

transformações corromperiam a proposta de preservação instituída pelos órgãos responsáveis por sua manutenção: eis a latência do conflito socioterritorial. Outra questão aludida pelos entrevistados é a de que o movimento pela preservação/manutenção estética do Plano Piloto interfere em seu cotidiano quando há uma convergência de ações e de recursos para pontos específicos e boa parte do território torna-se opaco do ponto de vista dos recursos, equipamentos, infraestrutura ou possibilidades de permanência aprazível. Os mecanismos que ensejam a universalização dos lugares podem, simultaneamente, fragmentá-los, articuladamente, o que produz um imaginário coletivo distorcido sobre o papel da preservação, o patrimônio cultural ou mesmo sobre o ordenamento territorial (Costa, 2011).

Já podemos adiantar o preceito de que as políticas de ordenamento territorial negligenciam a efetiva preservação de qualquer acervo patrimonial quando desconsideram as áreas patrimonializadas ou internacionalizadas como partes integrantes de um contexto socioterritorial mais amplo (Costa, 2011). Urge focar o território e a população de maneira holística, entendendo a metrópole, por excelência, como espaço vivido em sua totalidade.

Clara e proveitosa análise sobre patrimônio advém de Yáziqi (2009, p. 152). Ao definir patrimônio ambiental urbano como “conjuntos arquitetônicos, espaços urbanísticos, paisagens, adornos, equipamentos públicos e elementos naturais intraurbanos regulados por relações sociais, econômicas e culturais”, de maneira que o conflito deve ser o menor possível e a inclusão social uma exigência crescente, o autor sinaliza um caminho para o favorecimento de um imaginário coletivo que atribua à preservação um papel relevante para a vida digna nas cidades, pois o patrimônio é entendido para além do objeto atrativo ou institucionalizado. A assimilação desta noção de patrimônio ambiental urbano pode favorecer com que a cidade passasse a ser entendida (pela governança e

pela população) como um patrimônio em sua totalidade e a possibilidade de se atenuar a latência dos conflitos socioterritoriais pode se fazer uma realidade.

Na totalidade dos entrevistados, se, à primeira vista, o fato de 59% terem conhecimento de Brasília ser Patrimônio da Humanidade parece ser um bom dado estatístico, o desconhecimento deste fato por parte de 40% também é um dado significativo (**Figura 9**). A maior parte dos entrevistados são moradores de outras R. As. que não o Plano Piloto, ou seja, grande número dos que desconhecem Brasília Patrimônio da Humanidade não vivem nesta R. A., o que esboça, mais uma vez, e agora pelo viés da patrimonialização e da preservação, a centralidade do Plano Piloto, inclusive, para as ações voltadas ao esclarecimento sobre a história ou os significados desta área; parece que pouco se preocupa com uma política de extensão dos “valores” desta cidade internacionalizada às outras R. As, o que poderia induzir, inclusive, o reconhecimento coletivo em favor de se minimizar a latência de conflitos



Figura 9 - Gráfico de conhecimento dos entrevistados.

advindos das contradições da preservação (quando dos excessos da mercadorização do espaço) ou da macrourbanização: democratizar os acessos e o conhecimento no/do Plano Piloto de Brasília faz-se urgente, em nome do empoderamento coletivo do patrimônio dito da humanidade.

A patrimonialização face à urbanização encontrará um ponto de equilíbrio em favor da coletividade quando reconhecermos todos, de fato, que “hoje, o sentimento de pertença incorpora vários lugares da vida: a residência principal e a secundária; o lugar de trabalho; casa de parentes e amigos; o lugar de férias; os lugares de diversão etc.” e mais, que “o peso dos valores afetivos varia de um lugar para o outro, mas se liga pela imagem geral da cidade” (Yázigi, 2009, p.154). A essência do patrimônio só pode estar na totalidade urbana; totalidade esta apreendida do imaginário coletivo.

A patrimonialização global, movimento de ressignificação dos lugares em escala planetária, processa-se conforme as potencialidades de cada território. Mas, a lógica de sua operacionalização segue a tendência da maximização dos lucros e da renda, em detrimento do conhecimento coletivo das vantagens diversas que do bem se pode auferir. O acesso aos benefícios concretos da patrimonialização não pode ser restrito aos que reconhecem suas vantagens competitivas e operam nesse meio.

Afirmamos neste trabalho que tratamos dos elementos potenciais para a concretização dos conflitos socioterritoriais no Distrito Federal brasileiro, ou seja, não explicitamos os conflitos ocorridos, mas as questões favorecedoras da produção de um imaginário coletivo sobre a cidade enquanto fato, a patrimonialização enquanto evento e a urbanização enquanto fenômeno; questões que convergem, em suma, para a latência do conflito. Nesse sentido, cabe destacar que o imaginário apreendido neste estudo sobre o processo de patrimonialização da cidade, na segunda década do século XXI, aponta para

um elemento notório que está calcado no imaginário que idealizou a própria Brasília, na metade do século XX. Para boa parte da população entrevistada (cerca de 40%) todos os brasileiros seriam os beneficiados da consagração de Brasília enquanto Patrimônio da Humanidade (**Figura 10**), no mesmo sentido em que quase 50% dos entrevistados alegam que o título reflete a importância histórica nacional de Brasília (gráfico 10).

Sobre o imaginário, podemos dizer que sintetiza o lugar de uma visão singular, “é o espaço invisível em que precisamente encontramos as essências” (Ladrière, 1979, p. 171); e a totalidade da cidade não é vista de pronto, senão através da correlação entre o imaginado, o vivido e o percebido. “A cidade, como totalidade, só pode aparecer-nos em um lugar não traçado no solo, em um lugar fora da visão perceptiva, invisível; é este lugar invisível que chamamos imaginário” (Ladrière, 1979, p. 171).

Assim, os gráficos seguintes ilustram-nos que o ideal geopolítico, geoeconômico, estratégico nacionais da edificação de Brasília reverte-se, no presente, no imaginário advindo de sua projeção patrimonial global, em máxima potência. Seu valor é nacional, sua história é a história da nação, mesmo que as mazelas sociais, os problemas urbanos, a negligência com o território façam-se, historicamente, em precariedades locais que pouco interessam aos idealizadores deste projeto concreto de nação. As imagens e o discurso favorecem e justificam, verdadeiramente, o reforço ou a negligência das ações concretas sobre o território e mais, aguçam a imaginação coletiva necessária à manutenção do *status quo* favorável a uma pequena parcela da população. A patrimonialização de Brasília não escapou a essa tendência que assistimos em diferentes cidades brasileiras. Cabe indagar quem é beneficiado pela especulação imobiliária no Plano Piloto? Qual população tem o real poder de deslocamento e de acessos os mais variados, no DF?

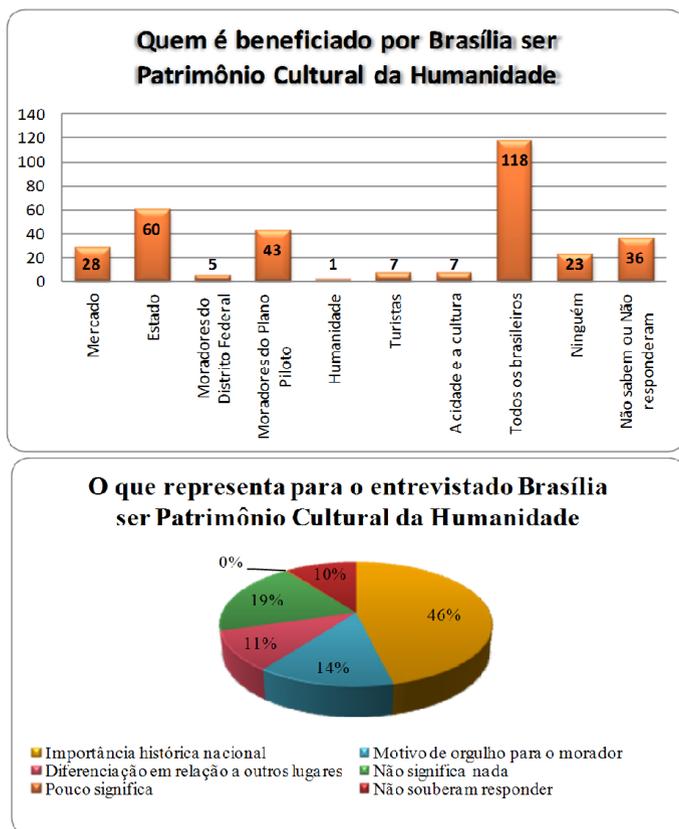


Figura 10 - (a) Gráfico de beneficiários por Brasília ser Patrimônio Cultural da Humanidade. (b) Gráfico de representação.

Parte dos entrevistados reconhece que os moradores do Plano Piloto de Brasília, o mercado e o Estado são os maiores beneficiados com o título de Patrimônio Mundial. Esses dados revelam os entrevistados esclarecidos sobre a tendência à mercantilização patrimonial que se volta, sobretudo, para a dinamização do setor financeiro, via turismo, prestação de serviços e o setor imobiliário (valor pragmático do bem). A gama de entrevistados a reconhecer que todos os brasileiros são beneficiados pelo título, revela que há uma tendência,

também, à valorização subjetiva do título (o que inclui valor afetivo e estético-histórico do patrimônio).

Os dados apontam-nos para a reflexão de que a cidade ou a metrópole não pode ser avaliada tão somente pelos dados concretos, ou seu movimento territorial, funcional e material. A essência da cidade, as contradições que a maculam podem e devem ser desnudadas por meio do espaço do imaginário, pois, como afirma Ladrière (1979, p. 171), “como sempre, o invisível é a verdade do visível (...) e a cidade visível deve estar aí para que a imaginação possa captar a essência invisível”.

Como tratado em outro trabalho, precisamos levar em conta que as diferentes formas de representações e construções simbólicas que se fazem de uma cidade estão intrinsecamente relacionadas com as práticas espaciais (Costa, 2011; Scarlato, 1996). Nessa dialética, reside o desafio: identificar as *possibilidades* contraditórias de um *devenir* universal-particular das cidades patrimonializadas, quando os homens agem dentro de um contexto dado e na ação política atribuem significados ao mundo. Na compreensão da histórica ressignificação, apropriação e latência dos conflitos territoriais, emerge a possibilidade de empoderamento local dos bens culturais e do próprio território. O desafio se implanta quando, junto à busca deste empoderamento coletivo das cidades patrimoniais em sua totalidade (isso se ao menos ocorre a tentativa), ficam explícitos os potenciais de conflitos socioterritoriais pela metropolização que, em efeito bumerangue, rebatem sobre essa mesma totalidade. Não escapam dos possíveis conflitos nem a área valorizada, patrimonializada ou elitizada, pois a imagem e o imaginário das cidades são produzidos e estão a serviço da própria metrópole em seu movimento histórico e em sua totalidade.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O esforço neste trabalho foi o de correlacionar *patrimonialização* e *metropolização*, metodologicamente, de forma a indagar os sentidos da dita patrimonialização e, mais além, problematizar a noção de cidade-patrimônio diante dos potenciais de conflitos socioterritoriais advindos da metropolização de Brasília.

O conflito socioterritorial, nessa abordagem, não foi resgatado enquanto fato consumado, mas latente para a ocorrência, no contexto das contradições do processo urbanizador que aparecem como entrave: à circulação urbana, à mobilidade socioespacial em sentido mais amplo, à produção e ao consumo individualizados, às percepções e fruição urbanas, em suma, à sobrevivência das diferentes classes sociais em conjunto no território metropolitano. Este enfoque proposto no resgate de um imaginário atinente à vivência ou experiência do/no território da metrópole dá subsídio metodológico para análises futuras.

Fica-nos claro que os potenciais concretos possíveis à consagração de conflitos socioterritoriais no Distrito Federal brasileiro são as limitações da circulação urbana, os problemas sociais diversos (como mendicância, tráfico de drogas, desemprego, segurança pública, violência urbana, alta densidade populacional, ineficiência da administração pública e a corrupção política) e a miopia de uma governança urbana que não reconhece a metrópole enquanto totalidade territorial de vivências múltiplas, junto a um planejamento integrado do território. Tais elementos já constituem o imaginário dos entrevistados e fazem-se, por isso, potenciais para conflitos socioterritoriais.

Em síntese, a reflexão sobre a cidade ou a metrópole deve se dar para além de dados concretos ou em seu movimento territorial, funcional e material. A essência da cidade enquanto totalidade, as contradições que a produzem estão,

em germe, no espaço do imaginário social, no movimento do aparente ao invisível que capta, por conseguinte, o espaço vivido pelo cidadão metropolitano, o qual não se encerra em seu sítio de moradia (nesta ou naquela Região Administrativa), mas nos trajetos percorridos cotidianamente (por toda a metrópole), *locos* imanente dos potenciais de conflitos socioterritoriais.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- COSTA, E; SUZUKI, J. (2012) *A ideologia espacial* constitutiva do Estado nacional brasileiro. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*. Universidad de Barcelona, v. XVI, n. 418 (6). <<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-418/sn-418-6.htm>>
- COSTA, E; SCARLATO, F. (2012) Patrimônio da Humanidade: universalismo de um apoderamento territorial soberano. In: COSTA, E. B.; BRUSASIN, L. B.; PIRES, M. C. (Orgs.). *Valor patrimonial e turismo: limiar entre história, território e poder*. São Paulo: Outras Expressões, p. 103-136.
- COSTA, E; STEINKE, V. (2012) Brasília e Áreas Protegidas do Cerrado: gestão do Patrimônio Mundial no Brasil Central. *Revista Olam, Ciência e Tecnologia*, ano XII, n. 1-2, p. 117-147.
- COSTA, E. (2011) *Totalidade urbana e totalidade-mundo. As cidades coloniais barrocas face à patrimonialização global*. São Paulo: DG-USP (Doutorado em Geografia), 444p.
- COSTA, L. (1991) Relatório do Plano Piloto de Brasília. In: Brasília, cidade que inventei. Brasília: Codeplan.
- COSTA, L. (1987) *Brasília Revisitada 1985/87. Complementação, preservação, adensamento e expansão urbana*. Brasília: Governo do Distrito Federal.
- FERRARA, L. (2000) *Os significados urbanos*. São Paulo: EdUSP/Fapesp.

- FERREIRA, I. (2010) Brasília: mitos e contradições na história de Brasília. In: PAVIANI, A. *et al* (Orgs.). *Brasília 50 anos: da capital à metrópole*. Brasília: EDUnB, p. 23-54.
- GOUVÊA, L. (2010) O coração da metrópole. In: PAVIANI, A. *et al* (Orgs.). *Brasília 50 anos - da capital à metrópole*. Brasília: EDUnB, p. 457-480.
- HOLSTON, J. (1993) *A cidade modernista: uma crítica de Brasília e sua utopia*. São Paulo: Companhia das Letras.
- LADRIÈRE, J. (1979) *Vida social e destinação*. Trad. Maria Ivone da Silva. São Paulo: Convívio.
- MORAES, A. C. R. (2005) *Território e História no Brasil*. São Paulo: Annablume.
- PAVIANI, A; FERREIRA, I. (1977) Brasília: organização interna da cidade. *Revista Brasileira de Planejamento*, v. 4, n. 3, p. 52-58.
- PAVIANI, A. (2010) A metrópole terciária: evolução urbana socioespacial. In: PAVIANI, A. *et al* (Orgs.). *Brasília 50 anos: da capital à metrópole*. Brasília: EDUnB, p. 227-252.
- PELUSO, M; CIDADE, L. (2012) Sociedade contemporânea e conflitos urbanos em Brasília. *Espaço e Geografia*, v. 15, n. 2, p. 265-282.
- PELUSO, M. (1987) Contradições e conflitos no espaço de classes: centro *versus* periferia. In: Paviani, A. (Org.). *Urbanização e metropolização: a gestão dos conflitos em Brasília*. Brasília: EdUnB, p. 127-143.
- SANTOS, M. (1964) Brasília: a nova capital brasileira. *Caravelle Cahiers Du Monde Hispanique Et Luso Brésilien*, CNRS, Toulouse, n. 3, p. 369-85.
- SANTOS, M. (1990) *A urbanização brasileira*. São Paulo: Nobel.
- SANTOS, M. (1993) *Metrópole corporativa fragmentada*. São Paulo: Hucitec.
- SCARLATO, F. (1996) Ouro Preto. Cidade Histórica da Mineração no Sertão Brasileiro.

Anales de Geografía de la Universidad Complutense de Madrid. Servicio de Publicaciones de la Universidad Complutense, Madrid, n. 16, p. 123-158.

SEABRA, O. (2009) Metropolização: a reprodução do urbano na crise da sociedade do trabalho. *Revista Cidades*, v. 1, n. 1, p. 415-434.

TAVARES, J. (2007) Brasília: [as] simetrias entre Lúcio Costa e Oscar Niemeyer. *Revista de Arquitetura e Urbanismo da EESC-USP*, v. 5, n. 1, p. 4-21.

VILLAÇA, F. (2001) *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel.

YAZIGI, E. (2009) *Saudades do futuro – por uma teoria do planejamento territorial do turismo*. São Paulo: Plêiade.