

# BRASÍLIA: METROPOLIZAÇÃO E ESPAÇO VIVIDO

## Práticas espaciais e vida quotidiana na periferia goiana da metrópole



IGOR DE FRANÇA CATALÃO



UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA  
“Júlio de Mesquita Filho”

FACULDADE DE CIÊNCIAS E TECNOLOGIA  
*Campus de Presidente Prudente*

Programa de Pós-Graduação em Geografia  
Área de Concentração: Produção do Espaço Geográfico  
Linha de Pesquisa: Produção do Espaço Urbano

**BRASÍLIA: METROPOLIZAÇÃO E ESPAÇO VIVIDO**  
**Práticas Espaciais e Vida Quotidiana na Periferia**  
**Goiana da Metrópole**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da FCT/UNESP (Área de Concentração: Produção do Espaço Geográfico), sob a orientação da Prof<sup>a</sup> Dra. Maria Encarnação Beltrão Sposito, como requisito parcial para a obtenção do título de Mestre em Geografia.

**Igor de França Catalão**  
Dezembro de 2008.

Catalão, Igor de França.  
C355b Brasília: metropolização e espaço vivido – práticas espaciais e vida  
quotidiana na periferia goiana da metrópole / Igor de França Catalão.  
– Presidente Prudente: [s.n], 2008  
xiv, 193 f. : il.

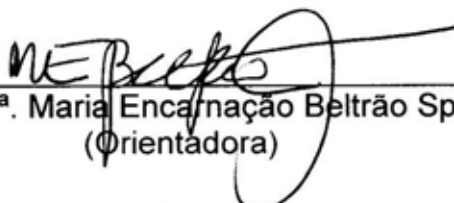
Dissertação (Mestrado) – Universidade Estadual Paulista “Júlio de  
Mesquita Filho”, Faculdade de Ciências e Tecnologia  
Orientadora: Maria Encarnação Beltrão Sposito  
Banca: Raul Borges Guimarães, Nelba Azevedo Penna  
Inclui bibliografia

1. Geografia. 2. Ciências Humanas e Sociais. 3. Geografia Urbana.  
4. Espaço. 5. Metropolização. I. Autor. II. Título. III. Presidente Pru-  
dente – Faculdade de Ciências e Tecnologia.

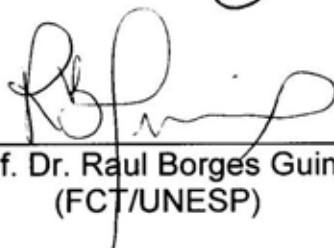
CDD(18.ed.) 910

**Ficha catalográfica elaborada pela Seção Técnica de Aquisição e Tratamento da In-  
formação – Serviço Técnico de Biblioteca e Documentação – UNESP, *campus* de  
Presidente Prudente. claudia@fct.unesp.br**

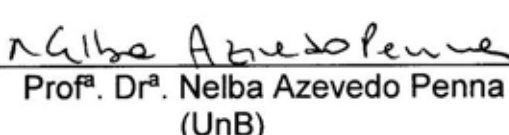
**BANCA EXAMINADORA**



Prof<sup>ª</sup>. Dr<sup>ª</sup>. Maria Encarnação Beltrão Spósito  
(Orientadora)



Prof. Dr. Raul Borges Guimarães  
(FCT/UNESP)



Prof<sup>ª</sup>. Dr<sup>ª</sup>. Nelba Azevedo Penna  
(UnB)



IGOR DE FRANÇA CATALÃO

Presidente Prudente (SP), 04 de dezembro de 2008.

Resultado: Aprovado

*À minha mãe, geógrafa sem nunca ter estudado para sê-lo,  
que me mostrou, com a sua vida, as geografias da vida quotidiana.*

## *AGRADECIMENTOS*

Pensei mil vezes antes de começar a redigir esses agradecimentos. Todas as ordens que eu pensava para inserir os nomes das pessoas que contribuíram direta e indiretamente, não apenas para a realização desta dissertação mas, sobretudo, para tornar minha vida cotidiana, na fase de sua elaboração, mais agradável e feliz, ao final, pareciam não fazer o menor sentido. “No frigidus dos ovos”, como se diz, acabava notando que todos cumpriram seus papéis e foram importantes, uns mais, outros menos, em todos os momentos. Assim, não importando a ordem em que vão aparecer, quero registrar alguns nomes que merecem destaque.

Mesmo correndo o risco de parecer bajulador ou formal demais, pela relação institucional que temos, quero iniciar agradecendo à Carminha (“o Igor é o meu orientando que mais fala”) pelo apoio, pela dedicação, pela paciência (de fato, acho que, às vezes, mando *e-mails* demais), por me ter recebido tão abertamente quando eu era apenas um desconhecido e por me ter dado um voto de confiança (ou talvez tenham sido vários votos – “achei que o Igor não iria se adaptar”). Com ela, aprendi um pouco mais sobre o viver acadêmico, sobre a Geografia e sobre a vida.

À minha mãe (“oi meu filhinho”, “não sei que frescura é essa, você nunca foi assim” – ao telefone), à minha tia Lela [Amélia] (“não, Iguinho, agüenta mais um pouco que logo, logo você estará de volta” – também ao telefone) e à minha irmã (“vai chorar?”) quero prestar um tributo. São essas três grandes mulheres que tornaram possível minha estadia em Prudente. Mesmo de longe, elas foram presentes, doaram-se, acompanharam-me e estiveram sempre dispostas a suportar junto comigo todas as dificuldades por que passei. Nos primeiros meses, minha estadia foi financeiramente difícil; imagino como elas se sentiram ao imaginar que eu estaria aqui desamparado. Ao final do primeiro ano, achei que, de fato, não conseguiria mais permanecer, porém não mais por razões de cunho financeiro. Nesses momentos e em outros, elas souberam dizer o que precisava ser dito.

À Paula (“querido, por favor, vem morar comigo”), parte amiga, parte mãe, parte irmã, parte esposa, agradeço por dividir comigo a vida cotidiana. Ela apareceu para me ensinar que viver em Prudente pode ser bom, que os amigos, muitas vezes, podem desempenhar papel de família e que, sem eles, seria impossível ser feliz. Obrigado pelo seu jeito Lindo de ser. Agradeço também toda a imprescindível ajuda que me deu com a parte cartográfica desta dissertação.

Da mesma forma, agradeço ao Régis [Reginaldo] (“durão como adjetivo”, “¡estoy lo-ja”), pelo carinho, pelo cuidado e por ter tornado minha vida mais alegre, e ao Márcio (“não adianta você fazer essa cara que não vou ficar com raiva de você”), meu companheiro de todos os momentos do mestrado que me incentivou e impulsionou. Admiro a persistência dele que, devo confessar, em vários momentos foi o que me fez também continuar persistente.

Em Prudente, tenho de agradecer ainda a outras tantas pessoas que, embora também merecessem palavras mais detalhadas, o tempo escasso e as páginas limitadas obstam fazer mais que tão-somente citar seus nomes: M.A. [Maria Angélica] (“Oi. [Quem será esse?]. Ah, oi Igor!”, “não é que eu vou sentir falta”), Ozi [Oséias] (“vamos lá, querido!”), Elaine (“o Igor me deixa sempre pra cima”), Kedma (“tu és maravilhoso”), Adriano e Adriana (impossível falar deles sem colocar o “e” no meio), Claudinha [Cláudia Roma] (“nós somos os sem-Projeto do GAsPERR”), Elias (que, contraditoriamente, amo e odeio ao mesmo tempo), Flá [Flávia Ikuta], Fer [Fernanda Ikuta], Fa [Fabrícia Ikuta], Sônia (“Igor, me ajuda!”), Peagá [Raphel], Fer [Fernando] (“confio em você como se você fosse meu irmão mais novo”), Rafinha [Rafael] (que corrigiu o *abstract*) Érica Ferreira, Vitor, Xisto, Priscila, Aline, Loboda, Beatriz, Liz, Caíto [Caio], Sílvia Pereira, Sampaio, Ana Cristina (“querido amigo”), Nildo, Carlão [Carlos], Nelsinho [Nelson Felipe Jr.], Jânio, Flavinha [Flávia], Leandro...

Ao lado desses novos grandes amigos que fiz em Prudente, há outros, não menos importantes, com quem convivi em Brasília e que, mesmo com 1.000km ou mais nos separando, às vezes eram tão presentes que pareciam morar um pouco em Prudente comigo. À Léni [Léni Gaspar] (“Áigor, até as flores da UnB sentem sua falta”), minha parceira intelectual, tenho de agradecer todos os risos e as reflexões que me proporcionou, mas também todo o carinho, o cuidado e o apoio. Vejo-a tão presente na minha vida que é difícil não dizer que ela morou também aqui, pois me recordo dela em todos os momentos importantes. À Marília (“oi, mô!”, “quero ganhar dinheiro e ser independente”), não apenas por me ter ajudado com o tratamento dos microdados do Censo, mas principalmente por me incentivar, apoiar e por cuidar de mim. À Rachell [Raquel] (“oi, gostoso”) e à Leda (“ei, você vê como isso é sério?”, “faço questão de você vir pro meu casamento”) tenho de agradecer a admiração e o carinho. Ao Rafa [Rafael Catão] (“meio técnico-científico-informacional”) que estava tão presente comigo que resolveu se mudar para Prudente de fato. Houve épocas em que trocávamos inúmeros *e-mails* todos os dias e passávamos muito tempo no MSN. De namorado de uma grande amiga (a Rachell), ele passou a grande amigo. E também: Bruno (de quem sinto muita falta – “me

socorre com a qualificação”), Rosa [Rosângela], Ginha [Ângela], Taty [Tatyana] (minha amiga mais antiga), Eliza, Ronara...

Outras pessoas, embora menos presentes no período, têm grande importância por terem participado dos momentos que antecederam e culminaram na minha vinda para Prudente. Elas merecem meu reconhecimento e admiração: Ana Maria e Nelba (eximo-me de escrever professoras), prof<sup>a</sup> Ignez e prof. Aldo.

Agradeço especialmente à minha tia Ceíça [M<sup>a</sup> da Conceição] e à minha prima Sá [Sayonara], que me auxiliaram muito na realização das entrevistas e também às pessoas que aceitaram responder minhas indagações sobre sua vida cotidiana. Aos demais familiares: minhas avós Mariquita [Maria] (“rezo sempre por você, meu filho”) e Anália (“seja muito feliz”), minhas tias Fatinha [Fátima] e Carminha [M<sup>a</sup> do Carmo] (curiosamente, sempre me escrevem *e-mails* que nunca recebo), Edvar, meu padrasto (“tá chovendo aí?”)..., um especial obrigado.

Agradeço aos professores com quem tive relação mais estreita na FCT/UNESP: Eda e Raul (que estiveram no exame de qualificação), Arthur (que me confiou um grande desafio agora no final), Cezar, Bernardo, Margarete, Eliseu, e também aos funcionários.

Agradeço ao CNPq pelos 10 meses iniciais de bolsa concedida e à FAPESP pelos 14 meses seguintes. Sem esse auxílio, teria sido muito mais difícil a realização deste trabalho. Acho relevante reconhecer a importância dos programas de financiamento de estudos em nível de pós-graduação no nosso país. Se, por um lado, não podemos negar todas as deficiências de nosso sistema educacional, por outro, temos de valorizar as experiências de sucesso.

Agradeço às pessoas de outras partes do mundo que tiveram seu grau de contribuição: Lipe [Carlos Felipe] (Salvador primeiro, Campinas agora – “não agüento mais”, “vou bloquear você”), Marcia, que me incentivou num importante projeto que tentamos realizar (Paris), Pauline, qui m’a enseigné à utiliser le SavGIS et qui a corrigé le résumé (Paris), Hakim, qui a corrigé aussi le résumé (Paris au début et puis Cambridge – “tu as toujours pas facebook toi ?”), Any, hace casi seis años que hablamos (Venezuela – “¡hola, mi cielo!”)...

Por fim, obrigado ao meu pai (*in memoriam*) e àqueles que, por motivos diversos, acabaram não tendo seus nomes citados aqui, mas que também têm seu grau de importância em minha vida.

*... the spatial dimension of our lives has never been of greater practical and political relevance than it is today. [...] we are becoming increasingly aware that we are, and always have been, intrinsically spatial beings, active participants in the social construction of our embracing spatialities (SOJA, 1996, p. 01).*

## *SUMÁRIO*

ÍNDICE	xv
ÍNDICE DE TABELAS	xvii
ÍNDICE DE QUADROS	xvii
ÍNDICE DE MAPAS E CARTOGRAMAS	xix
ÍNDICE DE FIGURAS	xix
LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS	xxi
RESUMO	xxiii
ABSTRACT	xxv
RÉSUMÉ	xxvii
PRÓLOGO: O cotidiano, o tema, a vida	1
INTRODUÇÃO	5
CAPÍTULO 1: Brasília, da concepção ao espaço produzido	19
CAPÍTULO 2: Brasília, (re)conhecendo o espaço metropolitano	45
CAPÍTULO 3: Brasília, metropolização e espaço vivido	85
CONSIDERAÇÕES FINAIS: Síntese e desdobramentos possíveis	115
REFERÊNCIAS	121
APÊNDICE: Método e metodologia de pesquisa	131

# ÍNDICE

RESUMO	xxiii
ABSTRACT	xxv
RÉSUMÉ	xxvii
PRÓLOGO: O cotidiano, o tema, a vida	1
INTRODUÇÃO	5
CAPÍTULO 1: Brasília, da concepção ao espaço produzido	19
1.1. BRASÍLIA, CIDADE DISPERSA?	26
1.2. BRASÍLIA, UMA METRÓPOLE?	33
1.3. AS ESPECIFICIDADES DO ESPAÇO METROPOLITANO	39
CAPÍTULO 2: Brasília, (re)conhecendo o espaço metropolitano	45
2.1. FORMAS DE ARTICULAÇÃO REGIONAL	50
2.1.1. <i>Região Geoeconômica de Brasília</i>	55
2.1.2. <i>Aglomerado Urbano de Brasília</i>	57
2.1.3. <i>Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno</i>	59
2.1.4. <i>Área Metropolitana de Brasília</i>	61
2.2. (RE)CONHECENDO O ESPAÇO METROPOLITANO DE BRASÍLIA	62
2.2.1. <i>Um espaço reconhecido nos trajetos cotidianos</i>	65
2.3. EXURBANIZAÇÃO, OUTER CITIES OU A PARTE GOIANA DA METRÓPOLE	76
CAPÍTULO 3: Brasília, metropolização e espaço vivido	85
3.1. DA APREENSÃO DO ESPAÇO ÀS PRÁTICAS DE APROPRIAÇÃO	90
3.2. ADENTRANDO OS ESPAÇOS DE REPRESENTAÇÃO	96
3.2.1. <i>Descobrimo o cotidiano</i>	99

3.3. O DIREITO À CIDADE: POSSIBILIDADES E/OU LIMITES	110
CONSIDERAÇÕES FINAIS: Síntese e desdobramentos possíveis	115
REFERÊNCIAS	121
APÊNDICE: Método e metodologia de pesquisa	131
I. SOBRE O MÉTODO DE CONSTRUÇÃO DO PENSAMENTO: A DIALÉTICA	133
II. SOBRE CONCEITOS E DEFINIÇÕES	136
III. SOBRE A METODOLOGIA DE PESQUISA: UMA PERSPECTIVA QUALI-QUANTITATIVA	138
<i>A. A pesquisa quantitativa</i>	<i>139</i>
i. Recorrendo ao Censo Demográfico	139
ii. Recorrendo ao Anuário da ANTT	150
iii. O mapeamento dos fluxos	155
<i>B. A pesquisa qualitativa</i>	<i>161</i>
i. As entrevistas	162

## *Índice de tabelas*

- TABELA 1. Pessoas residentes na RIDE, exceto Brasília, e no entorno metropolitano que trabalham ou estudam em outra cidade. 2000. Página 73
- TABELA 2. Número de viagens e quantidade de passageiros transportados entre Brasília e as cidades do entorno metropolitano mais Formosa e Padre Bernardo. 2000. Página 74
- TABELA 3. População total municipal e quantidade total de passageiros transportados entre Brasília e as cidades do entorno metropolitano mais Formosa e Padre Bernardo. 2000. Página 75
- TABELA I. População que trabalha ou estuda segundo local de residência e de trabalho ou estudo. Municípios da RIDE. 2000. Página 140
- TABELA II. Relação entre o total de pessoas que trabalham ou estudam em Brasília e o total de pessoas que trabalham ou estudam e o total da população residente. Municípios da RIDE. 2000. Página 142
- TABELA III. Relação entre o total de pessoas que trabalham ou estudam em Brasília com 15 anos ou mais de idade e o total de pessoas que trabalham ou estudam com 15 anos ou mais de idade e o total da população residente. Municípios da RIDE. 2000. Página 144
- TABELA IV. Relação entre o total de pessoas que trabalham ou estudam em Brasília com 18 anos ou mais de idade e o total de pessoas que trabalham ou estudam com 18 anos ou mais de idade, e o total da população residente. Municípios da RIDE. 2000. Página 145
- TABELA V. Tabela-síntese dos índices TEB/TE e TEB/PM em %. Municípios da RIDE. 2000. Página 146
- TABELA VI. População residente em Brasília que trabalha ou estuda em outra cidade da RIDE. 2000. Página 149
- TABELA VII. Total de passageiros transportados segundo a empresa, a quilometragem percorrida e o número de viagens. Localidades de origem e destino ligando o Distrito Federal e as sete cidades goianas consideradas, mais Formosa e Padre Bernardo. 2000. Página 153
- TABELA VIII. Índice de passageiros transportados por habitante segundo localidades de origem e destino ligando o DF e as sete cidades goianas consideradas mais Formosa e Padre Bernardo. 2000. Página 154
- TABELA IX. Grandes grupos de ocupação no trabalho principal em porcentagem. Cidades goianas consideradas. 2000. Página 162

## *Índice de quadros*

QUADRO 1. Regiões Metropolitanas, Regiões Integradas de Desenvolvimento, leis e anos de criação. Página 52

QUADRO 2. Distâncias e índices de deslocamento cotidiano entre Brasília e as demais cidades da RIDE. 2000. Página 76

QUADRO I. Síntese dos perfis dos entrevistados. Página 164

## *Índice de mapas e cartogramas*

MAPA 1. Brasília. Localização do espaço metropolitano. 2008. Página 17

MAPA 2. Brasília. Dispersão do tecido metropolitano. 2000. Página 32

MAPA 3. Brasil. Regiões Metropolitanas e Regiões Integradas de Desenvolvimento. 2007. Página 53

MAPA 4. Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno. 2008. Página 71

MAPA I. Brasília. Locais de trabalho e/ou estudo dos entrevistados. 2008. Página 108

CARTOGRAMA 1. RIDE. Deslocamentos cotidianos. 2000. Página 69

## *Índice de figuras*

FIGURA I. Brasília. Representação dos deslocamentos cotidianos da população de cada município da RIDE para Brasília a partir da variável visual valor. Página 159

FIGURA II. Padronização das unidades territoriais municipais. Página 159

FIGURA III. Distorção das unidades territoriais municipais segundo os índices. Página 159

FIGURA IV. Circunscrição dos retângulos às unidades territoriais. Página 159

FIGURA V. Novo posicionamento dos municípios. Página 159

FIGURA VI. Grupos de municípios segundo o índice de deslocamentos da população. Página 159

## *Lista de abreviaturas e siglas*

AMB – Área Metropolitana de Brasília

ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres

AUB – Aglomerado Urbano de Brasília

CIAM – Congresso Internacional de Arquitetura Moderna

CNPq – Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico

COARIDE – Conselho Administrativo da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno

CODEPLAN – Companhia de Planejamento do Distrito Federal

EPTG – Estrada Parque Taguatinga-Guará

FAPESP – Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

LTDA. – Limitada

PERGEB – Programa Especial da Região Geoeconômica de Brasília

PND – Plano Nacional de Desenvolvimento

RIDE – Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno

TEB/PM – Percentual de pessoas que trabalham ou estudam em Brasília de cada município da RIDE relativamente à população residente municipal total (Apêndice)

TEB/TE – Porcentagem de pessoas que trabalham ou estudam em Brasília de cada município da RIDE em relação à população total municipal que trabalha ou estuda (Apêndice)

## **RESUMO**

O processo de produção e os modos de apropriação do espaço metropolitano de Brasília são os focos de análise desta dissertação. O espaço é aqui entendido como uma mediação interativa entre as formas do ambiente construído, resultantes da transformação da natureza, e a vida social que as anima, cuja dinâmica de produção articula dialeticamente as dimensões do percebido, do concebido e do vivido, analisada a partir de uma perspectiva lefebvreano-sojeana. Nesse sentido, o objetivo desta dissertação é analisar como a configuração espacial de Brasília, marcada pelas discontinuidades do tecido metropolitano e pelas grandes distâncias delas decorrentes, influencia no uso do espaço-tempo cotidiano por parte dos habitantes de sua periferia goiana e oferece possibilidades e/ou limites à realização do direito à cidade. Para tanto, a realidade da metrópole, apresentada em uma de suas facetas, é discutida em dois aspectos principais: um primeiro, concernente à compreensão do espaço metropolitano como produto sócio-histórico, resultado da concepção dos elaboradores do projeto de construção de uma nova capital para o Brasil e da prática espacial – deles e daqueles que se apropriaram desse espaço, também atuando em sua produção – que resultou naquilo que hoje conhecemos como Brasília e seu espaço metropolitano; e um segundo, atinente à passagem da análise do plano discursivo ao plenamente vivido, ou seja, a partir da demonstração, por meio de idéias, conceitos, informações e constatações, de qual espaço metropolitano se trata, busca-se adentrar esse espaço à escala do cotidiano a fim de tentar mostrar que espaço vivido é esse: aquele do qual se apropriam os habitantes de uma periferia distante e supostamente menos integrada que são parte constituinte da metrópole. A metodologia de pesquisa atrela-se ao método de análise – a dialética socioespacial e seu desenvolvimento a partir da teoria lefebvreana da tríade espacial – e emprega procedimentos na pesquisa empírica que originou esta dissertação que abarcam aspectos tanto quantitativos, como a análise de dados do Censo Demográfico, quanto qualitativos, como a análise das entrevistas.

**Palavras-chave:** Produção do espaço urbano. Apropriação do espaço urbano. Percebido-concebido-vivido. Vida cotidiana. Espaço metropolitano. Práticas espaciais. Brasília.

## *ABSTRACT*

The analytical focuses of this master thesis are both the production and the modes of appropriation of the Brasilia's metropolitan space. Space here means an interactive mediation amongst the forms of the built environment, which is the result of nature's transformations, and the social life that animates them. The dynamic of production of space articulates dialectically the dimensions of perceived, conceived and lived; and this is analysed through a lefebvrian-sojan perspective. Therefore, the aim of this thesis is to analyse how Brasilia spatial organisation, which is characterised by both the discontinuities of the metropolitan tissue and its resulting huge distances, influences the use of the daily space-time and offer possibilities and/or limits to achieving the right to city of the inhabitants of the peripheral cities of Goiás State. To achieve this aim, the reality of the metropolis, presented in one of its facets, is discussed under two main aspects: the first concerns to the comprehension of the metropolitan space as a socio-historical product, resulting from the project of elaboration of a new Brazilian capital city and the spatial practice that outcomes in what is known today as Brasilia and its metropolitan space. This project was born from a conception of its creators and the spatial practice refers to these and to those who appropriate the space and participate in its process of production. The second aspect relays on the passage from the analysis in the discursive plan to the fully lived one, that is: from the demonstration – through ideas, concepts, information and discoveries – of which space we are relating to, we try to enter this space in the quotidian scale aiming to demonstrate that this lived space is appropriated by the inhabitants of a far and supposedly less integrated periphery who are a constituting part of the metropolis. The methodology of research bounds the method of analysis – the socio-spatial dialectic and its development from the lefebvrian theory of the spatial triad – and uses procedures in the empirical research that has originated this thesis and include some quantitative aspects, like Census analysis, and qualitative ones, like the interviews analysis.

**Key words:** Production of urban space. Urban space appropriation. Perceived-conceived-lived. Daily life. Metropolitan space. Spatial practices. Brasilia.

## *RÉSUMÉ*

Le processus de production et les modes d'appropriation de l'espace métropolitain de Brasilia sont le centre de l'analyse de cette dissertation. L'espace est entendu ici comme la médiation interactive entre les formes de l'environnement construit, résultat de la transformation de la nature, et la vie sociale qui les anime, dont la dynamique de production articule dialectiquement les dimensions du perçu, du conçu et du vécu, cette dynamique selon une perspective lefebvrienne-sojienne. Dans ce sens, l'objectif de cette dissertation est d'analyser comment l'organisation spatiale de Brasilia, marquée par les discontinuités du tissu métropolitain et par les grandes distances qui en émanent, influence l'usage de l'espace-temps quotidien des habitants de sa périphérie situé dans les villes proches de l'État de Goiás et offre des possibilités et/ou limites à la réalisation du droit à la ville. Par conséquent, la réalité de la métropole, présentée ici sous une de ses facettes, est discutée sous deux aspects principaux : le premier concerne la compréhension de l'espace métropolitain comme produit socio-historique, résultat de la conception des créateurs du projet de construction d'une nouvelle capitale pour le Brésil, et celle de la pratique spatiale – par ceux qui s'approprient cet espace, participant aussi dans sa production – générant ainsi ce que nous connaissons aujourd'hui comme Brasilia et son espace métropolitain ; le deuxième aspect s'intéresse au passage du discours à l'analyse du pleinement vécu, c'est-à-dire, à partir de la démonstration, à travers les idées, concepts, informations et constatations, de quel espace métropolitain il s'agit, on cherche à pénétrer cet espace à l'échelle du quotidien pour essayer de démontrer de quel espace l'on traite : celui des habitants d'une périphérie lointaine et dite moins intégrée, mais néanmoins faisant partie de la métropole. La méthodologie de recherche se lie à la méthode d'analyse – concernant la dialectique socio-spatiale et son développement à partir de la théorie lefebvrienne de la triade spatiale – et utilise des procédures dans la recherche empirique, qui a orienté cette dissertation, qui comportent des aspects quantitatifs, comme l'analyse des données du Censur Démographique, mais aussi qualitatifs, comme l'analyse des interviews.

**Mots-clés :** Production de l'espace urbain. Appropriation de l'espace urbain. Perçu-conçu-vécu. Vie quotidienne. Espace métropolitain. Pratiques spatiales. Brasilia.

## PRÓLOGO

### *O cotidiano, o tema, a vida*

Início esta dissertação de mestrado dizendo que ela é muito mais do que o resultado de minha pesquisa iniciada em 14 de agosto de 2006, data em que me tornei oficialmente um *unespiano* pelo ingresso no Programa de Pós-Graduação em Geografia da FCT/UNESP. Trata-se do desfecho de um período de grandes *aprendizagens*, muitas das quais, ou talvez a maior parte delas, não se encontram expressas no texto que agora apresento. Essas aprendizagens foram fundamentais para minha formação como geógrafo e para minha transformação como pessoa. Talvez elas tenham marcado, sobretudo, porque hoje apontam a minha entrada definitiva na fase adulta da vida; entrei no mestrado sentindo-me ainda *garoto* e agora o deixo com a sensação de ter-me tornado *homem*.

Rememorando, o tema de estudo que apresento aqui surgiu de uma *experiência de quotidianidade*: da minha própria experiência de habitante da *periferia goiana da metrópole* quando enfrentava as agruras de viver quotidianamente as discontinuidades do tecido metropolitano e as grandes distâncias que marcam a capital federal. Foi nesse período, em que ainda vivia na Cidade Ocidental, uma das cidades goianas do que estou denominando aqui entorno metropolitano de Brasília, e estudava no centro da metrópole, desde antes de ingressar na universidade, que mais aprendi com minha *mãe* as geografias que ela compartilhava comigo em seus relatos da vida quotidiana presente e pretérita. Assim, do cotidiano vivido, veio um tema e, a partir do estudo desse tema, veio um novo cotidiano a ser vivido.

A vida em *Presidente Prudente* implicou uma grande transformação na minha maneira de relacionar-me com o *tempo* e com o *espaço* por significar uma nova experiência urbana numa cidade, por um lado, completamente diferente da anterior, Brasília, uma metrópole, e, por outro, guardando inúmeras semelhanças por se tratarem ambas de um mesmo tipo de assentamento humano, uma mesma forma espacial com suas especificidades e complexidades, que conhecemos como *cidade*.

“Mas por que sair de *Brasília* para estudar Brasília?”, perguntaram-me (Nelba, primeiro, depois Carminha, Márcio, Eda, Raul... – para citar apenas aqueles que colocaram a questão de maneira mais veemente). Ora, não estamos vivendo hoje num espaço-tempo articulados de tal forma que é cada vez menos necessário estar num lugar para obter informações sobre ele?

Sair de Brasília para estudá-la foi uma decisão que se pautou em três pontos principais. Como primeiro, posso apontar o desejo (senão a necessidade) de “ganhar o mundo”. Sair de casa, morar sozinho em outra cidade (em outro estado!), para aprender o que é ser adulto longe dos cuidados da mãe e das tias superprotetoras (Amélia, Fátima...). Como segundo ponto, estava a necessidade (senão a obrigatoriedade) de viver quotidianamente uma cidade do tipo que todos dizem ser uma cidade “normal”. Brasília possui singularidades, e não apenas especificidades, que outras cidades não apresentam (Chandigarh talvez, já que também fora planejada aos moldes da arquitetura e do urbanismo modernistas... mas estou pouco convencido disso... cada cidade, uma formação socioespacial, um espaço-tempo, um quotidiano). Para mim, como *geógrafo* e, sobretudo, como geógrafo urbano, era imprescindível o conhecimento, no quotidiano, de outro tipo de cidade, fruto de outro tipo de produção sócio-histórica. O terceiro ponto, e não menos importante que os dois primeiros, consistia no desejo (senão na premência) de ampliar meu horizonte geográfico, acadêmico, científico. A experiência de aprendizagem e pesquisa vivenciada enquanto *urbiano* foi imprescindível para as coisas que estão escritas nesta dissertação, e também para as que não estão, porém a multiplicidade do conhecimento não pode estar confinada numa única universidade, por mais *universal* que ela seja. Disso veio então a escolha da UNESP (uma universidade com organização totalmente diferente da UnB: estrutura em múltiplos *campi*, voltada para a comunidade, localizada no interior do estado) e do Programa de Pós-Graduação em Geografia do *campus* de Presidente Prudente (um dos melhores do país, consolidado, com excelente infra-estrutura, com docentes de renome nacional e internacional, com estudantes do país todo e do exterior, desenvolvendo pesquisas sobre realidades diversas, diferentes inclusive do que era estudado no Departamento de Geografia da UnB que eu conhecia bem, em outras palavras, o *locus* mesmo da multiplicidade).

Teoricamente, a pesquisa que norteou a elaboração desta dissertação foi um período de aprofundamento no pensamento de Henri Lefebvre, cuja obra conheci (pelas mãos da minha querida amiga Leda Buonfiglio) no fim do meu curso de graduação em Geografia na UnB (e cuja compreensão me foi facilitada, em vários momentos, pelas palavras da Carminha, embora creio que ela nem imagina o quanto). A pesquisa marca também a redescoberta dos trabalhos de Edward Soja, já que a descoberta havia sido feita ainda no segundo semestre de graduação, entre março e junho de 2003, por indicação da prof<sup>a</sup> Nelba (“a Geografia é uma disciplina apaixonante” – disse ela no primeiro dia de aula), junto com minha querida amiga Leni Gaspar, em leituras esporádicas entre uma aula e outra, motivadas pelo *fascínio* que a Ge-

ografia começava a nos causar e pelo desejo latente que tínhamos de descobrir coisas novas e autores tão apaixonados pela Geografia quanto nós nos estávamos tornando. Ainda assim, a pesquisa me possibilitou a superação e a descoberta de outros autores, outros paradigmas, outras teorias, nem todos presentes aqui (refletindo mais atentamente, acho mesmo que a Carminha soube me orientar muito bem porque, mediando minhas maluquices de idéias, ela soube trabalhar meus pensamentos, sem imposições, mas ensinando a transformar as loucuras em algo aproveitável – como esta dissertação que ora levo a público).

Ter vindo para a UNESP abriu-me a possibilidade de descobrir coisas novas. Meu ingresso no GASPERR (mesmo que, durante muito tempo, eu tenha sido um membro apenas de direito e não de fato) ensinou-me um pouco do que é ser um grupo de pesquisa, um coletivo envolvido com o mesmo objetivo de produção do conhecimento, embora cada um tenha sua própria pesquisa individual. Num certo sentido, comparado ao Núcleo de Estudos Urbanos e Regionais da UnB, onde trabalhei, pesquisei e estudei por dois anos e meio (até então minha única experiência de grupo, à exceção dos meus grupos de amigos), o GASPERR foi muito mais a ausência do que a presença... ausência de sentir-me útil, de um *lugar* de pertencimento, de reconhecimento (“mas isso só vem com o tempo, Igor” – disse-me a Carminha numa de nossas primeiras reuniões de orientação. E de fato veio). Não é a mesma coisa (já que, no GASPERR, não estão a Ana Maria, a Nelba, o prof. Aldo, a prof<sup>a</sup> Ignez, a Marília) e nem poderia ser (outro espaço, outro tempo, outro cotidiano...). É o novo, uma nova *descoberta* (estão aí agora a Carminha, a Eda, o Márcio, a M.A., a Érica, o Vítor, o Eliseu, o Arthur, a Elaine, o Xisto [que não está mais]...). Na UNESP, acabei descobrindo o quanto se pode fazer em parceria com outros grupos (acho mesmo que em vários momentos até cheguei a gostar mais do CEMESPP – onde estão a Paula, o Ozi, a Priscila [que também já não está]... – que do GASPERR).

Ao fim deste relato, pergunto-me: teria eu feito a pesquisa e escrito esta dissertação na UnB, morando ainda em Brasília, como o fiz na UNESP, vivendo em Presidente Prudente? Decerto que não. Quiçá pudesse até ter feito melhor a pesquisa, pela facilidade do acesso, do contato diário com a realidade estudada, e ter mesmo escrito melhor a dissertação, por estar reconfortado junto à família e aos amigos (não que os amigos de Prudente não tenham sido fundamentais, até mesmo porque acabaram cumprindo, ao mesmo tempo, em vários momentos, o papel de *família* e de *amigo*... o Márcio, a Paula e o Régis que o digam), livre de aluguel para pagar, de problemas para resolver sozinho etc. Entretanto, e ainda assim, não abro mão de todo o conjunto de experiências que me trouxeram até aqui.

Destarte, se estas palavras esboçadas aqui serviram para desvendar um pouco a meu respeito, espero também que ajudem na compreensão do que vem a seguir, já que, como dizia o Neio (e apenas isso guardo de bom das aulas de Metodologia da Geografia que fiz com ele na graduação – além do seminário que apresentamos a Leni, o Bruno e eu sobre as geografias pós-modernas), pesquisamos aquilo que conhecemos e, acrescento no caso do presente estudo, que *vivemos*.

## **INTRODUÇÃO**

*Abordando as relações entre o vivido e o concebido, Lefebvre mostra-nos que o vivido, âmbito de imediatidades, não coincide com o concebido. Entre um e outro opera uma zona de ‘penumbra’ na qual opera o percebido. O percebido corresponde a algum nível de entendimento do mundo, funda atos, relações, conceitos, valores, mensagens, verdades... O percebido do mundo está, inexoravelmente, envolto em representações, e portanto situa-se no movimento dialético, que nunca cessa, entre o concebido e o vivido (SEABRA, 1996, p. 80).*

Começo esta dissertação por uma introdução teórica à maneira de pensar e compreender o espaço e, por conseguinte, a cidade e o urbano. Isso diz respeito ao meu comprometimento teórico com a teoria espacial a partir da abordagem que toma por conceito a produção do espaço, presente de forma efetiva no pensamento marxista a partir e por meio da obra de Henri Lefebvre (SPOSITO, 2004). É na direção de uma tentativa de espacialização da dialética e da aceitação do espaço como um produto social e como uma tríade (percebido-concebido-vivido) que minha reflexão se encaminha.

Sendo a Geografia uma ciência social e, como toda ciência social, dedicada ao estudo da sociedade (SANTOS, 2002), a análise que proponho se assenta no campo científico mais propriamente concernente a essa ciência e às ciências parcelares dedicadas, em alguma medida, ao estudo da dimensão espacial da sociedade, ainda que reconheça a preponderância da ciência geográfica nas análises atinentes ao espaço social. Portanto, inicialmente é fundamental aclarar qual concepção de espaço norteará o desenvolvimento das idéias aqui presentes.

Ao longo dos anos, muitas têm sido as tentativas de conceituação do espaço, levadas a cabo tanto pela Geografia quanto por outras ciências afins e mesmo pela Filosofia. Embora até possa parecer uma questão de pouca importância para as análises sobre a sociedade – pois que importância teria isso para a vida quotidiana de cidadãos comuns? –, uma conceituação coerente do espaço traz em seu bojo a possibilidade de desvendar as contradições inerentes ao ser e fazer sociais, já que está mais do que provada a importância que tem o espaço na reprodução da sociedade, como o evidenciaram diversos autores<sup>1</sup>. Seria mesmo pouco útil continuar no esforço de demonstrar – seja teoricamente, seja por pesquisas empíricas – o papel que tem o espaço nas relações que se estabeleceram historicamente desde que o homem se distinguiu enquanto ser social e, sobretudo, cultural<sup>2</sup>. Ainda assim, vejamos alguns pontos importantes para esclarecer a maneira como esta dissertação se desenha teoricamente.

Em *La production de l'espace* (2000), o objetivo de Lefebvre é a busca de uma teoria espacial unitária que englobe os vários campos no âmbito dos quais o espaço tem sido tratado pelos diversos domínios científicos e pela Filosofia, sobretudo no Ocidente. Assim, começo

---

<sup>1</sup> Cf. Carlos (2001, 2004, 2007), Harvey (1980, 2004), Lefebvre (1973, 1976, 1999, 2000), Massey (2004), Santos (2002, 2006), Soja (1980, 1993, 1996, 2000), entre outros.

<sup>2</sup> Muito embora as idéias esboçadas nesta dissertação corroborem essa compreensão.

minhas análises fazendo alusão a esta obra de Lefebvre, aberta com o engajamento teórico de consolidação de uma teoria espacial verdadeira<sup>3</sup>.

A reflexão teórica sobre o espaço, em Lefebvre (2000), parte do princípio de que aquilo que pode ser reconhecido como espaço, na verdade, sempre foi tratado a partir de perspectivas de análise com enfoques diferentes, sem preocupação com uma possível unidade, que podem ser agrupadas em três campos: um físico, relacionado, sobretudo, à dinâmica e às leis da natureza, do cosmos; um mental, referente à abstração e ao pensamento lógico formal; e um terceiro, social, ligado à organização e ao desenvolvimento das relações sociais<sup>4</sup>.

Assim, no ponto de vista de Lefebvre (2000), em termos espaciais, têm-se: o espaço percebido, aquele da prática espacial; o espaço concebido, relacionado às representações do espaço; e o espaço vivido, referente aos espaços de representação. Para o autor, essa tríade espacial jamais pode ser tomada como um modelo abstrato, distanciado da concretude da vida, sob pena de perder sua força teórica. Interconectados que estão os três campos, interrelacionando-se e mesmo superpondo-se (SOJA, 1993), é fácil a um indivíduo passar, no cotidiano, de um campo a outro sem percalços pois, segundo Dear (1994), cada um desses campos expressa-se, ora mais, ora menos, consoante o contexto social local. Outrossim, é enfocando esses três campos espaciais, que estou denominando dimensões do espaço, que pretendo analisar o processo de metropolização da capital federal.

O esforço de Lefebvre (2000) direciona-se, então, para alcançar um conhecimento propriamente do espaço, superando as análises que se focam mais sobre as coisas existentes no espaço ou as que se restringem apenas ao plano de um discurso espacial<sup>5</sup>. Esse conhecimento do espaço só pode ser alcançado por uma análise que considere as três dimensões supracitadas, de forma a reconhecer que tanto o espaço percebido quanto o concebido e o vivido são, fundamentalmente, o mesmo espaço tomado em dimensões de análise distintas. Essas dimensões, no plano do cotidiano, porém, não se dissociam, mas têm igual importância para a vida em sociedade e incidem diretamente nela.

---

<sup>3</sup> Verdadeira no sentido filosófico de busca da verdade das/sobre as coisas.

<sup>4</sup> Dear (1994) faz uma importante análise dos campos espaciais em Lefebvre, retomando os aspectos que ele considera pós-modernos no autor.

<sup>5</sup> “Sem esse conhecimento, somos levados a transferir para o nível do discurso, da linguagem *per se* – isto é, o nível do espaço mental – uma larga porção dos atributos e ‘propriedades’ daquilo que é, na verdade, o espaço social” (LEFEBVRE, 1991, p. 07, tradução nossa, grifos do autor).

A teoria unitária espacial em Lefebvre (2000) consiste em compreender que o espaço é, antes de tudo, social. Para a Geografia, como ciência dedicada à compreensão espacial da sociedade, essa afirmação implica considerar que as análises devem obrigatoriamente levar em conta a implicação social que têm quaisquer fenômenos de ordem espacial, já que o espacial não pode mais ser entendido como a dimensão do fixo, do inerte, do a-social, como durante muito tempo se supôs (SOJA, 1980). Essa acepção não implica forçosamente que as dimensões física e mental sejam desprivilegiadas na análise espacial, mas assevera que a dimensão social é a que engloba as demais na medida em que é nela que a vida social se revela.

A triplicidade espacial pensada por Lefebvre (2000) tem um comprometimento fundamental com a dialética, como o demonstra Seabra (1996) na citação que abre esta introdução. Com a dialética, o autor supera as análises feitas a partir das relações entre dois termos, os “binarismos”, o que, para ele, se trata de uma redução “a uma oposição, a um contraste, a uma contrariedade” que “se define por um efeito significativo: efeito de eco, de repercussão, de espelho” (LEFEBVRE, 2000, p. 49, tradução nossa)<sup>6</sup>. A partir da dialética, é possível pensar numa relação não fechada entre duas partes pois, ao se inserir um terceiro elemento na relação, outros caminhos são abertos e outras possibilidades são criadas, porque “há sempre o Outro” (LEFEBVRE, 1983, p. 161); é o recomeço, uma continuação de algo antes fechado e/ou cíclico. Para Harvey (2004, p. 262), é essa dialética que permite aproximar-se mais direta e abertamente da dinâmica do espaço-tempo, assim como da representação “[d]os múltiplos processos materiais em intersecção que nos aprisionam tão firmemente na tão elaborada teia da vida socioecológica contemporânea”.

Nesse sentido, a dialetização do espaço – entendido, pois, como uma mediação interativa entre as formas do ambiente construído, resultante da transformação da natureza, e a vida social que anima essas formas – é tanto mais necessária, já que, segundo Massey (2004), o espaço está num eterno processo de devir, nunca acabado e jamais fechado ou cíclico, sendo o domínio que permite a existência da multiplicidade e a coexistência de trajetórias diversas. A abertura possibilitada pela triplicidade impede que o espaço seja visto como um sistema dentro do qual tudo esteja previamente relacionado com tudo, como uma simultaneidade finalizada, cujas interconexões estejam desde sempre estabelecidas.

---

<sup>6</sup> Un rapport à deux termes se réduit à une opposition, à un contraste, à une contrariété ; il se définit par un effet significatif : effet d'écho, de repercussion, de miroir.

A partir disso e considerando que esta dissertação tem Brasília como objeto de análise, trato de demonstrar a implicação que têm as dimensões espaciais na vida que se reproduz espacial e quotidianamente na metrópole, além de ser este um esforço para uma compreensão unitária do espaço metropolitano que tem em vista contribuir também para o desenvolvimento da Geografia enquanto Ciência e para as teorizações, explicações e compreensões a respeito do processo de metropolização.

As dimensões espaciais serão analisadas a fim de desvendar suas especificidades e sua influência na reprodução espacial da vida, tendo em vista que, como coloca Shields (1999), a contribuição espacial do pensamento de Lefebvre recolocou a Geografia no debate teórico crítico mediante a espacialização da dialética que, descoberta na obra do autor, possibilitou a reintegração de vários movimentos progressistas intra e extrageográficos.

Pensar a metrópole de Brasília a partir da dialética socioespacial em seu desenvolvimento teórico como dialética de triplicidade<sup>7</sup> é uma tarefa desafiadora que abre a possibilidade de expandir e complexificar a imaginação geográfica ao incorporar elementos que, por vezes, são tratados de maneira desvinculada. Significa, assim, pensar a metrópole como espaço real e concreto, produto sócio-histórico e materialidade resultante, por um lado, da prática espacial da sociedade local e, por outro, do próprio processo da urbanização brasileira sob o capitalismo. É a cidade entendida como mediação entre a ordem próxima e a ordem distante (LEFEBVRE, 2006), também espaço imaginado e planejado, abstração intelectual e artística, resultante dos preceitos do Urbanismo e da Arquitetura Modernistas do século XX sob a concepção de Lucio Costa e Oscar Niemeyer, inspirados nas idéias de Le Corbusier. É também o espaço dos planejadores tecnocratas, dos cientistas, dos intelectuais e dos artistas, uma representação da realidade com finalidades incontáveis. Finalmente, consiste no espaço da reprodução da vida, material e simbólica, possibilidade de apropriação e, ao mesmo tempo, espaço de opressão e segregação. É no espaço vivido, quotidianamente experienciado, que se guardam as representações da vida e se inscrevem os trajetos e as trajetórias individuais e coletivas. Nesse espaço, mesclam-se o real, o concreto e o imaginado, pois é a dimensão dos momentos únicos em que o espaço é produzido e nos quais se tornam concretas as abstrações e se percebem as modificações resultantes da práxis.

A bibliografia sobre Brasília é bastante extensa, contando com estudos em diferentes disciplinas científicas e versando sobre temas diversos. Nesses estudos, Brasília é tratada: em

---

<sup>7</sup> Trata-se também do que Soja (1996, 2000) denomina de trialética.

seu aspecto arquitetônico, como cidade-modelo ou cidade-símbolo do Modernismo; ou natural, considerando o domínio do cerrado em seu território e sua grande biodiversidade. São consideradas também suas funções de sede da administração pública federal e centro decisório da gestão territorial à escala nacional (IBGE, 2008). No que se refere à sua estruturação espacial, também não são poucos os livros e artigos que se têm feito, desde sua inauguração até os dias presentes, abarcando da sua concepção e idealização à sua transformação em metrópole, ao seu espraiamento além dos seus limites político-administrativos, à sua dinâmica territorial e às implicações sociais e demográficas do crescimento urbano. No que tange ao cotidiano, existem estudos enfocando realidades locais em relação aos problemas e desafios enfrentados pela população de diferentes partes do espaço metropolitano, além das manifestações culturais e artísticas presentes no fazer social. Assim, não se trata de uma metrópole carente de estudos, que seja desconhecida no âmbito científico, mas de uma realidade complexa bastante estudada em inúmeros aspectos e com diferentes abordagens<sup>8</sup>.

A proposta de pensar Brasília a partir da tríade espacial é, antes de tudo, a preocupação explícita com a dimensão espacial da realidade social. Trata-se, de um lado, de pensar o espaço metropolitano como produto social e como representação do vivido, levando-se em conta o grau de determinação que ele tem sobre as relações sociais. De outro lado, significa fazer a síntese, no plano da análise, das dimensões espaciais que muitos já estudaram separadamente e que, no plano do cotidiano, existem de maneira interdependente. Utilizando as palavras de Soja, trata-se de fazer a análise numa perspectiva que não se destina somente a fazer uma crítica das análises isoladas que tomam como base as dimensões percebida e concebida do espaço, “mas também a revigorar suas abordagens sobre o conhecimento espacial com novas possibilidades até agora impensadas dentro das disciplinas espaciais tradicionais”. Essa perspectiva diz respeito também àquilo “que Lefebvre uma vez chamou a cidade, uma ‘máquina de possibilidades’; [...] a *busca de espaços perdidos*, uma relembração-um repensar-uma redescoberta de espaços perdidos... ou nunca antes assinalados” (SOJA, 1996, p. 81, grifos do autor)<sup>9</sup>.

De fato, não estou propondo uma “nova invenção da roda”, mas apenas uma maneira de refletir sobre o espaço, simultaneamente unitário e dialético, a partir de aspectos que con-

---

<sup>8</sup> O conjunto de coletâneas organizados por Aldo Paviani, apresentadas nas referências ao final desta dissertação, exemplificam os inúmeros temas abordados referentes a Brasília em suas várias dimensões.

<sup>9</sup> Such thirding is designed not just to critique Firstspace and Secondspace modes of thought, but also to reinforce their approaches to spatial knowledge with new possibilities heretofore unthought of inside the traditional spatial disciplines. Thirdspace becomes not only the limitless Aleph but also what Lefebvre once called the city, a “possibilities machine”; or, recasting Proust, a Madeleine for a *recherche des espaces perdus*, a remembrance-rethinking-recovery of spaces lost... or never sighted at all.

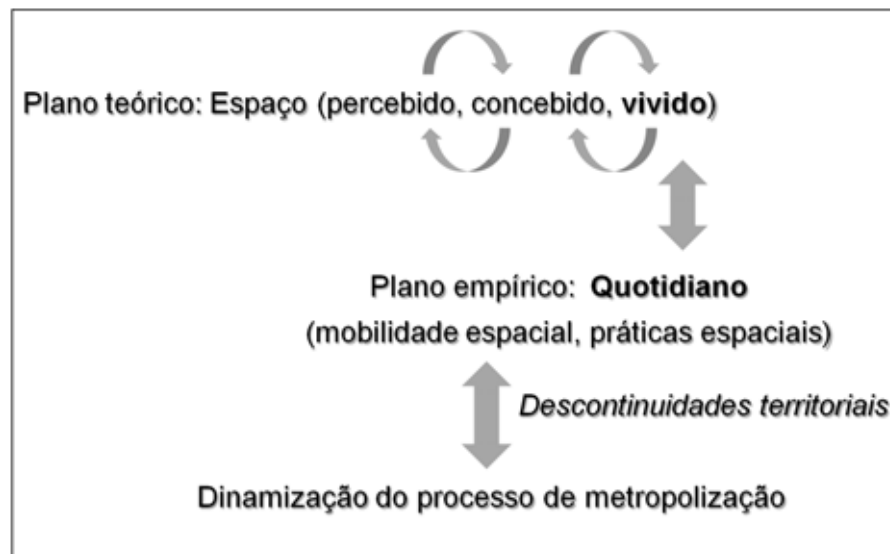
sidero de suma importância para sua compreensão. Em outras palavras, proponho analisar o espaço metropolitano de Brasília como resultado da prática espacial, como produto da abstração e concepção de indivíduos e grupos e, sobretudo, como representação. Esta representação, porém, não quer dizer um entendimento do espaço como metáfora, como ilusão, como ausência, mas puramente como o lócus da reprodução da vida, produto material (LEFEBVRE, 1973; SOJA, 1980) onde se explicitam as relações e contradições do fazer social, a presença, o meio pelo qual o ser social se realiza (LEFEBVRE, 2000).

Não obstante, o esforço de analisar o espaço metropolitano de Brasília nessa perspectiva enfrenta o desafio de se tratar de uma realidade complexa, com muitas nuances e, dessa forma, certamente lacunas continuarão abertas devido à persistente necessidade que se impõe de termos de escolher aspectos a serem observados. Além disso, a tarefa de separar, no plano analítico, dimensões que quotidianamente existem de maneira articulada e imbricada serve apenas para melhor compreender os processos e estabelecer as correlações entre as partes estudadas. É fato, porém, que, como se tratam de dimensões dialeticamente relacionadas, a análise sobre cada uma delas estará repleta de elementos das demais, sendo puramente uma separação formal.

Dito isso, ressalto que uma análise que se propõe a abranger os aspectos socioespaciais de uma dada realidade não se obriga a incluir tudo quanto exista e seja passível de ser estudado, pois parto da idéia de que a dialética socioespacial permite que a totalidade da relação espaço-sociedade seja abarcada, ainda que inúmeros elementos não possam ser considerados. Trata-se então, e sempre, de uma questão de escolha.

Para a análise do espaço metropolitano de Brasília, proponho uma maneira de ver a metrópole que parte um pouco de uma inversão da ótica sob a qual estamos habituados a analisar as realidades metropolitanas. Meu desejo é tentar enxergar a metrópole a partir do cotidiano, do espaço vivido. Em outras palavras, significa entender o processo de metropolização não apenas em suas relações macroestruturais mas, sobretudo, a partir daqueles que lidam com os elementos macroestruturais em seu processo de construção da vida, isto é, os habitantes. O que significa, para os habitantes da periferia metropolitana, viver num espaço marcado por grandes discontinuidades do tecido urbano? O que traz para a organização de sua vida a permanência em deslocamentos demorados que os fazem deparar-se com paisagens intercaladas de ambientes construídos e não construídos? São questionamentos como esses que orientam a redação aqui apresentada.

Nesse sentido, esta dissertação traz como objetivo principal analisar como a configuração espacial de Brasília, marcada pelas descontinuidades do tecido metropolitano e pelas grandes distâncias decorrentes dessas descontinuidades, influencia no uso do espaço-tempo cotidiano por parte dos habitantes de sua periferia goiana e oferece possibilidades e/ou limites à realização do direito à cidade. Para tanto, proponho o seguinte esquema teórico de análise geográfica da metropolização, que articula os planos teórico e empírico:



Em primeiro lugar, temos o espaço entendido em sua articulação dialética entre as dimensões do percebido, do concebido e do vivido, que incidem uma sobre a outra, determinando-se. Entre as três dimensões, o vivido é a que resulta como síntese, pois é a própria representação da vida social que se reproduz quotidianamente e que surge a partir da articulação entre o concebido e o percebido. É na dimensão do vivido que enxergamos a ligação entre os planos teórico e empírico, pois é o espaço vivido a dimensão geográfica do cotidiano, este, por sua vez, entendido como a dimensão temporal da existência. Assim, temos, em segundo lugar e conseqüentemente, uma dimensão que revela o ser na metrópole. Colocando em termos espaciais, temos um processo de metropolização que é dinamizado pela mobilidade e pelas práticas espaciais que são marcadas, senão determinados em algum grau, pelas descontinuidades do tecido metropolitano.

A realidade da metrópole de Brasília, que nesta dissertação venho apresentar em uma de suas facetas, é discutida em dois aspectos principais. O primeiro diz respeito à compreensão do espaço metropolitano como produto sócio-histórico, resultado da concepção dos ela-

boradores do projeto de construção de uma nova capital para o Brasil e da prática espacial – deles e daqueles que se apropriaram desse espaço, também atuando em sua produção – que originou aquilo que hoje conhecemos como Brasília e seu espaço metropolitano.

Ao questionar sobre o processo de produção do espaço metropolitano e as formas de articulação regional de Brasília, tento demonstrar que qualquer medida que objetive a resolução de problemas e a integração de Brasília com o conjunto de cidades que ela metropoliza deve, obrigatoriamente, considerar a vida cotidiana da população que habita o espaço e que dele, se já não se apropria, ao menos tenta ou deseja apropriar-se.

Outrossim, apresento o que pode então ser compreendido como “verdadeiro”<sup>10</sup> espaço metropolitano de Brasília, isto é, aquele que se (re)desenha quotidianamente a partir da prática espacial e da apropriação daqueles que este espaço representa em suas formas.

O segundo aspecto de discussão da realidade da metrópole de Brasília constitui-se numa passagem da análise do plano discursivo ao plenamente vivido. Ou seja, de demonstrar – por meio de conceitos, idéias, dados e constatações – de qual espaço metropolitano, de fato, estou tratado, passo a adentrar esse espaço à escala do quotidiano para tentar mostrar que espaço vivido é esse: aquele do qual se apropriam os habitantes de uma periferia distante e supostamente menos integrada que são parte constituinte da metrópole. Trata-se, enfim, de tentar integrar teoricamente os supostamente não integrados, encontrando, no espaço, os traços de representação de suas vidas.

Esses dois aspectos são analisados na presente dissertação em três capítulos. O primeiro – *Brasília, da concepção ao espaço produzido* – visa a discutir como Brasília passou de uma concepção de cidade a uma metrópole real, repleta de aspectos gerais dos processos de urbanização e metropolização à escala mundial e também de especificidades decorrentes de sua formação socioespacial.

O segundo capítulo – *Brasília, (re)conhecendo o espaço metropolitano* – é uma tentativa de análise das maneiras sob as quais o espaço metropolitano brasileiro é visto tanto pelos cientistas, quanto pelos órgãos oficiais ocupados com as definições. A partir dessas maneiras de ver o espaço, apresento o espaço metropolitano (MAPA 1) como aquele reconhecido na mobilidade cotidiana e nas práticas espaciais dos habitantes.

---

<sup>10</sup> O uso das aspas indica uma tentativa minha de retomar o sentido filosófico do termo verdadeiro de busca da verdade das/sobre as coisas.

O terceiro capítulo – *Brasília, metropolização e espaço vivido* – busca desvendar a metropolização como processo de constituição da metrópole que é vivenciado em intensidade pelos habitantes do espaço metropolitano. Esse capítulo nada mais é que uma tentativa de adentrar os espaços de representação, vividos quotidianamente, a fim de encontrar na vida das pessoas os resultados do que foi apontado nos dois capítulos precedentes. Para tanto, a vida na metrópole é analisada a partir da articulação entre as dimensões percebida, concebida e vivida do espaço que resultam nas/das formas do ambiente construído e nas/das práticas de apropriação.

Para facilitar a compreensão a respeito da pesquisa que originou esta dissertação, ao final é apresentado um apêndice com o detalhamento da metodologia. Esse apêndice, embora não esteja presente como capítulo da dissertação, constitui um auxílio importante à compreensão de inúmeros elementos apresentados ao longo do texto. Ademais, sua inclusão ao final permite a livre escolha, por parte dos leitores, do momento em que o lerão – se antes de iniciar o primeiro capítulo, se durante toda a leitura da dissertação ou se apenas ao seu final.

Para auxiliar na compreensão das citações de textos publicados em língua estrangeira, foram feitas traduções livres para o português, conservando-se a citação na língua original, quando longas, em notas de pé de página. Isso foi feito para evitar que qualquer problema de interpretação de minha parte levasse a uma compreensão equivocada dos leitores.

Por fim, espero que o texto apresentado consiga expor e atingir adequadamente os objetivos propostos.

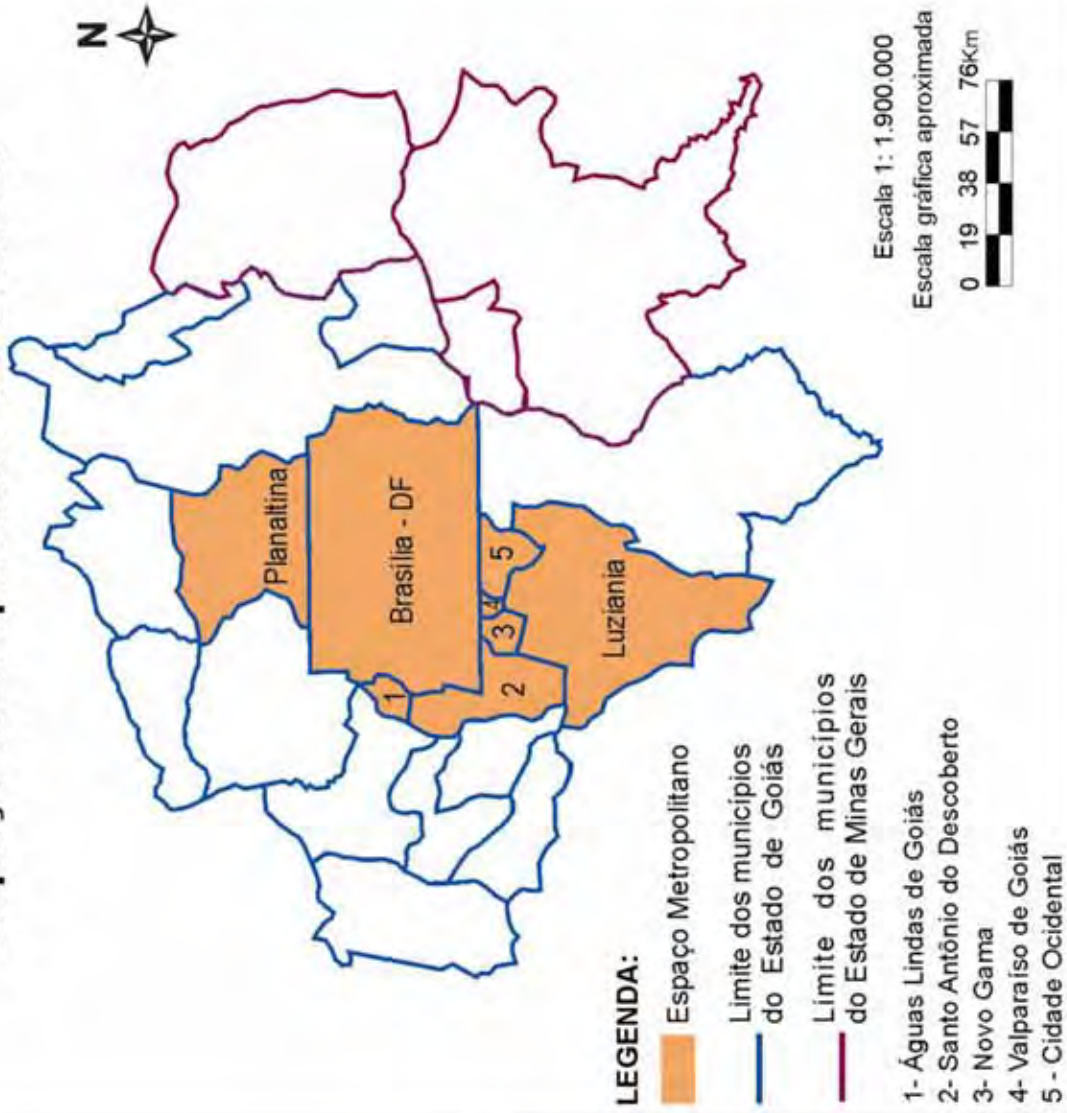
### Localização do Estado de Goiás no Brasil



### Localização da RIDE no Estado de Goiás



## Espaço Metropolitano de Brasília



Fonte: Mapa Rodoviário do Distrito Federal DER/DF, (GDF/ST/DER-DF), 2007. Organização: Paula Lindo e Igor Catalão (UNESP Presidente Prudente), 2008.

MAPA 1. Localização do espaço metropolitano de Brasília. 2008.

# **CAPÍTULO 1**

## ***Brasília, da concepção ao espaço produzido***

*Space itself may be primordially given, but the organization, use, and meaning of space is a product of social translation, transformation and experience*  
(SOJA, 1980, p. 210).

Iniciando a análise na perspectiva da dialética socioespacial e de triplicidade, este capítulo se destina a entender a produção do espaço metropolitano de Brasília a partir das práticas espaciais que “modelam nossos ‘espaços de ação’”, “a espacialidade ‘física’ material e materializada que é compreendida em *configurações* empiricamente mensuráveis” (SOJA, 1996, p. 74-75, tradução nossa, grifos do autor)<sup>11</sup>. Assim sendo, alguns apontamentos são necessários no que tange à natureza do planejamento de Brasília, aos atuais processos de dispersão urbano-metropolitana e às especificidades do espaço metropolitano no que respeita à sua extensão além dos limites político-administrativos da capital.

A análise levada a cabo neste capítulo irá privilegiar a objetividade e a materialidade do espaço produzido a partir da apresentação, não exaustiva, da configuração territorial metropolitana de Brasília. Para tanto, comecemos pela compreensão da dimensão percebida do espaço, elucidando sua relação com a dimensão concebida, para chegar posteriormente aos resultados no plano do vivido.

Antes de adentrar mais propriamente as especificidades da primeira dimensão espacial analisada por Lefebvre (2000), o espaço percebido, é necessário explicar o porquê de se utilizar o termo “percebido” para denominá-la. Sendo uma dimensão que se refere ao aspecto físico-concreto da realidade, como referir-se a ela com um adjetivo ligado a algo tão pessoal como o é a percepção? Na verdade, essa questão tem a ver com a concepção filosófica do autor a respeito da matéria, reconhecendo sua existência objetiva independente da consciência ou do espírito, entendimento compartilhado por todos os filósofos materialistas, como assevera Cheptulin (1982). Nesse entendimento, temos que a matéria existe e é cognoscível, ou seja, a limitação e a relatividade do nosso conhecimento não são impedimentos à sua apreensão. Por meio de suas sensações – ou percepções sensoriais, de onde advém o “percebido” –, o ser humano é capaz de capturá-la ao copiá-la em seus sentidos, podendo assim agir sobre ela. Contudo, trata-se de uma questão bastante controversa mesmo entre os próprios materialistas e, sobretudo, entre estes e os idealistas; esse debate não será aqui levado mais além.

No dizer de Soja (1980), a partir de uma perspectiva materialista, o espaço e o tempo em seu sentido contextual, *per se*, dado físico diferente da espacialidade socialmente criada, representam, de modo geral, a forma objetiva de existência da matéria. Assim, pois, denominar de “percebido” o espaço em sua dimensão material-concreta, tal como o fez Lefebvre,

---

<sup>11</sup> [...] perceived space, a material and materialized “physical” spatiality that is directly comprehended in empirically measurable *configurations* [...] the complex spatial organization of social practices that shape our “action spaces”.

tem a ver com a aceitação do autor em relação aos pontos levantados no parágrafo anterior. Ou seja, se podemos trabalhar e modificar a natureza, o meio prático-sensível, e receber respostas e reações dela, é conseqüência aceitar que os sentidos humanos são capazes de apreender plenamente a matéria, o que lhe é exterior, mesmo que sua existência independa das sensações e da consciência humana. Para Soja (1993), significa a aceitação, por parte de Lefebvre, da tese de Marx segundo a qual a vida material tem primazia sobre a produção do pensamento e da ação conscientes, produzindo-os em vez de ser produzida por eles.

Dessa forma, temos que o “percebido” diz respeito não às percepções individuais da realidade, mas à percepção sensorial capaz de abarcar a matéria tal qual ela existe e se nos apresenta. Isso é revelado plenamente no desenvolvimento da conceituação dessa dimensão por meio da prática espacial, ou seja, o meio de ação sobre o espaço, “projeção ‘sobre o terreno’ de todos os aspectos, elementos e momentos da *prática social*, separando-os, e isso sem abandonar por um instante o controle global, a saber, a sujeição da sociedade inteira à *prática política*, ao poder do Estado” (LEFEBVRE, 2000, p. 15, tradução nossa, grifos do autor)<sup>12</sup>.

Trabalhar na perspectiva de que o espaço é, principalmente, um produto social é esforçar-se para compreender seu duplo processo de produção e reprodução. Produção no sentido ampliado de construção histórica da vida, da consciência e do mundo, e das relações sociais, fugindo ao sentido restrito da produção de bens, e reprodução não no sentido da manutenção das formas como elas se apresentam, num potencial estado de inércia, buscando a homogeneidade, mas entendendo que se trata de um eterno devir, de uma possibilidade de ampliação ainda maior da produção no sentido também da apropriação (LEFEBVRE, 1983, 2000; SPOSITO, 1991; CARLOS, 2001, 2004).

Dessa maneira, a prática espacial engloba, segundo Lefebvre (2000), tanto a produção quanto a reprodução espacial de cada formação social, permitindo sua continuidade, de maneira que, no espaço, ficam inscritos os símbolos e signos que dão identidade e reconhecimento à sociedade que os inscreveu.

*A prática espacial* de uma sociedade encerra seu espaço; ela o propõe e o pressupõe, em uma interação dialética: ela o produz lenta e seguramente, dominando-o e dele se apropriando. Para a análise, a prática espacial de uma sociedade é des-

---

<sup>12</sup> De plus, la *pratique spatiale* consiste en une projection « sur le terrain » de tous les aspects, éléments et moments de la *pratique sociale*, en les séparant, et cela sans abandonner un instant le contrôle global, à savoir l’assujettissement de la société entière à la *pratique politique*, au pouvoir d’État.

coberta pelo desvendamento de seu espaço (LEFEBVRE, 2000, p. 48, tradução nossa, grifos do autor)<sup>13</sup>.

Ponto marcante da unidade da análise nessa perspectiva da triplicidade espacial, apontada por Lefebvre, pode ser notado pela relação estabelecida entre o espaço enquanto dado prático-sensível e a prática espacial da sociedade. Embora a primeira dimensão de análise seja conceituada como aquela pertencente ao campo prático-sensível, é fundamental demonstrar que as relações sociais não podem ficar às escusas da reflexão. Ora, trata-se de considerar que mesmo os estudos mais voltados para a compreensão da dinâmica da natureza têm de levar em consideração o resultado da práxis social na configuração espacial resultante de uma produção<sup>14</sup>. Isto é, ao considerarmos o espaço como uma tríade, nunca podemos buscar desvendar a natureza limitada a si, como a-social, já que nela estão inscritos, maior ou menormente, os traços da sociedade que ela envolve. Contudo, Lefebvre (2000, p. 39) se questiona se essa afirmação não poderia fazer supor um afastamento da natureza e responde negativamente ao considerá-la como ponto de partida, “base de toda originalidade”, persistente em cada detalhe e objeto natural, simultaneamente fonte, recurso e aprovisionamento<sup>15</sup> (BERTRAND e BERTRAND, 2002). A natureza é reconhecida então como uma construção que é também social e não apenas um dado pré-concebido (KEIL, 2003).

Assim, como assevera Soja (2000), o espaço torna-se um conjunto de práticas espaciais materializadas, passível de ser medido e mapeado, um objeto empírico perceptível formal e processualmente. É o espaço tal como ele se apresenta, com suas especificidades e complexidades, mas nunca finito em si, sendo sempre produto das ações tomadas a partir de concepções e da experiência cotidiana. Em outras palavras, existe uma intrínseca relação entre a configuração espacial, das formas naturais às construídas, e a prática socioespacial da sociedade.

Conseqüentemente, devemos admitir que, em Brasília, a configuração do espaço metropolitano é produto da relação estabelecida entre a prática espacial – por sua vez produto de ações advindas das concepções e idealizações espaciais e da imaginação geográfica de indivíduos e grupos – e as formas materiais existentes. Isso leva ao entendimento de que o espaço

---

<sup>13</sup> *La pratique spatiale d'une société secrète son espace ; elle le pose et le suppose, dans une interaction dialectique : elle le produit lentement et sûrement en le dominant et en se l'appropriant. A l'analyse, la pratique spatiale d'une société se découvre en déchiffrant son espace.*

<sup>14</sup> Mesmo as análises da Geografia Física que se direcionam mais a compreender a dinâmica própria da natureza, como a gênese do relevo, as transformações climáticas etc., não o fazem em desvinculação com a sociedade e com o que esses fenômenos trazem de resultado sobre ela, como pode ser visto nos trabalhos de inúmeros geógrafos que se dedicaram mais a este sub-ramo da ciência geográfica, entre eles Bertrand e Bertrand (2002).

<sup>15</sup> Do original em francês: *source, ressource e ressourcement.*

não foi produzido ao acaso, ainda que a espontaneidade da vida tenha um peso importante em sua produção, mas refere-se ao resultado de, pelo menos, dois atos de decisão política deliberada, no caso, a transferência da capital do Rio de Janeiro para o interior do país e a disposição das terras do novo Distrito Federal nas mãos do Estado.

Segundo se afirma, Brasília teria surgido “do gesto primário de quem assinala um lugar ou dele toma posse” (COSTA, 1991, p. 20) e que constituiria “a expressão plástica primordial da civilização universalista do futuro” (PENNA, 2002, p. 237), de um projeto, de uma idealização a partir dos quais as ações são tomadas para tornar real, concreto e efetivo o espaço concebido. Para Holston (1993), a criação da nova capital partiu de uma perspectiva de planejamento que esvazia o conteúdo histórico, já que dizia respeito a uma projeção futura da sociedade, tanto local quanto nacional. Pressupor que uma cidade pudesse surgir a partir de um “gesto” apaga toda a idéia de produto histórico e faz dela não uma parte do processo de produção da sociedade, mas o início de uma sociedade nova. De fato, Brasília foi um divisor de águas para a urbanização e para o desenvolvimento brasileiros, porém muito mais pelo contexto histórico e pela conjuntura política, econômica e social em que ela surgiu do que por um papel protagonista que lhe fosse inerente. Em outras palavras, Brasília não surgiu de um gesto apenas. Ainda assim, não se pode negar que sua construção tenha afetado decisivamente a sociedade brasileira pela realização de um projeto de civilização sob forma urbana, intensificado pelo ato fundador (JEAN-LOUP, 1999), e fez surgir o modo de vida urbano bastante particular que hoje experienciam os brasilienses e que diz respeito à vida social que se desenvolveu numa metrópole de centro planejado<sup>16</sup> e tornado patrimônio<sup>17</sup>, de forte segregação socioespacial e muito marcada pelas descontinuidades de seu tecido metropolitano. Esse modo de vida urbano é característico do fato de ser Brasília uma cidade nova cuja sociedade tem passado desde o início por um intenso processo de modernização e acentuada urbanização regional, sem as tradições conservadoras existentes em outras metrópoles mais antigas, como aponta Nunes (2003).

---

<sup>16</sup> O centro planejado de Brasília refere-se ao Plano Piloto, o centro difuso da aglomeração metropolitana que só pode ser entendido como centro nessa perspectiva, ou seja, o que comumente é entendido como centro é aquela porção da cidade cuja função residencial é diminuta em relação às funções comercial e de serviços. Nesse sentido, o Plano Piloto, embora contenha inúmeras unidades residenciais, possui grande quantidade de unidades comerciais e de serviços se analisado à escala da aglomeração, respondendo por cerca de 70% do total de empregos.

<sup>17</sup> O Plano Piloto de Brasília foi reconhecido como patrimônio pelo Governo do Distrito Federal – Decreto nº 10.829, de 14 de outubro de 1987 –, pelo Governo Federal – Portaria nº 314, de 08 de outubro de 1992, do Instituto Brasileiro do Patrimônio Cultural da Secretaria de Cultura – e pelo *International Council on Monuments and Sites* – ICOMOS –, da UNESCO, que inscreveu “Brasília” na Lista do Patrimônio Mundial em outubro de 1987, sob o nº 445. Para uma discussão mais aprofundada a esse respeito, conferir Catalão, Gaspar e Arruda (2008) e sobre os imbróglis que envolvem o nome Brasília, ver Catalão (2007b).

A concepção do projeto urbanístico de Brasília representou a plena realização da utopia presente na Carta de Antenas<sup>18</sup>, tendo em vista moldar o espaço, ordená-lo e geri-lo a fim de submeter a sociedade a uma forma espacial urbana fixa. Ou seja, aceitou-se a idéia do espaço-molde de relações sociais, segundo a qual se acreditava que uma cidade seria ordenada e funcional pela simples submissão da população à configuração espacial criada às escusas da espontaneidade da vida. Nas palavras de Holston (1993, p. 63), esse era um ideário dos modernistas que tinha por base a seguinte concepção: “mude-se a arquitetura e a sociedade será forçada a seguir o programa de mudança social que a arquitetura representa”. Segundo o autor, no âmbito dos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna – CIAMs –, acreditava-se serem tanto a Arquitetura quanto o Urbanismo os meios para se alcançar uma mudança no cotidiano, seja no tocante aos hábitos pessoais, seja no que se refere às associações coletivas.

Desde o começo, a utopia de Brasília apresentou-se sob dois aspectos: em primeiro lugar, o advento de uma cidade perfeitamente funcional, com igualdade de classes e símbolo de uma corrente de pensamento mundial, era um trunfo para um país atrasado como o Brasil da década de 1950; em segundo lugar, sua construção inseria-se num projeto de desenvolvimento e industrialização nacionais como meta-síntese do Plano de Metas do presidente Juscelino Kubitschek. Nesse sentido, estava pronta a representação da cidade que lhe daria origem, como abstração sim, mas também como virtualidade.

Destarte, toda prática espacial levada a cabo na nova capital teve a finalidade de alcançar a utopia, tendo por base os dois referidos aspectos e enfrentando, porém, as peripécias de se tratar de um objeto que não é neutro e tampouco inocente (LEFEBVRE, 1976), a saber: o espaço urbano. Seria possível submeter o espaço – e conseqüentemente a sociedade – ao planejamento burocratizado?

Primeiramente, a tarefa de construção de uma nova cidade não é algo de grande facilidade de execução, ainda que se tenha escolhido, para isso, um território onde a presença de rugosidades fosse rarefeita e, portanto, com menos impedimento à implantação de novas formas espaciais (SANTOS, 1993), tal como era o caso do Centro-Oeste brasileiro. Para que o projeto pudesse ser implantado com êxito, inúmeros estudos foram necessários a fim de encontrar o local mais adequado (VESENTINI, 1996), tendo em vista o posicionamento estratégico que deveria ter a capital em relação ao restante do país e o porte que a cidade deveria atingir no final do

---

<sup>18</sup> Documento-síntese com os fundamentos do Urbanismo Moderno ou Progressista, apresentado em 1933 no 4º Congresso Internacional de Arquitetura Moderna – CIAM –, cujos trabalhos foram finalizados em Atenas.

século, entre 500 e 700 mil habitantes, grande para os padrões da época e mesmo para os atuais. Além disso, é notável que, com o processo de construção, muitos aspectos escapariam ao controle do planejamento, haja vista que a produção do espaço se faz cotidiana e historicamente e, assim, está passível aos inúmeros acontecimentos aleatórios que atingem a vida em sociedade. A questão não é meramente a de implantar uma cidade segundo um projeto, mas avaliar como se deu essa implantação em meio às particularidades da reprodução da vida.

Não é de estranhar, pois, que Brasília tenha deixado de ser uma forma espacial urbana planejada *tout court* para se transformar no núcleo de um espaço metropolitano complexo e heterogêneo, no qual se percebem problemas urbanos os mais diversos e cujo cotidiano que a população vivencia assemelha-se ao das demais metrópoles brasileiras, não obstante estar ela profundamente marcada pelo planejamento e pelas ações políticas que contribuíram para lhe conferir sua morfologia atual. Ademais, o planejamento do centro, o tombamento do conjunto urbanístico de Lucio Costa e a setorização das atividades não puderam engessar por completo a dinâmica do processo de produção urbano-metropolitana que a cidade protagoniza. Desde antes de sua inauguração, Brasília reproduz localmente a realidade da urbanização brasileira, isto é, a de um crescimento urbano acelerado, levado a cabo de maneira excludente e desequilibrada ao longo dos anos.

A fim de compreender, então, a produção do espaço metropolitano, vamos nos voltar para a análise de algumas de suas especificidades espaciais e de algumas de suas semelhanças com a realidade metropolitana brasileira.

## **1.1. Brasília, cidade dispersa?**

O fato mais marcante do urbanismo do século XX foi a criação de um novo tipo de cidade descentralizada; mas não vemos esta cidade claramente porque, diferentemente de todas as cidades do passado, a nova cidade não tem centro e periferia, área central, distritos manufatureiros ou comerciais e interior definidos. Ao invés disso, as funções urbanas espalharam-se ao longo de corredores de crescimento das rodovias em assentamentos de baixa densidade, que combinam elementos urbanos, suburbanos e rurais em uma aparente composição aleatória e sem fim. Essa nova cidade existe em sua forma mais avançada nos Estados Unidos, mas as forças econômicas, sociais e tecnológicas que ela criou podem ser vistas por todo o mundo (FISHERMAN, 1994, p. 45, tradução nossa).

As constatações de Fisherman supra-expostas dizem respeito a um fenômeno que tem ganhado importância no mundo nos últimos decênios. Tal fenômeno, chamado pelos ameri-

canos de espraiamento urbano<sup>19</sup> e conhecido pelos franceses como periurbanização<sup>20</sup>, diz respeito às formas de dispersão do tecido urbano responsáveis pela ampliação das cidades e dos espaços metropolitanos para escalas territoriais cada vez mais extensas. Com efeito, trata-se de um fenômeno que atinge várias cidades no mundo, mas que se apresenta com especificidades locais resultantes das dinâmicas de cada formação socioespacial, do nível de desenvolvimento experienciado em cada país e da influência recebida de realidades externas. Se, no Brasil, o advento da dispersão urbana não é tão recente quanto o é na Europa, em Brasília tanto mais esse processo é uma característica marcante.

O que chama a atenção de qualquer pessoa que visite a capital, além de seu centro planejado aos moldes da Arquitetura e do Urbanismo Modernistas, é o fato de ser ela uma cidade cujo tecido urbano se apresenta fracionado, com pouca continuidade do ambiente construído entre os diversos núcleos urbanos que o compõem, que foi resultado da forma de ocupação do sítio urbano que Paviani (1996) denominou de horizontalização, isto é, o alargamento cada vez mais acentuado do perímetro urbano na direção da periferia. Trata-se de uma cidade que se estrutura segundo um polinucleamento<sup>21</sup> urbano bem característico, resultante das ações que visavam a preservar o centro planejado como símbolo modernista, para tanto, instalando a periferia a quilômetros de distância. Ao longo de seus quase 49 anos, Brasília consolidou-se como aquilo que poderíamos chamar de símbolo de “região urbana sem cidade”<sup>22</sup>. De fato, não é que Brasília não seja uma cidade, mas que ela possui uma dispersão tal de seu tecido urbano que é difícil a identificarmos com um conceito que durante muito tempo esteve ligado justamente a uma forte densidade populacional e de construções em continuidade territorial<sup>23</sup>. Em outras palavras, significa reconhecer para Brasília – tal como o fazem Cohen (1978) em relação a Paris e Soja (2000) referindo-se a Los Angeles, guardadas as devidas diferenças relativas ao nível de dispersão urbana presente nessas metrópoles – que a cidade ampliou-se, tornando-se uma verdadeira região urbanizada.

---

<sup>19</sup> No inglês, *urban sprawl*.

<sup>20</sup> No francês, *périurbanisation*.

<sup>21</sup> Adotando aqui a expressão de Paviani que, em inúmeros livros escritos e organizados, editados pela Editora da Universidade de Brasília como Coleção Brasília, trata de maneira muito abrangente as questões atinentes à polinucleação da cidade. Cf. Paviani (1985b, 1987c, 1988, 1996b, 1998, 2001, 2005).

<sup>22</sup> A idéia de me referir a Brasília como “região urbana sem cidade” partiu da interrogação levantada por Couret (2006): *Brasília : une agglomération urbaine sans cité ?*

<sup>23</sup> “El creciente protagonismo de esos nuevos paisajes suburbanos resulta innegable: al menos hay que reconocer que, como ya advertía J. L. Sert, son cada vez mayores, ocupan mucho más espacio en relación a lo que todavía estamos acostumbrados a identificar con las «ciudades» propiamente dichas” (MONCLÚS, 1998, p. 3). Para uma discussão a respeito da diferença entre continuidade espacial e continuidade territorial, ver Sposito (2004a).

Muito embora, em Brasília, a polinucleação urbana tenha demonstrado um pequeno arrefecimento ao longo dos últimos anos, essa tendência ainda é uma constante, sobretudo se levarmos em conta a escala do espaço metropolitano<sup>24</sup>. Essa diminuição da dispersão deve-se, sobretudo, ao grande número de construções que têm sido feitas nos terrenos antes ocupados com finalidades agrícolas, desocupados ou destinados à preservação do ambiente natural, como as duplicações de vias de acesso e especialmente a implantação de inúmeros condomínios horizontais<sup>25</sup>, o que tem aumentado o nível de continuidade das construções e de densificação do tecido urbano.

Não obstante, apesar da ainda evidente dispersão do ambiente construído, manifestada desde os primeiros anos pós-inauguração, cabe o questionamento sobre a validade do conceito de “cidade dispersa” como meio teórico para compreender e explicar a realidade urbana de Brasília, haja vista a grande importância e evidência que este conceito tem ganhado nos últimos anos, e a sua aparente adequabilidade ao caso estudado. Como afirma Monclús (1999, p. 95):

Nos últimos anos, a preocupação que suscita a eventual transformação da cidade compacta tradicional em um novo tipo de cidade mais dispersa e fragmentada, como consequência dos processos de suburbanização recentes, está dando lugar a um importante debate entre geógrafos, urbanistas e ambientalistas (tradução nossa)<sup>26</sup>.

Contudo, vale destacar que os processos de dispersão que passaram a ganhar cada vez mais importância nas cidades européias a partir da década de 1970 (DEMATTEIS, 1998; MONCLÚS, 1999), são já conhecidos no Brasil e, principalmente, nos Estados Unidos desde décadas anteriores.

Voltando-nos, pois, à compreensão do conceito de dispersão urbana e da realidade expressa por ele, como já exposto anteriormente (CATALÃO, 2007b), temos que tradicionalmente as cidades se apresentavam como uma unidade territorial densa e contínua em seu tecido urbano. Nelas, observava-se uma oposição relativa da periferia ao centro, com a primeira – formada, em geral, por um conjunto de residências de classes baixas – definindo-se de forma

---

<sup>24</sup> O espaço metropolitano do qual estou tratando engloba Brasília como núcleo e as cidades goianas contíguas de Águas Lindas de Goiás, Cidade Ocidental, Luziânia, Novo Gama, Planaltina, Santo Antônio do Descoberto e Valparaíso de Goiás. Voltarei a esse assunto posteriormente.

<sup>25</sup> Para uma análise dos condomínios horizontais, cf. Penna (2000).

<sup>26</sup> En los últimos años, la preocupación que suscita la eventual transformación de la ciudad compacta tradicional en un nuevo tipo de ciudad más dispersa y fragmentada como consecuencia de los procesos de suburbanización recientes, está dando lugar a un importante debate entre geógrafos, urbanistas y medioambientalistas.

negativa em relação ao segundo – local de residência das classes mais altas, de concentração de bens e serviços de alta qualidade e de empregos (SPOSITO, 2004b).

No capitalismo avançado, o desenvolvimento tecnológico permitiu novas formas de configuração espacial urbana e de dispersão das cidades e dos espaços metropolitanos. Criaram-se novas periferias, com conteúdos distintos das tradicionais (MONCLÚS, 1999; SPOSITO, 2004b), como resultado de mudanças nas estruturas territoriais, nas telecomunicações, nas formas de mobilidade territorial e na própria organização social, e como parte do desenvolvimento de um tipo de produção pós-fordista (DEMATTEIS, 1998; SOJA, 1993, 2000).

Para Fisherman (1994), a mudança tecnológica e a generalização da utilização de veículos automotores foram responsáveis por uma mudança que transformou valores espaciais em valores temporais, conformando as medidas do espaço em tempo e engendrando, inclusive, novas formas de apreensão e percepção do espaço. Isso significou uma transformação da sociedade para incorporar escalas espaciais antes pouco vivenciadas no cotidiano, obrigando uma reestruturação em escala regional da vida de boa parte da população, reestruturação essa em que as cidades ganham novos papéis no espaço metropolitano, deixando de ser as sedes da vida cotidiana, “para se transformarem em pólos de um sistema articulado em escala mais ampla, regional” (REIS, 2006, p. 91). Na cidade dispersa, relativizou-se a extensão do território a ser percorrida e as medidas agora se fazem em termos de distância-tempo.

Para Dematteis (1998), a desconcentração funcional das cidades é a responsável pelo processo de dispersão das formas urbanas. Essa desconcentração permitiu uma maior complexificação das relações entre as cidades, seja na escala metropolitana, seja na escala da rede urbana regional. Para o autor, esse processo passou a conformar novas periferias tanto em relação ao seu modo de estruturação espacial e ao seu projeto urbanístico, quanto aos conteúdos sociais que lhe são inerentes.

Tomando como ponto de partida a necessidade de precisar os significados que tomam os diversos conceitos, tais como suburbanização, periferização e periurbanização, entre outros, Monclús (1999) tece suas análises relativas à cidade dispersa considerando que, em princípio, o advento da dispersão urbana é o resultado do processo de ampliação do fenômeno de suburbanização, que ele entende no sentido mais genérico de crescimento urbano das periferias, tal como se aceita comumente nos Estados Unidos e na Europa. Contudo, para esse fe-

nômeno, considero mais adequada a utilização do conceito de periferização, levando-se em conta as especificidades da urbanização brasileira, em geral, e brasiliense, em particular.

Assim, no caso de Brasília, a dispersão atual de seu tecido urbano resulta do processo de periferização vislumbrado já desde o final da década de 1950 com a criação de núcleos urbanos periféricos distantes do centro planejado. Esse esforço de adequar os termos à realidade estudada também é feito por Dematteis (1998) ao considerar a suburbanização européia como um processo com duas especificidades, um mais característico do modelo anglo-saxão da Europa setentrional – que resultou na ampliação da cidade e na substituição, porém não completa, de paisagens rurais por paisagens urbanas – e outro mais próprio do modelo latino da Europa mediterrânea – em que as cidades não se estendem muito além das muralhas medievais e continuam estabelecendo com o campo uma relação de colonização.

Para o entendimento do conceito de cidade dispersa, Monclús (1999) considera necessário levar em conta a transferência de população e atividades diversas para as periferias e a forma como isso se realiza, quer de maneira compacta, quer mais dispersa. Em todo caso, ele adverte não se tratarem ambos do mesmo processo, mas de um fenômeno que abrange, por um lado, questões estruturais relacionadas à dinâmica urbana e, por outro, as fisionomias espaciais que lhe são decorrentes (MONCLÚS, 1998). Em outras palavras, a intenção do autor é evitar a compreensão do processo como uma questão morfológica isolada e aleatória, reconhecendo que se trata, na verdade, de um processo dialético social-espacial.

Em Brasília, a transferência de população das áreas centrais para as periferias é fato marcante desde o final da década de 1950 – antes mesmo da inauguração, quando foram criados, por exemplo, os núcleos urbanos de Taguatinga e Sobradinho – que se perpetuou, ao longo dos anos, atingindo as cidades goianas do entorno<sup>27</sup> metropolitano a partir de 1970<sup>28</sup>. Esse fenômeno não tem a ver com saturação e perda de qualidade de vida no centro, dada sua baixa densidade de ocupação – já que havia ainda 49% de áreas desocupadas no Plano Piloto em 1976 –, nem com a desconcentração industrial, haja vista tratar-se de uma metrópole ter-

---

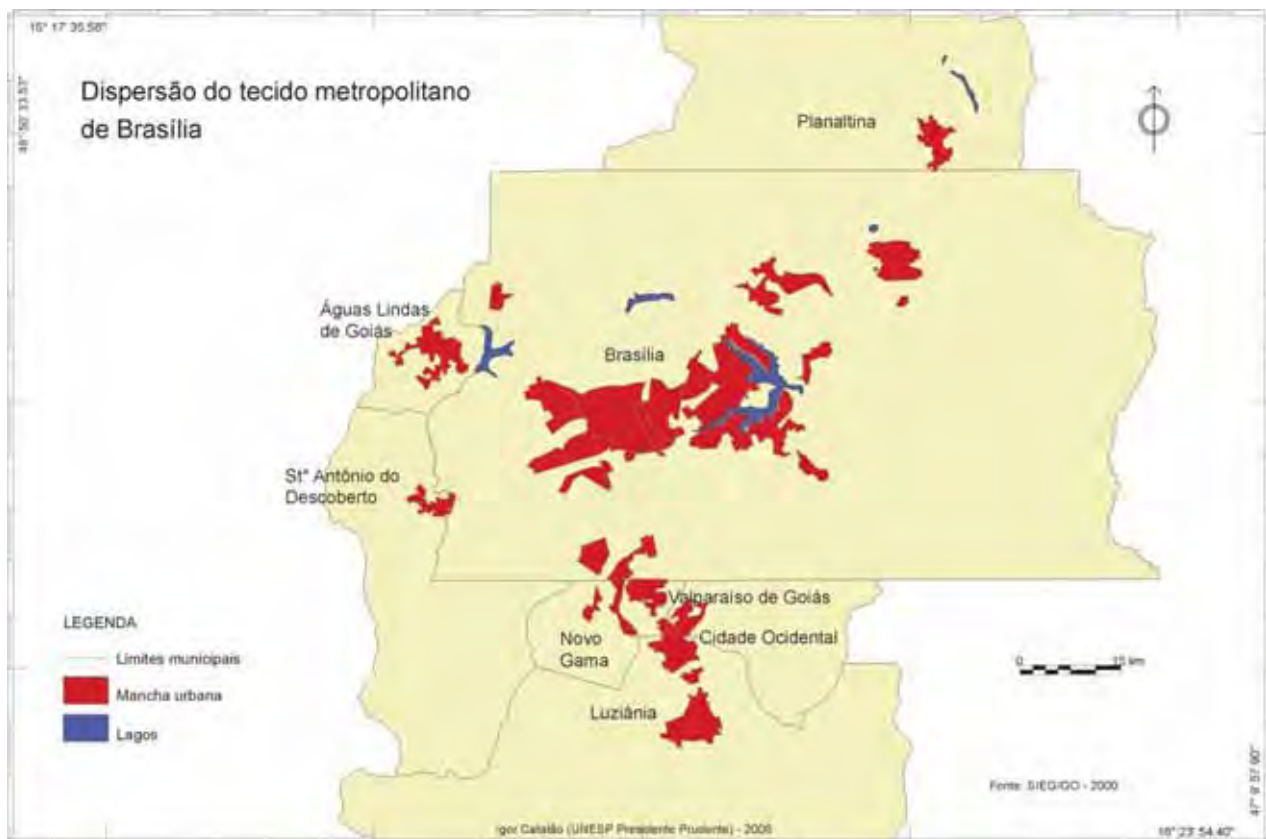
<sup>27</sup> Comumente, ao se falar de Entorno quando referido à região circundante a Brasília, o termo – grafado em maiúsculo – já possui significado pleno, tanto no cotidiano local e nas definições do poder público quanto nos estudos desenvolvidos sobre a urbanização brasiliense. Não obstante, em muitas situações ele é usado com uma carga de significado pejorativo e de maneira já estigmatizada. Por essa razão, optei por empregar a palavra sob sua acepção comum de “o que rodeia”, agregando o termo “metropolitano” para designar as sete cidades goianas limítrofes que considero partícipes do processo de metropolização da capital. Se o termo aparecer grafado em maiúsculo, decerto se tratará de um ou outro caso específico atinente a uma utilização externa a esta dissertação, aqui retomada.

<sup>28</sup> A respeito do processo de transferência de população do Distrito Federal para as cidades goianas do entorno metropolitano, o chamado movimento de “empurrão da população”, ver Paviani (1987a) e Catalão (2006).

ciária (PAVIANI, 1985a) que nunca teve indústrias significativamente desenvolvidas, mas como a saída encontrada para resolver a questão habitacional das classes mais baixas, já que a elitização das áreas centrais impossibilitou financeiramente a estas classes de adquirirem moradias mais centralmente localizadas (GONZALES, 1985).

A partir das considerações de Monclús (1998, 1999), entendo que a morfologia dispersa do tecido urbano-metropolitano de Brasília resulta, primeiramente, da desigualdade social extrema que enfrentamos no Brasil há muito tempo, e que só se tem acentuado, e igualmente na capital. Brasília foi implantada como símbolo da modernidade e como motor do desenvolvimento brasileiro, baseada num projeto de transformação social, buscando a equidade e calcado na subordinação da sociedade às formas do ambiente construído. Tratava-se, pois, de construir uma nova sociedade junto com a nova cidade (HOLSTON, 1993). Naturalmente tal projeto não se mostrou exequível e, para tentar manter o Plano Piloto modernista na “utopia da cidade sem periferia” (PENNA, 2000) em que todas as classes sociais conviveriam harmonicamente, o poder público tomou decisões e realizou ações que afastaram as classes baixas para as periferias distantes, reproduzindo espacialmente a segregação social já existente: o Plano Piloto já estava destinado aos burocratas do Estado, ainda que o contingente de pessoas sem habitação, em geral trabalhadores de baixa qualificação e instrução, fosse gigantesco na ocasião da transferência dos órgãos públicos do Rio de Janeiro para a nova capital. Como comenta Holston (1993), o direito à cidade reservava-se aos funcionários públicos, enquanto aos demais, presentes “por acaso” na inauguração da cidade, restava voltar a suas terras de origem, se é que isso era mesmo possível, ou procurar habitação nas inúmeras ocupações irregulares existentes.

Analisar espacial e dialeticamente esse processo significa reconhecer a estratificação social transferida à dimensão espacial e por esta reproduzida. Essa transferência – não teórica, mas empiricamente experienciada – resulta na dispersão do tecido urbano-metropolitano (MAPA 2) e na segregação socioespacial de camadas da população que vive em Brasília. Segregada, a população de mais baixa renda foi disposta em núcleos urbanos de periferias distantes e essa disposição só contribui para acentuar a segregação, reproduzindo-a em escalas cada vez mais amplas, pela cada vez maior impossibilidade de as diferentes classes sociais conviverem no mesmo espaço, ainda que a dependência dele para a reprodução da vida lhes seja um traço comum.



**MAPA 2. Brasília. Dispersão do tecido metropolitano. 2000.**

Monclús (1998) considera que o advento da cidade dispersa é resultado do processo de ampliação das periferias, fenômeno que se torna cada vez mais generalizado no mundo. Esse fenômeno se caracteriza pela inversão da relação entre crescimento da população urbana e crescimento territorial, ocorrendo agora mais este que aquele. Ou seja, o desenvolvimento da cidade compacta era caracterizado pelo incremento no número de seus habitantes em proporção sempre maior à do crescimento territorial urbano, enquanto hoje, segundo o autor, o que se tem visto é uma ampliação mais vertiginosa do tecido urbano se comparado ao crescimento demográfico, gerando assim diminuição dos índices médios de densidade urbana.

Se, na escala da cidade, começa-se a observar uma dispersão do tecido urbano cada vez mais marcante, na escala metropolitana esse processo é tanto mais visível. No Estado de São Paulo, por exemplo, Sposito (2004a) salienta que a área metropolitana de Campinas se apresenta polinucleada e com descontinuidade do tecido urbano. Além disso, nesse mesmo estado federado, o crescimento das cidades mostra-se bastante acentuado ao longo dos principais eixos rodoviários. De acordo com a autora, entre São Paulo e Campinas já se pode notar uma mancha urbana mais ou menos contínua ao longo da rodovia que liga seus respectivos espa-

ços metropolitanos, tal como constatou Fisherman (1994) como característica das cidades norte-americanas e como virtualidade para outras cidades do mundo.

Segundo assegura Monclús (1999), um dos principais responsáveis pela dispersão na escala metropolitana é a migração das populações do núcleo metropolitano para as franjas periféricas. No Brasil, isso é notado pelo grande crescimento apresentado nos últimos anos pelas cidades dos entornos metropolitanos em comparação aos núcleos. Brasília não está alheia a esse fato, tendo apresentado taxas de crescimento inferiores a sua periferia goiana nas últimas décadas, com exceção apenas de Santo Antônio do Descoberto, com 2,95% de crescimento entre 1996 e 2000. Neste período, Brasília cresceu a uma taxa de 3,01%, contra 14,52% de Águas Lindas de Goiás, 7,23% de Luziânia, 5,92% de Planaltina, 5,91% de Valparaíso de Goiás, 5,32% do Novo Gama e 5,06% de Cidade Ocidental (CAIADO, 2006).

Assim, é nos interstícios da produção e reprodução da dispersão urbana de Brasília que se desenvolve seu processo de metropolização<sup>29</sup>, nitidamente marcado pela falta de continuidade territorial entre os núcleos urbanos, sem que isso signifique, porém, uma falta de integração espacial e funcional entre as cidades. Ademais, se houve um momento em que era obrigatório que, num determinado espaço metropolitano, as cidades apresentassem continuidade territorial entre si, esse fenômeno deixou de ter importância com o desenvolvimento das novas tecnologias de comunicação e transporte (ASCHER, 1995) que conferiram maior importância à continuidade espacial<sup>30</sup>. Hoje, inclusive, o grau de desenvolvimento dessas tecnologias tem permitido a ampliação do processo de metropolização para escalas regionais cada vez mais ampliadas, formando o que Ascher (1995) denomina metápoles.

## 1.2. Brasília, uma metrópole?

A acentuação dos níveis de urbanização em todo o planeta ao longo do século XX e, sobretudo, a partir da década de 1970 no Brasil, trouxe como consequência a formação de

---

<sup>29</sup> Entendo metrópole aqui no sentido de Lencioni (2006, p. 47), para quem a metropolização é um duplo processo socioespacial que, por um lado, “transforma as cidades em metrópoles” e, por outro, “impregna o espaço de características metropolitanas”. Ferrier (2001, p. 42) aponta a metropolização como um processo mais amplo – com o qual também concordo, embora não desenvolva em profundidade nesta dissertação – inserido numa sucessão ternária de modernidades, tal como propôs Jean-Paul Volle, que revela a estrutura ternária de conhecimento do espaço geográfico: Modernidade 1, Modernidade 2, Modernidade 3 – respectivamente, cidade/campo, urbano (urbanização), (metrópole) metropolização.

<sup>30</sup> Segundo Sposito (2004a), a continuidade espacial pode ser pensada em termos de relações, enquanto a continuidade territorial, embora também contenha as relações, refere-se mais à continuidade do ambiente construído.

sistemas urbanos mais complexos. Suas formas espaciais mais características são os espaços metropolitanos, o que fez com que algumas regiões em todos os continentes se aproximassem de percentuais de urbanização próximos de 100%, como o eixo Nova Iorque-Filadélfia-Washington, nos Estados Unidos, e Santos-São Paulo-Campinas, no Brasil (REIS, 2006).

O conceito de metropolização é utilizado hoje sob vários aspectos, sobretudo porque diz respeito a realidades diversas que se vislumbram em diferentes partes do mundo, isto é, verifica-se “a emergência de vastas aglomerações nas quais se desenvolvem novas dinâmicas urbanas” (DUREAU et al, 2000, p. 03, tradução nossa) e que são cada vez mais complexas e heterogêneas (DUBRESSON, 2000). Dessa maneira, dentre as inúmeras perspectivas existentes de análise das metrópoles contemporâneas, algumas foram escolhidas por serem mais adequadas à realidade da metrópole brasileira dadas as suas especificidades. Ainda assim, é necessário destacar que estou tratando da metrópole como realidade e como conceito utilizado para sua explicação e compreensão, ficando a metrópole como definição político-administrativa, se esta aparecer, apenas como ponto de comparação para apoiar a reflexão.

Segundo Dureau et al (2000), o termo “metrópole” há muito se insere em numerosos debates entre estudiosos do fenômeno urbano com vistas a saber se ele é suficiente para designar a complexidade das aglomerações à escala mundial<sup>31</sup>. Dessa forma, isso os leva a considerar como metrópoles as cidades que compartilham as duas condições seguintes: (i) a importância de seu tamanho e (ii) sua posição nos sistemas urbanos mundializados<sup>32</sup>. Em todo caso, essa escolha, dentre os muitos critérios que se poderiam eleger, diz respeito ao princípio de comparação internacional presente em sua obra e à relevância de tais critérios para a análise do fenômeno metropolitano em nosso tempo, capaz de abarcar, segundo os autores, situações muito diversas.

Lencioni (2006), numa tentativa de reconhecimento das metrópoles<sup>33</sup>, indica alguns pontos comuns a estas que não se afastam daqueles apresentados por Dureau et al (2000) e,

---

<sup>31</sup> Ferrier (2001) também toma parte nesse debate apresentando a abundância terminológica em torno das formas espaciais atuais referentes ao processo de metropolização à escala mundial: “Hoje, que digamos *metropolização* no sentido da Escola de Lausanne em torno de Michel Bassand, Dominique Joye e Jean-Philippe Leresche, *cidade-território* como Alain Corboz, *metápole* como François Ascher, *cidade global* como Saskia Sassen, *metrópole explodida* como Jean-Pierre Lugnier ou *área metropolitana explodida* como Jean-Paul Volle, *contra-urbanização* como os teóricos italianos ou ainda *sociedade de arquipélago* como Jean Viard, ou *economia de arquipélago* como Pierre Veltz, ou *cidade emergente* como os serviços de pesquisa do Ministério do Equipamento [dos Transportes e da Habitação]... a atual criatividade terminológica testemunha uma atenção coletiva à novidade territorial” (FERRIER, 2001, p. 41-42, tradução nossa, grifos do autor).

<sup>32</sup> Fazendo um paralelo entre o que apontam Dureau et al (2000) e o que indica Ferrier (2001), a equação estabelecida por este integra bem os dois pontos levantados por aqueles: metropolização = universo cultural de grande tamanho (i) + intensa mobilidade (ii).

<sup>33</sup> Muito embora ela admita não ser possível ao pesquisador o reconhecimento de metrópoles, mas sim a interpretação do real examinado.

antes disso, integram-se plenamente como especificações dos pontos propostos pelos autores. O tamanho populacional e territorial expressivo é o primeiro ponto apresentado por todos. Naquilo que eu enxergo como um desdobramento do que seria a participação em sistemas urbanos mundializados, apontado como segundo item por Dureau et al (2000), Lencioni (2006, p. 45) aponta para as metrópoles:

uma gama diversa de atividades econômicas, destacando-se a concentração de serviços de ordem superior; [...] *locus* privilegiado de inovação; [...] ponto de grande densidade de emissão e recepção dos fluxos de informação e comunicação; [...] um nó significativo de redes, sejam de transporte, informação, comunicação, cultura, inovação, consumo, poder ou, mesmo, de cidades.

Assim, tomemos a análise da metropolização de Brasília considerando as duas condições metropolitanas apresentadas por Dureau et al (2000), acima expostas, e entendendo que há dois pontos fundamentais a serem distinguidos na análise das metrópoles, ainda que um seja decorrência do outro e vice-versa. O primeiro ponto diz respeito à constituição de uma cidade como metrópole na rede urbana de que participa, incluída aí a presença de serviços e atividades diversas de caráter metropolitano, e o segundo, à abrangência do espaço metropolitano propriamente dito. O primeiro ponto será analisado agora e o segundo, em tópico subsequente.

Em relação ao seu tamanho demográfico, Brasília situa-se entre as principais metrópoles brasileiras, com seu espaço metropolitano contando com uma população de 2.633.202 habitantes segundo dados do Censo Demográfico 2000. Esse contingente populacional é superior ao da Região Metropolitana de Curitiba – 1.795.356 habitantes – e muito próximo aos das Regiões Metropolitanas de Belém, Fortaleza e Salvador – 2.726.556, 2.984.689 e 3.021.572 habitantes respectivamente –, as quatro metrópoles tendo todas sido oficializadas ainda na década de 1970<sup>34</sup>.

No que tange à participação de Brasília no sistema mundializado de cidades, é importante ressaltar seu papel de cidade-capital, centro político-decisório do país que divide com São Paulo a influência sobre os acontecimentos que se desenrolam no cenário nacional – Brasília com as decisões políticas e econômicas de ordem estatal e São Paulo como maior centro

---

<sup>34</sup> Ainda que a delimitação territorial regional de caráter metropolitano para Brasília seja a RIDE, foi considerada apenas a população do espaço metropolitano com o qual estou trabalhando, ou seja, o que se forma com Brasília como núcleo mais as cidades goianas de Águas Lindas de Goiás, Cidade Ocidental, Luziânia, Novo Gama, Planaltina, Santo Antônio do Descoberto e Valparaíso de Goiás. Se considerada a RIDE, a população total sobe à casa dos 2.952.276 habitantes, à frente de Belém e muitíssimo próxima de Salvador, segundo o Censo 2000.

tecnológico e industrial, e sede de importantes empresas multinacionais e bancos<sup>35</sup>. Tanto Brasília quanto São Paulo apresentam, no Brasil, as características que Lencioni (2006) aponta como necessárias à função de comando, direção e gestão da reprodução do capital que são, por um lado, os serviços concernentes à esfera pública e política e, por outro, os serviços ligados ao setor financeiro, tais como bancos e seguradoras<sup>36</sup>.

Sendo uma cidade-capital, a importância de Brasília “não reside no volume do comércio ou da indústria, na extensão da área construída ou na cifra de sua população residente, porém na função especial e transcendente de governo e unificação” (PENNA, 2002, p. 19). Significa dizer, em outras palavras, que o *status* de Capital Federal que tem Brasília já lhe confere preponderância em nível nacional no que tange às suas funções de sediar o Governo Federal e de unificar o território nacional, tendo função de comando na gestão do território (IBGE, 2008). Ainda assim, às suas funções administrativas e decisórias aliam-se suas características socioespaciais urbanas, como seu peso demográfico e econômico, sua extensão territorial e sua capacidade de aglomerar as cidades em derredor, significativas o suficiente para o reconhecimento de sua metropolidade<sup>37</sup> numa escala também nacional.

Para a análise do fenômeno metropolitano em cada contexto, é necessário reconhecer a importância da diversidade de temporalidades e formas metropolitanas, bem como contextualizar os processos segundo as especificidades geográficas pois, “se a metropolização é um fenômeno mundial, nem todas as metrópoles evoluem ao mesmo ritmo e chegam aos mesmos estágios” (DUREAU et al, 2000, p. 07, tradução nossa).

Bem sabemos que a multiplicação de grandes metrópoles como resultado do crescimento urbano é um fenômeno conhecido em todos os continentes do mundo, tanto nos países industrializados e desenvolvidos, quanto nos países em desenvolvimento e subdesenvolvidos, como indicam Dureau et al (2000). Segundo eles, nos países em vias de desenvolvimento, constata-se uma concentração de populações urbanas nas metrópoles, ao passo que, nos países desenvolvidos, essas populações se desconcentram. Contudo, deve-se considerar que o fenômeno urbano não se produz da mesma maneira ao redor do mundo

---

<sup>35</sup> Santos e Silveira (2001) apontam o ganho de importância de São Paulo e Brasília em detrimento do Rio de Janeiro, que perdeu importantes papéis por deixar de ser capital, mesmo sendo hoje ainda a segunda aglomeração industrial no país e o segundo centro de Administração Federal (IBGE, 2008).

<sup>36</sup> Ressalto que essas características não estão presentes apenas em Brasília ou São Paulo, mas são comuns a todas as metrópoles, como assevera Lencioni (2006).

<sup>37</sup> O termo “metropolidade” foi utilizado por mim em outra ocasião e diz respeito ao conjunto de atributos e características que fazem de uma cidade uma metrópole (CATALÃO e VIANA, 2007).

(DUBRESSON, 2000), seja entre os países do Norte e os países do Sul, seja entre aqueles situados somente no Norte ou entre aqueles situados somente no Sul. Isso pode ser constatado se compararmos os processos de urbanização dos Estados Unidos e da Europa, por exemplo. Na Europa do sul, Dematteis (1998) e Monclús (1999) advertem para o fato da dispersão das cidades como resultado do processo de suburbanização, sobretudo a partir de 1970, como tratei em tópico anterior. Contrariamente, nos Estados Unidos, trata-se de um processo conhecido desde decênios precedentes. Já no caso brasileiro, as metrópoles apresentaram uma diminuição dos níveis de crescimento em relação às cidades médias (SPOSITO, 2004a), tal como ocorre na Venezuela (PULIDO, 1999), o que demonstra a desconcentração da população urbana em países em desenvolvimento.

A partir do conhecimento sobre os processos de urbanização e metropolização no Brasil, sobretudo recentemente quando se formaram e se reconheceram legalmente inúmeras aglomerações urbanas e metropolitanas, proponho considerar a metropolização de Brasília sob uma visão de centralidade do núcleo em relação ao resto da aglomeração, reconhecendo o espaço metropolitano como:

aquele território mais ou menos urbanizado que fica em torno de uma grande cidade e depende dela. Avaliando-se qualitativamente, pode-se considerar que se trata de um território colonizado por uma grande cidade; esta explora seu ouro e sua prata, ou seja, seus recursos – água, solo, trabalho... –, impõe-lhe seu modo de organização e em troca recebe bijuterias, ou seja, aqueles equipamentos e infra-estruturas que a grande cidade expulsa: indústrias mais ou menos incômodas ou poluidoras, urbanização marginal ou secundária, aeroportos, rodovias, presídios, aterros sanitários, plantas de tratamento... (ROBIRA, 2005, p. 13).

O termo metrópole, ainda que tenha uma origem etimológica relativa à realidade urbana, pois dizia respeito às cidades gregas da Antigüidade das quais partiam grupos que fundavam novas cidades em pontos mais distantes, suas colônias (ASCHER, 1995), durante muito tempo foi usado para definir as nações imperialistas européias que estabeleciam com suas colônias americanas e africanas, entre os séculos XVI e XX, uma relação de dominação e exploração. Com a descolonização e com a complexificação da realidade urbana mundial, o termo passa a ser usado mais propriamente para qualificar cidades importantes nas redes urbanas locais e não locais<sup>38</sup>, deixando de se referir aos países exploradores, que passaram a ser identificados como nações imperialistas (CATALÃO, 2007b).

---

<sup>38</sup> Ferrier (2001) chama a atenção para o fato de que a utilização do termo metrópole para designar as formas espaciais atuais decorrentes da urbanização desloca a compreensão sobre o fenômeno para suas origens. Enquanto urbanização advém de *urbe* e veicula um imaginário romano, a metropolização deriva de metrópole, que advém de *mater* e etimologi-

Fazendo o caminho inverso, Robira (2005) toma a realidade expressa pelo conceito de metrópole do período colonial, retomando também sua origem histórico-geográfica, para conceituar as metrópoles e seus espaços metropolitanos atuais. Segundo a autora, a relação que se estabelece entre ambos hoje se expressa exatamente pela colonização que a cidade-mãe exerce sobre as cidades circunvizinhas, destruindo as estruturas e as relações socioculturais mais pessoais por relações massificadas e alienantes de precarização do trabalho e da vida cotidiana em sua totalidade. Ademais, outra característica importante dos espaços metropolitanos é o escasseamento dos bens essenciais à vida humana, que se, por um lado, seriam indispensáveis, hoje se tornam artigos de luxo no espaço colonizado.

Dessa forma, a relação de dominação distinguida entre a metrópole de Brasília e as cidades periféricas de seu entorno cria injustiças na distribuição de bens e serviços. É no centro que as populações residentes na franja periurbana trabalham e consomem mas, em seus locais de residência, enfrentam a precariedade de infra-estrutura, a falta de fluidez na mobilidade, a falta de tempo pessoal disponível à convivibilidade familiar (ROBIRA, 2005), sobretudo por causa dos deslocamentos que elas são obrigadas a fazer quotidianamente, tendo em vista a grande dissociação existente entre os locais de trabalho e os de residência.

Para Dureau e Lévy (2007), nesse aspecto, a dissociação entre locais de moradia e locais de trabalho é o resultado do desenvolvimento de infra-estruturas de transporte e particularmente do acesso generalizado ao automóvel. Nos espaços periurbanos, esse fenômeno é mais claro e afeta a lógica dos deslocamentos e das localizações residenciais. Em todo caso, na aglomeração brasiliense, se é possível verificar o mesmo fenômeno, ele não se refere exatamente a uma questão de escolha residencial livre que levou as populações a residirem na franja periurbana conformada pelas cidades goianas limítrofes. Com efeito, trata-se da única possibilidade que as classes mais baixas encontraram para estabelecer uma residência pela qual pudessem pagar.

A partir do reconhecimento da dispersão do tecido urbano e da ampliação da escala espacial vivenciada quotidianamente pelos moradores, sobretudo das periferias, podemos reconhecer, genericamente, os espaços metropolitanos como um conjunto de trajetos quotidianos dos habitantes, que transforma a configuração espacial do centro à periferia, como indicam Dureau e Lévy (2007). Em suas palavras: “São as redes de circulação que permitem religar entre elas diferentes unidades e garantir uma continuidade urbana nas práticas e na or-

ganização espaciais” (p. 05, tradução nossa). Este ponto será retomado posteriormente, no capítulo 3, em tópico destinado à discussão da relação entre metropolização e prática espacial.

Segundo Castells (2000), o processo de dispersão urbana das metrópoles, com a ampliação das formas urbanas para uma escala regional, é uma marca característica da evolução técnica do capitalismo e da formação daquilo que o autor chama de “sociedade de massas”. No capitalismo avançado, aumenta a tendência à aglomeração urbana, sobretudo a partir do crescimento industrial das grandes cidades e da diversificação de funções e atividades produtivas. Nas metrópoles, abrem-se inúmeras oportunidades de trabalho e o espaço urbano torna-se cada vez mais atrativo ao capital. Sendo uma forma espacial-produto da estrutura social e tendo como base o progresso técnico, a metrópole estrutura-se internamente a partir da interdependência de atividades diversas e hierarquizadas.

A partir dessas considerações, atenhamo-nos àquilo que Brasília tem de específico em seu processo de metropolização.

### **1.3. As especificidades do espaço metropolitano**

Segundo Reis (2006, p. 88), o conceito de região liga-se ao de centralidade, responsável pela determinação da expressão região metropolitana, então como “um sistema polarizado por um núcleo central, no qual se desenvolvem determinadas categorias de atividades, que estabelecem formas de controle sobre as áreas periféricas”, mais utilizada na Europa. Essa compreensão conceitual foi, segundo o autor, o que norteou a definição das regiões metropolitanas no Brasil na década de 1970. Já a expressão área metropolitana, mais difundida nos Estados Unidos, por sua vez, parece adequar-se mais a situações em que se verifica a existência de áreas mais difusamente urbanizadas e (poli)multicentralizadas, porém ainda com características metropolitanas<sup>39</sup>. Em outras palavras, trata-se também de uma discussão ao redor da região e do território como conceitos-chave para a aplicação de cada expressão. Como essa discussão foge aos objetivos aqui propostos, achei por bem denominar de espaço metropolitano aquele composto por um conjunto de cidades ao redor de uma metrópole, sendo o espaço o conceito que norteia teoricamente este trabalho e, de igual modo, perfeitamente adequado para designar a

---

<sup>39</sup> Não obstante o fato de que a expressão “área metropolitana” já era utilizada bem antes dos estudos de dispersão e (poli)multicentralidade urbanas.

realidade estudada, haja vista que estou tratando mais de relações do que de continuidade do tecido urbano, seja ele mais ou menos centralizado, embora já difusamente urbanizado.

Em termos de definições oficiais, Brasília não se constitui numa região metropolitana como as demais existentes no Brasil. Quando as primeiras foram definidas na década de 1970, ainda pelo Governo Federal, Brasília foi excluída, entre outros motivos, por não se restringir a uma única unidade federativa e por não se constituir numa metrópole industrial (CAIADO, 2006), muito embora apresentasse, desde as referidas décadas, os requisitos necessários para que fosse considerada metrópole, quais sejam: complexidade funcional, peso populacional e integração espacial, como explica Paviani (1987b). Dessa forma, mesmo fora do reconhecimento oficial, Brasília desenvolveu-se historicamente como metrópole com três principais especificidades. A primeira delas reside na particularidade de o processo de metropolização ter constituído seus alicerces na forte intervenção do Estado aliada ao capital imobiliário, que se assentou no intenso desenvolvimento do setor de serviços e culminou no que Paviani (1985a) denominou de “metrópole terciária”.

Embora Brasília nunca tenha desenvolvido um setor industrial relevante, seu espaço metropolitano consolidou-se e complexificou-se num período de grande avanço tecnológico, sobretudo no que se refere aos transportes e às telecomunicações, transformando-se num dos mais importantes centros consumidores do país. Em outras palavras, não se coloca como tão relevante a presença de indústrias no espaço metropolitano para que ele seja reconhecido como tal – importância quiçá marcante para as metrópoles reconhecidas na década de 1970 –, haja vista a generalização dos efeitos da industrialização na vida quotidiana, atualmente, em vários níveis e em várias escalas. Vivemos num momento de transformação da indústria, com desconcentração industrial das metrópoles para outras cidades da rede urbana<sup>40</sup>, e com ampliação dos setores terciário e quaternário. Brasília, assim, pode não ser uma metrópole industrial, mas é certamente uma metrópole sob a industrialização<sup>41</sup>.

A metropolidade de Brasília é entendida por Paviani (2007) como sendo ainda atualmente incompleta, isto é, a metrópole se caracterizaria apenas por comandar o espaço regional circundante, sendo desprovida de um parque industrial significativo. Muito embora, como já elucidado acima, Brasília não seja uma metrópole industrial, ela possui equipamentos e estru-

---

<sup>40</sup> Haja vista o caso de São José dos Campos, no Estado de São Paulo, que tem despontado como importante aglomeração industrial no país de caráter não metropolitano.

<sup>41</sup> É importante destacar que uma metrópole não precisa ser necessariamente uma cidade industrial, mas é condição *sine qua non* para a reprodução do capital que ela exista.

ras complexas que repercutem no território nacional<sup>42</sup>, características que permitem a uma cidade ser denominada de metrópole, como ressalta e o demonstra, em seguida, o próprio autor:

Suas atividades terciárias e quaternárias (serviços de alto padrão, Congresso Nacional, universidades, centros tecnológicos, etc.), possibilitam razoável capacidade de integração de grandes espaços geográficos como os das regiões Norte, Centro-Oeste, Nordeste e Sudeste (PAVIANI, 2007, p. 13-14).

Na América Latina, uma situação semelhante à de Brasília pode ser encontrada em Caracas, na Venezuela. Segundo Baby-Collin e Zapata (2006), a capital venezuelana nunca foi considerada uma metrópole industrial e, tal como em Brasília, seu processo de metropolização também se assentou na terciarização, sobretudo a partir de 1980. Em 1997, Caracas apresentava 78% dos empregos no setor terciário e, atualmente, concentra a metade dos empregos do país neste setor, além de também ter apresentado arrefecimento do setor industrial, ou secundário.

Assim, minha discordância em relação a Paviani (2007) reside no fato de que considero que a metropolização deve ser analisada sob seus aspectos presentes, suas complexidades e especificidades, segundo cada realidade em questão, e não como uma evolução na qual estágios devem ser alcançados a fim de se passar de uma etapa a outra subsequente. Sendo Brasília uma metrópole, ela deve ser analisada tendo em vista a influência que suas atividades e dinâmicas e seus processos têm sobre a organização da vida quotidiana da sociedade local e do resto do país, já que não se trata de fazer uma hierarquização na escala nacional, e quiçá mundial, sobre qual cidade seria mais ou menos metrópole que as outras.

A segunda especificidade do espaço metropolitano de Brasília diz respeito ao fato de ele ser, no Brasil, um caso *sui generis* por extrapolar os limites de duas unidades federativas, a saber: o Distrito Federal e o Estado de Goiás<sup>43</sup>. Essa especificidade é decorrente da primeira, isto é, do fato de a metropolização ter-se alicerçado numa forte intervenção estatal com desenvolvimento do setor terciário, como ressalta Paviani (1987b, p. 27-28):

Sob moldes autoritários, esta intervenção propiciou uma aglomeração de núcleos múltiplos, com um centro (o Plano Piloto) e uma constelação periférica (as ‘ci-

---

<sup>42</sup> A esse respeito, ver também as considerações sobre o papel de comando da gestão territorial que Brasília desempenha no país segundo o estudo *Regiões de Influência das Cidades 2007* (IBGE, 2008), assumindo, juntamente com o Rio de Janeiro, o papel de metrópole nacional e ocupando o primeiro nível da hierarquia urbana nacional ao lado desta metrópole e da metrópole de São Paulo.

<sup>43</sup> Considerando a RIDE como unidade regional de caráter metropolitano de reconhecimento oficial, estaríamos então tratando de três unidades federativas pela inclusão do Estado de Minas Gerais. Contudo, como considero que nem todas as cidades da RIDE se integram a Brasília numa relação metropolitana, segundo pretendo sustentar aqui, minha análise volta-se para um espaço metropolitano que se estende de Brasília às sete cidades goianas já mencionadas, abarcando então apenas duas unidades federativas.

dades satélites’). A esta última agrega-se, agora, uma periferia distante, com loteamentos em municípios limítrofes, no Estado de Goiás.

Ainda que haja muita controvérsia sobre o contingente de cidades que conforma uma área de preponderância metropolitana de Brasília, questão que voltarei a discutir no capítulo 2, Caiado (2006) aponta sete cujos processos de urbanização decorrem da implantação e consolidação da capital, todos situados no Estado de Goiás, quais sejam: Águas Lindas de Goiás, Cidade Ocidental, Luziânia, Novo Gama, Planaltina, Santo Antônio do Descoberto e Valparaíso de Goiás, que ela denomina, em seu trabalho, de Entorno Imediato – e que eu reconheço como entorno metropolitano – em oposição ao Entorno Distante, conformado pelas demais cidades que compõem a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno – RIDE<sup>44</sup>.

Cabe considerar que o processo de urbanização dos municípios que circundam o quadrilátero do Distrito Federal não é somente uma derivação da implantação de Brasília e do processo de produção de seu espaço, mas é parte desse processo. Essa afirmação, embora pareça de pouca importância, é fundamental para compreender a lógica de estruturação do espaço metropolitano.

Com efeito, o crescimento das cidades goianas do entorno metropolitano deu-se muito mais como periferação da capital do que como urbanização advinda do impulso decorrente da construção e da implantação de infra-estruturas numa escala regional, tal como ocorreu com Anápolis e Goiânia, por exemplo. O entorno metropolitano de Brasília foi, desde sempre, uma alternativa governamental, direta ou indireta, para alocar as classes mais baixas que não poderiam pagar por residência na capital, em coadunação com os interesses do setor imobiliário, que se aproveitou da oportunidade para lucrar com o parcelamento de terras rurais desvalorizadas, transformando-as em terras relativamente aptas para uso urbano, em geral sem infra-estruturas. Assim, ainda que houvesse uma barreira administrativa para “comportar” a cidade de Brasília, ou seja, aquela referente ao quadrilátero do Distrito Federal, o espaço urbano ampliou-se para uma escala metropolitana, atingindo o conjunto das cidades supracitadas.

A terceira especificidade do espaço metropolitano de Brasília resulta da segunda e diz respeito ao forte grau de dispersão do tecido urbano entre os diversos núcleos que o compõem, com pouquíssima, quando não inexistente, continuidade territorial entre eles. Isto se deve, por um lado, à polinucleação estratégica impetrada em Brasília desde sua inauguração, ponto já dis-

---

<sup>44</sup> Uma discussão sobre a RIDE será apresentada no próximo capítulo.

cutido anteriormente, e, por outro, aos limites do quadrilátero do Distrito Federal, que servem de barreira ao crescimento das cidades goianas na direção do Plano Piloto.

Essa dispersão do tecido metropolitano permite que a população viva um tipo de “provincianismo metropolitano”, nos termos colocados por Reis (2006). Esse provincianismo diz respeito à possibilidade de participação das relações de vizinhança e do estabelecimento de uma organização local ao mesmo tempo em que o fácil acesso, permitido pelo desenvolvimento dos transportes e das telecomunicações, possibilita também gozar das vantagens metropolitanas, como uma educação diversa e de mais qualidade, com diversidade de centros de compras e de lazer, bem como outros serviços diversificados. Essa realidade foi descrita por alguns moradores da Cidade Ocidental, entrevistados para a elaboração desta dissertação, que diziam sentir-se morando no interior, muito embora pudessem usufruir de inúmeros benefícios aos quais um cidadão metropolitano comumente tem acesso. Vejamos:

Pra mim, aqui é bom, cara, é bom. É tipo uma vida de interior. Entendeu? Apesar que, nos finais de semana, é um pouco agitado, porque vem muita gente de fora pra cá, né? De sexta até domingo, aqui, a rotina é alterada. Entendeu? Mas fora isso aí. Aqui é igual uma vida de interior mesmo (CLÁUDIO).

Por ser assim, um pouco, uma cidade de... aparentemente estar perto de um grande centro, mas é uma cidade de interior. Que ela é bem distante da BR. Então pra se chegar aqui, anda uns quinze, vinte minutos. Então as coisas, assim, acontecem muito aqui, assim, tem aquele ar até, de certo modo, de interior (MAURÍCIO).

Bom, é uma cidade pequena, pacata, interior assim, Goiás. É... não tem muita, por exemplo, não tem muita assim... diversão assim pra você, como eu falo no sentido de que ela é muito pequena, então ela não tem muita... como eu posso falar? Opções... isso... não tem muitas opções, então é uma cidade normal (SÍLVIA).

Eletroeletrônico quem compra aí é a mulher... essas lojas grandes que tem aí, né? Sempre compra... E roupas, a gente vai aqui no Valparaíso, que tem um *shopping* aí. Tem um ali também no... perto do Cruzeiro, o Terraço, Terraço Shopping (CLÁUDIO).

Lá em Brasília... quando eu saio, quando vou a algum lugar, eu vou realmente pra Brasília. E aí eu gosto de ir muito no Pontão [do Lago Sul], vou no Pier [21], Conjunto Nacional, *shoppings* assim, né? Basicamente por aí mesmo (ANDERSON).

A partir das discussões feitas com respeito à relação entre planejamento e produção do espaço, à natureza do processo de metropolização da capital federal, em que foram indicadas suas especificidades, e à dispersão de seu tecido metropolitano, voltemo-nos para a análise das formas de articulação regional de Brasília e à descoberta do espaço metropolitano que é relevante no plano do vivido.

## CAPÍTULO 2

### *Brasília, (re)conhecendo o espaço metropolitano*

*Quant à la mobilité urbaine, elle permet de construire un continuum dans un espace urbain de plus en plus éclaté en unités résidentielles ou de consommation. Fautes de liaisons, les métropoles ne seraient qu'un assemblage artificiel d'unités résidentielles éclatées dans l'espace. Ce sont les réseaux de circulation qui permettent de relier entre elles les différentes unités et d'assurer une continuité urbaine dans les pratiques et l'organisation spatiales. Ces réseaux et leurs usages bouleversent donc l'organisation spatiale traditionnelle entre le centre et la périphérie (DUREAU e LÉVY, 2007, p. 05).*

Intentemos fazer uma aproximação entre as dimensões percebida e concebida do espaço da seguinte maneira: temos um espaço metropolitano que é quotidianamente vivido e experienciado pela população na interação entre as formas do ambiente construído e as relações sociais, marcada pelas descontinuidades territoriais, tal como discuti no capítulo anterior. Esse espaço, entendido também como concretude, é alvo de análises, conceituações e definições que buscam, nalguns casos, a compreensão e a resolução dos problemas existentes, mas que, noutros, resultam em divisões político-administrativas que expressam discursos elaborados sobre uma dada realidade com finalidades diversas, em alguns casos de cunho político-eleitoreiro. Assim, temos Brasília regionalizada juntamente com seu entorno sob vários modos. Esses modos são representações do espaço real para fins políticos, porém nem sempre coincidentes com o espaço que os habitantes conhecem e reconhecem em seus deslocamentos quotidianos e em suas práticas espaciais de apropriação. Em outras palavras, tratam-se de concepções do espaço percebido, ou seja, concreto, prático-sensível, que levam a regionalizações de caráter científico ou político-administrativo.

Nesse sentido, este capítulo se volta à análise das formas de articulação regional passadas e presentes que, no meu entender, se configuram em aproximações mentais da realidade que nem sempre revelam a dimensão do vivido.

No que tange à reflexão sobre a metrópole brasiliense, já foi apresentada a análise a respeito da prática espacial de produção do espaço metropolitano, com um enfoque sobre a dimensão percebida do espaço, muito embora sua relação com as demais dimensões tenha sido sempre ressaltada por se tratar de uma separação, apenas para fins analíticos, de dimensões que se encontram justapostas, superpostas e imbricadas na realidade. Nesse mesmo esforço, voltemo-nos agora para a reflexão sobre a segunda dimensão de análise do espaço em Lefebvre (2000), que é aquela referente à abordagem mental, o espaço concebido, tratando de dar-lhe mais enfoque.

Ao conceituar espacialmente o plano do concebido, Lefebvre reconhece sua importância para a produção (social) do espaço. As denominadas representações do espaço referem-se às elaborações mentais sob três formas: (i) aquelas referentes ao planejamento direcionado a uma concretização, como um projeto de edifício ou de cidade nova, já apontadas na análise do planejamento de Brasília; (ii) as representações gráficas e cartográficas da realidade, como desenhos, figuras e mapas, que, nesta dissertação, estão demonstradas pelo conjunto de ma-

pas, figuras e cartogramas; e (iii) as concepções pessoais sobre o espaço, seja do indivíduo que apreende seu espaço no cotidiano, que enfocarei em mais detalhes no capítulo 3, seja dos cientistas, filósofos, tecnocratas que refletem sobre o espaço ao redor a fim de propor ações específicas, que vou comentar agora, porém brevemente para não ampliar demais os objetivos de análise aqui propostos.

Para Lefebvre (1983), as representações não dizem respeito à fixidez dos objetos, mas à vivência e à prática que elas interpretam e das quais formam parte. Dizem respeito, ao mesmo tempo, à presença e à ausência, ou à presença na ausência, do objeto representado. Permitem demonstrar de que forma tanto a consciência quanto o pensamento se orientam para o possível, construindo um objeto virtual sem, contudo, omitir o real.

*As representações do espaço*, isto é, o espaço concebido, aquele dos cientistas, dos planejadores, dos urbanistas, dos tecnocratas divisores e agenciadores, de certos artistas próximos da cientificidade, identificando o vivido e o percebido com o concebido [...]. É o espaço dominante em uma sociedade (um modo de produção). As concepções do espaço tenderão (com algumas reservas sobre as quais será necessário retornar) rumo a um sistema de signos verbais assim elaborados intelectualmente (LEFEBVRE, 2000, p. 48, tradução nossa, grifos do autor)<sup>45</sup>.

Não obstante, as representações do espaço, tal como as propõe Lefebvre (2000) na transcrição, são elaboradas a partir de um saber e de uma lógica que supõem conhecimentos matemáticos e técnicos, e são reconhecidas por ele como sendo geralmente frias.

No que tange ao planejamento direcionado (i), façamos alusão à analogia marxista retomada por Harvey<sup>46</sup>. Segundo ela, com efeito, a diferença existente entre arquitetos e abelhas consiste no fato de que os primeiros elaboram previamente o projeto de construção em suas mentes antes de torná-lo efetiva e concretamente real. Dessa forma, em se tratando de sociedades humanas, toda e qualquer nova edificação, em sentido restrito, é fruto de concepções mentais prévias que lhe dão origem.

As representações gráficas e cartográficas (ii), consideradas como também atinentes ao âmbito do espaço concebido, são representações da realidade colocadas de forma visível. Embora elas não sejam o espaço propriamente dito, quer dizer, em sua dimensão física, elas o

<sup>45</sup> *Les représentations de l'espace, c'est-à-dire l'espace conçu*, celui des savants, des planificateurs, des urbanistes, des technocrates « découpeurs » et « agenceurs », de certains artistes proches de la scientificité, identifiant le vécu et le perçu au conçu [...]. C'est l'espace dominant dans une société (un mode de production). Les conceptions de l'espace tendraient (avec quelques réserves sur lesquelles il faudra revenir) vers un système de signes verbaux donc élaborés intellectuellement.

<sup>46</sup> Cf. Harvey (2004, p. 262 et seq.).

revelam de forma aproximadamente equivalente, trazendo para o campo da visão aquilo que não conseguimos captar plenamente com todos os sentidos, o espaço à nossa volta, ou que visualizamos apenas enquanto abstração mental. Mapas, cartogramas, desenhos, pinturas, fotografias, projetos de urbanismo etc. são exemplos desse tipo de representação e, se bem que se configurem num produto final a ser visto, são apenas concepções espaciais.

As representações do espaço relacionadas a concepções pessoais (iii) podem levar também às idealizações ou simulações mentais e virtuais da vida<sup>47</sup>. Soja (2000) coloca como evidente o fato de que a dimensão concebida e idealizada da realidade, isto é, aquela que é produto da imaginação humana – as realidades simuladas ou que não teriam supostamente existência efetiva –, torna-se, cada vez mais, o meio a partir do qual são tomadas as decisões que modificam o espaço. Segundo o autor, indivíduos, grupos sociais e mesmo o poder público agem de acordo com suas simulações do espaço, como se aquilo que imaginassem já possuísse existência material de fato. Assim, as ações na produção do espaço obedecem às idealizações mentais, subordinando, em certa medida, o espaço produzido ao espaço concebido, tal como apontei ao tratar do planejamento de Brasília.

Nesse sentido, as representações espaciais dizem respeito a uma epistemologia do espaço feita no âmbito da Ciência, como as formulações da Matemática e da Física, entendendo o espaço em termos de distância entre pontos ou trajetos, por exemplo, e da Filosofia, no desenvolvimento de suas categorias. No caso da Geografia, trata-se da busca de um método que ajude a compreender e explicar a dimensão espacial da sociedade, ou sua “geografia específica” (SOJA, 2000, p. 11).

Vejamos agora quais são essas representações do espaço antes de chegarmos a uma outra forma possível de reconhecimento do espaço metropolitano de Brasília, que é feita numa tentativa de unir as dimensões do percebido e do concebido na dimensão do vivido.

---

<sup>47</sup> A relação entre espaço concebido nas formas de mapas cognitivos, espaço percebido e espaço vivido será discutida de modo mais aprofundado no próximo capítulo.

## 2.1. Formas de articulação regional

O reconhecimento de Brasília como metrópole é praticamente um consenso entre os estudiosos da urbanização brasileira e brasiliense<sup>48</sup>, bem como o fato de que a produção de seu espaço não pode ser compreendida sem levar em consideração as cidades goianas contíguas. Com efeito, Brasília possui uma vasta região de influência direta que se estende desde a região do nordeste mineiro, passando pela microrregião goiana do Entorno de Brasília, em direção ao norte do país. Entretanto e se bem que se possa reconhecer que Brasília conforma uma aglomeração com um conjunto de cidades em seu derredor com características metropolitanas, não há consenso sobre que cidades são essas. Assim, meu objetivo doravante é discorrer sobre algumas tentativas de articulação regional com vistas ao estabelecimento de uma área metropolitana brasiliense, tendo em vista, porém, que a Região Metropolitana de Brasília jamais foi criada nos termos das demais Regiões Metropolitanas oficiais, como as Regiões Metropolitanas de São Paulo, do Rio de Janeiro, de Salvador etc.

Na década de 1970, foram institucionalizadas, pelo Governo Federal, as primeiras Regiões Metropolitanas, localizadas em sua maioria no Sul e no Sudeste do país, cujos núcleos eram constituídos pelas cidades de: São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Salvador, Curitiba, Porto Alegre, Recife, Fortaleza e Belém. Elas foram instituídas pela Lei Complementar Federal n. 14 de 1973, à exceção do Rio de Janeiro, cuja região metropolitana ficou excluída da primeira oficialização, tendo sido incorporada posteriormente pela Lei Complementar Federal n. 20 de 1974 (REOLON, 2007) (QUAD. 1).

A criação dessas regiões tinha por objetivo a resolução dos problemas urbanos partilhados pelas cidades aglomeradas e que transpassavam a esfera dos municípios, necessitando uma ação conjunta no planejamento e na gestão dos bens e serviços metropolitanos, bem como na promoção do desenvolvimento socioeconômico numa escala regional (BORDO, 2005). Entretanto, a gestão dessas regiões nunca foi uma tarefa fácil devido aos embates entre as esferas de poder municipal, estadual e federal, entre outros fatores, em que um ente de caráter regional se torna um complicador. Esse quadro se agravou, sobretudo, com a Constituição Federal de 1988, que reforçou o papel dos municípios e deixou o ente metropolitano com menos poder e possibilidades de atuação.

---

<sup>48</sup> Como está bem demonstrado nas coletâneas organizadas por Paviani e no estudo *Regiões de Influências das Cidades 2007* (IBGE, 2008), entre outros.

À época da institucionalização das primeiras regiões metropolitanas, o Brasil iniciava seu período urbano, já que sua população acabara de inverter-se de predominantemente rural a majoritariamente urbana, com as primeiras metrópoles oficiais contando pelo menos um milhão de habitantes, sem considerar seus respectivos espaços metropolizados (DAVIDOVICH, 2003). As metrópoles sudestinas, sobretudo, apresentavam uma população cada vez maior, uma industrialização crescente e inúmeras possibilidades de expansão econômica (CATALÃO, 2007b).

Sobretudo a partir de 1995, foram oficializadas as novas regiões metropolitanas, além de seus colares e áreas de expansão (QUAD. 1, MAPA 3), já então pelos poderes estaduais, haja vista que, com a Constituição de 1988, tornou-se atribuição dos estados federados a sua oficialização. Não obstante, é de se notar que houve uma modificação no significado que a expressão ganhou a partir da institucionalização dessas novas unidades de administração regional. Região Metropolitana parece se referir agora muito mais a qualquer simples aglomeração de cidades do que propriamente a um conjunto de cidades inserido num processo de metropolização. Se bem que possamos admitir que sempre tenha havido uma diferenciação entre a metrópole como conceito, como realidade espacial e como definição político-administrativa, agora tanto mais parece não coincidirem necessariamente os respectivos significados aos quais os termos se remetem. Como assevera Reolon (2007, p. 32-33), inseridos no choque entre as questões científicas, dedicadas ao estudo para compreensão e explicação da realidade, e as vontades políticas, que versam pela institucionalização de unidades regionais administrativas, seja para quais fins forem:

[d]e um lado, têm-se conceitos (metropolização, área metropolitana, região metropolitana, aglomeração urbana, questões metropolitanas) e, de outro, apenas termos constitucionais (unidade regional, região metropolitana, aglomeração urbana, microrregião, região integrada de desenvolvimento, funções públicas de interesse comum).

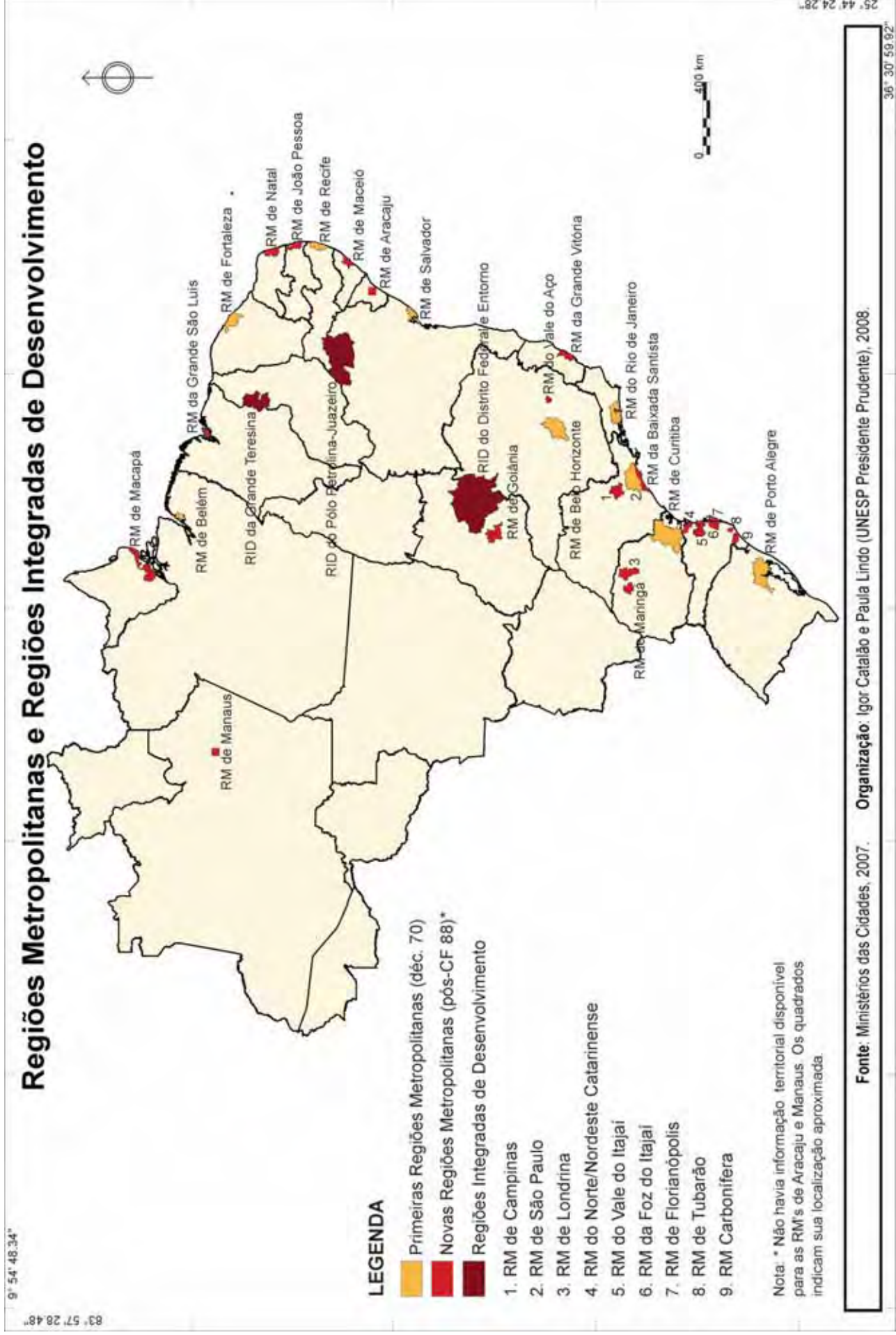
Assim, enquanto as primeiras regiões metropolitanas foram oficializadas tendo por base critérios rígidos e mais coerentes com a realidade socioespacial de cada metrópole, as novas regiões metropolitanas foram definidas com base em critérios vagos, muitas vezes apenas políticos, agrupando cidades cujo conteúdo e cuja morfologia e estrutura espaciais não dizem respeito obrigatoriamente a uma realidade metropolitana. É fato que, em muitas das situações, se vislumbram uma integração ou interdependência entre duas ou mais cidades de forma a se constituírem, porém, muito mais em aglomerações urbanas que em regiões metropolitanas. Segundo Catia Silva (2006), a decisão das prefeituras pela inserção ou não de uma cidade em

uma determinada região metropolitana liga-se aos interesses por recursos que se podem auferir e não às relações compartilhadas num mesmo espaço de vida, como se supõe.

**QUADRO 1. Regiões Metropolitanas, Regiões Integradas de Desenvolvimento, leis e anos de criação.**

Tipo	Região Metropolitana/Integrada de Desenvolvimento	Cidade sede	Unidade Federativa	Lei de criação	Ano de criação
Primeiras regiões metropolitanas	<i>Região Metropolitana de Belém</i>	Belém	PA	LCF nº 14	1973
	<i>Região Metropolitana de Belo Horizonte (+ colar metropolitano criado em 2002)</i>	Belo Horizonte	MG	LCF nº 14	1973
	<i>Região Metropolitana de Curitiba</i>	Curitiba	PR	LCF nº 14	1973
	<i>Região Metropolitana de Fortaleza</i>	Fortaleza	CE	LCF nº 14	1973
	<i>Região Metropolitana de Porto Alegre</i>	Porto Alegre	RS	LCF nº 14	1973
	<i>Região Metropolitana de Recife</i>	Recife	PE	LCF nº 14	1973
	<i>Região Metropolitana de Salvador</i>	Salvador	BA	LCF nº 14	1973
	<i>Região Metropolitana de São Paulo</i>	São Paulo	SP	LCF nº 14	1973
	<i>Região Metropolitana de Rio de Janeiro</i>	Rio de Janeiro	RJ	LCF nº 20	1974
Novas Regiões Metropolitanas	<i>Região Metropolitana de Aracaju</i>	Aracaju	SE	LCE nº 25	1995
	<i>Região Metropolitana da Grande Vitória</i>	Vitória	ES	LCE nº 58	1995
	<i>Região Metropolitana da Baixada Santista</i>	Santos	SP	LCE nº 815	1996
	<i>Região Metropolitana de Natal</i>	Natal	RN	LCE nº 152	1997
	<i>Região Metropolitana da Grande São Luís</i>	São Luís	MA	LCE nº 38	1998
	<i>Região Metropolitana de Florianópolis (Núcleo + área de expansão metropolitana)</i>	Florianópolis	SC	LCE nº 162	1998
	<i>Região Metropolitana de Londrina</i>	Londrina	PR	LCE nº 81	1998
	<i>Região Metropolitana de Maceió</i>	Maceió	AL	LCE nº 18	1998
	<i>Região Metropolitana de Maringá</i>	Maringá	PR	LCE nº 83	1998
	<i>Região Metropolitana do Norte/Nordeste Catarinense (Núcleo + área de expansão metropolitana)</i>	Joinville	SC	LCE nº 162	1998
	<i>Região Metropolitana do Vale do Aço (Núcleo + colar metropolitano)</i>	Ipatinga	MG	LCE nº 51	1998
	<i>Região Metropolitana do Vale do Itajaí (Núcleo + área de expansão metropolitana)</i>	Blumenau	SC	LCE nº 162	1998
	<i>Região Metropolitana de Goiânia (+ Região de Desenvolvimento Integrado de Goiânia criada em 2000)</i>	Goiânia	GO	LCE nº 27	1999
	<i>Região Metropolitana de Campinas</i>	Campinas	SP	LCE nº 870	2000
	<i>Região Metropolitana Carbonífera (Núcleo + área de expansão metropolitana)</i>	Criciúma	SC	LCE nº 221	2002
	<i>Região Metropolitana da Foz do Rio Itajaí (Núcleo + área de expansão metropolitana)</i>	Itajaí	SC	LCE nº 221	2002
	<i>Região Metropolitana de Tubarão (Núcleo + área de expansão metropolitana)</i>	Tubarão	SC	LCE nº 221	2002
	<i>Região Metropolitana de João Pessoa</i>	João Pessoa	PB	LCE nº 59	2003
<i>Região Metropolitana de Macapá</i>	Macapá	AP	LCE nº 21	2003	
<i>Região Metropolitana de Manaus</i>	Manaus	AM	LCE nº 52	2007	
Regiões Integradas de Desenvolvimento	<i>Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno</i>	Brasília	DF/GO/MG	LCF nº 94	1998
	<i>Região Integrada de Desenvolvimento da Grande Teresina</i>	Teresina	PI/MA	LCF nº 112	2001
	<i>Região Integrada de Desenvolvimento do Pólo Petrolina-Juazeiro</i>	Petrolina	PB/BA	LCF nº 113	2001

Fonte: Organizado pelo autor a partir das informações do IBGE, de pesquisa nas leis federais e estaduais, e de Catia Silva (2006).



MAPA 3. Brasil. Regiões Metropolitanas e Regiões Integradas de Desenvolvimento. 2007.

No caso da metrópole de Brasília, sua especificidade político-administrativa, espacialmente inscrita, deixou-a durante muito tempo à margem das definições oficiais, embora, desde a década de 1970, algumas medidas para a resolução dos problemas urbanos crescentes e para a promoção do desenvolvimento regional, mormente focados em sua periferia goiana, tenham sido tomadas. Contudo, nenhuma delas se mostrou satisfatoriamente efetiva, tanto no que diz respeito a uma integração da capital com seu entorno goiano quanto no que tange ao desenvolvimento regional como um todo.

Assim, Brasília, embora cientificamente reconhecida como metrópole desde fins da década de 1970, como indicam Barbosa Ferreira (1985) e Paviani (1985), esteve fora dessa categorização no que tange às decisões políticas até 1998, quando foi criada a RIDE. Entretanto, no debate científico, outras discussões sobre a natureza de seu espaço metropolitano têm sido impetradas exaustivamente, tanto na Academia, quanto nos órgãos de pesquisa públicos; tanto é que Steinberger (2003) chama a atenção para o fato de que existem pelo menos seis<sup>49</sup> delimitações para a região que circunda Brasília, tendo cada uma delas sido feita de acordo com objetivos específicos e integrando cidades diferentes. A seguir, tomarei parte em algumas dessas discussões, todavia sem a intenção de esgotar o assunto.

### **2.1.1. Região Geoeconômica de Brasília**

O Programa Especial da Região Geoeconômica de Brasília – PERGEB – foi criado na metade da década de 1970, no âmbito do II Plano Nacional de Desenvolvimento – II PND –, tendo em vista a preocupação das autoridades ligadas ao Governo Federal e ao Estado de Goiás com o acelerado crescimento migratório para a região que circunscreve a capital (PELUSO, 1983). O objetivo principal do programa era criar estratégias para promover o desenvolvimento da região sob influência direta de Brasília, visando, sobretudo, evitar a ampliação da dependência das cidades contíguas. Além do Distrito Federal, sua escala de abrangência territorial atingia 88 municípios goianos e mineiros, tais como Abadiânia, Alexânia, Cabeceiras, Corumbá de Goiás, Cristalina, Formosa, Luziânia, Padre Bernardo, Planaltina, Pirenópolis, em Goiás, e Unai, em Minas Gerais, entre outros.

---

<sup>49</sup> Região Geoeconômica de Brasília e Associação dos Municípios Adjacentes a Brasília – AMAB –, da década de 1970; Zoneamento Ecológico-Econômico – ZEE – elaborado pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE –, de 1994; Aglomerado Urbano de Brasília – AUB –, de 1997; Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno – RIDE –, de 1998; e a Mesorregião de Águas Emendadas, ainda em gestação.

No âmbito do PERGEB, a manutenção do papel de Brasília como centro político-administrativo e cidade planejada era um fato marcante nas estratégias de desenvolvimento regional. Em linhas gerais, tratava-se de prover moradias, infra-estruturas e empregos na Região Geoeconômica ao mesmo tempo em que se buscava desafogar os núcleos urbanos periféricos internos ao quadrilátero do Distrito Federal numa tentativa de evitar que Brasília se metropolizasse, sendo este processo considerado o gerador de conurbações<sup>50</sup> e espaços repletos de inconveniências (CONSTRUTORA OCIDENTAL, [197-]). O Memorial Descritivo da Cidade Ocidental, documento com as justificativas e diretrizes para a implantação do então conjunto habitacional<sup>51</sup>, apresentava a ocupação da região adjacente à capital como saída para a resolução dos problemas urbanos crescentes e como impedimento à formação de um espaço metropolitano pela criação de um tecido urbano menos conurbado.

Não é de se questionar a importância que tinha a urbanização da capital e a influência desse processo em uma escala regional desde a década de 1970, quando se iniciava seu processo de metropolização, segundo já apontado. Nesse sentido, o PERGEB se apresentava como um avanço na resolução dos problemas urbanos ampliados para uma escala regional, não obstante o fato de não se tratar de uma tentativa de criação de um ente de gestão metropolitana, como as regiões metropolitanas criadas pelo Governo Federal entre 1973 e 1974. Além disso, o conjunto de municípios abrangidos pelo programa não apresentava grande interação espacial com a capital, exceto Luziânia e Planaltina que, à época, começavam a ser inseridos no processo de produção do espaço urbano-metropolitano brasileiro. Para aliviar a dependência já existente entre a nascente periferia goiana e Brasília, o núcleo metropolitano, vislumbrava-se a criação de um pólo de implantação industrial na Região Geoeconômica, mormente para atender ao município de Luziânia e sua gama de loteamentos e conjuntos habitacionais dispersos na direção da capital. Se, por um lado, o PERGEB propunha medidas de desenvolvimento regional e valorização socioeconômica da região de influência direta de Brasília – reconhecendo a ampliação da urbanização da capital para uma escala regional –, porém visando a impedir o advento de um processo de produção metropolitana, por outro, ele traz em seu bojo a evidência do começo deste processo.

---

<sup>50</sup> Acredito que o termo conurbação tenha sido utilizado, no memorial descritivo da Cidade Ocidental, em sua acepção mais popular de unificação da malha urbana pela continuidade do ambiente construído, ou continuidade territorial, e não no sentido original elaborado por Patrick Geddes, que dizia respeito a um processo de agrupamento de cidades em torno de uma cidade principal, porém com múltiplos núcleos, em contigüidade, ou seja, sem pressupor a continuidade territorial entre elas, mas considerando uma continuidade espacial (Cf. CONSTRUTORA OCIDENTAL, [197-]; GEDDES, 1994; SPOSITO, 2004a; MIYAZAKI, 2008).

<sup>51</sup> Cf. Construtora Ocidental ([197-]) e Catalão (2006).

Segundo Paviani (1996a), a inexistência de resultados eficazes do PERGEB diz respeito à falta de estratégias numa escala regional mais ampla que envolvesse, além do Estado de Goiás, os Estados de Minas Gerais e de Mato Grosso, haja vista os resultados, para a região Centro-Oeste do país, do incremento migratório na região em que a capital se insere. Além disso, o programa ficou centrado muito mais no discurso e na disputa político-partidária do que nas estratégias para atingir os objetivos propostos, de forma que a contradição entre estes e o orçamento financeiro de que dispunham as autoridades para levá-los a cabo acabou por enfraquecer o programa, que não chegou à década de 1980 (SEDUMA, 2008).

### **2.1.2. Aglomerado Urbano de Brasília**

O Aglomerado Urbano de Brasília – AUB – foi pensado no âmbito de um estudo desenvolvido em seis volumes para avaliar os instrumentos de planejamento e gestão do uso do solo e sua delimitação teve como base a inexistência de uma região metropolitana, tal como constitucionalmente se indicou a definição, para Brasília (GESTÃO DO USO DO SOLO, 2001), levando-se em conta o fato de ter ele precedido a criação da RIDE<sup>52</sup>. Assim, sua composição foi indicada a partir do que comumente se denomina Entorno Imediato, contando com os municípios goianos de Água Fria de Goiás, Águas Lindas de Goiás, Cidade Ocidental, Formosa, Luziânia, Novo Gama, Padre Bernardo, Planaltina, Santo Antônio do Descoberto e Valparaíso de Goiás.

Já comentei a especificidade do termo Entorno nos estudos sobre Brasília, porém cabe ressaltar ainda um ponto. Dentro do que usualmente se entende por Entorno, existe uma série de subdivisões que varia de acordo com a metodologia de classificação das cidades. Em geral, todas as subclassificações agrupam as cidades em Entorno Imediato – ou próximo, ou metropolitano, ou de alta polarização – e Entorno Distante – ou de média e baixa polarização. Contudo, não há coincidência entre elas, de sorte que o que se denomina Entorno Imediato num estudo, não corresponde necessariamente à mesma delimitação territorial em outro<sup>53</sup>. Diante disso, embora o AUB seja reconhecido como aquele formado pelas dez cidades do denominado Entorno Imediato citadas, não há referência aos critérios utilizados nessa classificação

---

<sup>52</sup> As demais cidades abarcadas no estudo, como o Rio de Janeiro e São Paulo, tiveram suas análises voltadas para as respectivas regiões metropolitanas já oficialmente instituídas.

<sup>53</sup> Cf. Gestão do Uso do Solo (2001), SEPLAN (2003), Agnaldo Silva (2006), Miragaya (2006) e Caiado (2006).

nem tampouco a estudos precedentes que a tenham originado<sup>54</sup>. Não obstante a relevância do estudo, essa imprecisão pode demonstrar uma fragilidade na metodologia. Ademais, se não havia unidade regional de caráter metropolitano reconhecida para Brasília à época, um estudo deste porte poderia corroborar para sua implantação, o que não ocorreu, haja vista que a criação da RIDE, em 1998<sup>55</sup>, ocorreu a despeito dos delineamentos territoriais do estudo.

Assim, inúmeros questionamentos podem ser feitos no tocante à escolha das dez cidades, posto que, no estudo, a delimitação territorial do AUB visa a resolver a questão da inexistência de uma unidade de gestão metropolitana, tal como a existente para as demais cidades estudadas nos outros volumes da publicação, como São Paulo, Rio de Janeiro ou Porto Alegre. Um exemplo é o porquê de Água Fria de Goiás ter sido incluída no grupo, haja vista tratar-se de um município de caráter rural, pouco povoado, distante do núcleo da aglomeração e com pouca representatividade no que tange à integração espacial com a capital<sup>56</sup>. Ademais, a formação do AUB é analisada tomando por base o crescimento da região circundante a Brasília como parte do processo de produção do espaço metropolitano, já aqui descrito, muito embora não haja qualquer posicionamento sobre o papel que cumpriu cada cidade do aludido Entorno Imediato nesse processo. Em outras palavras, a explicação do processo de periferização das cidades goianas e a sua aglutinação pela urbanização de Brasília, ainda que coerente e bem elaborada, deixa uma indeterminação territorial em relação aos acontecimentos expostos. Se a opção era tomar por base um estudo oficial para evitar uma desnecessária inclusão de tópico destinado a explicar o porquê da escolha das nove cidades, a não explicitação dos critérios e a não especificação territorial dos processos deixou a delimitação imprecisa e questionável. Ademais, a avaliação dos instrumentos de planejamento e gestão do uso do solo – feita apenas para o Distrito Federal, é de se notar – somente aclarou o fato de que eles não existem em uma escala regional, deixando em aberto o porquê de se fazer um estudo para avaliar tais instrumentos no AUB, em que as demais cidades integrantes ficaram negligenciadas. Em outras palavras, como se poderiam avaliar os instrumentos de gestão do uso do solo numa escala regional, sendo que estes instrumentos não possuem tal abrangência? Se não e-

---

<sup>54</sup> Na verdade, há uma referência no texto sobre um estudo realizado em conjunto pela extinta Superintendência de Desenvolvimento do Centro-Oeste – SUDECO – e pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Urbano – CNDU – a partir do qual se teria institucionalizado a região e se teriam criado as Secretarias do Entorno, tanto no Distrito Federal quanto no Estado de Goiás, porém não há detalhamento algum sobre ele para justificar a adoção do referido conjunto de cidades e a referência não aparece mais do que numa simples passagem do texto e ainda imprecisa (Cf. GESTÃO DO USO DO SOLO, 2001, p. 40, 50 e 144).

<sup>55</sup> Antes de os resultados do estudo serem publicados, o que só ocorreu em 2001.

<sup>56</sup> Ver, por exemplo, na tabela 1, a irrisória participação da população de Água Fria de Goiás nos deslocamentos quotidianos para Brasília.

xiste unidade de gestão metropolitana para Brasília, os instrumentos existentes não poderiam ater-se senão ao território do Distrito Federal<sup>57</sup>.

### **2.1.3. Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno**

Segundo Caiado (2006), a criação da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno – RIDE – foi uma saída encontrada pelo Governo Federal para instituir regiões metropolitanas que abrangessem mais de uma unidade federativa, haja vista que a Constituição de 1988 relegou aos estados da Federação a função da criação dessas regiões, sendo impossível a um único deles fazê-lo agregando municípios de um estado vizinho. Além da RIDE, outras duas Regiões Integradas de Desenvolvimento foram criadas: a que une Teresina, no Piauí, e Timon, no Maranhão, e a que agrega Petrolina, em Pernambuco, e Juazeiro, na Bahia. Contudo, essas regiões, embora reconhecidas como de caráter metropolitano como as demais regiões metropolitanas, não contam com municípios integrados todos com esse caráter, tendo obrigatoriamente uma metrópole como núcleo – o que seria de se esperar para toda região de caráter metropolitano –, tal como acontece também com as Regiões Metropolitanas<sup>58</sup>.

Assim, com vistas a coordenar atividades de cunho administrativo entre a União, os Estados de Goiás e de Minas Gerais e o Distrito Federal, a RIDE foi criada pela Lei Complementar Federal n. 94, de 19 de fevereiro de 1998, e regulamentada pelo Decreto n. 2.710, de 04 de agosto de 1998, agrupando o Distrito Federal, os municípios goianos de Abadiânia, Água Fria de Goiás, Águas Lindas de Goiás, Alexânia, Cabeceiras, Cidade Ocidental, Cocalzinho de Goiás, Corumbá de Goiás, Cristalina, Formosa, Luziânia, Mimoso de Goiás, Novo Gama, Padre Bernardo, Pirenópolis, Planaltina, Santo Antônio do Descoberto, Valparaíso de Goiás e Vila Boa e os municípios mineiros de Unai e Buritis (MAPA 4), além daqueles que porventura vierem a se originar por desmembramento de algum dos municípios citados<sup>59</sup>. Para coordenar as ativi-

---

<sup>57</sup> Ao que parece, nem para as demais metrópoles estudadas os instrumentos foram analisados em uma escala regional, atendo-se muito mais aos núcleos metropolitanos.

<sup>58</sup> Notem-se, por exemplo, as Regiões Metropolitanas de Londrina e Maringá, no Paraná, e as Regiões Metropolitanas catarinenses. Vale lembrar que, no âmbito governamental, como já elucidado anteriormente, o que se reconhece como região metropolitana diz respeito muito mais a um conjunto de cidades envolvidas num processo de aglomeração do que propriamente de metropolização.

<sup>59</sup> Não obstante, o município de Cabeceira Grande, desmembrado do município de Unai no final da década de 1990 não tem figurado em documentos oficiais como pertencente à RIDE, como também destaca Caiado (2006).

dades da RIDE, foi criado, pelo mesmo decreto, o Conselho Administrativo da RIDE – COARIDE – como órgão colegiado integrante do Ministério da Integração Nacional.

É importante reconhecer que a RIDE herdou tanto os princípios do PERGEB quanto boa parte da estrutura territorial que o programa deixou, englobando hoje os seus municípios e os desdobramentos deles, além de ter incorporado outros novos, inclusive no Estado de Minas Gerais. Ela foi criada como área de polarização do Distrito Federal para o desenvolvimento socioeconômico conjunto com os municípios envolvidos. Embora reconhecida nacionalmente como de caráter metropolitano, a RIDE não apresenta integração desse caráter entre a capital federal e todos os demais municípios componentes, não obstante significar um avanço em termos de política regional para a região circundante a Brasília. Entre os seus objetivos, constam a redução das desigualdades regionais, a implantação de linhas de crédito para atividades prioritárias, as isenções e os incentivos fiscais, a integração de serviços públicos, a geração de emprego e a fixação de mão-de-obra, entre outros<sup>60</sup>.

Segundo Caiado (2006), os perfis dos municípios componentes da RIDE são muito diferentes entre si, com a maioria apresentando uma forte participação no setor primário da economia, enquanto que aqueles mais diretamente ligados ao processo de expansão urbana da capital, denominados pela autora de Entorno Imediato, possuem estrutura econômica baseada em atividades de caráter urbano.

No que respeita às suas limitações, considerando uma escala regional mais abrangente, se a RIDE inova por agregar municípios muito diversos e territorialmente bastante distanciados da capital – podendo trazer alternativas para a promoção do desenvolvimento regional –, numa escala mais restringida, aquelas cidades com maior dependência e socioespacialmente mais integradas a Brasília não podem auferir muitos benefícios devido às incertezas dos âmbitos de ação do poder público e da dificuldade de união de forças entre os níveis de poder envolvidos – municipal, estadual, federal e do Distrito Federal – que, ao lado de outras agentes cujas decisões influenciam diretamente na produção do espaço metropolitano, se tornam excessivos. Em outras palavras, falta à RIDE o reconhecimento das especificidades municipais e do maior nível de inter-relação existente entre as sete cidades consideradas e a capital.

---

<sup>60</sup> Cf. Brasil (1998a, 1998b, 2000).

### 2.1.4. Área Metropolitana de Brasília

Na Geografia Urbana, Paviani é um dos principais expoentes no estudo da metropolização de Brasília, desenvolvendo trabalhos nessa temática desde meados da década de 1970, quando o processo de produção do espaço urbano brasiliense começou a agregar as cidades goianas contíguas. Para ele (1985a), o fenômeno da metropolização da capital desenvolveu-se de acordo com as mesmas características observadas em outras metrópoles, como São Paulo, Porto Alegre ou Recife, muito embora não da mesma maneira e nem com a mesma importância para cada característica.

Em princípio, o critério populacional por si só não é suficiente para o reconhecimento de uma cidade como metrópole, haja vista trata-se a metropolização de um processo mais complexo e heterogêneo, como já exposto no capítulo 1. Não obstante, é difícil aceitar que o crescimento populacional de uma cidade se dê *tout court*, ou seja, em desvinculação com outros processos que o geram ou que dele decorrem. Isso significa que, por trás do crescimento da população de uma cidade, em níveis metropolitanos, há uma série de outros fatores correlacionados, tais como dispersão territorial urbana, especializações funcionais, aumento das desigualdades socioespaciais, diferença na utilização do espaço e do tempo pelos habitantes, alargamento do espaço da vida quotidiana e intensificação da mobilidade (DUBRESSON, 2000).

No caso de Brasília, Paviani (1985a) destaca que o crescimento populacional, com a conseqüente ampliação do tecido urbano – embora, devo ressaltar, sob formas mais dispersas do que aquelas vislumbradas em outras metrópoles –, foi um fator preponderante em seu processo de urbanização, não apenas no tocante ao volume populacional alcançado, mas também no que tange à rapidez desse crescimento. Disso e de seu papel de capital deriva também a complexificação e ampliação das atividades, mormente nos setores terciário e terciário superior, ou quaternário, da economia, sobretudo os campos empresariais, da alta administração federal, dos serviços, do comércio e da construção civil (PAVIANI, 1996a).

Na análise da metropolização de Brasília, é de se destacar a importância que Paviani (1985a, 1986a, 2003, 2007) confere à integração espacial da capital com as cidades goianas que a circundam. Nesse sentido, ele vê como imprescindível a criação da Área Metropolitana de Brasília – AMB – como uma necessidade de gestão em escala regional, cujo objetivo seria direcionar esforços conjuntos à implantação de infra-estruturas e à geração de empregos nas cidades goianas que lhe seriam anexadas. Na proposição de Paviani (1994, 1996a, 2007), a

questão do emprego tem destaque no fortalecimento do papel econômico da AMB, considerando a implantação de um setor industrial e tecnológico e a dinamização dos setores de serviços, tais como abastecimento, hotelaria e entretenimento.

Uma proposição de criação de uma área metropolitana para Brasília é apresentada também por Mathieu e Barbosa Ferreira (2006), muito embora a justificativa relativa às cidades componentes desta área siga a mesma imprecisão de Paviani (1994, 1996a, 2007). No estudo, são consideradas as cidades goianas pertencentes ao AUB e novamente Água Fria de Goiás parece constar por um motivo aleatório não especificado. Além disso, fala-se, no trabalho, da necessidade de uma governança metropolitana aliando os governos do Distrito Federal, do Estado de Goiás e dos municípios goianos contíguos, sem que se apresente a real necessidade disso, pois à riqueza de informações sobre o Plano Piloto opõe-se a falta de detalhamento sobre a periferia goiana. Por exemplo, as autoras referem-se sempre à grande dependência de empregos e serviços no centro metropolitano, o Plano Piloto, por parte do entorno metropolitano, sem apresentar dados dessa região que comprovem essa dependência. Os dados apresentados dizem respeito apenas à concentração de empregos no Plano Piloto em relação ao Distrito Federal e não às cidades goianas.

Nada obstante, o esforço de Paviani (1996a, 2007) para o entendimento de uma área metropolitana com vistas à resolução dos problemas regionais, sobretudo os entrevistados nas cidades goianas limítrofes, diz respeito ao seu comprometimento com proposições voltadas mais para o questionamento das políticas do que para as definições administrativas, tanto é que a AMB, por ele proposta, ora é apontada como coincidente com o AUB (PAVIANI, 2003), ora é distinguida como o conjunto metropolitano formado pela capital mais as cidades goianas fortemente integradas a ela (PAVIANI, 2007), ficando na incerteza quais cidades seriam essas.

## **2.2. (Re)conhecendo o espaço metropolitano de Brasília**

O reconhecimento de um espaço metropolitano de Brasília que difira, em alguma medida, das delimitações supra-apresentadas, ou de alguma outra, não se pretende inédito a não ser no que diz respeito aos critérios usados para esse reconhecimento, que aqui ganham importância por deslocar o foco da análise para as escalas temporal e espacial do cotidiano, ou seja, a vida quotidiana e a dimensão vivida do espaço. Em outras palavras, significa o desen-

volvimento da compressão sobre a aglomeração brasiliense a partir dos estudos e definições já existentes, quer de ordem político-administrativa – como o PERGEB ou a RIDE –, quer de ordem científica – como o AUB ou a AMB –, enfocando dimensões espaciotemporais menos valorizadas ou apresentadas de maneira insuficiente nos referidos estudos.

O fato é que, no caso da metrópole brasiliense, nenhum estudo pode ser feito partindo de si mesmo, tanto porque não se verifica uma inexistência absoluta de precedentes, quanto porque seria ingênuo, senão pretensioso, adotar essa postura. Ademais, são muito mais frutíferos os estudos que se fazem com base em coadunação de esforços do que aqueles realizados de maneira isolada.

Retomando Steinberger (2003), ao referir-se à região que circunscreve Brasília, a autora alerta para o fato de que é necessário especificar sobre que região se está falando. Assim sendo, esta dissertação não apenas se volta para a compreensão da metropolização de Brasília como processo que afeta, sobretudo, a vida quotidiana da população, mas objetiva reconhecer o espaço metropolitano a partir das práticas espaciais e dos deslocamentos quotidianos dos habitantes da periferia goiana, ou seja, de sua mobilidade, entendendo-a como fator de grande importância na dinamização do referido processo, haja vista que a compreensão das dinâmicas inerentes ao processo de urbanização – e, conseqüentemente, de metropolização – deve necessariamente considerar as diferentes formas de mobilidade espacial que as afetam (DUPONT e DUREAU, 1994). Ou seja, trata-se da demarcação da área da qual estou falando e do porquê dessa demarcação, considerando a espacialidade como um aspecto inerente à existência humana e como algo que é produzido quotidianamente. Trata-se de um espaço metropolitano que vai se (re)desenhando por meio das práticas espaciais da população em seu processo de reprodução da vida.

Segundo Dureau et al (2000), a mobilidade espacial é o fator central das dinâmicas urbanas atualmente, podendo ser compreendida sob diversos aspectos, como a mobilidade residencial ou quotidiana, e como ponto-chave nos debates sobre o direito à cidade, à residência ou à mobilidade. Ademais, essa perspectiva de análise preza pelo reconhecimento dos habitantes como agentes plenos das dinâmicas de produção do espaço urbano-metropolitano.

Chauvin (2006), ao analisar o processo de metropolização de uma das cidades da Índia, atenta para o fato de serem as metrópoles espaços de mobilidade, cujo funcionamento só pode ser entendido pela compreensão dos deslocamentos de população, tais

como os deslocamentos residência-trabalho, que engendram práticas urbanas diversificadas e cada vez mais complexas.

Tendo isso em vista, considerando a impossibilidade de abarcar todos os tipos de mobilidade espacial e admitindo também que os deslocamentos quotidianos são um dos principais critérios de delimitação dos espaços metropolitanos em nível internacional (IBGE, 2000; CHAUVIN, 2006), esse tipo de deslocamento foi utilizado no reconhecimento do espaço metropolitano de Brasília, que a seguir se apresenta. Trata-se de um reconhecimento que encontra no espaço vivido a junção das dimensões do percebido – do espaço em sua configuração territorial, como apresentado no capítulo precedente – e do concebido – do espaço imaginado, vislumbrado, apreendido subjetiva e simbolicamente, segundo ainda se apresentará no próximo capítulo –, que se realizam plenamente no quotidiano.

Segundo Oliveira (2006, p. 64), é no quotidiano, nas experiências de vivência do espaço e do tempo no plano do imediato, que se pode reconhecer um espaço como metropolitano: “reconhecer a metrópole significa reconhecê-la repetidamente [...] no ir-e-vir de casa para o trabalho, para a escola, para o lazer, para a vida social e cultural”.

Assim, o reconhecimento do espaço metropolitano de Brasília aparece num duplo processo. Primeiramente, trata-se de reconhecê-lo tendo em vista a multiplicidade de delimitações territoriais referentes à região circundante a Brasília, a partir da idéia de que existe sim um espaço metropolitano de Brasília que, porém, se articula muito mais em função da mobilidade da população do que das relações de base econômica em sentido restrito<sup>61</sup>.

O segundo aspecto do processo diz respeito ao reconhecimento quotidiano do espaço metropolitano, ou seja, à vivência espacial da população em seus deslocamentos e em suas práticas. Do conhecimento teórico do espaço metropolitano como aquele dinamizado pela mobilidade, passamos ao reconhecimento deste espaço na vida das pessoas que o habitam e que dele se apropriam. Em outras palavras, o propósito não é apenas indicar que cidades fa-

---

<sup>61</sup> É de se notar que o processo de metropolização em Brasília também se assenta em relações econômicas entre as diversas cidades, porém essas relações são oriundas muito mais das práticas quotidianas da população do que no amplo desenvolvimento de setores da economia divididos entre as cidades aglomeradas, tal como ocorre em Belo Horizonte, em São Paulo ou no Rio de Janeiro. A economia é entendida, então, num sentido amplo de relações que promovem a circulação de bens e ampliação de serviços em oposição à produção e distribuição de bens entre as cidades, que seria seu sentido mais restrito. Em Brasília, essa situação se deve à falta de um forte setor industrial e da extrema dependência das cidades do entorno metropolitano em relação ao núcleo. Ainda assim, tendo em vista essas relações ditas aqui econômicas em sentido restrito, a metropolização de Brasília poderia também ser considerada sob o ponto de vista das relações na rede urbana nacional, figurando, ao lado do Rio de Janeiro, como metrópole nacional, e compondo junto com esta e com São Paulo, grande metrópole nacional, os três mais importantes centros de gestão do território (IBGE, 2008).

zem ou não parte do espaço metropolitano de Brasília, mas analisar a vida cotidiana das pessoas que habitam essas cidades, já que, se a mobilidade é um fator importante a ser considerado na dinamização dos espaços metropolitanos (DUREAU et al, 2000; CHAUVIN, 2006), é a reprodução da vida das pessoas por meio de suas práticas que anima esse processo.

### **2.2.1. Um espaço reconhecido nos trajetos quotidianos**

O processo de metropolização de uma cidade pode ser entendido sob dois aspectos. O primeiro diz respeito à produção das condições para que uma cidade seja reconhecida como metrópole, ou seja, o porte territorial e demográfico, e a inserção no sistema mundializado de cidades (DUREAU et al, 2000), no qual estas apresentam os serviços necessários à reprodução do capital (LENCIONI, 2006), conforme apresentado anteriormente. O segundo aspecto se refere aos limites até onde se estende o espaço metropolitano propriamente dito, ou a área de atração do núcleo metropolitano, de que vou tratar agora. Já aponte que os espaços metropolitanos podem ser entendidos como o conjunto de trajetos quotidianos de seus habitantes (DUREAU e LÉVY, 2007). Reconhecer tais espaços dessa maneira desloca o plano da análise da abstração para o plano da vida, em que a realização do ser social se faz espacialmente (LEFEBVRE, 2000).

Dadas as variadas maneiras existentes de reconhecer a aglomeração brasiliense, incluindo, cada uma delas, um conjunto diferente de cidades nos Estados de Goiás e Minas Gerais, o reconhecimento do espaço metropolitano de Brasília para fins deste estudo foi feito tendo por base a mobilidade cotidiana da população de cada uma das cidades do entorno metropolitano em suas práticas espaciais e suas relações funcionais com o núcleo.

Tomando como base a RIDE, é possível notar a concentração de fluxos de deslocamento cotidiano em três eixos: sul, onde se encontram as cidades de Novo Gama, Valparaíso de Goiás, Cidade Ocidental e Luziânia; oeste/sudoeste, onde se localizam as cidades de Águas Lindas de Goiás e Santo Antônio do Descoberto; e norte, onde está situada a cidade de Planaltina (CARTOGRAMA 1).

Para a elaboração do cartograma 1, que apresenta, de forma sintética, os fluxos de deslocamento cotidiano entre a periferia e o núcleo metropolitanos, foi obtido um índice médio de deslocamento da população para cada uma das cidades da RIDE, responsável

pela distorção das unidades territoriais municipais para adequá-las ao peso que tem cada uma delas nos deslocamentos para Brasília e que se apresenta no cartograma. Foram obtidos, assim, três índices a partir da porcentagem de população que trabalha ou estuda no núcleo metropolitano dividida pela população total municipal que trabalha ou estuda: total, com 15 e com 18 anos ou mais de idade. O objetivo era mostrar o nível real de integração metropolitana, pautado pela mobilidade quotidiana, entre cada uma das cidades e Brasília, corrigindo eventuais distorções dos valores absolutos<sup>62</sup>.

No começo da década de 1990, uma pesquisa realizada pela Companhia de Planejamento do Distrito Federal – CODEPLAN – apontou a intensidade de fluxos quotidianos entre Brasília e as cidades circundantes da região, e demonstrou a predominância de algumas delas em relação às demais do então denominado Entorno<sup>63</sup>. Das 56.000 viagens computadas pela pesquisa em 1990, Luziânia respondia sozinha por 55% do total, sendo que, na ocasião, Cidade Ocidental, Novo Gama e Valparaíso de Goiás ainda não se haviam emancipado. Planaltina e Santo Antônio do Descoberto – neste contido também Águas Lindas de Goiás que, à época, possuía população pequena e tampouco possuía independência política – compartilhavam 13% e 11% respectivamente. Assim, essas três cidades contavam juntas 79% do número total de viagens, estando entre as causas que orientavam os deslocamentos o trabalho, com 52%, os negócios pessoais, com 20%, a procura por atendimento de saúde, com 7%, o lazer, com 9%, e outros motivos diversos contando 12% (SEDUMA, 2008).

Já a partir dos dados dessa pesquisa, pode-se notar a grande disparidade de mobilidade entre as três cidades supracitadas e as demais doze da chamada região do Entorno, que juntas respondiam por 21% dos deslocamentos. Assim, muito embora Brasília polarize uma ampla região no Centro-Norte do Brasil, dentre as cidades que atualmente compõem a RIDE – admitindo-se esta como uma região oficial de caráter metropolitano para Brasília –, inegavelmente não são todas que possuem interação socioespacial com a capital em âmbito metropolitano, entendendo esta interação como o resultado da mobilidade espacial da população, especialmente a mobilidade quotidiana. Nesse sentido, seria possível

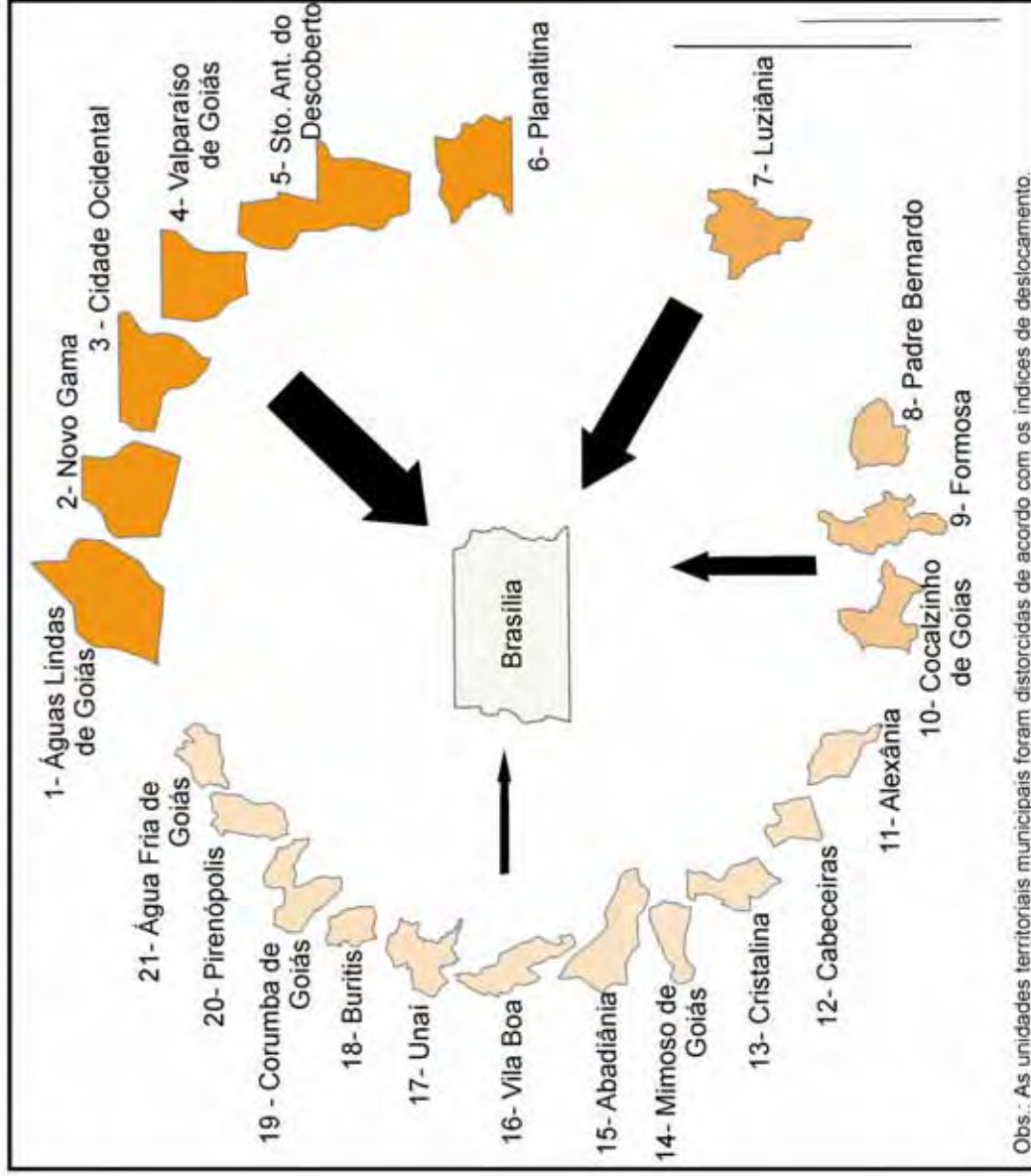
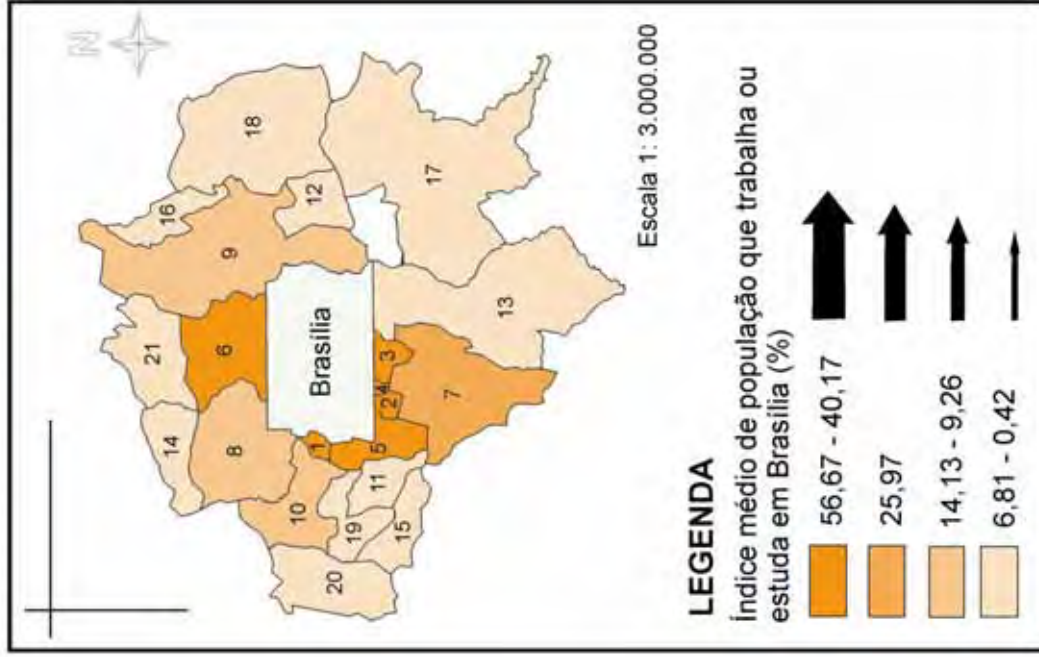
---

<sup>62</sup> Para mais informações sobre a elaboração dos índices a partir dos dados do Censo Demográfico, consultar o subitem *Recorrendo ao Censo Demográfico* no detalhamento da metodologia, página 140. Para informações sobre a elaboração do cartograma, conferir o item referente ao mapeamento dos fluxos, página 156.

<sup>63</sup> *Pesquisa Domiciliar de Transporte*. Brasília: CODEPLAN, outubro de 1990. O Entorno, à época da pesquisa, abrigava quinze cidades: Abadiânia, Alexânia, Cabeceiras, Cocalzinho, Corumbá de Goiás, Cristalina, Formosa, Luziânia, Mimoso de Goiás, Padre Bernardo, Pirenópolis, Planaltina, Santo Antônio do Descoberto e Vila Boa, em Goiás, e Unai, em Minas Gerais.

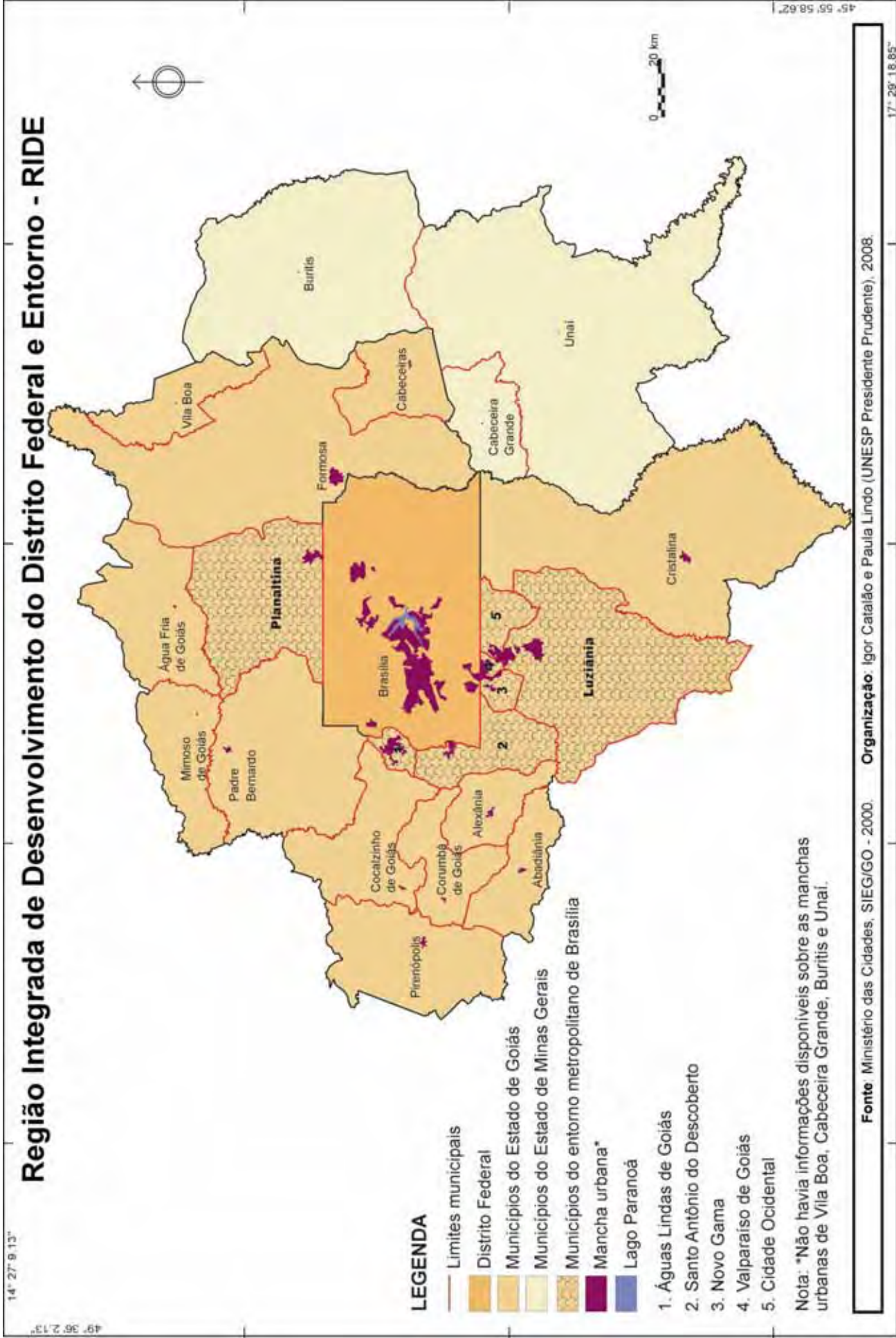
falar de duas zonas distintas na RIDE para agrupar as cidades que a compõem, ambas relacionadas à centralidade de Brasília. A primeira seria a zona de atração, abrigando as sete cidades do entorno metropolitano e a segunda, a zona de influência, conformada pelas demais cidades (MAPA 4).

# Deslocamentos Quotidianos da População da RIDE que Trabalha ou Estuda em Brasília



Fonte: Mapa Rodoviário do Distrito Federal DER/DF, (GDF/ST/DER-DF), 2007. Organização: Paula Lindo e Igor Catalão (UNESP Presidente Prudente), 2008.

CARTOGRAMA 1. RIDE. Deslocamentos quotidianos. 2000.



MAPA 4. Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno. 2008.

Os dados do Censo Demográfico<sup>64</sup> permitem uma melhor apreensão dos deslocamentos cotidianos entre Brasília e as demais cidades da RIDE<sup>65</sup> dez anos depois da pesquisa realizada pela CODEPLAN. Em 2000, do total de pessoas dessa região que trabalhavam ou estudavam em outra cidade, 123.425, ou 91,3%, faziam-no em Brasília (TAB. 1). Destas, 115.878, ou 92,9%, residiam nas sete cidades que estou denominando de entorno metropolitano, enquanto que as 8.797 pessoas restantes, ou 7,1%, eram residentes das demais quatorze cidades. Esses dados demonstram, assim, a força de atração que Brasília tem sobre as cidades da RIDE, principalmente sobre seu entorno metropolitano, o que resulta numa mobilidade intensa entre periferia e núcleo.

**TABELA 1. Pessoas residentes na RIDE, exceto Brasília, e no entorno metropolitano que trabalham ou estudam em outra cidade. 2000.**

Local de residência	Pessoas que trabalham ou estudam		
	Em outra cidade	Em Brasília	%
<i>Abadiânia</i>	366	116	31,7
<i>Água Fria de Goiás</i>	143	7	4,9
<i>Águas Lindas de Goiás</i>	28.315	27.397	96,8
<i>Alexânia</i>	982	605	61,6
<i>Buritis</i>	321	196	61,1
<i>Cabeceiras</i>	387	160	41,3
<i>Cidade Ocidental</i>	10.364	9.617	92,8
<i>Cocalzinho de Goiás</i>	956	597	62,4
<i>Corumbá de Goiás</i>	256	85	33,2
<i>Cristalina</i>	940	664	70,6
<i>Formosa</i>	4.874	3.786	77,7
<i>Luziânia</i>	19.520	16.975	87,0
<i>Mimoso de Goiás</i>	56	23	41,1
<i>Novo Gama</i>	19.498	18.724	96,0
<i>Padre Bernardo</i>	1.863	1.705	91,5
<i>Pirenópolis</i>	398	74	18,6
<i>Planaltina</i>	13.469	13.092	97,2
<i>Stº Antônio do Descoberto</i>	9.640	9.409	97,6
<i>Unaí</i>	1.439	744	51,7
<i>Valparaíso de Goiás</i>	22.619	20.664	91,4
<i>Vila Boa</i>	91	35	38,5
<b>Total RIDE*</b>	<b>136.497</b>	<b>124.675</b>	<b>91,3</b>
<i>Entorno metropolitano**</i>	123.425	115.878	93,9
<i>Demais cidades da RIDE*</i>	13.072	8.797	67,3

Fonte: IBGE - Censo Demográfico 2000, microdados da amostra.

Nota: \*Exceto Cabeceira Grande. \*\*Entorno metropolitano formado pelas cidades de Águas Lindas de Goiás, Cidade Ocidental, Luziânia, Novo Gama, Planaltina, Stº Antônio do Descoberto e Valparaíso de Goiás.

<sup>64</sup> Para mais informações sobre o tratamento e a análise dos dados do Censo Demográfico, consultar o subitem *Recorrendo ao Censo Demográfico* no detalhamento da metodologia, página 140.

<sup>65</sup> Cabeceira Grande, MG, embora pertencente à RIDE, não foi aqui considerada, o que não acarreta prejuízo para a análise por se tratar de um município de caráter eminentemente rural e com pequena população à semelhança de Água Fria de Goiás.

Não obstante, os dados do Censo Demográfico indicam apenas os deslocamentos para trabalho ou estudo. Se considerado o número de viagens realizadas por transporte coletivo entre as cidades goianas metropolizadas e Brasília, sem discriminação do tipo de atividade que orientou os deslocamentos, os valores são ainda mais expressivos e mais distanciados para o entorno metropolitano em relação a outras cidades da RIDE, segundo demonstram os dados do Anuário 2001 da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT.

Ao se tomar o grupo de cidades do entorno metropolitano mais Formosa e Padre Bernardo – que, segundo os dados do Censo, foram as duas cidades que mais se aproximaram do referido grupo em quantidade de pessoas que se deslocam para Brasília para fins de trabalho ou estudo –, tem-se que, do total de 1.314.568 viagens realizadas para finalidades diversas no ano 2000, apenas 6,1% representavam os trajetos entre Brasília e as duas últimas cidades. Analisando a quantidade de passageiros transportados, 99% deles foram encontrados nos trajetos ligando Brasília às sete cidades do entorno metropolitano (TAB. 2)<sup>66</sup>.

**TABELA 2. Número de viagens e quantidade de passageiros transportados entre Brasília e as cidades do entorno metropolitano mais Formosa e Padre Bernardo. 2000.**

Trajetos	Nº de viagens	%	Transporte de passageiros			
			Ida	Volta	Total	%
<i>Aguas Lindas de Goiás - Brasília</i>	231.852	17,64	5.889.037	5.910.085	11.799.122	25,42
<i>Cidade Ocidental - Brasília</i>	133.442	10,15	1.998.092	2.048.452	4.046.544	8,72
<i>Luziânia - Brasília</i>	267.816	20,37	3.848.474	3.782.207	7.630.681	16,44
<i>Novo Gama - Brasília</i>	139.430	10,61	3.457.180	3.291.139	6.748.319	14,54
<i>Planaltina - Brasília</i>	252.877	19,24	3.503.712	3.549.440	7.053.152	15,19
<i>Stº Antônio do Descoberto - Brasília</i>	110.240	8,39	2.471.195	2.544.263	5.015.458	10,80
<i>Valparaíso de Goiás - Brasília</i>	137.297	10,44	1.835.546	1.833.993	3.669.539	7,90
<i>Formosa - Brasília</i>	40150	3,05	228.614	202.511	431.125	0,93
<i>Padre Bernardo - Brasília</i>	1.464	3,05	13.824	14.349	28.173	0,06
<b>Total</b>	<b>1.314.568</b>	<b>100,00</b>	<b>23.245.674</b>	<b>23.176.439</b>	<b>46.422.113</b>	<b>100,00</b>

Fonte: Empresas permissionárias e autorizatárias, Anuário ANTT 2001.

Para uma melhor apreensão do peso que tem cada cidade nos deslocamentos cotidianos entre o entorno e o núcleo metropolitano, foi elaborado um índice a partir dos dados fornecidos pela ANTT que relativiza a quantidade de passageiros transportados pela população municipal de cada município. Assim, de acordo com o índice, Águas Lindas de Goiás é a cidade que apresentava mais passageiros transportados em relação à sua população em 2000, com um índice de 111,58, seguida de perto pela Cidade Ocidental, com 100,22. Santo

<sup>66</sup> Para mais informações sobre o tratamento e a análise dos dados do Anuário da ANTT, consultar o subitem *Recorrendo ao Anuário da ANTT* no detalhamento da metodologia, página 151.

Antônio do Descoberto e Planaltina são as seguintes, com os índices muito próximos de 96,64 e 95,67 respectivamente. Luziânia e Valparaíso de Goiás apresentaram índices muito baixos em comparação às cinco primeiras cidades e abaixo da média, porém ainda bastante distanciados de Formosa e Padre Bernardo, que aprestaram índices pouco representativos em comparação às sete demais (TAB. 3).

**TABELA 3. População total municipal e quantidade total de passageiros transportados entre Brasília e as cidades do entorno metropolitano mais Formosa e Padre Bernardo. 2000.**

Trajetos	População*	Transporte total de passageiros*	TPT/Pop***
<i>Águas Lindas de Goiás - Brasília</i>	105.743	11.799.122	111,58
<i>Cidade Ocidental - Brasília</i>	40.378	4.046.544	100,22
<i>Luziânia - Brasília</i>	141.081	7.630.681	54,09
<i>Novo Gama - Brasília</i>	74.380	6.748.319	90,73
<i>Planaltina - Brasília</i>	73.720	7.053.152	95,67
<i>Stº Antônio do Descoberto - Brasília</i>	51.896	5.015.458	96,64
<i>Valparaíso de Goiás - Brasília</i>	94.857	3.669.539	38,68
<i>Formosa - Brasília</i>	78.650	431.125	5,48
<i>Padre Bernardo - Brasília</i>	21.513	28.173	1,31
<b>Total</b>	<b>682.218</b>	<b>46.422.113</b>	<b>68,05</b>

Fontes: \*IBGE - Censo Demográfico 2000; \*\*Empresas Concessionárias, Anuário ANTT 2001.  
Nota: \*População recenseada em 2000; \*\*\*TPT/Pop - Total de população transportada anualmente dividido pela população total municipal.

Avaliando esses índices, é possível notar a preponderância das cidades do entorno metropolitano em relação às demais da RIDE quanto à mobilidade espacial da população entre periferia e núcleo. Essa preponderância também está ligada à proximidade territorial das sete cidades em relação a Brasília, ainda que esse não seja o fator explicativo principal, haja vista que há cidades que, estando mais próximas, não possuem uma população que se desloca com tanta frequência para o núcleo metropolitano. Entre as cidades do entorno metropolitano, Águas Lindas de Goiás e Novo Gama, que possuem os maiores índices de deslocamento para Brasília – 56,67% e 50,49% respectivamente – não são as que estão mais próximas do centro metropolitano. Além disso, é de se notar a proximidade dos índices entre Santo Antônio do Descoberto e Planaltina – 41,51% e 40,17% respectivamente –, embora a segunda diste 12 quilômetros a mais de Brasília em relação à primeira (QUAD. 2).

Para as demais cidades da RIDE, alguns casos também contradizem a idéia da distância como fator explicativo principal dos deslocamentos para Brasília. Padre Bernardo, por

exemplo, apresenta um índice cerca de 4% superior ao de Formosa, não obstante estar 26 quilômetros mais distante de Brasília, mesma situação que se observa para Cabeceiras e Pirenópolis, Cocalzinho de Goiás e Unaí etc. (QUAD. 2). Essa falta de coincidência entre os índices e as distâncias tem a ver com as carências infra-estruturais e de serviços, e com o papel que as cidades desempenham na rede urbana.

**QUADRO 2. Distâncias e índices de deslocamento cotidiano entre Brasília e as demais cidades da RIDE. 2000.**

Subgrupo	Localidade	Distâncias (Km)*	Índice médio de deslocamento (%)**
Entorno metropolitano	<i>Valparaíso de Goiás</i>	35	42,47
	<i>Cidade Ocidental</i>	42	44,23
	<i>Santo Antônio do Descoberto</i>	44	41,51
	<i>Novo Gama</i>	46	50,49
	<i>Águas Lindas de Goiás</i>	47	56,67
	<i>Planaltina</i>	56	40,17
	<i>Luziânia</i>	58	25,97
Demais cidades da RIDE	<i>Formosa</i>	79	10,26
	<i>Unaí</i>	80	2,09
	<i>Alexânia</i>	87	6,81
	<i>Padre Bernardo</i>	106	14,13
	<i>Cocalzinho de Goiás</i>	110	9,26
	<i>Abadiânia</i>	118	2,29
	<i>Água Fria de Goiás</i>	118	0,42
	<i>Cristalina</i>	119	3,10
	<i>Mimoso de Goiás</i>	126	2,50
	<i>Corumbá de Goiás</i>	128	1,97
	<i>Cabeceira Grande</i>	139	-
	<i>Pirenópolis</i>	139	0,79
	<i>Vila Boa</i>	156	2,21
	<i>Buritis</i>	207	1,98
	<i>Cabeceiras</i>	235	5,08

Fonte: IBGE - Censo Demográfico 2000, microdados da amostra; SEPLAN (2003)

Nota: \*A distância de cada cidade é medida de sua saída principal à Estação Rodoviária de Brasília, considerando a menor distância entre elas. \*\*Índice calculado a partir da porcentagem de população que trabalha ou estuda no núcleo metropolitano dividido pela população total municipal que trabalha ou estuda: total, com 15 e com 18 anos ou mais de idade.

### 2.3. Exurbanização, *Outer Cities* ou a parte goiana da metrópole

Brasília faz parte do processo de mudanças espaciais das metrópoles modernas, iniciado há cerca de trinta anos, que trouxe consigo modificações significativas na condição urbana da sociedade e na maneira como interpretamos essas mudanças, segundo relata Soja (2000). Talvez as mudanças mais marcantes digam respeito à exurbanização como processo de crescimento das metrópoles e dispersão do tecido urbano para uma extensão territorial regional cada vez mais acentuada. Para Soja (2000), essa região circundante às metrópoles tem deixado

de ser apenas uma zona de transferência de população via deslocamentos quotidianos para trabalho<sup>67</sup> para ganhar um modo de vida particular, com suas especificidades espaciais, sobretudo, atreladas à generalização do uso do automóvel e às escolhas residenciais, como também indicam Dureau e Lévy (2007). Tratam-se de formas espaciais resultantes de uma urbanização difusamente generalizada nas periferias metropolitanas, denominadas por Soja (2000) de *Outer Cities*<sup>68</sup>. As novas formas espaciais das metrópoles contemporâneas marcam o fim das metrópoles modernas como unidades espaciais monocêntricas, fortemente centralizadas no núcleo e densamente ocupadas, e o início da transição para um espaço pós-metropolitano que, entretanto, contém a metrópole engendrada em período pretérito.

Em Brasília o fenômeno do crescimento das cidades externas é uma característica marcante do processo de produção de seu espaço metropolitano, apresentando, no Brasil, a especificidade de que este espaço ultrapassa os limites político-administrativos do Distrito Federal, como já tratado anteriormente, englobando algumas cidades limítrofes a ele pertencentes ao Estado de Goiás. De fato, não se trata de um fenômeno recente mas, se consideramos o contexto do processo de produção do espaço urbano de Brasília iniciado com a construção do Plano Piloto em fins da década de 1950, é bem antigo, datando de meados da década de 1970. Em 1985, Barbosa Ferreira já apontava esse fenômeno em seu pleno desenvolvimento, tal como destacado também por uma das entrevistadas na pesquisa de campo, porque o vive em seu cotidiano:

Brasília hoje não pode ser considerada apenas como o Plano Piloto de Lúcio Costa, como era nos anos cinqüenta. Tampouco pode ser apenas a cidade com seus núcleos periféricos dispersos, dos anos sessenta. Ela é agora uma metrópole, que envolve além desses espaços os municípios vizinhos do entorno do DF (BARBOSA FERREIRA, 1985, p. 56).

Eu reconheço Brasília até o Entorno. Eu acho que Brasília se estende até o Entorno, principalmente pelas atividades das pessoas que moram no Entorno serem centralizadas em Brasília. Então, é uma extensão de Brasília pelas atividades (ESTELA).

Não obstante, se o desenvolvimento de uma região fortemente urbanizada na periferia metropolitana brasiliense é uma marca característica da metrópole contemporânea, ou a pós-metrópole a que se refere Soja (2000), o centro metropolitano ainda se apresenta com forte

---

<sup>67</sup> Que em inglês é denominado *commuting*.

<sup>68</sup> "Cidades externas". Outros termos são utilizados por Soja (2000) para aludir ao fenômeno, tais como pós-subúrbio e urbanização periférica, entre outros. O termo exópole (de exo: externo) é usado por ele para definir a nova metrópole contemporânea, fundada na especificidade do crescimento das cidades externas ao núcleo.

poder de atração e centralização à escala regional, marcando uma continuidade entre a metrópole e a pós-metrópole, tal como existe entre o fordismo e o pós-fordismo, a modernidade e a pós-modernidade (SOJA, 2000).

Considerando a metrópole de Brasília como o conjunto de núcleos urbanos dispersos situados dentro dos limites do quadrilátero do Distrito Federal e fortemente centralizados no Plano Piloto, muito grosseiramente pode-se aceitar que as cidades do entorno metropolitano brasiliense se constituem basicamente na grande periferia goiana da capital. Assim, trata-se, neste caso, de uma delimitação territorial baseada apenas no critério político-administrativo. Inúmeras outras classificações poderiam ser adotadas com base em critérios socioeconômicos ou na morfologia urbana, porém essa simplificação advém do fato de a análise se direcionar para os espaços periféricos goianos. Uma outra classificação, objetivando especificar também os núcleos internos ao quadrilátero do Distrito Federal, demandaria um esforço desnecessário para os objetivos propostos nesta dissertação, malgrado sua importância para a compreensão da urbanização de Brasília.

Ao qualificar o entorno metropolitano de Brasília como sua grande periferia, estou retomando o conceito de periferia empregado por George (1983) em sua análise da aglomeração parisiense, que se forma com Paris como núcleo metropolitano e sua *banlieue*, formada pelas demais cidades que integram a aglomeração. Em outras palavras, a periferia diz respeito a unidades urbanas com elevado grau de incompletude dos serviços urbanos e, portanto, com grande dependência em relação ao centro<sup>69</sup>.

Assim, nessa periferia goiana de Brasília, embora cada cidade tenha suas especificidades e heterogeneidades socioespaciais próprias, de forma geral, trata-se de um conjunto bastante homogêneo, marcado por elevada dependência em relação a Brasília, pela precariedade de infra-estruturas e serviços urbanos, pelo alto índice de desemprego resultante da falta de postos de trabalho locais e pelo elevado nível do que se tem denominado “violência urbana”<sup>70</sup>. Outrossim, ainda que as periferias atualmente apresentem novos conteúdos (MONCLÚS, 1999; SPOSITO, 2004a, 2004b), na situação aqui estudada, permanece, em larga medida, o antigo significado do termo, tal como George (1983) o empregou.

---

<sup>69</sup> Para uma maior discussão a esse respeito, ver Miyazaki (2008).

<sup>70</sup> No período atual, há um uso muito generalizado da expressão “violência urbana” e vários autores têm feito críticas à adoção do termo, razão pela qual optei pelas aspas ao referir-me a ela, haja vista não constar entre os objetivos desta dissertação a discussão do tema. Sobre as dimensões da violência urbana em Brasília, ver Paviani, Barbosa Ferreira e Barreto (2005).

É de se questionar se a proximidade territorial das sete cidades consideradas em relação a Brasília é um ponto relevante para sua denominação de entorno metropolitano, excluindo-se as demais cidades da RIDE, haja vista parecer óbvio que quanto mais perto, maior é a interligação entre os núcleos urbanos e mais intensos são os fluxos de pessoas, sobretudo os que se fazem quotidianamente. De fato, essa obviedade existe, embora ela não seja aleatória. No contexto do processo de produção do espaço metropolitano de Brasília, a proximidade das sete cidades consideradas foi um ponto de extrema relevância para a ocupação da região. Para o Governo do Distrito Federal, estariam resolvidos os problemas de falta de moradia da população de baixa renda a partir de sua instalação no entorno goiano, sem que houvesse falta de mão-de-obra para as diversas atividades desenvolvidas em Brasília e sem que o poder público da capital tivesse de se ocupar das demandas. Não se trata, pois, de uma situação em que uma metrópole cresce até que seu tecido urbano se torne contínuo ao de outras cidades próximas – tal como aconteceu com São Paulo e algumas das cidades constitutivas de seu espaço metropolitano, por exemplo –, mas de uma intencionalidade de que o processo de metropolização ocorresse dessa forma, isto é, criando cidades a fim de atenderem a um ou mais propósitos específicos.

Assim, o espaço urbano situado ao redor da capital foi produzido por meio de parcelamentos múltiplos de terras rurais desvalorizadas, então tornadas urbanas, para supostamente atender às finalidades de moradia das classes mais baixas, estando por trás a verdadeira finalidade que era utilizar a terra com pouca serventia para alavancar o mercado imobiliário, já que, no Distrito Federal, havia inúmeras restrições à ação dos agentes<sup>71</sup>.

Ora, tendo surgido dessa forma, não é de se estranhar que hoje o entorno metropolitano de Brasília se caracterize por dois principais aspectos. O primeiro deles é a forte dependência em relação à capital e o segundo, a oposição baseada sempre na carência, na insuficiência, na precariedade dos serviços, dos equipamentos e das infra-estruturas urbanas, em relação à sua reconhecida qualidade no Distrito Federal. Vejamos alguns fragmentos das entrevistas em que esse aspecto é ressaltado:

Simplemente que nós aqui somos cidades-dormitório, nós precisamos de tudo em Brasília, ou seja, desde o trabalho até atendimento hospitalar, de estudo, de compras, de mercado. A Cidade Ocidental é uma cidade que nós usamos mais é pra dormir e pra passar o final de semana, porque dependemos de segunda a sexta tudo de Brasília. Brasília é o centro de tudo (MARCELO).

---

<sup>71</sup> Cf. Peluso (1983), Paviani (1987a) e Catalão (2006).

Emprego que tem aqui é emprego aí da prefeitura ou então alguma loja aí... que tem aí... mas fora isso aí, não tem emprego não. O pessoal aí trabalha tudo em Brasília. Quase todo mundo (CLÁUDIO).

Ah, eu não gosto muito do movimento dele [do município], que não tem muita coisa... que ele não oferece. Assim, deixa a desejar muito colégio. Até mesmo os particulares aqui deixam a desejar muito assim, sabe? Não tem muita credibilidade no ensino. Não tem nada pras crianças. Eles não desenvolvem nenhum projeto de lazer ou de cultura, essas coisas assim pra que o jovem cresça, né? Com uma perspectiva assim melhor. Com a esperança de que algo assim pro seu próprio crescimento, aqui não tem (GLÁDIS).

Não obstante, outros aspectos merecem ser considerados na caracterização do entorno metropolitano de Brasília, sobretudo porque a diferenciação socioespacial é um fenômeno presente em todos os espaços metropolitanos<sup>72</sup>. O primeiro a ser citado diz respeito à conquista que representou para os seus moradores a obtenção da casa própria, situação possível apenas em decorrência dos mais baixos preços praticados em toda a região, como ressaltado por vários dos entrevistados. Muitos deles livraram-se de aluguéis caros e de situações de desconforto na capital, ainda que a realidade espacial atual não seja reconhecida por todos como a ideal, haja vista a precariedade das infra-estruturas e dos equipamentos e serviços, e do desejo de muitos por se mudarem para outra localidade. Quando questionados sobre o porquê de se terem mudado para a Cidade Ocidental e sobre o grau de satisfação por morarem ali, muitos salientaram a possibilidade de aquisição da casa própria como resposta às duas questões<sup>73</sup>.

Pra cá pra Ocidental? Porque tive a oportunidade de comprar uma casa aqui (CRISTIANA).

É o seguinte: porque, lá no Gama, não tive muita opção. Pagava aluguel e a gente achou uma casa aqui nas condições melhores... e a gente veio morar aqui (BRUNO).

Porque eu não tinha... não consegui comprar imóvel lá embaixo [em Brasília]. Na época, eu era... eu sempre... sou funcionário do governo. Aí tinha esse programa de casa própria e aquele negócio todo, e eu nunca consegui ganhar nada. Aí surgiu essas casas aqui, essa cidade. Aí eu vim um... passei aqui um dia, num domingo de noite, com uns colegas. Achei bonitinho e digo: vamos comprar. Comprei a casa. E no certo é que estou até hoje (JORGE).

Porque morava em Brasília nas coisas de alguém lá e já estava abusado de morar lá no que é dos outros; e comprei essa casa aqui, e vim morar aqui (JONAS).

<sup>72</sup> Segundo Soja (2000), os espaços metropolitanos apresentam-se como mosaicos de identidades, práticas e sistemas de reprodução de desigualdades.

<sup>73</sup> Para mais detalhes das entrevistas realizadas para a elaboração desta dissertação, consultar o item destinado a elas no detalhamento da metodologia da pesquisa, página 163.

Ah... condições, né? Porque não tinha o poder aquisitivo... não dava pra comprar lá no Guará, Núcleo Bandeirante, pras bandas dali, então resolvi comprar aqui na Cidade Ocidental (MARTA).

Outro ponto que caracteriza o entorno metropolitano é a marcante presença do limite político-administrativo da capital federal. Ainda que este limite não seja um entrave ao desenvolvimento de quaisquer atividades que requeiram deslocamentos para o núcleo ou para o centro metropolitano, ele é suficientemente forte para levar ao não reconhecimento de muitos como pertencentes à metrópole, muito embora suas vidas gravitem em torno da dinâmica socioespacial de Brasília. Quando inquiridos sobre sentirem-se moradores de Brasília, muitos negavam, mesmo tendo descrito um cotidiano de práticas espaciais plenamente inseridas na dinâmica da capital. Outros respondiam que sim e que não simultaneamente, demonstrando que, embora reconhecendo-se como brasilienses pelas suas práticas espaciais, não se sentiam portadores do direito sobre esse reconhecimento.

Morador de Brasília? É complexo! [risos]. Eu considero acho que duplamente, né? Morador do Goiás e do DF, né? Que a vida, ela flui entre esses dois pólos (ALESSANDRO).

Rapaz, não me considero não porque eu estou morando aqui, mas tudo que eu construí foi lá, né? Se eu construí alguma coisa, foi lá. Meus filhos nasceram lá. Só tem um que nasceu em Palmas, Tocantins, que é minha menina. Mas as outras coisas que eu tenho, bicho, foi tudo construído lá. Eu sou morador de lá mesmo mais de que aqui. O meu trabalho... a minha rotina é lá. Só venho pra cá pra dormir. Por isso que eu falo, o negócio e lá em Brasília mesmo. [...] Tem muita gente que, às vezes... eu mesmo quando fui na minha cidade, disse que morava em Brasília, porque eu morava dentro de Brasília mesmo. Aí tem uns colegas meus que moram lá em Brasílinha do Goiás [Planaltina], outros que moram na Cidade Ocidental, outros que moram lá em Águas Lindas do Goiás... aí quando chegam lá dizem: “Ah, eu moro dentro de Brasília”. [...] É uma distância “monstra” aí pro cara pegar o ônibus... é mais de hora pra chegar no lugar. Goiás é Goiás, Brasília é Brasília [...]! Por isso que eu digo. Sempre morei dentro de Brasília mesmo, não morei em outro lugar assim fora (JONAS).

Ah, porque tem essa divisa aí, né?, entre o Estado. Mas assim, na minha opinião, é Brasília porque... ah, isso é meio complexo! (DAVID).

Finalmente, a distância e os longos períodos gastos nos deslocamentos são pontos importantes para caracterizar não apenas o entorno metropolitano, mas a própria metrópole, haja vista ser esta uma realidade vivenciada por todos os brasilienses: os que residem em áreas mais centrais têm de enfrentar os congestionamentos decorrentes da excessiva dependência de todo o espaço metropolitano em relação ao seu centro, enquanto os que

moram nas periferias, conquanto possam contar com corredores mais desafogados de tráfego, padecem pelo enfrentamento das distâncias, tanto os da periferia situada dentro dos limites do quadrilátero quanto os da periferia goiana. Como as distâncias e os deslocamentos longos já se banalizaram no cotidiano da capital, o transporte e os altos custos com combustível preponderam nas queixas de alguns moradores. Em outras palavras, não apenas os incomoda o fato de morarem longe mas, sobretudo, a necessidade de transportes eficientes a preços acessíveis.

O que eu não gosto? Ah, o que eu não gosto mesmo é só da lonjura daqui pra Brasília, né? Que às vezes eu reclamo muito (ANTÔNIA).

Da distância. Distância e do engarrafamento que tem que pegar todo dia (MAURÍCIO).

Ah, eu não gosto da distância de jeito nenhum (risos). Eu nunca vou acostumar. Esses vinte e tantos anos, não acostumo (TATIANA).

Não gosto porque é muito longe de... de Brasília, como tudo que eu faço é lá, eu tenho que acordar muito cedo, eu chego muito tarde... muito cansativo (VITÓRIA).

O que eu não gosto da cidade é meio de transporte... meio de transporte, a energia e a água da Cidade Ocidental (MARCELO).

Não gosto aqui? Da Cidade Ocidental? Dos ônibus que são velhos, que tão sucateados na Anapolina. Isso eu não gosto (LUCIANO).

E também ônibus. Também essa cidade é muito pacata de ônibus. As linhas de ônibus são muito... Eu mesmo, eu desço no Carrefour, quando venho do meu trabalho e passo o que? 40 minutos praticamente pra me deslocar pra onde eu moro, porque não tem ônibus. Se você não chegar no horário X, você passa 40 minutos esperando ônibus na parada. Acho que devia... teria que ter mais ônibus pra cidade. Acho que a população da Cidade Ocidental... teria que ter mais ônibus pra ela. É muito mal servida de ônibus e transporte. Muito mal (BRUNO).

Ai, a condução aqui é péssima! [risos]. É muito precária. Entendeu? Acho que se tivesse uma condição melhor, ônibus com horário menos... curtos, entendeu? Acho que melhoraria mais [...]. Dava pra suportar. Em termos de ônibus. Os ônibus são assim muito ruins, né? Desconfortáveis pela distância da viagem (GLÁDIS).

Ainda assim, não é a distância nem são os transportes o que mais desagrade aos entrevistados. Aspectos como insegurança e falta de equipamentos de uso coletivo, sobretudo de lazer, foram aspectos que estavam entre os mais ressaltados em suas respostas.

Após os questionamentos sobre as formas de articulação regional envolvendo Brasília e as cidades que as circundam, sejam aquelas do Estado de Goiás, sejam as localizadas no Estado de Minas Gerais, e depois de apresentado o espaço metropolitano delimitado a partir dos deslocamentos quotidianos, vamos passar agora à ordem próxima, isto é, à análise da relação entre produção e apropriação do espaço a partir das práticas quotidianas.

## ***CAPÍTULO 3***

### ***Brasília, metropolização e espaço vivido***

*... a realização prática da urbanidade passa pela existência de vários lugares tão interrelacionados quanto possível, a fim de que tudo ocorra como se eles constituíssem um único lugar (LÉVY, 2001, p. 1-2).*

Tomemos a metropolização sob uma ótica diferente: o espaço vivido. Que diferença apresenta, pois, esta ótica em relação a outras? A especificidade de focar justamente aquela dimensão temporal, a do cotidiano, que, na cidade, perpassa a vida dos habitantes num plano próximo e que permite que se tornem concretas medidas e ações práticas na produção do espaço. Tomemos também o espaço vivido a partir de uma perspectiva específica dada pela articulação entre: a mobilidade, a circulação e as práticas espaciais. O que de específico há nessa perspectiva? A compreensão da metrópole como um mosaico de idas e vindas, um todo articulado numa rede ligada por pontos: de um lado, os espaços de moradia; de outro, os de consumo, trabalho, lazer. O que liga ambos os espaços? A vida que flui de um ponto a outro num movimento contínuo e que faz com que o espaço, vivido em pedaços, se torne uma totalidade. É isso que permite que a configuração espacial da metrópole – dimensão material resultante do trabalho sobre a natureza e da prática espacial – seja apreendida subjetiva e simbolicamente para a construção de uma dimensão concebida que direcionará a maneira como se apropria e se vivencia o espaço em sua dimensão social, resultando numa práxis e numa reprodução que se fazem diária e continuamente *ad eternum*.

Nesse sentido, um esclarecimento precisa ser feito no que se refere à prática espacial, pois trato de entendê-la de duas maneiras diferentes. De um lado, há a prática espacial, conceito referente à dimensão percebida do espaço (LEFEBVRE, 2000; SOJA, 1996) que, portanto, indica sua produção. No caso, a prática que tornou real, por meio de amplas obras de construção, uma concepção de espaço – a passagem de Brasília do plano piloto de Lucio Costa à metrópole. De outro lado, tem-se a prática espacial de apropriação, ou as práticas (socio)espaciais (CARLOS, 2004), que diz respeito à maneira como os habitantes utilizam o tempo e o espaço no cotidiano, logo, referindo-se à dimensão vivida do espaço. Ainda assim, é evidente que a apropriação não se desvincula da produção – já que é ela que incorpora no espaço, por meio da vida social, as novas formas construídas, conferindo-lhes movimento –, porém fá-la realizar-se em outra escala.

Ora, bem sabemos que o vivido é a síntese que emerge da relação cotidiana entre o percebido, materialidade, e o concebido, abstração, e, sendo assim, é simultaneamente materialidade e abstração pois, por um lado, revela as práticas espaciais de produção e apropriação do espaço e, por outro, media essas práticas pelo oferecimento da possibilidade de apreensão do espaço sobre o qual incidirá a práxis. No caso de Brasília, podemos enxergar essa relação da seguinte maneira: tem-se a concretização de um projeto abstrato por meio da construção

de formas espaciais para abrigar a vida e permitir sua reprodução – é a transformação da natureza por meio de um conjunto de práticas norteadas por uma concepção de espaço que resultou numa dada forma de apropriação.

Ainda que pareça simplificadora da realidade, a relação acima traz um conjunto de significantes e significados que explicam a maneira como entendo a produção do espaço metropolitano. Ou seja, temos um tipo de prática espacial, norteadas por uma concepção de espaço, que resulta numa configuração metropolitana que, por fim, interfere na maneira como a vida se reproduz e assim conseqüente e continuamente. Refiro-me à possibilidade de pensar as articulações percebido-concebido-vivido, concomitantes e decorrentes umas das outras.

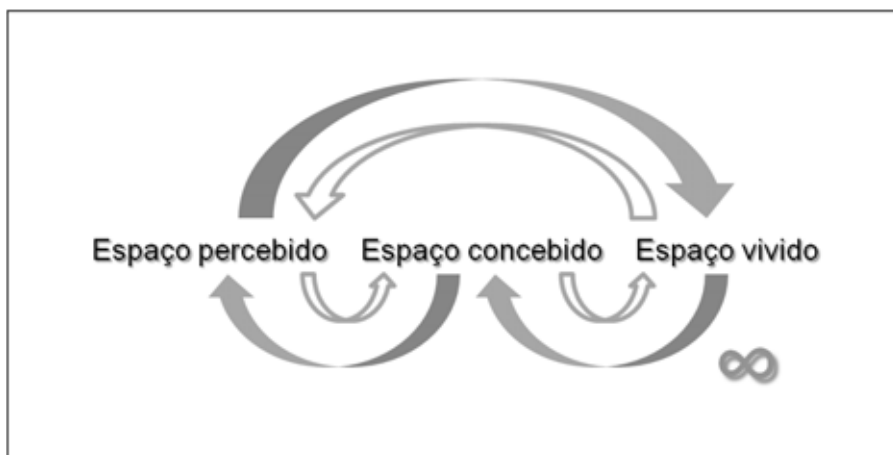
Primeiramente, penso em termos de prática espacial direcionada à produção do espaço num sentido abrangente: uma cidade que surge do projeto de transferência da capital do litoral para o interior do país e como materialização dos princípios de um tipo de arquitetura e de urbanismo valorados mundialmente, num dado momento, como meio de religar a casa, o trabalho, o lazer e a circulação num espaço ordenado, integrado e fluido – que já discuti no capítulo 1 considerando a origem e os resultados socioespaciais desse projeto. Refiro-me, pois, à seguinte relação: espaço concebido → espaço percebido → espaço vivido.

Em segundo lugar, temos que a configuração espacial metropolitana de Brasília influi no tipo de prática de produção quotidiana – portanto, num sentido menos abrangente – e de apropriação do espaço, por parte dos habitantes, que resulta na maneira como estes distinguem o espaço e se vêem nele. Ademais, há uma especificidade do espaço metropolitano que marca plenamente a apreensão do espaço e a mobilidade espacial resultante desta apreensão, a saber, as descontinuidades do tecido metropolitano e as grandes distâncias a serem percorridas que decorrem destas descontinuidades, como destacado nesta dissertação em capítulos precedentes. Nesse sentido, reporto-me à mesma relação já apresentada, porém numa provocativa inversão, que não nega a primeira, mas é resultado dela: espaço percebido → espaço vivido → espaço concebido.

Em terceiro lugar, entendo que a prática espacial sobre a materialidade construída e em meio às relações sociais estabelecidas norteia a construção de formas de concepção do espaço que, então, resultam na maneira como os habitantes vivenciam o espaço e apropriam dele. Colocando numa situação apreensível da realidade, quero dizer que, em Brasília, as práticas espaciais, a mobilidade e a circulação são os meios pelos quais o espaço, em suas descontinui-

dades territoriais, é percorrido, conhecido, apropriado, e isso concorre para a construção de um espaço mental que, por sua vez, interferirá nas subseqüentes formas de apropriação. Portanto, num terceiro tipo de relação, como outra inversão igualmente decorrente das duas anteriores, temos: espaço percebido → espaço concebido → espaço vivido.

Assim sendo, é possível elaborar um esquema-síntese dessas três relações com a finalidade de observar que não se tratam de relações cíclicas ou sistêmicas, mas dialéticas, porque sempre reconstruídas, tendendo ao infinito. Note-se que, na figura a seguir, as setas indicam o movimento e o fundo, a materialidade.



Tendo como base esse esquema, que sintetiza, no plano teórico, a relação percebido-concebido-vivido, voltemo-nos agora para a análise de como essa relação pode ser verificada no plano empírico.

Apresentei, nos capítulos precedentes, toda a problemática atinente à produção do espaço metropolitano, que diz respeito a uma prática para tornar real uma concepção, e à dificuldade de fazer uma regionalização englobando Brasília e as cidades que ela metropoliza, que responde pela necessidade de adequar políticas espaciais a uma vivência. A partir do questionamento de definições oficiais ou de delimitações científicas feitas – senão de fato, ao menos aparentemente – de forma aleatória, tentei fazer o reconhecimento do espaço metropolitano tendo como base a lógica cotidiana que indica a fluidez da reprodução espacial da vida num tecido metropolitano extremamente marcado pelas discontinuidades territoriais e pelas conseqüentes grandes distâncias.

Sendo assim, proponho agora uma análise à escala do imediato, da ordem próxima, do espaço metropolitano quotidianamente experienciado por meio das práticas espaciais e da ampla mobilidade requerida pelas especificidades que este espaço apresenta. De conhecer, a partir dos dados, o espaço metropolitano, passemos agora ao intento de reconhecê-lo pelas práticas da vida quotidiana.

### **3.1. Da apreensão do espaço às práticas de apropriação**

Durante sua formação e transformação na história, os mapas cognitivos sofreram mudanças espaciais ou foram submetidos a ajustes; em outras épocas, as mudanças foram mais extensivas e radicais. Isso foi particularmente evidente nos grandes pontos de mudança que marcaram o desenvolvimento das civilizações humanas, quando houve transição de um tipo de sociedade para outro, com bastante diferentes formas de organização e integração sociocultural (LASZLO et al, 1993, p. xv, tradução nossa)<sup>74</sup>.

Começo com uma citação que indica a relação concebido-vivido em que o percebido está subjacente. Essa relação indica a transformação de uma maneira de conceber o espaço como resultado de uma maneira de vivê-lo; a primeira espacialmente identificada como as representações do espaço e a segunda, como os espaços de representação.

As concepções individuais do espaço, os modos como o percebemos e o enxergamos à nossa volta, no nosso dia-a-dia, configuram-se num tipo de representação espacial, tal como os mapas mentais que quotidianamente carregamos e que desempenham papel importante e ativo na forma como “experienciamos a cidade” (SOJA, 2000, p. 11), pois advêm de realidades socialmente construídas, segundo indicam Laszlo et al (1993). Para os autores, o uso desses mapas constitui uma relação em que, a partir da vivência, os habitantes fazem representações espaciais, em seu cérebro, de uma realidade apreendida e compartilhada socialmente que estruturam o comportamento individual.

Esse tipo de representação se insere, de igual modo, nas representações do espaço apresentadas no capítulo anterior e que agora pretendo detalhar, voltando-me para os habitantes e sua apreensão espacial do quotidiano. Ao falar de apreensão e formulação mental do espaço a partir de uma configuração espacial socialmente produzida, intento esclarecer de que

---

<sup>74</sup> During their formation and transformation in history, cognitive maps have frequently undergone partial changes or been subjected to adjustments; in other epochs the changes have been more extensive and radical. This has been particularly evident in the great turning points that have marked the development of human civilizations, when there has been transition from one type of society to another with very different forms of organization and sociocultural integration.

modo, em Brasília, as descontinuidades do tecido metropolitano e as distâncias delas decorrentes tanto interferem na maneira como os habitantes vêem e usam o espaço quanto impõem limites à apropriação. Esse é o exercício reflexivo que proponho agora.

Em princípio, entendo que as descontinuidades do tecido metropolitano de Brasília devem-se, sobretudo, a dois fatores<sup>75</sup>. O primeiro diz respeito à segregação planejada (GOUVÊA, 1995) que dispôs um centro com população de médio-alto a alto poder aquisitivo, dotado de excelentes infra-estruturas e equipamentos coletivos, circundado por núcleos urbanos ocupados por segmentos de alta a muito alta rendas, por sua vez, rodeados por uma periferia dispersa no tecido urbano, destinada principalmente à moradia das classes socioeconomicamente menos favorecidas e largamente dependentes no que se refere às funções urbanas.

O segundo fator responsável pelas descontinuidades do tecido metropolitano concerne à sua repartição entre duas unidades federativas, uma com terras de ocupação proibitiva concentradas nas mãos do Estado e outra com terras de ocupação permissiva pela falta de políticas de implantação de loteamentos e ordenamento do território na porção limítrofe à primeira, respectivamente o Distrito Federal e o Estado de Goiás<sup>76</sup>.

Nesse sentido, temos, na periferia metropolitana de Brasília, habitantes cujas práticas de apropriação do espaço e reprodução da vida estão marcadas pelas descontinuidades advindas dos dois fatores supramencionados. De um lado, eles estão segregados socioespacialmente por terem mais baixo poder aquisitivo e, sendo assim, são obrigados a residir em áreas por cujas moradias podem pagar, sejam elas compradas ou alugadas. De outro lado, têm sua segregação reforçada pelos limites do quadrilátero do Distrito Federal que, muito embora não seja impedimento algum à realização quotidiana das mais diversas práticas na metrópole e, portanto, à fluidez da vida que opera de um lado a outro, serve para lembrar que se tratam de populações não pertencentes à capital, cujos direitos de apropriação consistem mais na insurgência do uso na vida quotidiana do que propriamente no direito a ele, isto é, no direito à cidade como possibilidade plena de realização do urbano (LEFEBVRE, 2006).

---

<sup>75</sup> Outros fatores poderiam ser apontados como causas das descontinuidades do tecido metropolitano, inclusive fatores de ordem mais geral, como o desenvolvimento tecnológico, das comunicações e dos transportes e o advento de um tipo de urbanização com espacialidades difusas (cf. ASCHER, 1995; REIS, 2006; SPOSITO, 2004a, 2008), porém optei por indicar apenas os dois que considero principais no caso de Brasília e que já foram aqui apresentados e discutidos.

<sup>76</sup> Essa realidade era evidente, sobretudo, na década de 1970, quando a maior parte das atuais cidades que compõem o entorno metropolitano de Brasília fora implantada (cf. PELUSO, 1983; PAVIANI, 1987a; CATALÃO, 2006). Atualmente, devido às transformações nas legislações e à emancipação político-administrativa dos municípios dos quais essas cidades são sede, a ocupação tende a tornar-se mais controlada, muito embora o crescimento urbano ainda seja pouco contido. No caso do Distrito Federal, a posse das terras por parte do Estado não foi impedimento absoluto ao crescimento urbano, mas sua atuação foi decisiva para a atual configuração do espaço metropolitano.

A partir desses pontos levantados, entendo que a configuração espacial, resultado de uma prática, é apreendida pelos habitantes da periferia goiana da metrópole em sua vivência e contribui para uma representação mental sobre o espaço que norteia as práticas espaciais e a mobilidade e, portanto, a apropriação e uma nova vivência do espaço. Segundo Soja (1996, p. 79), na dimensão do concebido, “a geografia imaginada tende a tornar-se geografia ‘real’, com a imagem ou representação definindo e ordenando a realidade” (tradução nossa).

Retomando a citação de Laszlo et al (1993) que abre esta discussão, ela se refere à unidade existente entre o espaço que se compõe de formas-conteúdo e relações, e as formulações mentais que as pessoas fazem deste espaço via cognição. Ou seja, à medida que a sociedade se desenvolve e transforma as formas espaciais, a apreensão destas formas e das relações que as animam também se altera, acompanhando o movimento, pois “[o]s mapas cognitivos sempre orientaram as pessoas em seu ambiente e sempre requereram periódica renovação” (LASZLO et al, 1993, p. xv, tradução nossa).

Assim, as representações do espaço dizem respeito não apenas aos projetos arquitetônico-urbanísticos, aos mapas, às formulações científicas a respeito do espaço, mas também aos mapas mentais que se constroem à medida que a vida se reproduz quotidianamente (LEFEBVRE, 2000; SOJA, 1996). É nessa direção que proponho pensar a relação entre as discontinuidades do tecido metropolitano de Brasília, o espaço em sua dimensão percebida, e as práticas espaciais dos habitantes da periferia goiana, o espaço em sua dimensão vivida, orientada pelas representações do espaço concernentes aos mapas cognitivos que são, segundo Soja (1996), imagens mentais do espaço elaboradas no quotidiano, a dimensão concebida.

Em Brasília, a passagem do concebido ao vivido, via percebido, revela-se na mobilidade espacial entre periferia e núcleo metropolitanos com vistas à realização de atividades diversas, sobretudo ligadas ao trabalho, ao estudo e à aquisição de bens de consumo. O que orienta a decisão sobre onde procurar serviços e comprar produtos é a disponibilidade deles existente em cada lugar e o nível de imediatismo da necessidade surginte, que é atendido a partir da apreensão do espaço em suas discontinuidades, feita na relação entre este e o tempo que é construído quotidianamente. Em outras palavras, é nos interstícios temporais e espaciais presentes na rotina do trabalho e do estudo que os habitantes encontram maneiras de satisfazer outras necessidades, tentando conciliar o tipo de necessidade com a possibilidade de realização desta no espaço imediato. Assim, as necessidades alimentares, que estão atreladas à casa e à família, e que são mais freqüentes, são atendidas nas imediações da residência, enquanto que

outros bens de consumo mais esporádicos são adquiridos no núcleo metropolitano, sobretudo no centro, o Plano Piloto, porque se referem a produtos mais especializados, procurados e valorizados em termos de qualidade e preço mais acessível. Vejamos alguns fragmentos das entrevistas realizadas no trabalho de campo<sup>77</sup>:

As compras de uso pessoal mesmo, higiene, comida, eu compro na Cidade Ocidental mesmo. Já as compras de móveis, eletrodomésticos, eu costumo comprar mais em Brasília mesmo, porque tem maior variedade e as lojas, né? Na Cidade Ocidental não tem tantas lojas de móveis e eletrodomésticos. Já em Brasília tem muito mais opções e eu encontro preços mais baratos. Por isso que eu escolho lá também (ESTELA).

Por aqui, depende. Se for de supermercado é aqui. Agora roupa, assim, têxtil, essas coisas, já é mais lá pra Brasília (TATIANA).

Lá em Brasília. Vestimenta é lá. Alimentício é mais aqui, mas vestimenta é lá (VITÓRIA).

Outros tipos a gente compra em Brasília. Não sei por quê. É o costume, né? Trabalha lá. Eu acho que é isso. É difícil a pessoa comprar aqui, né? Não compra, não sei por quê (ARMANDO).

Assim, o espaço metropolitano, para os entrevistados, apresenta-se na polarização entre o espaço em que se reside e aquele onde se trabalha ou se realizam outras atividades. A apropriação se faz “lá” ou “aqui”, separada pela distância e pelas descontinuidades territoriais, em momentos específicos, sobretudo nos fins de semana, quando se fala no uso da casa, não havendo possibilidade de maior integração em contínuo entre ambos os espaços justamente porque entre eles há a distância a ser percorrida. De forma geral, a relação entre periferia e núcleo metropolitano, apreendida pelos entrevistados, foi apresentada nas entrevistas do seguinte modo: a Cidade Ocidental refere-se ao morar, num sentido ligado ao local onde está a casa, e Brasília, ao trabalho, ao estudo, ao lazer, aos serviços, às compras; porém, ambas constituem juntas um *continuum* socioespacial permeado por relações que contribuem para ressignificar a polarização mencionada. Quando questionados sobre se considerarem morando em Brasília e sobre o que entendem por esta cidade, alguns dos entrevistados responderam:

Em certo ponto, eu me considero, né? Porque eu venho em casa só pra dormir e final de semana, né? Então... fico mais pra lá, né? [risos]. [...] o pessoal tem a mania de dizer assim: “eu vou pra Brasília” [...]. Então é um local, assim, onde tem tudo, né? Que você se movimenta. Tudo o que você quer, é concentrado ali [...]. Mesmo a gente assim mesmo [...] Vai pra lá e tudo é lá (ANTÔNIA).

<sup>77</sup> Para mais detalhes a respeito das entrevistas, consultar o item *As entrevistas* no detalhamento da metodologia, página 163.

Sim. Sim porque, dada a proximidade, essa proximidade traz todas as identidades de Brasília pra cá. O custo de vida é de Brasília, as relações são de Brasília, até mesmo as relações de emprego, as relações de amizade, as relações culturais e de estudo também são de Brasília. Então nós somos moradores de Brasília, embora excluídos, né? Mas nós somos moradores de Brasília [...]. Agora o que eu entendo que é Brasília é exatamente essa grande urbe. Brasília é Plano Piloto, Brasília é cidades-satélites, Brasília é Entorno, porque toda essa grande massa está confluindo pra Brasília, ela trabalha em prol de Brasília, então é Brasília. Não tem como separar essa questão (ANDERSON).

Não considero não. Sou morador daqui da Cidade Ocidental. Trabalho lá, mas morador é daqui [...]. Ah, Brasília, pra mim... pra mim é tudo, né? Só trabalho lá, só tem emprego lá, aqui não tem, né? Então Brasília pra mim é tudo. Eu pretendo me aposentar através de Brasília [...]. Porque aqui, por exemplo, se eu sair de lá, eu vou batalhar pra arrumar um emprego lá. Aqui não tem. Você sabe que aqui não tem indústria, não tem nada, então... Brasília pra mim é tudo, apesar de morar aqui (ARMANDO).

Moradora? Eu considero, porque eu venho aqui só pra dormir [risos]. [...] Brasília? Brasília é um lugar bom de você trabalhar, ganhar dinheiro. Eu acho muito bom lá. Bom pra passear, bom pra tudo lá. Tem coisas bonitas. *Shopping*, pra quem tem... [gesto com a mão indicando dinheiro] (CRISTIANA).

Praticamente [risos]. [...] Assim... tudo... o referencial todo é Brasília, principalmente pra quem mora na Cidade Ocidental... Emprego, tudo assim, né? Ah, Brasília é o centro, né? ... de tudo (DAVID).

Ah, eu... já agora oito anos aqui, mas eu fui criada lá. Lá eu morei 22 anos, né? Considero. [...] Ah, Brasília... não sei nem falar pra você [risos]. É uma coisa boa, é uma coisa diferente, sei lá... Eu, minha paixão é aqui mesmo. Por isso que eu não estou morando com minha mãe [que mora em Taguatinga] (FLÁVIA).

Eu acho que sim [risos]. Porque lá, sei lá... por eu ter nascido lá. Morei lá muitos anos e por meu contato... tudo é lá. Meus impostos são lá. Quer dizer, aqui eu não tenho nada que o prefeito possa adquirir pra mim, ter retorno. Nada. E lá sim. Então aqui mesmo, igual eu te falo, aqui mesmo é pra viver e pra dormir. [...] Ah, acho que Brasília é a capital. A gente... eu acho que isso aqui faz parte de Brasília. Porque a distância mesmo assim, ela não é muito. É trinta e poucos quilômetros do centro da capital, Brasília. Mas Brasília mesmo é o Plano Piloto. Agora, o resto é cidade-satélite, entendeu? Então não tem muita diferença a Cidade Ocidental de Brasília assim. Acho que é como se eu tivesse morando na Ceilândia, no caso. Onde eu morava, lá no Setor O, pra onde eu trabalho, no Conjunto [Nacional], praticamente é a mesma distância ou um pouco mais. Do Setor O pro Conjunto Nacional. E aqui é a mesma coisa. Eu chego até, às vezes... até mais rápido, por conta do congestionamento lá de Taguatinga, EPTG, certo? (GLÁDIS).

Não. Considero trabalhador. Eu trabalho lá, mas moro aqui, né? Agora, aqui... só que aqui... essa cidade aqui pra mim é dormitório. Que eu só venho aqui pra dormir, né? Eu passo o tempo todo lá (JORGE).

Eu me considero também. Se disser que eu não sou moradora de Brasília eu estaria mentido porque se eu dependo de Brasília, automaticamente, eu me considero. Eu acho assim que eu... eu acho que as pessoas que moram no entorno, de

Goiás, eles são “goianenses” e também são brasilienses. Não tem como. É uma... as nossas cidades aqui do entorno, elas são totalmente dependentes do Distrito Federal. Infelizmente, o Goiás não tem subsídios pra ajudar, então a gente fica meio lá, meio cá, né? Acaba não dando assistência... Goiânia não dá assistência pra gente e o Distrito Federal não pode dar a assistência que deveria dar também. Mas não tem como pela dependência. Então, por isso, eu me considero moradora também do Plano Piloto (RITA).

Se eu me considero? Bom [risos], considero não, que como eu moro aqui, mas e como eu trabalho lá, então eu passo minha maior parte do tempo lá. Então, mas eu não me considero moradora de Brasília, me considero moradora de Goiás, que eu moro por aqui mesmo (SÍLVIA).

Esse conjunto de fragmentos permite algumas análises no que diz respeito à relação entre periferia e núcleo metropolitanos. Em primeiro lugar, na vida cotidiana dessas pessoas, há a separação entre o local em que se dorme e onde se encontram os familiares e o local do trabalho e das possibilidades diversas, representado pela imagem da capital. Não obstante, mesmo com toda a carga de significado do morar referente ao local de implantação do lar – diferente, por exemplo, de habitar, que indica uma relação mais abrangente com o espaço na rua e na vizinhança, na fruição, no flunar (LEFEBVRE, 2006; CATALÃO, 2006) –, a restrição do termo empregado na questão respondida não impediu aos entrevistados de externarem sua concepção do espaço metropolitano resultante de sua vivência, ampliando, em alguns casos, o significado de morar. Ou seja, trata-se da construção mental do espaço a partir da fluidez da vida que religa todos os espaços dispersos no sentido de que o “aqui” e o “ali” se tornam, ao mesmo tempo, “aqui e ali”. Num primeiro momento, há a separação entre Brasília, onde há o trabalho, os serviços, e seu entorno metropolitano, onde há a casa; porém, no cotidiano, ambos os espaços estão de tal forma conectados que permitem o sentimento de apropriação. O fragmento da entrevista de João reflete muito bem a complexidade dessa relação núcleo-entorno. Num primeiro momento, são separados os locais de moradia e trabalho e, no momento seguinte, falando sobre sua compreensão de Brasília, o local de trabalho, ele atrela-o ao local de sua residência, onde a entrevista foi feita.

Não, considero morador da Cidade Ocidental. [...] Eu não trato muito “o que é Brasília”. Muita gente fala Brasília. É tanto quando eu morava no Gama, a gente falava Plano Piloto, Plano Piloto, cidades-satélites, isso e aquilo. Pra mim, Brasília já é o todo, é uma cidade normal. Muita gente fala deslumbrante, isso e aquilo, é uma cidade comum como as outras. Não vejo nada diferente aqui não (JOÃO, grifos nossos).

Referir-se a Brasília como cidade comum indica, num certo sentido, a superação de suas especificidades pela incorporação, na vida, do tipo de cotidiano que se impõe na metrópole e que é vivenciado pelas práticas, pela mobilidade, pela circulação.

### 3.2. Adentrando os espaços de representação

Parto de uma teoria da metropolização com enfoque na prática espacial, entendida enquanto movimento simultâneo de produção, apropriação e reprodução do espaço e cuja compreensão configura um desafio teórico para o desvendamento da realidade urbana por sinalizar as possibilidades que se desenham para o cotidiano vivido (CARLOS, 2004), possibilidades essas que compreendo como, por um lado, as práticas de apropriação do espaço e, por outro e decorrendo do primeiro, a constituição dos espaços de representação.

Assim, temos as práticas espaciais como aquelas que, na vida quotidiana, indicam a realização do ser social, porque se referem a hábitos e atividades ligados ao deslocamento e à circulação no espaço vivido. São essas práticas que deixam, no espaço, traços da realização da vida pela implantação de símbolos que tornam evidente que o espaço não é um quadro inerte, mas uma mediação interativa entre as formas do ambiente construído, advindo de uma modificação da natureza, e a vida social que as anima. Trata-se de uma interação que indica o espaço que é quotidianamente experienciado por meio das práticas e das concepções espaciais, resultante do processo de reprodução da vida e que é revelado em suas múltiplas potencialidades. São, na verdade, os espaços de representação, que trazem em si a identidade e os símbolos surgidos na vida quotidiana, isto é, o próprio espaço enquanto representação da vida, enquanto *tableau* no qual se desenham as trajetórias, os percursos e os momentos de temporalidades distintas relativos a experiências diversificadas. Porém, enquanto *tableau*, ele é também influência e, às vezes, barreira ou limitação, interferindo diretamente no modo como vivemos e nos relacionamos uns com os outros. Nas palavras de Lefebvre, temos:

Os *espaços de representação*, quer dizer, o espaço *vivido* através das imagens e dos símbolos que o acompanham, portanto espaço dos ‘habitantes’, dos ‘usuários’, mas também de certos artistas e talvez daqueles que descrevem e crêem somente descrever: os escritores, os filósofos. É o espaço dominado, logo submetido, que tenta modificar a imaginação e dela se apropriar. Ele recobre o espaço físico, utilizando simbolicamente seus objetos. De sorte que esses espaços de representação passam (tão reservados quanto anteriormente) rumo a sistemas mais ou me-

nos coerentes de símbolos e signos não verbais (LEFEBVRE, 2000, p. 49, tradução nossa, grifos do autor)<sup>78</sup>.

Nesse sentido, o espaço vivido abarca o plano do simbólico e do reconhecimento, trazendo em si um traço de subjetividade que advém da experiência adquirida pela vivência e apropriação do espaço no cotidiano.

Para Soja (2000, p.11), o espaço vivido é entendido na simultaneidade que passa do real ao imaginado, ao virtual, e a ele retorna, sendo o lócus da experiência e da ação estruturadas individual e coletivamente. É esse entendimento que baliza as reflexões levadas a cabo aqui a respeito do modo como a metropolização acontece em Brasília, tendo como enfoque a vida cotidiana dos habitantes de seu entorno metropolitano. Trata-se, pois, de tentar descrever e entender o tempo vivido das pessoas organizadas em sociedade, a partir da história escrita no espaço, deixada ali como um resíduo. O espaço vivido é um espaço povoado de objetos, projetos e trajetórias a que se atrelam as representações – isto é, as concepções – do espaço. Significa considerar que, na dimensão do vivido, está implícito o conjunto de concepções espaciais formuladas a partir das práticas e da apropriação do ambiente construído.

O entendimento dos espaços de representação, vividos quotidianamente, precisa levar em conta que se trata de uma dimensão que combina as dimensões do percebido e do concebido, pois surge delas e volta-se para elas, unindo o “objetivamente real com o subjetivamente imaginado, coisas no espaço e pensamentos sobre o espaço” (SOJA, 2000, p. 351).

Nesse sentido, o espaço vivido pode ser entendido como o espaço da multiplicidade, tendo em vista que ele é o meio que possibilita o encontro de todas as trajetórias de vida (MASSEY, 2004). Como espaço de representação, ele é um mosaico de caminhos, com encontros e desencontros os mais diversos, onde se fundem as práticas e as concepções espaciais pessoais e coletivas. Produto da ação social, da práxis e da imaginação, o espaço vivido é a síntese da triplicidade espacial.

Nesse sentido, a conceitualização do espaço vivido alude necessariamente ao cotidiano como dimensão analítica importante para a Geografia, tendo em vista que é na vida cotidiana que as múltiplas trajetórias se inscrevem espacialmente.

---

<sup>78</sup> *Les espaces de représentation, c'est-à-dire l'espace vécu à travers les images et symboles qui l'accompagnent, donc espaces des « habitants », des « usagers », mais aussi de certains artistes et peut-être de ceux qui décrivent et croient seulement décrire : les écrivains, les philosophes. C'est l'espace dominé, donc subi, que tente de modifier et d'approprier l'imagination. Il recouvre l'espace physique en utilisant symboliquement ses objets. De sorte que ces espaces de représentation tendraient (mêmes réserves que précédemment) vers des systèmes plus ou moins cohérents de symboles et signes non verbaux.*

Sobretudo nos anos mais recentes, a dimensão temporal do cotidiano tem ganhado importância na Geografia, derivando de uma compreensão da produção do espaço numa perspectiva que se volta para a experiência da vida dos indivíduos na escala de uma ordem próxima<sup>79</sup>. Assim, é nessa perspectiva que esta dissertação se desenvolve, ou seja, na tentativa de compreensão do processo de metropolização como uma experiência quotidianamente vivenciada pelos habitantes em suas práticas espaciais, em que o foco analítico se desloca das relações socioeconômicas entre as cidades para as relações de reprodução quotidiana da vida espacialmente inscrita e representada. Nesse sentido, sendo o cotidiano uma dimensão temporal, ele possui também uma dimensão espacial revelada nos espaços de representação, isto é, o espaço vivido ou aquele em que a vida se inscreve quotidianamente.

A inserção da dimensão do cotidiano, atrelado ao desenvolvimento teórico da dialética socioespacial tal como estou trabalhando, advém da compreensão de que, como afirma Heller (1970, p. 19-20), a vida quotidiana, sendo a vida de todo homem, “não está ‘fora’ da história, mas no ‘centro’ do acontecer histórico: é a verdadeira ‘essência’ da substância social” que, portanto, revela a produção do espaço, do tempo e da sociedade, uma vez que “[a]s grandes ações não cotidianas [...] partem da vida cotidiana e a ela retornam”. Assim, o cotidiano está subjacente à articulação entre espaço, tempo e ser, pois ele nasce desta articulação, instituindo-se e constituindo-se a partir do vivido (SEABRA, 1996).

Para Carlos (2007), a inclusão do cotidiano como conceito nas análises atinentes à produção do espaço ganha relevância ao permitir o conhecimento do processo de constituição da vida pela apropriação e pelo uso do espaço, já que este é condição desse processo. É no cotidiano que os espaços da casa, das compras, dos passeios, do trabalho, ganham os significados que lhes são conferidos pelos usos, pois são formas por meio das quais os indivíduos se apropriam do mundo no plano do imediato, daquilo que é palpável e apropriável, o banal, os “espaços do vivido” (CARLOS, 2007, p. 44).

Para Soja (1996 p. 56-57), é na dimensão do vivido que todas as coisas se unem: “subjetividade e objetividade, o abstrato e o concreto, o real e o imaginado, o conhecível e o inimaginável, o repetitivo e o diferencial, estrutura e ação, mente e corpo, consciência e

---

<sup>79</sup> Cf. Seabra (1996), Carlos (2001, 2004, 2007).

o consciente, o disciplinado e a transdisciplinaridade, a vida cotidiana e a história infín-dável” (tradução nossa)<sup>80</sup>.

A análise da metropolização nessa perspectiva leva-nos a reconhecer o processo como diferenciado segundo os espaços de representação da vida de cada habitante individualmente, já que o cotidiano não se realiza da mesma forma e sob as mesmas circunstâncias para todos, orientando diferentemente os trajetos e as possibilidades de uso e apropriação do espaço. Assim, tentarei trazer para o texto um pouco desse cotidiano a partir da análise das falas dos entrevistados nos trabalhos de campo que embasam empiricamente esta dissertação. Como não se trata de uma análise fenomenológica, em que comumente os sujeitos aparecem com mais força nas análises que o pesquisador, suas visões não serão sobrevalorizadas e as informações contidas nas entrevistas serão apresentadas apenas em alguns dos aspectos que já apontei em outros momentos. O objetivo é entender como se organizam suas práticas espaciais cotidianas – sobretudo aquelas atreladas ao trabalho ou estudo, ao lazer e às compras – considerando os deslocamentos que cada um deles faz entre os diversos fragmentos do espaço metropolitano em que vivem e se reproduzem. Obviamente, muitas das informações fornecidas, embora relevantes, serão omitidas para não tornarem cansativas a análise e a leitura<sup>81</sup>.

### 3.2.1. Descobrindo o cotidiano

Anderson, 49 anos, belo-horizontino e morador da Cidade Ocidental desde 1979, é advogado e reparte seu cotidiano entre Brasília e a Cidade Ocidental da seguinte maneira: trabalha como procurador jurídico no centro metropolitano<sup>82</sup> na parte da manhã, para onde se desloca de segunda a sexta-feira utilizando transporte coletivo – mais confortável em seu entender –, embora possua automóvel individual que utiliza para os deslocamentos dentro da Cidade Ocidental, onde advoga em seu escritório todas as tardes. Mesmo passando mais tempo na cidade que muitos entre os demais entrevistados, a relação que estabelece com ela é apenas de moradia – justificada pela tranquilidade da cidade a despeito da falta de comércio e

<sup>80</sup> *Everything* comes together in Thirdspace: subjectivity and objectivity, the abstract and the concrete, the real and the imagined, the knowable and the unimaginable, the repetitive and the differential, structure and agency, mind and body, consciousness and the unconscious, the disciplined and the transdisciplinary, everyday life and unending history (grifos do autor).

<sup>81</sup> Para mais informações a respeito das entrevistas, consultar o tópico concernente no detalhamento da metodologia que se encontra no Apêndice, página 163.

<sup>82</sup> Ao final das descrições dos entrevistados, há um mapa (MAPA I, p. 109) indicando a localização de alguns de seus locais de trabalho e/ou estudo.

serviços apontada – e de realização de atividades imediatas, como as compras quotidianas, além dos passeios de bicicleta que afirmou fazer esporadicamente. Outras atividades de lazer e compras mais especializadas e pouco freqüentes realiza todas em Brasília.

A empregada doméstica baiana Antônia, de 47 anos, moradora da Cidade Ocidental desde 1989, desloca-se de segunda-feira a sábado para a Asa Sul onde trabalha. Sua relação com a Cidade Ocidental é apenas de reconhecimento da cidade como “dormitório”, em suas próprias palavras. Suas práticas ali se restringem às compras imediatas e a ida à igreja que freqüenta, ficando a realização de outras atividades para os momentos logo após a saída do trabalho em Brasília. O único ponto de que afirmou não gostar na Cidade Ocidental, embora reconheça a carência de empregos na cidade, foi a grande distância que separa sua casa e seu emprego.

O carioca Alessandro, de 39 anos, é policial militar e trabalha com administração de redes no Governo do Distrito Federal. Ele se desloca nos dias úteis para seu trabalho, no Eixo Monumental, ora de automóvel individual – nos dias que sucedem ao seu dia de pagamento –, ora de ônibus – nos demais dias do mês – e suas práticas no centro metropolitano não se restringem ao trabalho. Segundo ele, procura almoçar em lugares diversos na companhia de amigos, sair para pagar contas etc. no horário de almoço para “quebrar um pouco a rotina”. Ele ressalta o fato de passar muito tempo fora da Cidade Ocidental, já que não apenas trabalha em Brasília, o que o obriga a permanecer ali a maior parte dos cinco dias úteis, mas também é onde sempre prefere fazer suas compras, procurar entretenimento e serviços diversos. Em seu tempo livre, aos finais de semana ou às noites, períodos em que mais permanece na Cidade Ocidental, ele se dedica à leitura ou aos jogos eletrônicos em casa, saindo apenas para atividades religiosas ou para comer em restaurantes e pizzarias. Para o entretenimento, costuma ir a *shopping centers* e parques de diversões, principalmente os situados em Brasília, aonde leva os filhos. Suas compras de pequeno porte são feitas nos mercados próximos, mas ele opta por fazer compras mensais em grandes supermercados localizados em outras cidades do entorno metropolitano, e as compras especializadas, como roupas e aparelhos eletrônicos, fá-las todas em Brasília.

Tendo-se mudado para a Cidade Ocidental em 1991, o encarregado de limpeza Armando, de 51 anos, trabalha no Cruzeiro, localidade próxima ao Plano Piloto, de segunda-feira a sábado. Ele se desloca para o trabalho, para compras de bens e serviços quotidianamente menos necessários, em Brasília, e para visitar a filha, que mora em Águas Claras e que visita com freqüência, utilizando o transporte coletivo. Quando está na Cidade Ocidental, permanece em casa, fazendo atividades domésticas, e sai apenas para compras imediatas ou

eventualmente para ir à igreja. Aponta com veemência a relação estreita que mantém com Brasília, de onde afirma retirar tudo o que precisa para viver e para onde gostaria de se mudar a fim de ficar mais próximo da filha.

O cearense de 53 anos, Bruno, morador há 18 anos da Cidade Ocidental, trabalha como armador na construção civil em Águas Claras, no núcleo metropolitano. Ele trabalha dez horas diárias de segunda a sexta-feira e desloca-se utilizando o transporte coletivo, sendo o único, entre os entrevistados, que utiliza também o metrô, dada a localidade onde trabalha. Em seu tempo livre, que ele reconhece como muito escasso por causa tanto das dez horas de trabalho quando dos longos deslocamentos casa-trabalho, ele utiliza principalmente para caminhadas e pedaladas com o objetivo de manter a forma física de que precisa no trabalho, e para compras imediatas. À exceção de grande parte dos entrevistados, evita qualquer deslocamento para Brasília, procurando realizar tudo na Cidade Ocidental mesmo, ainda que reconheça a precariedade da infra-estrutura e dos serviços da cidade. Brasília, assim, é identificada por ele com o trabalho.

Cristiana, de 42 anos, nasceu na Bahia e mora há mais de vinte anos na Cidade Ocidental. Ela é manicure e trabalha na Asa Sul oito horas por dia, de segunda-feira a sábado, e desloca-se alternando o transporte coletivo e um tipo de transporte a que ela se referiu como lotação, que funciona baseado num tipo de relação amistosa: ela e outros vão para Brasília no carro de um rapaz que também trabalha no centro metropolitano que, em troca, cobra o preço da passagem do transporte coletivo para auxiliar no pagamento do combustível. Quando está na Cidade Ocidental, em seu tempo livre, dedica-se às atividades domésticas – “tanta coisa”, em suas palavras – e sai para visitar a mãe que mora num outro bairro, a amiga que mora em outra rua, ou para fazer compras de bens e utilizar serviços de necessidade mais imediata. Também frequenta a igreja e um barzinho de costume. Brasília ela identifica apenas com o trabalho, mas passa tanto tempo lá por causa disso, ou nos deslocamentos casa-trabalho, que se pode enxergar, em sua vida, um tipo de *continuum* entre Brasília e a Cidade Ocidental.

Tendo-se mudado em 1991 para a Cidade Ocidental, o baiano de Santana Cláudio, de 39 anos, é policial militar e trabalha na segurança pública em turnos de doze horas no Paranoá e no Lago Sul, localidades próximas ao Plano Piloto, a primeira de classes mais baixas e a segunda de classes altas. Desloca-se para o trabalho utilizando o transporte coletivo em dias de semana e o automóvel individual nos fins de semana. Por trabalhar em turnos, tanto quanto passa muito tempo fora, passa muito tempo também em casa, principalmente cuidando do filho pequeno, mas também utiliza o tempo para praticar esportes numa quadra da própria

Cidade Ocidental. Aos fins de semana em que não trabalha, vai com frequência ao Cruzeiro onde moram outros irmãos. Suas compras são feitas quase que inteiramente em Brasília, onde frequenta bastante os *shopping centers*.

O brasiliense David, de 17 anos, sempre morou na Cidade Ocidental. Estuda no Núcleo Bandeirante, em Brasília, onde cursa o ensino médio no período da manhã, e faz estágio no Tribunal de Justiça no período da tarde, ambas as atividades sendo realizadas de segunda a sexta-feira. Em seu tempo livre, não costuma sair de casa e se dedica à leitura, e a ouvir música. Eventualmente, na Cidade Ocidental, sai para jogar bola num capo perto de casa ou para ir à creperia. Entretanto, as compras e o entretenimento são realizados mais em Brasília, onde frequenta *shopping centers* e barzinhos em companhia de amigos, geralmente à noite ou aos fins de semana. Por essa razão, tem maior reconhecimento com Brasília, onde também o pai mora, atrelando à Cidade Ocidental principalmente a idéia de dormitório.

Nascida em Brasília, Estela, de 24 anos, é formada em Administração de Empresas e trabalha como bancária na Caixa Econômica Federal, no centro metropolitano. Ainda que possua automóvel individual, prefere utilizar o transporte coletivo para ir para o trabalho em virtude do preço do combustível, à exceção das situações em que precisa realizar outras atividades, como compras, entretenimento noturno, ir ao médico etc. em que utiliza seu próprio automóvel. Em seu tempo livre, dedica-se à leitura em casa, mas costuma sair bastante, tanto na Cidade Ocidental, onde frequenta lanchonetes e sorveterias, quanto, e sobretudo, em Brasília, onde busca outros tipos de entretenimento, como cinemas, danceterias, bares e restaurantes, lugares para compras, como *shopping centers*, principalmente porque a maioria dos seus amigos mora em Brasília, segundo ela. Em sua fala, nota-se também essa relação de continuidade entre Brasília e a Cidade Ocidental, embora ela tenha remarcado bastante a questão da distância que, ao mesmo tempo, é longe para uma escala cotidiana e perto se levado em consideração o fato de que Brasília satisfaz todas as suas necessidades por meio dos serviços que possui.

Flávia, 44 anos, maranhense criada em Brasília, mora na Cidade Ocidental há oito anos. Trabalha como recepcionista na Caixa Econômica Federal, no centro metropolitano, de segunda a sexta-feira, de 9h00 às 18h00, e estuda em Taguatinga de 19h30 às 22h40. Ela se desloca para o trabalho de carona com um amigo vizinho e utiliza o transporte coletivo para ir para a faculdade. Como mora sozinha e, pelo tempo que despende entre trabalho e estudo, fica muito tempo fora da Cidade Ocidental, comprando na cidade pouquíssimas coisas, geralmente as de primeira necessidade. Todo o resto é adquirido em Brasília nos intervalos que

sobram dos horários de trabalho e estudo. Na Cidade Ocidental, frequenta apenas uma pequena lanchonete ambulante que vende churrasquinhos e todo o entretenimento é procurado em Brasília, em companhia dos amigos que moram na capital.

Gládis é brasiliense, tem 36 anos e mora há 18 na Cidade Ocidental. É administradora de uma clínica médica no *shopping center* Conjunto Nacional, no centro metropolitano, para onde se desloca de segunda a sexta-feira e onde permanece por pelo menos dez horas diárias. Em seu horário de almoço, duas horas no começo da tarde, utiliza o tempo também para resolver questões que, segundo ela, não é possível resolver na Cidade Ocidental, tanto porque o horário em que ela se encontra na cidade não permite quanto porque ali não há os serviços de que necessita. No tempo em que não está nem trabalhando nem no transporte coletivo que utiliza para se deslocar, dedica-se às atividades domésticas e aos filhos, preferindo sempre ficar em casa ou, eventualmente, ir para a chácara dos sogros em companhia do marido. Todo o entretenimento é procurado em Brasília, como bares e parques, e ela ressalta a qualidade e a diversidade dos serviços. Suas compras imediatas são feitas todas na Cidade Ocidental, que ela identifica como sendo uma cidade-dormitório em que, embora longe, “vale a pena morar”, enquanto todo o resto é adquirido em Brasília.

Aos seus recém-completos 39 anos, João mora há seis na Cidade Ocidental. É segurança parlamentar no Senado Federal no período da noite, entre 19h00 e 7h00, para onde se desloca utilizando o transporte coletivo, se dia de semana, ou seu automóvel individual, se final de semana. Por trabalhar no período da noite, em escalas, passa bastante tempo na Cidade Ocidental durante o dia, geralmente em casa ocupando-se da filha ou, nos momentos de lazer, em companhia de amigos ou em atividade esportiva, o futebol que costuma praticar. Além disso, costuma ir bastante a Brasília em horários de folga do trabalho a fim de cuidar de assuntos de seu interesse. Suas compras são feitas no Gama Shopping, no Gama – localidade periférica situada ainda no núcleo metropolitano, porém contígua à periferia goiana – que fica próximo à casa de familiares, que ele visita sempre. Afirmou ser difícil comprar algo na Cidade Ocidental, nem mesmo os produtos de primeira necessidade que só eventualmente ele adquire num mercado próximo à sua casa. Não frequenta bares e praças na Cidade Ocidental, coisas que procura em Brasília; as igrejas, que os demais afirmaram frequentar mais vezes, ele tampouco frequenta.

Jorge é de Filadélfia, Tocantins, e mudou-se para a Cidade Ocidental entre 1981 e 1982. Aos 53 anos, é técnico em enfermagem e trabalha no Hospital Regional da Asa Norte em noites alternadas, e no Hospital Daia no Lago Sul, em dias alternados, além do trabalho

em trânsito que desempenha no Serviço de Atendimento Móvel de Urgência. Embora utilize eventualmente também o transporte coletivo, prefere seu automóvel justamente por ter de fazer vários deslocamentos do tipo casa-trabalho-trabalho em horários múltiplos sem diferenciação entre fins de semana e dias úteis. Justamente por essa razão, em seu tempo livre, escassa segundo ele, pois “a vida mais é trabalho”, prefere ficar em casa ou, no máximo, ir à igreja. As compras são feitas todas em grandes supermercados no núcleo metropolitano.

O piauiense de 38 anos, Jonas, morador há pouco mais de um da Cidade Ocidental, é frentista e trabalha das 6h00 às 13h00, na Asa Norte, com apenas uma folga aleatória semanal. Por entrar tão cedo no trabalho, levanta-se às quatro da manhã, porém no meio da tarde já está de volta à casa, senão está livre para realizar outras atividades, como a visita ao dentista que afirmou ter feito no dia da entrevista. Segundo ele, tudo de que necessita procura em Brasília, tanto compras e serviços quanto o lazer, por exemplo, levar os filhos ao jardim zoológico, ao clube da Água Mineral, aos monumentos turísticos da capital federal etc. Quando está na Cidade Ocidental, passa o tempo inteiro em casa ocupado com os filhos e as tarefas domésticas, à exceção das poucas ocasiões em que vai à quadra esportiva. Mesmo a igreja, frequenta-a em Valparaíso de Goiás, outra cidade do entorno metropolitano próxima.

Luciano é brasileiro, tem 39 anos e mora desde 1992 na Cidade Ocidental. É servidor público e trabalha seis horas semanais, nos cinco dias úteis, na Esplanada dos Ministérios. Embora possua automóvel, prefere utilizar o transporte coletivo para o deslocamento casa-trabalho, ficando o primeiro, em suas palavras, “só pra passeio” e “só com a família”. Na parte da tarde, após a saída do trabalho, geralmente vai direito para casa, ou então utiliza o tempo livre para ir ao banco ou fazer compras, às vezes em companhia da esposa, no Plano Piloto ou em Taguatinga. Também no tempo livre, costuma fazer treinamento para maratonas. Corre cerca de dez quilômetros entre sua casa e um núcleo rural chamado Mesquita, há 10km. As compras de casa são todas feitas em Brasília e outros produtos mais especializados são adquiridos ora em Brasília, ora em alguma outra cidade do entorno metropolitano que não a Cidade Ocidental, e mesmo em Goiânia onde, segundo ele, as roupas são mais baratas. O único local que frequenta na Cidade Ocidental é a igreja e, em Brasília, costuma também visitar a mãe que mora em Taguatinga.

O ambulante, vendedor de produtos de perfumaria, Marcelo, de 49 anos, trabalha entre oito e treze horas nos setores especializados adjacentes ao Plano Piloto de Brasília, sobretudo o Setor de Indústrias e Abastecimento, para onde se desloca de segunda-feira a sábado utilizando

o transporte coletivo. Em seu tempo livre, costuma ficar em casa realizando tarefas domésticas, passear de bicicleta ou praticar alguma atividade esportiva com os vizinhos na rua onde mora e não costuma ir a Brasília para atividades de lazer. Suas compras são integralmente realizadas em Brasília, desde produtos de primeira necessidade até produtos mais especializados.

Maurício, nascido em Brasília e agora com 27 anos, trabalha na Caixa Econômica Federal, no centro metropolitano, de nove às dezoito horas, de segunda a sexta-feira, e estuda na Universidade Católica de Brasília, em Taguatinga, no período da noite. Ele se desloca para o trabalho e para a universidade sempre utilizando seu automóvel, o que o faz reclamar inúmeras vezes a respeito dos longos engarrafamentos – ponto, aliás, que muitos dos outros entrevistados ressaltaram. Em seus horários livres, quando está na Cidade Ocidental, costuma pedalar, ir à igreja ou à casa de amigos. Já quando está em Brasília, ou seja, a maior parte de seu tempo, pratica natação e futebol com amigos do trabalho nos intervalos entre a saída do banco e a entrada nas aulas da universidade. Além disso, frequenta também cinemas, *shows* musicais e bares, todos no núcleo metropolitano, em geral no Plano Piloto, onde também costuma fazer suas compras.

A aposentada piauiense de 67 anos, Marta, mora desde 1979 na Cidade Ocidental. Aposentou-se há sete anos do trabalho que desempenhava como secretária na Academia de Dança Clássica de Brasília. Como não precisa deslocar-se mais para o trabalho, trajeto que fez por vinte e um anos, passa todo o tempo na Cidade Ocidental, dedicada a tarefas domésticas ou religiosas, indo a Brasília apenas para compras ou pagamento de contas nas lojas em que costuma adquirir produtos e serviços mais especializadas. Ao ser inquirida sobre o desejo de se mudar da Cidade Ocidental, afirmou, talvez pelo seu estado de aposentada, que se mudaria para outra cidade bem mais distante, como Goiânia, diferentemente das demais pessoas que apontaram, quase todas, o núcleo metropolitano, mas não propriamente o Plano Piloto, como lugar desejado para estabelecer residência no caso de se mudarem.

Aos seus 16 anos, Renata sempre morou na Cidade Ocidental, embora tenha nascido em Alexânia, GO. Ela faz o ensino médio no colégio Setor Leste, na Asa Sul, no período da manhã de segunda a sexta-feira. Além disso, faz também aula de dança no Valparaíso Shopping, em Valparaíso de Goiás, uma cidade vizinha do entorno metropolitano, às terças e quintas-feiras à noite, e frequenta o curso de inglês às segundas e quartas-feiras à tarde também no Plano Piloto onde, às sextas-feiras, costuma ficar depois das aulas com as amigas. Em seu tempo livre, fica em casa ensaiando as coreografias de dança, organizando suas coisas ou des-

cansando, senão vai ao clube na Cidade Ocidental ou a Brasília para assistir filmes com as amigas, ou ir a parques. Na Cidade Ocidental, à exceção do clube, não frequenta lugar algum.

Roseana é mineira de Januária, tem 45 anos e mora na Cidade Ocidental há vinte e dois, mesmo tempo em que é empregada do Banco do Brasil. Trabalha no Setor Comercial Sul, no centro metropolitano, onde passa os dias. Desloca-se para o trabalho em caronas em veículos de amigos que trabalham próximo e faz já quatro anos que não utiliza o transporte coletivo para o deslocamento casa-trabalho. Em seu tempo livre, quando está na Cidade Ocidental, dedica-se às tarefas domésticas e ao cuidado dos filhos, visita amigas que moram perto ou sai com elas para um barzinho, geralmente às sextas-feiras. Eventualmente, costuma levar os filhos para comer pizza às noites de sábado. Evita ir a Brasília em horários de não trabalho e quando o faz, é para idas ao *shopping center*.

A brasiliense Rita, de 36 anos, é professora de inglês da Secretaria de Educação do Distrito Federal e trabalha na Santa Maria, outra localidade periférica no núcleo próxima à periferia metropolitana, de segunda a sexta-feira. Às terças e sextas-feiras, trabalha apenas na parte da manhã e, às segundas, quartas e quintas-feiras, até as 16h. Ela se desloca para o trabalho utilizando seu automóvel individual e, em seus horários de almoço, prefere almoçar fora da escola para poder encontrar os amigos. Seu tempo livre é gasto quase integralmente em casa, por ela ser, em suas próprias palavras, “reservada”, “interiorana” e “pacata”. Costuma frequentar, na Cidade Ocidental, lanchonetes e pizzarias ou, fora dali, churrascarias. Eventualmente vai ao cinema ou ao boliche, geralmente em Brasília, onde também realiza suas compras, quando se tratam de produtos mais especializados; produtos de alimentação e higiene pessoal são adquiridos nos mercados próximos à sua residência na própria Cidade Ocidental.

Sílvia tem 22 anos, nasceu em Brasília, mas sempre morou na Cidade Ocidental. É auxiliar de laboratório na Universidade Paulista, das 7h30 às 17h30, na Asa Sul, localidade onde também está o Centro Universitário do Distrito Federal, em que estuda Direito no período da noite. Utiliza para os deslocamentos casa-trabalho e trabalho-faculdade o transporte coletivo e, nos intervalos entre o fim do expediente e o início das aulas, utiliza o tempo para realizar atividades de seu interesse, como fazer compras, ir ao médico ou dentista, ir ao banco etc. Ela faz a maioria de suas compras nos *shopping centers* de Brasília, principalmente os localizados no Plano Piloto. Não costuma buscar atividades de lazer e entretenimento nem em Brasília nem na Cidade Ocidental, cidade esta em que frequenta apenas a igreja.

A telefonista Tatiana é natural de Lucélia, SP, tem 53 anos e mora há vinte e cinco na Cidade Ocidental. Ela trabalha de segunda a sexta-feira no Plano Piloto, entre 10h30 e 16h30, para onde se locomove utilizando o transporte coletivo. Quando precisa realizar outras atividades, fá-las antes ou depois do horário de trabalho. Na Cidade Ocidental, em seu tempo livre, dedica-se às atividades domésticas e, ocasionalmente, vai à missa ou conversa na rua com os vizinhos. Suas compras de produtos de primeira necessidade são feitas na Cidade Ocidental e outros, mais especializados, costuma adquiri-los em Brasília, geralmente em algum *shopping center*, único lugar que frequenta na capital.

Ulisses tem 21 anos, mora há vinte na Cidade Ocidental, é portador de necessidades especiais e, portanto, precisa utilizar cadeira de rodas para todos os seus deslocamentos quotidianos. Trabalha como terceirizado no Ministério do Trabalho na Esplanada dos Ministérios, entre 8h00 e 16h00, para onde se desloca de segunda a sexta-feira utilizando-se de transporte coletivo. Evita se deslocar do Ministério em seu horário de almoço e todas as demais atividades que precisa realizar deixa para o horário pós-expediente ou para o fim de semana. Seu tempo livre, na Cidade Ocidental, utiliza para o descanso, para ir à igreja ou para ir a *lan houses* encontrar amigos. Em Brasília, frequenta apenas os *shopping centers*, onde costuma fazer suas compras, à exceção das de primeira necessidade, que faz em sua própria cidade.

A doméstica Valquíria, de 48 anos, trabalha das 7h30 às 16h00 no Lago Norte, em Brasília, para onde se desloca quotidianamente utilizando, para ida e volta, quatro transportes coletivos, de segunda a sexta-feira. Suas compras são feitas todas aos finais de semana em supermercados ou na feira na própria Cidade Ocidental. Mesmo produtos mais especializados não os adquire todos em Brasília, como a quase totalidade dos demais entrevistados, mas eventualmente também os compra em Valparaíso de Goiás ou mesmo na Cidade Ocidental. Por ser um ponto de passagem no trajeto casa-trabalho, frequenta bastante o *shopping center* Conjunto Nacional, onde afirmou ter sempre contas a pagar. Em seu tempo livre, dedica-se ao ócio e às atividades domésticas, e não vai a outros lugares em Brasília nem na Cidade Ocidental, à exceção da igreja aos domingos. Aponta com veemência a continuidade que enxerga entre sua casa e seu local de trabalho, embora admita ser grande a distância.

Tendo-se mudado para a Cidade Ocidental há 17 anos, Vitória, 20 anos, é estudante universitária e cursa enfermagem na Universidade de Brasília, na Asa Norte, onde passa pelo menos doze horas diárias. Vai para a universidade utilizando o transporte coletivo, exceto nas ocasiões em que a mãe vai de automóvel individual e a leva consigo. Em dias de semana, à

exceção da universidade, freqüenta apenas o *shopping center* Conjunto Nacional, em Brasília, para ir ao dentista ou para passear. Aos fins de semana, permanece na Cidade Ocidental, onde freqüenta o bosque, um parque local, ou a casa da tia e a igreja.



**MAPA I. Brasília. Locais de trabalho e/ou estudo dos entrevistados. 2008.**

Há alguns outros pontos das falas que merecem ser mencionados, porque apontam possibilidades analíticas no que se refere à apropriação e ao uso do espaço-tempo, sendo que alguns já foram retomados nas ocasiões em que apareceram com veemência. Primeiramente, é de se ressaltar o que representa, na vida da quase totalidade dos entrevistados, o tempo que é despendido em Brasília ou nos deslocamentos para a capital, chegando a contar, em algumas situações (BRUNO, VALQUÍRIA, CLÁUDIO, JOÃO, JORGE), mais de doze horas fora da cidade de sua residência.

Além disso, ressalto a grande dependência da Cidade Ocidental que todos apontaram, senão explicitamente, ao menos por elementos de suas falas que permitem indicá-lo. Esse é um fator que denota de que maneira se estabelece a relação núcleo-periferia metropolitanos, prevalecendo aquela relação que George (1983) apontou ao analisar as cidades da *banlieue* parisiense. No caso de Brasília, significa uma metropolização que acontece caracteristicamente

baseada numa relação de dominação do núcleo metropolitano sobre seu entorno, tal como afirma Robira (2004) ao analisar os espaços metropolitanos.

No que se refere às distâncias, medidas agora muito mais em termos de tempo que de quilômetros a serem percorridos (FISHERMAN, 1994; DUREAU e LÉVY, 2007), as falas dos entrevistados apontam a seguinte contradição: ao mesmo tempo em que se queixam de residirem muito longe de seus trabalhos – desejando, se possível, mudar-se para mais perto –, essa distância não é considerada tão grande ao refletirem sobre as possibilidades que Brasília oferece no que respeita aos serviços, às atividades de lazer e à variedade de produtos para compra (ESTELA, CRISTIANA, ALESSANDRO, ARMANDO). Forma-se então o que Reis (2006) denomina de provincianismo metropolitano, como já discuti no capítulo 1, ou seja, aquele sentimento que se estabelece pela residência numa cidade da periferia metropolitana situada em descontinuo à malha urbana, em que a distância é um fator relevante se os habitantes são obrigados a percorrerem uma hora para chegar ao trabalho, à escola ou à universidade diariamente, mas que, pela possibilidade de realização de atividades diversas, tendo de percorrer a mesma distância no mesmo tempo, já não parece tão distante, sendo inclusive considerada curta. Ao ser inquirida sobre haver benefício em morar na Cidade Ocidental e também sobre a possibilidade de se mudar, Estela afirma:

[...] é um benefício porque eu trabalho em Brasília e é uma cidade que é próxima. Então me facilita um pouco a questão de poder me deslocar até lá sem precisar morar exatamente em Brasília. Então é bom! [...] Se eu pudesse mudar pra outra localidade, eu mudaria sim. Eu mudaria, mas não mudaria exatamente pro centro, pra Brasília, eu mudaria pra alguma cidade-satélite, né? Que é um pouco mais próximo, em volta. Porque, apesar de a Cidade Ocidental ser perto de Brasília, ela é ainda uma cidade que demora, de ônibus, uma hora e dez pra se chegar em Brasília. [...] Então, assim, facilitaria um pouco pra que eu não me sentisse assim tão cansada no final do dia, né? Por causa desse deslocamento que demora tanto.

A partir desses fatos até aqui apontados concernentes à vida quotidiana dos habitantes da periferia goiana da metrópole e de tudo que discuti também nos capítulos precedentes, alguns apontamentos podem ser feitos no que respeita ao direito à cidade.

### 3.3. O direito à cidade: possibilidades e/ou limites

A discussão a respeito do direito à cidade, presente dentro do objetivo principal que guia as reflexões realizadas nesta dissertação e que me motivou a realizar a pesquisa (CATALÃO, 2007a), não é uma preocupação recente de minha parte (CATALÃO, 2006) e aqui ganha força na medida em que novos elementos aparecem e colocam em xeque a discussão levantada por Lefebvre (2006 [1968], 1976) e tão amplamente debatida na Geografia. Esses novos elementos dizem respeito a questões de ordem geral, referentes à transformação no próprio processo de urbanização, que tende a apresentar espacialidades cada vez mais difusas (SPOSITO, 2008), e à potencial constituição de uma sociedade urbana (LEFEBVRE, 1999, 2006; CARLOS, 2004). Esses elementos de ordem geral exercem determinações em cada formação socioespacial, fazendo com que, no caso de Brasília, se transformem os significados atinentes à vida urbana na cidade, tal como apontei neste e nos capítulos precedentes, ressignificando a realidade da cidade e os conteúdos dos conceitos que utilizamos para qualificá-la.

A expressão “direito à cidade”, pensada originalmente por Lefebvre (2006), ganhou importância no Brasil após a criação do Ministério das Cidades, a aprovação do Estatuto da Cidade e por meio das reivindicações dos movimentos sociais urbanos, sobretudo os movimentos de lutas pela moradia. Nesse sentido, a expressão ganhou um significado político muito atrelado à questão da habitação que, embora guarde grande importância, tem de ser diferenciada de seu sentido mais amplo, o lefebvreano, que busco retomar aqui. Para Sangla (2008, p. 14), "este direito à cidade é concebido por Lefebvre como um direito à vida social, às práticas mais ricas e diversificadas possíveis, o que ultrapassa (incluindo-a) uma simples demanda por habitação"<sup>83</sup>. A partir disso, temos que o direito à cidade não pode ser tomado como sinônimo de direito à residência, num sentido restrito, ou mesmo de direito ao saneamento, à escola, ao transporte, num sentido mais abrangente, ainda que os inclua, mas significa a possibilidade de apropriação do espaço, de se sentir integrado à cidade em seu conjunto com mobilidade e acessibilidade plenas.

Destarte, o direito à cidade é pensado por Lefebvre (2006) numa revalorização do urbano como modo de vida e do espaço como possibilidade de apropriação. Trata-se de uma tentativa de recuperar o sentido da cidade como obra da civilização humana, haja vista a inerente

---

<sup>83</sup> "[...] ce droit à la ville est conçu par Lefebvre comme un droit à la vie sociale, aux pratiques les plus riches et diversifiées possibles ce qui dépasse (en l'incluant) une simple demande de logement".

necessidade de criação do ser humano, não como saudosismo, mas sim como tentativa de insurgência contra a cidade como mercadoria, característica do modo capitalista de produção, que historicamente permaneceu e se desenvolveu pela produção e pelo consumo do espaço, sobretudo sob feições urbanas (LEFEBVRE, 1973; SOJA, 1980). Assim, temos, nas palavras de Lefebvre, reflexões e questionamentos que indicam a busca pelo direito à cidade no sentido indicado:

Enfim, a necessidade da cidade e da vida urbana só se exprime livremente nas perspectivas que tentam aqui se isolar e abrir os horizontes. As necessidades urbanas específicas não seriam necessidades e lugares qualificados, lugares de simultaneidade e de encontros, lugares onde a troca não seria tomada pelo valor de troca, pelo comércio e pelo lucro? Não seria também a necessidade de um tempo desses encontros, dessas trocas? (LEFEBVRE, 2006, p. 104).

As palavras de Lefebvre indicam, então, uma busca pelo direito à cidade que perpassa obrigatoriamente uma prática espaciotemporal que, no caso da metrópole de Brasília, se revela nas possibilidades de apropriação do espaço nas atividades quotidianas. Essas possibilidades dizem respeito, por um lado, num sentido amplo, ao estabelecimento de relações de pertencimento ao espaço e de reconhecimento nele por meio da constituição dos espaços de representação, cujo sentido lefebvreano releva uma verdadeira linguagem espacial (LEFEBVRE, 2000), haja vista que a vida social só se realiza espacialmente pelas inscrições espaciais que se fazem no quotidiano.

Em termos geográficos, essas inscrições nada mais são que as rugosidades deixadas na paisagem como resíduo indicativo das relações sociais que ali se estabeleceram e se materializaram, e que, portanto, podem ser lidas. Num sentido restrito, por outro lado, as possibilidades indicam a revalorização do lugar onde está a residência não apenas como moradia, mas também como elo para o estabelecimento de relações sociais. Nas entrevistas colhidas para esta dissertação, em vários momentos foram citados como pontos de valorização da Cidade Ocidental – isto é, da periferia metropolitana como lugar de valorização da vida –, os laços de sociabilidade constituídos no espaço vivido e a relação de apego à casa, que é exatamente o que permite a realização do vivido, pois é o lugar do reconhecimento, da vida privada, do conforto e do pertencimento:

Mas é uma cidade boa de conviver, de morar, é fácil pegar amizade aqui. Tudo mundo um próximo ao outro. Tranquilo. Uma cidade boa de ficar (JOÃO).

Ah, o que eu gosto mais é a convivência dos vizinhos, o pessoal meio... o pessoal aqui é mais comunicativo e tal, o pessoal é solidário um com o outro, por se tratar da cidade ser pequena. Então nós somos muito... é um ajudando o outro, pelo menos aqui na nossa quadra aqui, é um pelo outro (MARCELO).

Ah... sei lá [...] o lugar mesmo assim, as pessoas, o ambiente. Eu acho legal (DAVID).

Bom, eu gosto do povo daqui. É um povo legal. Eu gosto muito do povo daqui (ULISSES).

O que eu gosto aqui mais é essa tranqüilidade, onde os vizinhos todos conhecem o outro. Entendeu? O que você não vê... quem mora principalmente em apartamento, né? Minha irmã mora lá mesmo em apartamento [...] mora acho que há muito tempo e nem conhece os vizinhos do lado. E aqui não. E aqui você conhece seus vizinhos praticamente daqui até lá em baixo. Conhece todo mundo (CLÁUDIO).

[...] a gente morava numa quitinete, era pequeno, então a gente resolveu... eles [os pais] viram que tinha uma condição melhor aqui na Ocidental, com uma casa maior, espaçosa e que eles conseguiam pagar. Que eles viviam de aluguel. Então, eles vieram morar aqui. [...] Eu gosto do espaço que eu tenho na minha casa, porque em nenhum outro lugar de Brasília eu consigo uma casa com o preço que ela tem, com espaço, com quintal, com uma área livre. Eu gosto também que ainda é uma cidade em que eu consigo chegar num horário mais tarde sem preocupação (ESTELA).

Bem, pra mim, aos meus olhos, é onde Deus abençoou pra eu morar com a minha família, com a minha esposa. Conseguimos comprar uma casa aqui, temos uma casa. Eu posso falar... pra mim é... pra mim é a melhor cidade do mundo, né? Tem seus defeitos, tem suas qualidades, mas é onde que eu consegui realizar o sonho de ter uma casa própria, né? Então, pra mim... eu gosto daqui, né? Então eu vejo assim que a gente tem que dar valor da nossa cidade (LUCIANO).

Ah, eu acho que o que eu mais gosto aqui é só minha casa mesmo [risos]. Só minha casa mesmo (MARTA).

Então eu sou muito de casa. Tanto que quando eu te convidei pra fazer a entrevista, eu te convidei pra fazer a entrevista no melhor lugar da minha casa, que é o meu quarto. Então pra mim, esse aqui é um ambiente maravilhoso (RITA).

Olha, eu gosto até da minha casa [risos]... eu gosto, assim, eu acho muito bom aqui, sabe? Porque a gente já conseguiu fazer tempo, mas eu adoro minha casa, acho boa minha casa, apesar de toda a distância (TATIANA).

Reconhecendo então as transformações por que tem passado a cidade historicamente, Lefebvre (2006, p. 105) aponta que é possível “encarar a construção de uma nova cidade, sobre novas bases, numa outra escala, em outras condições, numa outra sociedade” justamente porque o direito à cidade indica, na verdade, o “direito à vida urbana” (p. 117). Essa vida urbana provém, pois, do urbano como modo de vida renovado pelo advento da sociedade urbana, em constituição, cujo espaço produzido se caracteriza, cada vez mais, pela dispersão e pela incorporação de elementos rurais, de sorte que o urbano já não é aquele de outrora, mas é um novo urbano. É impossível pensar no direito à cidade como resgate da cidade antiga – compacta, concentrada – em que noções de cidadania, espaço público e sociabilidade não

mais se adequam à cidade contemporânea – fragmentada, dispersa em escalas regionais cada vez maiores (SPOSITO, 2004a, 2008), contendo espaços de especialização extrema, como aponta Lefebvre (URBANOSE, 1972), além da grande separação entre locais de residência e locais de trabalho (DUREAU e LÉVY, 2007).

No caso da metrópole de Brasília, caracteristicamente marcada pelas grandes descontinuidades do tecido metropolitano e pelas grandes distâncias que delas decorrem – em que ainda se verifica, em larga medida, a antiga relação centro-periferia, espacialmente demonstrada pela relação núcleo-entorno metropolitanos –, os limites à plena realização do direito à cidade dizem respeito, por um lado, à concentração de trabalho, escolas, oportunidades de lazer e entretenimento, e lugares para realização de atividades diversas no núcleo metropolitano, ficando o lugar de moradia restrito ao entorno. O limite é, então, a fragmentação do espaço que impede a apropriação num sentido tradicional ligado ao significado do urbano na cidade antiga. Para sua superação, é necessário, pois, reconhecer que se trata de um novo urbano, de uma nova metrópole, marcada por espacialidades difusas, em que a possibilidade de religar centro-periferia nasce da própria vida que flui de um pólo a outro a partir do uso.

## *CONSIDERAÇÕES FINAIS*

### *Síntese e desdobramentos possíveis*

*... em geral, o espaço sobre o qual se age não coincide  
com o espaço sobre o qual se deveria agir.*

Ao final desta dissertação, sem ter a pretensão de apontar conclusões acabadas a respeito de tudo o que foi exposto até aqui, posso sintetizar algumas idéias, entrevendo seus possíveis desdobramentos práticos e analíticos, a fim de vislumbrar então um recomeço/uma redescoberta/um repensar sobre as questões aqui colocadas, algumas respondidas, outras não.

Para começar, partamos de um processo, a metropolização, e de uma forma dele resultante, o espaço metropolitano. Nesta dissertação, meu esforço foi o de demonstrar que as discussões que respeitam às problemáticas metropolitanas devem obrigatoriamente considerar a seguinte diferenciação, apresentada em ordem de importância.

(i) Antes de tudo, a metrópole precisa ser entendida enquanto realidade prático-sensível, qual espaço vivido e experienciado quotidianamente, composto de formas-conteúdo que são resíduos de outros tempos e que indicam claramente todas as ações práticas impetradas na produção do espaço, incluída aí a apropriação, e que revelam todas as contradições inerentes a essa produção. Esse é o ponto de partida para quaisquer medidas políticas e práticas que se pretendam efetivas. Retornarei a este ponto mais adiante.

(ii) Partindo do entendimento supra-exposto, em segundo lugar, é necessário entender a metrópole como conceito utilizado para qualificar a realidade e, portanto, para analisá-la, explicá-la e conseqüentemente (intentar) compreendê-la. Em outras palavras, é importante reconhecer que para se elaborar toda e qualquer conceituação, como abstração mental que é, deve-se partir da realidade e a ela retornar num movimento que busca sempre acompanhar o real, sempre dinâmico e mutante como é. Nesse sentido, as conceituações e teorizações nunca coincidem plenamente com a realidade no sentido de que são sempre aproximações do real e nunca dão conta de todos os elementos e de todas as especificidades de cada formação socioespacial.

(iii) Em terceiro lugar, há a metrópole enquanto definição político-administrativa. No caso brasileiro, tanto aquelas que foram definidas pelo Governo Federal na década de 1970 – as primeiras Regiões Metropolitanas – quanto as que foram criadas pelos governos estaduais a partir da Constituição de 1988 – as novas Regiões Metropolitanas –, além das Regiões Integradas de Desenvolvimento. Estas metrópoles surgem, ou deveriam surgir, a partir da compreensão de que primeiramente a metrópole existente enquanto realidade, plena de problemas sociais, a partir da qual se criam mecanismos institucionais para a resolução desses problemas, cuja explicação e compreensão, por sua vez, advêm das conceituações e teorizações. Por essa razão, a metrópole como definição entra em terceiro lugar na diferenciação proposta, pois é

resultado das duas primeiras e, nesse sentido, tampouco coincide com a metrópole como realidade e com a metrópole como conceito, justamente porque as definições são mais rígidas e envolvem critérios mais objetivos. Ainda assim, no caso brasileiro temos um enorme afastamento do que se define como metrópole e o que quotidianamente pode ser visto e vivido como tal. Esta é a razão pela qual notamos uma enorme dificuldade de criar mecanismos de gestão e ordenamento territorial metropolitanos que sejam eficazes, ou seja, em geral o espaço sobre o qual se age não coincide com o espaço sobre o qual se deveria agir.

Assim, a partir da ótica sob a qual enxergo o processo de metropolização da capital federal, tentei mostrar a falta de coincidência entre o espaço sobre o qual se criam políticas – a RIDE –, os outros espaços pensados com esse objetivo – o AUB, a AMB, o PERGEB etc. – e o espaço vivido – mediação e síntese da articulação entre o espaço percebido e o espaço concebido –, para o qual se deveriam direcionar esforços no sentido de propor medidas eficientes para a resolução dos problemas. Esta é uma primeira, e talvez a mais importante, possibilidade prática e política que esta dissertação traz em seus resultados.

Na Geografia e nas outras ciências dedicadas à compreensão espacial da sociedade, o esforço, nas últimas décadas, tem sido o de corroborar o entendimento de que é impossível pensar o espaço sem aceitar seu duplo papel de produto-produtor de relações sociais. Esta dissertação se insere nesse esforço e aponta, ao seu fim, a premência de inserir esse entendimento a respeito da dialética socioespacial nas agendas políticas. Trata-se de encontrar uma práxis que dê conta de, senão fazer coincidirem, ao menos tentar aproximar ao máximo a realidade, o conceito e a definição da metrópole contemporânea.

Na direção da conscientização política a respeito da espacialidade intrínseca à existência humana e da necessidade de que as alterações no ambiente construído aconteçam levando em conta as práticas espaciais dos habitantes e as relações quotidianas que têm lugar no espaço vivido, proponho buscar-se um caminho para alterar a prática espacial, no sentido da produção, como uma possibilidade de avanço nas ações de gestão metropolitana que só serão eficazes se empreendidas na escala do quotidiano.

Do ponto de vista teórico, e voltando-me agora mais para a metrópole enquanto conceito, esta dissertação deixa inúmeras lacunas pela impossibilidade de desenvolver todas as questões que apareceram, muitas delas não pensadas na fase de elaboração do projeto,

tampouco ensejadas como hipóteses, mas que resultaram de algumas reflexões paralelas à investigação científica que se procedeu.

A primeira delas indica a necessidade da contínua busca pela compreensão da urbanização no início do século XXI. A análise que enfocou a dispersão do tecido urbano-metropolitano de Brasília como uma especificidade deixou claro o fato de que não se trata de uma especificidade tão singular, haja vista a transformação do processo de urbanização à escala mundial, compreendendo espacialidades cada vez mais difusas. Cabe agora estudar esse processo à luz das transformações sociais que se acentuaram a partir da década de 1970, indicando: (i) a virtual constituição de uma sociedade urbana; (ii) a possível sobreposição e/ou passagem da Modernidade à Pós-Modernidade, acompanhando a passagem/sobreposição do fordismo ao pós-fordismo, do industrial ao pós-industrial, da metrópole à pós-metrópole etc.; (iii) a mudança das formas espaciais que tradicionalmente conhecíamos como cidade e campo, colocando-nos a dúvida sobre até quando poderemos qualificar a realidade sob esta perspectiva; (iv) a transmutação de velhos processos sob novas formas, como a metropolização e seu desenvolvimento no sentido da formação das metápoles, e (v) a ressignificação das práticas e das maneiras de viver na cidade contemporânea, como o sentido alterado da mobilidade e da integração espaciais, que tendem a englobar quotidianamente escalas regionais de dezenas de quilômetros.

Em termos empíricos, nesta dissertação, tentei contribuir para deixar claras as relações que se estabelecem no espaço metropolitano de Brasília, sobretudo o fato de ser ele um espaço que engloba territórios político-administrativamente separados entre o Estado de Goiás e o Distrito Federal. Essa constatação, embora pareça óbvia, tem sido negligenciada e isso pode ser comprovado pela inexistência de políticas extraterritoriais, no Distrito Federal, que aliem poderes de outras instâncias de governo para implementar medidas de resolução dos problemas vivenciados na periferia goiana, tais como: (i) a falta de posto de trabalho, escolas de qualidade e incentivos à implantação de atividades comerciais e de serviços diversos mais especializados, o que gera grande dependência do entorno em relação ao núcleo metropolitano; (ii) a precariedade nas infra-estruturas básicas, que causa falta de qualidade de vida pela ausência ou precariedade, por exemplo, de rede de abastecimento e saneamento básico, pavimentação asfáltica e calçamento etc.; (iii) a falta de segurança pública e o crescente aumento do tráfico de drogas, entre outros.

Ainda assim, meu objetivo também foi o de demonstrar que, embora exista um limite oficial entre Brasília e as cidades de seu entorno metropolitano que os separa em duas unida-

des federativas, o uso e a apropriação do espaço por parte dos habitantes indicam a fruição da vida de um lado a outro num movimento contínuo.

A segunda lacuna deixada ao fim desta dissertação, levando-se em conta a discussão conceitual, isto é, a análise do espaço metropolitano a partir do conceito de espaço vivido, deixa aberta a possibilidade de inúmeros outros estudos na escala da ordem próxima, pois a compreensão dos denominados espaços de representação implicam no desenvolvimento de uma teoria que verse sobre a linguagem espacial, já que, no conceito de espaços de representação, estão embutidas as discussões sobre as inscrições espaciais da vida social e os resíduos espaciotemporais que nos permitem ler outras temporalidades da reprodução e da apropriação do espaço.

Assim, se chego ao final desta dissertação com talvez mais lacunas que respostas fechadas, isso significa que o conhecimento nunca está acabado e demonstra que, de fato, a teoria apenas tenta dar conta da realidade, embora não consiga aproximar-se dela pela própria limitação que temos, como seres humanos, de abarcar o mundo à nossa volta.

## *REFERÊNCIAS*

ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres. *Anuário Estatístico 2001*. Disponível em: <[http://www.antt.gov.br/aett/aett\\_2006/index.htm](http://www.antt.gov.br/aett/aett_2006/index.htm)>. Acesso em: 20 dez. 2007.

ASCHER, François. *Métapolis ou l'avenir des villes*. Paris: Éditions Odile Jacob, 1995. 347 p.

BABY-COLLIN, Virginie; ZAPATA, Emiliano. Caracas, entre métropolisation et fragmentation urbaine. *Géoconfluences*, 25 jun. 2006. 16 p. Disponível em: <<http://geoconfluences.ens-lsh.fr/doc/typespace/urb1/MetropScient2.htm#Biblio>>. Acesso em: 25 mar. 2008.

BARBOSA FERREIRA, Ignez Costa. O processo de urbanização e a produção do espaço metropolitano de Brasília. In: PAVIANI, Aldo (Org.). *Brasília, ideologia e realidade: espaço urbano em questão*. São Paulo: Projeto/CNPq, 1985. P. 43-56.

BERTRAND, Claude; BERTRAND, George. *Une géographie traversière: l'environnement à travers territoires et temporalités*. Paris: Éditions Arguments, 2002. 311 p.

BORDO, Adilson Aparecido. Os eixos de desenvolvimento e a estruturação urbano-industrial do estado de São Paulo, Brasil. *Scripta Nova*, Barcelona, v. 9, n. 194(79), ago., 2005. 17 p.

BRASIL. Presidência da República. Subchefia para Assuntos Jurídicos. *Lei Complementar nº 14, de 08 de junho de 1973*. Estabelece as Regiões Metropolitanas de São Paulo, Belo Horizonte, Porto Alegre, Recife, Salvador, Curitiba, Belém e Fortaleza. Brasília: s/n, 1973a.

\_\_\_\_\_. Presidência da República. Subchefia para Assuntos Jurídicos. *Lei Complementar nº 20, de 01 de julho de 1974*. Dispõe sobre a criação de Estados e Territórios, inclusive sobre a criação da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Brasília: s/n, 1973b.

\_\_\_\_\_. Constituição (1988). *Constituição da República Federativa do Brasil*: promulgada em 05 de outubro de 1988. 4. ed. São Paulo: Saraiva, 1990. 168 p.

\_\_\_\_\_. Instituto Brasileiro do Patrimônio Cultural, Secretaria de Cultura. *Portaria nº 314, de 08 de outubro de 1992*. Torna obrigatória a preservação do conjunto urbanístico de Brasília. Brasília: s/n, 1992.

\_\_\_\_\_. *Lei Complementar nº 94, de 19 de fevereiro de 1998*. Autoriza o Poder Executivo a criar a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno – RIDE – e instituir o Programa Especial de Desenvolvimento do Entorno do Distrito Federal, e dá outras providências. Brasília: s/n, 1998a.

\_\_\_\_\_. *Decreto nº 2.710, de 04 de agosto de 1998*. Regulamenta a Lei Complementar nº 94, de 19 de fevereiro de 1998, que autoriza o Poder Executivo a criar a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno – RIDE – e instituir o Programa Especial de Desenvolvimento do Entorno do Distrito Federal, e dá outras providências. Brasília: s/n, 1998b.

\_\_\_\_\_. *Regimento Interno do Conselho Administrativo da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno – COARIDE*. Brasília: Ministério da Integração Nacional, 2000. 05 p.

CAIADO, Maria Célia Silva. *Estruturação intra-urbana e respostas sociodemográficas: a diferenciação socioespacial da população na região do Distrito Federal e Entorno*. Campinas: NEPO/UNICAMP, 2006. 168 p.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. *Espaço-tempo na metrópole: a fragmentação da vida cotidiana*. São Paulo: Contexto, 2001. 372 p.

\_\_\_\_\_. *O espaço urbano: novos escritos sobre a cidade*. São Paulo: Labur Edições, 2007 [2004]. 123 p.

\_\_\_\_\_. Uma leitura sobre a cidade. *Cidades*, Presidente Prudente, v. 1, n. 1, p. 11-30, jan.-jun., 2004.

CASTELLS, Manuel. *A questão urbana*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000 [1972]. 590 p.

CATALÃO, Igor. *A Cidade Ocidental: a valorização da troca e a perda da cidade-obra*. 2006. 54 f. Monografia (Conclusão de Curso de Graduação em Geografia) – Instituto de Ciências Humanas, Universidade de Brasília, Brasília.

\_\_\_\_\_. “*Brasília goiana*”: práticas socioespaciais quotidianas e a produção do espaço metropolitano. 19 f. 2007a. Projeto de pesquisa (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Presidente Prudente.

\_\_\_\_\_. Cidade e metrópole: notas para uma leitura conceitual do espaço metropolitano de Brasília. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE GEOGRAFIA URBANA, 10., 2007, Florianópolis. *Anais...* Florianópolis: PPGG/UFSC, 2007b. 20 p.

\_\_\_\_\_. Crítica bibliográfica. *Cidades*, Presidente Prudente, v. 4, n. 6, p. 137-144, jan.-dez., 2007c. Resenha de: SOJA, Edward. *Postmetropolis: critical studies of cities and regions*. Oxford: Blackwell Publishing, 2000. 440 p.

CATALÃO, Igor; GASPAR, Leni; ARRUDA, Raquel Carvalho de. Reflexões sobre o patrimônio de Brasília. *Caderno Prudentino de Geografia*, Presidente Prudente, n. 30, jan.-dez., 2008. 17 p. No prelo.

CATALÃO, Igor; VIANA, Rosângela. A política do espaço na metrópole brasiliense: Estado, capital e globalização. In: SEMINÁRIO NACIONAL METRÓPOLE: governo, sociedade e território, 2., 2007, Rio de Janeiro. *Anais...* Rio de Janeiro: CEPUERJ, 2007. 20 p.

CHAUVIN, Joseph. *Développement périurbain et intégration à la ville : analyse des mobilités de deux villages de l’aire métropolitaine de Bangalore (Karnataka, Inde)*. 2006. 141 f. Dissertação (Master 1 Sciences Géographiques) – UFR des Sciences Géographiques et de l’Aménagement, Université de Provence – Aix-Marseille 1, Aix-en-Provence.

CHEPTULIN, Alexandre. *A dialética materialista: categorias e leis da dialética*. São Paulo: Alfa-Ômega, 1982 [1978]. 354 p.

CIAM – Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna, 1933. *Carta de Atenas*. Rio Claro: Laboratório de Planejamento Municipal, Departamento de Planejamento Territorial e Geoprocessamento, IGCE/UNESP, 2002. Disponível em: <<http://www.rc.unesp.br/igce/planejamento>>. Acesso em: 15 dez. 2006.

COHEN, Stephen S. Paris : dormir en banlieu, rêver en Californie. In: LE MONDE. *Cités géantes*. 24 villes : leurs habitudes et leurs habitants. Paris: Fayard/Le Monde, 1978. P. 161-169.

CONSTRUTORA OCIDENTAL LTDA. *Cidade Ocidental: memorial descritivo*. Brasília: s/n, [197-]. 101 p.

COSTA, Lucio. *Relatório do Plano Piloto de Brasília*. Brasília: ArPDF/CODEPLAN/DePHA, 1991.

COURET, Dominique. Conclusion : Brasília : un front pionnier urbain em renouvellement. In: MATHIEU, Marcia Regina de Andrade; BARBOSA FERREIRA, Ignez Costa; COURET, Dominique (Ed.). *Brasília : ville fermée, environnement ouvert*. Paris: IRD Éditions, 2006. P. 199-205.

DAVIDOVICH, Fanny. Metrópole e contemporaneidade, algumas considera es. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; LEMOS, Am lia In s Geraiges (Org.). *Dilemas urbanos: novas abordagens sobre a cidade*. São Paulo: Contexto, 2003. P. 57-72.

DEAR, Michael. Les aspects postmodernes de Henri Lefebvre. *Espaces et sociétés*, Paris, n. 76, p. 31-40, jan.,1994.

DECOUPIGNY, Fabrice; FUSCO, Giovanni. Interactions entre mobilit s potentielles et processus de métropolisation en région Provence-Alpes-C te d'Azur. In: COLLOQUE DE L'ASSOCIATION DE SCIENCE RÉGIONALE DE LANGUE FRANÇAISE, 43., 2007, Grenoble-Chamb ry. *Annales...* Grenoble-Chamb ry: ASRDLF, 2007. 17 p. Disponível em: <<http://asrdlf.u-bordeaux4.fr/>>. Acesso em: 20 mar. 2008.

DEMATTEIS, Giuseppe. Suburbanizaci n y periurbanizaci n. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas. In: MONCLÚS, Francisco Javier (Ed.). *La ciudad dispersa*. Barcelona: Centre de Cultura Contempor nia de Barcelona, 1998. P. 17-34.

DISTRITO FEDERAL. Decreto Distrital né 10.829, de 14 de outubro de 1987. Torna obrigat ria a preserva o do conjunto urbanístico de Brasília. Brasília: s/n, 1987.

DUBRESSON, Alain. Une mise en perspective comparative de 19 m tropolises modiales. In: DUREAU, Françoise et al (Org.). *M tropolises en mouvement : une comparaison internationale*. Paris, IRD/Anthropos, 2000. P. 13-30.

DUPONT, Véronique; DUREAU, Françoise. Rôle des mobilités circulaires dans les dynamiques urbaines. Illustrations   partir de l'Equateur et de l'Inde. *Revue Tiers Monde*, Paris, v. 35, n. 140, p. 801-829, out.-dez., 1994.

DUREAU, Françoise; LÉVY, Jean-Pierre. *Morphologie urbaine et environnement : un état des lieux*. In: LABORATOIRE TECHNIQUES, TERRITOIRES ET SOCIÉTÉS. Paris: LATTS, 20 jun. 2007. 19 p. Disponível em: <[http://latts.cnrs.fr/site/p\\_latts.php?Id=1642](http://latts.cnrs.fr/site/p_latts.php?Id=1642)>. Acesso em: 24 abr. 2008.

DUREAU, Françoise; DUPONT, Véronique; LELIÈVRE,  va; LÉVY, Jean-Pierre; LULLE, Thierry (Org.). *M tropolises en mouvement : une comparaison internationale*. Paris: IRD/Anthropos, 2000. 656 p.

FERRIER, Jean-Paul. Pour une théorie (géographique) de la métropolisation. *Cahiers de la métropolisation : enjeux et définitions de la métropolisation*, Paris, n. 1, p. 41-51, 2001.

FISHERMAN, Robert. Space, time and sprawl. *Architectural Design*, Londres, v. 64, n. 108, p. 45-47, mar.-abr., 1994.

GEDDES, Patrick. *Cidades em evolu o*. Campinas: Papirus, 1994[1915]. 274 p.

GEORGE, Pierre. *Geografia Urbana*. São Paulo: DIFEL, 1983. 236 p.

GESTÃO DO USO DO SOLO E DISFUNÇÕES DO CRESCIMENTO URBANO. *Instrumentos de Planejamento e Gestão Urbana: Brasília e Rio de Janeiro*. IPEA/USP/UnB/UFRJ. Brasília: IPEA, 2001. V. 3. 254 p.

GONZALES, Suely Franco Netto. As formas concretas da segregação residencial em Brasília. In: PAVIANI, Aldo (Org.). *Brasília, ideologia e realidade: espaço urbano em questão*. São Paulo: Projeto/CNPq, 1985. P. 81-99.

GOUVÊA, Luiz Alberto de Campos. *Brasília: a capital da segregação e do controle social*. São Paulo: Annablume, 1995. 160 p.

HARVEY, David. *A justiça social e a cidade*. São Paulo: Hucitec, 1980 [1973]. 291 p.

\_\_\_\_\_. *Espaços de esperança*. São Paulo: Loyola, 2004 [2000]. 382 p.

HELLER, Agnes. *O cotidiano e a história*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1970. 121 p.

HOLSTON, James. *A cidade modernista: uma crítica de Brasília e sua utopia*. São Paulo: Companhia das letras, 1993 [1989]. 362 p.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Censo Demográfico 2000*. Sistema IBGE de Recuperação Automática – SIDRA. Disponível em: <<http://www.sidra.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 26 nov. 2007.

\_\_\_\_\_. *Regiões de Influência das Cidades 1993*. Rio de Janeiro: IBGE, 2000. 230 p.

\_\_\_\_\_. *Regiões de Influência das Cidades 2007*. Rio de Janeiro: IBGE, 2008. 200 p.

JEAN-LOUP, Herbert. Brasília : un urbanisme volontariste à l'épreuve des contradictions sociales. *Revue de Géographie de Lyon*, Lyon, v. 74, n. 04, p. 301-311, jan.-dez., 1999.

KEIL, Roger. Urban political ecology. *Urban geography*, Columbia, n. 8, v. 24, p. 723-738, nov., 2003.

LASZLO, Ervin; MASULLI, Ignazio; ARTIGIANI, Robert; CSÁNYI, Vilmos (Ed.). *The evolution of cognitive maps: new paradigms for the twenty-first century*. Luxemburgo: Gordon and Breach Publishers, 1993. 292 p.

LEFEBVRE, Henri. *La survie du capitalisme : la re-production des rapports de production*. Paris: Anthropos, 1973. 274 p.

\_\_\_\_\_. *Espacio y política: el derecho a la ciudad, II*. Barcelona: Ediciones Península, 1976 [1973]. 159 p.

\_\_\_\_\_. *La presencia y la ausencia: contribución a la teoría de las representaciones*. México: Fondo de Cultura Económica, 1983 [1980]. 277 p.

\_\_\_\_\_. *The production of space*. Oxford: Blackwell Publishing, 1991 [1974]. 454 p.

\_\_\_\_\_. *A revolução urbana*. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 1999 [1970]. 178 p.

\_\_\_\_\_. *La production de l'espace*. 4. ed. Paris: Anthropos, 2000 [1974]. 487 p.

\_\_\_\_\_. *O direito à cidade*. 4. ed. São Paulo: Centauro, 2006 [1968]. 145 p.

LENCIONI, Sandra. Reconhecendo metrópoles: território e sociedade. In: SILVA, Catia Antonia da; FREIRE, Désirée Guichard; OLIVEIRA, Floriano José Godinho de (Org.). *Metrópole: governo, sociedade e território*. Rio de Janeiro: DP&A/FAPERJ, 2006. P. 41-57.

LÉVY, Jacques. Os novos espaços da mobilidade. *GEOgraphia*, Niterói, v. 3, n. 6, p. 07-22, jul.-dez., 2001.

MASSEY, Doreen. Filosofia e política da espacialidade: algumas considerações. *GEOgraphia*, Niterói, v. 6, n. 12, p. 07-23, jul.-dez., 2004.

MATHIEU, Marcia Regina de Andrade; BARBOSA FERREIRA, Ignez Costa (Org.). *Brasília : la question environnementale urbaine et la préservation du patrimoine de l'Humanité*. Paris: UNESCO, 2006. 277 p. Relatório de pesquisa.

MELLO, Marcelo de. *Luziânia: a fragmentação territorial de um município do Entorno de Brasília*. 1999. 120 p. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Instituto de Estudos Sócio-Ambientais, Universidade Federal de Goiás, Goiânia.

MIRAGAYA, Júlio. Estratégia para o desenvolvimento de Brasília e região. In: MULHOLAND, Timothy; FARIA, Dóris Santos de (Org.). *DF em questão: a universidade e as eleições de 2006 no DF*. Brasília: Editora UnB, 2006. P. 65-88.

MIYAZAKI, Vitor Koiti. *Um Estudo sobre o processo de aglomeração urbana: Álvares Machado, Presidente Prudente e Regente Feijó*. 2008. 171 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Presidente Prudente.

MONCLÚS, Francisco Javier. Suburbanización y nuevas periferias. Perspectivas geográfico-urbanísticas. Introducción. In: MONCLÚS, Francisco Javier (Ed.). *La ciudad dispersa*. Barcelona: Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, 1998. P. 143-167.

\_\_\_\_\_. Ciudad dispersa y ciudad compacta. Perspectivas urbanísticas sobre las ciudades mediterráneas. *D'Humanitats*, Girona, n. 7, p. 95-110, 1999.

NUNES, Brasilmar Ferreira. A lógica social do espaço. In: PAVIANI, Aldo; GOUVÊA, Luiz Alberto de Campos (Org.). *Brasília: controvérsias ambientais*. Coleção Brasília. Brasília: Editora UnB, 2003. P. 75-102.

OLIVEIRA, Márcio Piñon de. Reconhecendo a metrópole no cotidiano. In: SILVA, Catia Antonia da; FREIRE, Désirée Guichard; OLIVEIRA, Floriano José Godinho de (Org.). *Metrópole: governo, sociedade e território*. Rio de Janeiro: DP&A/FAPERJ, 2006. P. 59-66.

PAVIANI, Aldo. A metrópole terciária. In: PAVIANI, Aldo (Org.). *Brasília, ideologia e realidade: espaço urbano em questão*. São Paulo: Projeto/CNPq, 1985a. P. 57-79.

\_\_\_\_\_. Periferização urbana. In: PAVIANI, Aldo (Org.). *Urbanização e metropolização: a gestão dos conflitos em Brasília*. Coleção Brasília. Brasília: Codeplan/Editora UnB, 1987a. P. 33-49.

\_\_\_\_\_. Crescimento urbano – questões em escala intra-metropolitana. In: ENCONTRO NACIONAL DE ESTUDOS SOBRE CRESCIMENTO URBANO, 1., 1987, Recife. *Anais...* Recife: Fundação Joaquim Nabuco, 1987b. P. 27-32.

\_\_\_\_\_. *Brasília, a metrópole em crise: ensaios sobre urbanização*. Coleção Brasília. Brasília: Editora UnB, 1988. 113 p.

\_\_\_\_\_. Mudança ou transformação na cidade: Uma abordagem preliminar. *GEOSUL*, Florianópolis, v. 9, n. 17, p. 27-40, jan.-jul., 1994.

\_\_\_\_\_. A realidade da metrópole: mudança ou transformação na cidade? In: PAVIANI, Aldo (Org.). *Brasília: moradia e exclusão*. Coleção Brasília. Brasília: Editora UnB, 1996a. P. 213-229.

\_\_\_\_\_. Ambiente urbano com desemprego. In: PAVIANI, Aldo; GOUVÊA, Luiz Alberto de Campos (Org.). *Brasília: controvérsias ambientais*. Coleção Brasília. Brasília: Editora UnB, 2003. P. 29-55.

\_\_\_\_\_. Geografia urbana do Distrito Federal: evolução e tendências. *Espaço & Geografia*, Brasília, v. 10, n. 1, p. 1-22, jan.-jun., 2007.

PAVIANI, Aldo (Org.). *Brasília, ideologia e realidade: espaço urbano em questão*. São Paulo: Projeto/CNPq, 1985b. 258 p.

\_\_\_\_\_. *Urbanização e metropolização: a gestão dos conflitos em Brasília*. Coleção Brasília. Brasília: Codeplan/Editora UnB, 1987c. 251 p.

\_\_\_\_\_. *Brasília: moradia e exclusão*. Coleção Brasília. Brasília: Editora UnB, 1996b. 250 p.

\_\_\_\_\_. *Brasília, gestão urbana: conflitos e cidadania*. Coleção Brasília. Brasília: Editora UnB, 1998. 293 p.

PAVIANI, Aldo; BARBOSA FERREIRA, Ignez Costa; BARRETO, Frederico Flósculo Pinheiro (Org.). *Brasília: dimensões da violência urbana*. Coleção Brasília. Brasília: Editora UnB, 2005. 377 p.

PAVIANI, Aldo; GOUVÊA, Luiz Alberto de Campos (Org.). *Brasília: controvérsias ambientais*. Coleção Brasília. Brasília: Editora UnB, 2003. 316 p.

PELUSO, Marília Luiza. *O mercado imobiliário urbano na periferia do Distrito Federal: um estudo de caso – A Cidade Ocidental*. 1983. 218 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília.

PENNA, José Osvaldo de Meira. *Quando mudam as capitais*. Brasília: Senado Federal, 2002 [1958]. 457 p.

PENNA, Nelba Azevedo. *Brasília: do espaço concebido ao espaço produzido – a dinâmica de uma metrópole planejada*. 2000. 196 f. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo.

PEREIRA, Sílvia Regina. *Percursos urbanos: mobilidade espacial, acessibilidade e o direito à cidade*. 2006. 326 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Presidente Prudente.

PULIDO, Nubis. Déclin de la métropolisation ? Emergence des villes moyennes ? Tendances récentes de l'urbanisation latino-américaine : le cas du Vénézuéla. *Revue de Géographie de Lyon*, Lyon, v. 74, n. 4, p. 355-360, 1999.

REIS, Nestor Goulart. *Notas sobre urbanização dispersa e novas formas do tecido urbano*. São Paulo: Via das Artes, 2006. 201 p.

REOLON, Cleverson Alexander. *A aglomeração urbana da soja: Cascavel e Toledo no contexto da metropolização da mesorregião oeste paranaense*. 2007. 244 f. Dissertação (Mestrado em Desenvolvimento Regional e Agronegócio) – Centro de Ciências Sociais Aplicadas, Universidade Estadual do Oeste do Paraná, Toledo.

ROBIRA, Rosa Tello. Áreas metropolitanas: espaços colonizados. In: CARLOS, Ana Fani Alessandri; CARRERAS, Carles (Org.). *Urbanização e mundialização: estudos sobre a metrópole*. São Paulo: Contexto, 2004. P. 09-20.

SANGLA, Sylvain. Space, difference, everyday life. Reding Henri Lefebvre. *La somme et le reste*, Paris, n. 14, p. 10-14, out., 2008.

SANTOS, Milton. *A urbanização brasileira*. São Paulo: HUCITEC, 1993. 157 p.

\_\_\_\_\_. *Por uma geografia nova*. São Paulo: Edusp, 2002 [1986]. 285 p.

\_\_\_\_\_. *A natureza do espaço*. 4. ed. São Paulo: Edusp, 2006 [1996]. 258 p.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, María Laura. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. 2. ed. Rio de Janeiro: Record, 2001. 473 p.

SEABRA, Odete Carvalho de Lima. A insurreição do uso. In: MARTINS, José de Souza (Org.). *Henri Lefebvre e o retorno à dialética*. São Paulo: HUCITEC, 1996. P. 71-86.

SEDUMA – Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente do Distrito Federal. Desenvolvimento integrado do DF e Entorno. In: *Revisão do Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal – PDOT*. Disponível em: <<http://www.seduma.df.gov.br/sites/100/155/PDOT/doct08.htm#grafico07>>. Acesso em: 25 mar. 2008.

SEPLAN – Secretaria de Estado de Planejamento e Coordenação do Distrito Federal. *Brasília e sua região polarizada*. Perfil sócio-econômico e demográfico da população. Relações entre o Distrito Federal e o Entorno. Brasília: CODEPLAN, 2003. 35 p.

SHIELDS, Rob. *Lefebvre, love & struggle: spatial dialectics*. New York: Routledge, 1999. 225 p.

SILVA, Agnaldo Moraes da. A RIDE – reflexões sobre o Entorno do DF. In: MULHOLAND, Timothy; FARIA, Dóris Santos de (Org.). *DF em questão: a universidade e as eleições de 2006 no DF*. Brasília: Editora UnB, 2006. P. 53-64.

SILVA, Catia Antonia da. Tendências da metropolização brasileira e dissociação entre construção teórico-conceitual e política. In: SILVA, Catia Antonia da; FREIRE, Désirée Guichard; OLIVEIRA, Floriano José Godinho de (Org.). *Metrópole: governo, sociedade e território*. Rio de Janeiro: DP&A/FAPERJ, 2006. P. 389-402.

SOJA, Edward W. The socio-spatial dialectic. *Annals of the Association of the American Geographers*, Washington, v. 70, n. 2, p. 207-225, abr.-jun., 1980.

\_\_\_\_\_. Uma interpretação materialista da espacialidade. In: BECKER, Bertha; HAESBAERT, Rogério; SILVEIRA, Carmen (Org.). *Abordagens políticas da espacialidade*. Rio de Janeiro: UFRJ, 1983. P. 22-74.

\_\_\_\_\_. *Postmodern geographies: the reassertion of space in critical social theory*. London: Verso Press, 1989. 266 p.

\_\_\_\_\_. *Geografias pós-modernas: a reafirmação do espaço na teoria social crítica*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1993 [1989]. 324 p.

\_\_\_\_\_. *Thirdspace: journeys to Los Angeles and other real-and-imagined places*. Blackwell Publishing, 1996. 334 p.

\_\_\_\_\_. *Postmetropolis: critical studies of cities and regions*. Oxford: Blackwell Publishing, 2000. 440 p.

SOUZA, Marcelo Lopes de. “Espaciologia”: uma objeção (Crítica aos prestigiamentos pseudocríticos do espaço social). *Terra Livre*, São Paulo, v. 3, n. 5, p. 21-45, jan.-jun., 1988.

SPOSITO, Eliseu Savério. *Geografia e Filosofia: contribuição para o ensino do pensamento geográfico*. São Paulo: Editora da UNESP, 2004. 218 p.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. *O chão arranha o céu: a lógica da (re)produção monopolista da cidade*. 359 f. 1991. Tese (Doutorado em Geografia Humana) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo.

\_\_\_\_\_. *O chão em pedaços: urbanização, economia e cidades no Estado de São Paulo*. 2004a. 508 f. Tese (Livre-Docência) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Presidente Prudente.

\_\_\_\_\_. Novos conteúdos das periferias urbanas das cidades médias do Estado de São Paulo, Brasil. *Investigaciones Geográficas*, Cidade do México, n. 54, p. 114-139, ago., 2004b.

\_\_\_\_\_. Urbanização difusa e cidades dispersas: perspectivas espaço-temporais contemporâneas. In: REIS FILHO, Nestor Goulart (Org.). *Sobre a dispersão urbana*. São Paulo: Via das Artes/FAUUSP, 2008. No prelo.

STEINBERGER, Marília. Zoneamento Ecológico-Econômico: instrumento geoestratégico. In: PAVIANI, Aldo; GOUVÊA, Luiz Alberto de Campos (Org.). *Brasília: controvérsias ambientais*. Coleção Brasília. Brasília: Editora UnB, 2003. P. 267-299.

UNESCO – United Nations Educational Scientific and Cultural Organization. *Registro na Lista do Patrimônio Mundial nº 445 de outubro de 1987*. Inclui Brasília como Patrimônio Cultural da Humanidade. Paris: ICOMOS/UNESCO, 1987.

URBANOSE : *15-Entretien avec Henri Lefebvre*. Produção de Normand Cloutier. Realização de Michel Régner. L’Office National du Film du Canada, 1972. 4 vídeos digitais (34min. 25s). Entrevista. Disponível em: <[http://www.youtube.com/results?search\\_query=henri+lefebvre+1972&search\\_type=&aq=f](http://www.youtube.com/results?search_query=henri+lefebvre+1972&search_type=&aq=f)>. Acesso em: 31 ago. 2008.

VESENTINI, José William. *A capital da geopolítica*. 4. ed. São Paulo: Ática, 1996. 240 p.

*APÊNDICE*  
*Método e metodologia de pesquisa*

Este apêndice se constitui no detalhamento da metodologia empregada na elaboração desta dissertação. O que estou denominando metodologia articula-se ao método de elaboração do pensamento e de investigação, a dialética – espacializada e entendida como dialética socioespacial e de triplicidade –, e compreende um conjunto de procedimentos de pesquisa levados a cabo para atingir os objetivos propostos para o trabalho. Estes procedimentos vão desde a pesquisa quantitativa realizada com os dados secundários do Censo Demográfico e do Anuário da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT –, passando pelo mapeamento desses dados, até a pesquisa qualitativa, referente às entrevistas.

## I. Sobre o método de construção do pensamento: a dialética

A construção do meu pensamento, que originou esta dissertação, vincula-se a uma perspectiva dialética que vai da conceituação da dialética de triplicidade espacial de Lefebvre (2000) ao seu desenvolvimento elaborado por Soja (1996, 2000), tendo em vista subsidiar as análises sobre o espaço metropolitano de Brasília.

A conceitualização da dialética espacial de Soja, embora efetivamente presente apenas a partir do segundo livro de sua trilogia<sup>84</sup> dedicada a analisar a sociedade com uma preocupação eminentemente espacial, é o resultado de suas considerações esboçadas em *Geografias pós-modernas* sobre a dialética socioespacial e sobre a maneira como se relacionam o espaço, o tempo e o ser enquanto dimensões da existência humana – o que posteriormente ele conceituaria como dialética ontológica do ser (SOJA, 1996).

A teorização de Soja (1993) começa pelo reconhecimento do peso que teve a influência marxista, sobretudo de origem francesa, para o desenvolvimento da Geografia como ciência que se dedica a estudar a espacialidade da vida social. Para ele, a importância do pensamento marxista consiste na possibilidade de ampliar o debate acerca da sociedade sob o capitalismo a partir de um materialismo histórico-geográfico enquanto método de análise. Isso implica, na visão do autor, que se reformulem radicalmente tanto a teoria social crítica quanto o marxismo, de forma a transformar também a maneira como são vistos e conceituados o espaço, o tempo e o ser social e, por conseguinte, o modo como eles se inter-

---

<sup>84</sup> A trilogia de Soja é composta pelos três livros que ele publicou em 1989, 1996 e 2000, respectivamente *Postmodern Geographies*, *Thirdspace* e *Postmetropolis*. Para mais informações a respeito da trilogia, e sobretudo do último livro, consultar também Catalão (2007c).

relacionam. Soja (1993) atribui essa transformação do pensamento para acomodar o espaço, o tempo e o ser em sua gama de relações à dialetização do espaço proposta por Lefebvre (1973). Trata-se, pois, de inserir o espaço no processo dialético de constituição da sociedade e da história, abandonando o dualismo em função da aceitação de que “há sempre o Outro”<sup>85</sup>. Para Soja (1996), a frase anti-reducionista de Lefebvre embasa o método que ele apresenta como um *thirthing-as-Othering*<sup>86</sup> crítico, isto é, a análise crítica da dialética pela inserção da dimensão espacial. Consecutivamente, ele afirma:

E como resultado desse *thirthing* crítico, eu utilizei um outro termo, ‘trialeética’, para descrever não apenas uma tripla dialética<sup>87</sup>, mas também um modo de raciocínio dialético que é mais inerentemente espacial que a dialética convencional temporalmente-definida de Hegel e Marx (SOJA, 1996, p. 10, tradução nossa)<sup>88</sup>.

Com efeito, a dialetização do espaço coloca-o numa posição menos subordinada com respeito ao tempo e às relações sociais, pois implica reconhecer que a análise de suas estruturas se liga diretamente à análise das estruturas sociais que são historicamente constituídas. Não obstante, Souza (1988, p. 40) esclarece que essa dialética espaço-sociedade “não existe senão no contexto indivisível da dialética estabelecida pelos homens ao se relacionarem entre si e com as naturezas (primeira e segunda) quando da (re)construção, interminável, das sociedades concretas”.

No entender de Soja (1993), dessa compreensão deriva uma transformação completa de como pensar geograficamente o mundo, a partir não da inserção de mais um elemento na análise, mas da aceitação de que, ao inseri-lo, estamos abrindo outra possibilidade de ver a história e a sociedade através de uma “irrupção que explicitamente espacializa o raciocínio dialético” (SOJA, 1996, p. 61). Nessa compreensão reside o gérmen da trialeética do espaço em Soja e diz

<sup>85</sup> Do francês: *il y a toujours l'Autre* (cf. SOJA, 1996, p. 08 et seq. e 53; LEFEBVRE, 1983, p. 161).

<sup>86</sup> Embora desenvolva sua idéia de maneira mais livre e profunda, Soja admite pertencer a Lefebvre o protagonismo teórico da conceitualização do espaço vivido na perspectiva trialeética ao qual ele se refere como *Thirdspace*: “Without ever using the specific term, Lefebvre was probably the first to discover, describe, and insightfully explore Thirdspace as a radically different way of looking at, interpreting, and acting to change the embracing spatiality of human life” (SOJA, 1996, p. 29). [“Sem ter nunca usado o termo específico, Lefebvre foi provavelmente o primeiro a descobrir, descrever e brilhantemente explorar o *Thirdspace* como um meio radicalmente diferente de ver, interpretar e agir de forma a mudar a envolvente espacialidade da vida humana” (tradução nossa)].

<sup>87</sup> Bem se sabe que a dialética entendida nas formulações tese-antítese-síntese ou afirmação-negação-negação da negação se constitui numa relação entre três termos em que o último diz respeito ao início de uma nova elaboração, não se tratando nunca de um binarismo fechado, porque “há sempre o Outro”. Assim, a tripla dialética de Soja, denominada por ele de trialeética, refere-se não mais do que à inserção da dimensão espacial na compreensão do processo dialético do devir social, que é também histórico, e não a um mau entendimento da dialética como método filosófico, haja vista que “tripla dialética” poderia parecer uma redundância.

<sup>88</sup> And as for the result of this critical thirthing, I have used another term, “trialectics”, to describe not just a triple dialectic but also a mode of dialectical reasoning that is more inherently spatial than the conventional temporally-defined dialectics of Hegel or Marx.

respeito a um questionamento mais ontológico da relação espaço-tempo-ser como “nexo construtivo da teoria social” (1993, p. 148). Em outras palavras, o entendimento do espaço a partir das três dimensões como ele se nos apresenta – percebido, concebido e vivido – parte, antes de tudo, da compreensão de sua articulação com o tempo e o ser enquanto dimensões que engendram a existência humana. Essa articulação decorre da idéia primeira de que o ser humano é social e produz uma espacialidade concreta em seu desenvolvimento histórico.

A fonte geradora de uma interpretação materialista da espacialidade é o reconhecimento de que a espacialidade [...], como a própria sociedade, existe em formas substanciais [...] e como um conjunto de relações entre os indivíduos e os grupos, uma ‘corporificação’ e um meio da própria vida social (SOJA, 1993, p. 147, grifos do autor).

Ora, dessa forma, fica claro que a espacialidade, tal como a temporalidade, é uma dimensão intrínseca ao ser que não é passível de ser-lhe dissociada. Essa apreensão ontológica do espaço-tempo-ser, contudo, não é apenas uma abstração, mas tem uma concretização plena no plano da práxis que se refere ao espaço enquanto produto social, ao tempo enquanto construção histórica e às relações sociais em eterno processo de constituição, sendo todos processos concomitantes e interdependentes. Dessa relação deriva aquilo que Soja (1980, 1983) denomina de materialismo dialético que é, ao mesmo tempo, histórico e geográfico, em que a espacialidade é conceitualizada como forma material das relações sociais de produção.

Em seus trabalhos mais recentes, Soja (1996, 2000) parte então de uma compreensão já madura da interação espaço-sociedade como um processo dialético propondo-se a analisar sob quais aspectos essa interação acontece. O entendimento da dialética espacial perpassa a construção sócio-histórica do espaço a partir de suas dimensões percebida, concebida e vivida: respectivamente “o espaço *percebido* da Prática Espacial materializada; o espaço *concebido* que ele<sup>89</sup> definiu como Representações do Espaço; e os Espaços de Representação *vividos*” (SOJA, 1996, p. 10, tradução nossa, grifos do autor).

---

<sup>89</sup> Ele, Lefebvre.

## II. Sobre conceitos e definições

A metodologia que permitiu o desenvolvimento da pesquisa foi elaborada a partir do direcionamento dado pelos conceitos trabalhados. Em primeiro lugar, foi feita a escolha dos conceitos de espaço vivido e cotidiano como focos sob os quais seria considerado o processo de metropolização em Brasília. Essa escolha conceitual não foi aleatória, tendo surgido da reflexão sobre a urbanização da capital federal, sobre o crescimento das cidades goianas que lhe circundam e sobre as relações socioespaciais estabelecidas.

Além disso, outro ponto que julguei também importante no estudo das metrópoles diz respeito às diferenças existentes entre a metrópole como conceito, como realidade e como definição político-administrativa, o que coloca Brasília em uma posição particular, no Brasil, de cidade com sua metropolidade aceita, porém não oficialmente reconhecida senão sob a forma de uma Região Integrada de Desenvolvimento, diferente das regiões metropolitanas oficiais criadas e cujo poder de atuação na resolução dos problemas urbanos é restrito. Isso me levou então a partir para uma análise conceitual do espaço metropolitano de Brasília, haja vista que já existe um reconhecimento legal de um ente regional que se costuma posicionar ao lado das regiões metropolitanas em tamanho territorial e demográfico e em importância nacional. O pensamento inicial era o de que, antes de propor qualquer ação de caráter questionador das definições político-administrativas, era fundamental compreender a realidade estudada em suas especificidades, tendo por base a discussão conceitual.

Para avançar na pesquisa, parti, pois, da unidade regional de caráter metropolitano oficialmente reconhecida para Brasília, a saber: a RIDE. A idéia, elaborada como uma hipótese no projeto de pesquisa, era a de que o processo de metropolização de uma cidade diz respeito, entre outras coisas, à sua capacidade de aglomerar as cidades de seu entorno, tornando-as mais ou menos dependentes. Assim, a hipótese propunha que, dentre o grande contingente de cidades goianas e mineiras que a RIDE abarca, apenas sete delas tem relação com Brasília em nível metropolitano, todas situadas no Estado de Goiás, a saber: Águas Lindas de Goiás, Cidade Ocidental, Luziânia, Novo Gama, Planaltina, Santo Antônio do Descoberto e Valparaíso de Goiás. Essas cidades são identificadas, neste trabalho, também como “as sete cidades consideradas”.

A hipótese tampouco foi elaborada aleatoriamente, tendo surgido a partir da idéia de que é no cotidiano que as relações entre a metrópole e seu entorno metropolizado se realizam mais evidentemente e também das primeiras observações de campo feitas na capital fede-

ral ainda para a construção do projeto. A questão que me coloquei nesse ponto da pesquisa foi a seguinte: o que difere as sete cidades goianas das demais componentes da RIDE no que tange aos deslocamentos quotidianos?

Internacionalmente, um dos critérios mais importante para a delimitação dos espaços metropolitanos é a quantidade de deslocamentos quotidianos verificados entre a cidade central e as demais pertencentes a esses espaços. Assim, o ponto-chave para o desenvolvimento da pesquisa foi identificar, na RIDE, as cidades que têm maior intensidade, entre si, de fluxos quotidianos de pessoas. Contudo, não se tratava apenas de fazer um mapeamento dos fluxos intra-metropolitanos pois, para uma análise do quotidiano e do espaço vivido, seria fundamental também uma pesquisa de cunho mais qualitativo. Desse modo, os procedimentos de pesquisa foram construídos sob dois focos, um quantitativo, baseado na análise de dados e no mapeamento dos fluxos, e outro qualitativo, baseado em entrevistas com um grupo selecionado de pessoas.

Muitas são as maneiras de analisar o processo de metropolização tanto no Brasil quanto no mundo e, no caso de Brasília, a realidade representa um imbróglgio difícil de ser esclarecido pelos estudiosos das cidades por ser um caso muito particular, no país, em que a conceitualização e a realidade não coincidem com a definição político-administrativa. Por esta razão, remeter-se a Brasília pode não significar necessariamente a mesma coisa para todas as pessoas, diferente do que ocorre, por exemplo, com São Paulo. A cidade de São Paulo é sempre reconhecida como a mesma unidade espacial tanto por estudiosos, quanto por agentes do governo ou pessoas comuns. Quando se quer falar da região metropolitana, usa-se a expressão Grande São Paulo, de reconhecimento também mais unânime.

No caso de Brasília, esta pode ser reconhecida tanto como o centro planejado por Lúcio Costa, o Plano Piloto, quanto pelo conjunto de núcleos urbanos a ele conurbados ou a área patrimonializada. Do mesmo modo, Brasília pode designar o conjunto de localidades urbanas existentes dentro dos limites do Distrito Federal apenas ou igualmente englobando aqueles do entorno goiano contíguo.

Sem sombra de dúvidas, essa é uma questão importante e irresoluta que repercute diretamente no quotidiano de todos os habitantes do conjunto urbano que se estende desde o centro planejado de Brasília até Planaltina em Goiás, ao norte, Águas Lindas de Goiás e Santo Antônio do Descoberto, a oeste, e Luziânia, passando por Novo Gama, Valparaíso de

Goiás e Cidade Ocidental, ao sul, e englobando todas as localidades urbanas internas ao quadrilátero do Distrito Federal.

Para a realização desta pesquisa, o primeiro ponto levado em consideração foi o de que não estou tratando aqui de definições, mas de conceitualizações. Nesse sentido, não é de relevância que o poder público considere Brasília apenas como o Plano Piloto ou como qualquer outra área mais abrangente. Trata-se de identificar a parcela do espaço metropolitano de Brasília concernente às cidades goianas adjacentes a partir da vida cotidiana dos seus moradores. Em outras palavras, o objetivo é saber quais cidades são mais ou menos dinamizadas pela dinâmica socioespacial de Brasília.

Como já foi exaustivamente demonstrado nos estudos urbanos sobre Brasília, todo o conjunto urbano interno ao quadrilátero do Distrito Federal é extremamente ligado ao centro metropolitano, aqui restringido ao Plano Piloto, com evidente interação econômica e socioespacial. Além disso, como se trata de uma administração única e centralizada, todas as ações tomadas pelo poder público têm por princípio atingir todas as localidades do quadrilátero de maneira equilibrada, ainda que isso não aconteça sempre dessa forma. Por essas razões, para a realização da pesquisa que originou esta dissertação, foi admitido como cidade de Brasília, ou o núcleo da aglomeração metropolitana brasiliense, todo o conjunto de localidades urbanas internas ao quadrilátero, sendo o espaço metropolitano aquele que abrange também as cidades goianas contíguas. Como o foco da análise está voltado, pois, para as sete cidades goianas supramencionadas, elas são denominadas de entorno metropolitano. Localidades como Gama, Brazlândia, Taguatinga ou Sobradinho, embora periféricas dentro do Distrito Federal, são tidas sempre como parte do núcleo e, portanto, nunca serão denominadas de entorno metropolitano.

### **III. Sobre a metodologia de pesquisa: uma perspectiva qualitativa**

Tal como aponte na introdução desta dissertação e como tentei demonstrar ao longo de todo o texto, a análise aqui se voltou para dois aspectos. O primeiro, de cunho questionador dos conceitos, da realidade e das definições com vistas ao reconhecimento do espaço metropolitano de Brasília que se constitui de fato. Para a análise desse aspecto, além da consulta das obras dos autores e das leis discutidas, foi necessário trabalhar com dados secundários numa perspectiva quantitativa. Esses dados foram tratados e analisados em tabelas apre-

sentadas sumariamente no texto e dispostos em mapas e cartogramas. Um maior detalhe sobre eles será apresentado a seguir.

O segundo aspecto de análise, de cunho ligado à descoberta, dizia respeito à busca do cotidiano na vida dos habitantes da periferia goiana da metrópole. Para tanto, foram feitas entrevistas de caráter qualitativo, cujas informações foram apresentadas no texto. Alguns detalhes não expostos no texto serão apresentados em tópico subsequente.

Assim, meu objetivo foi desenvolver uma perspectiva quali-quantitativa com vistas a dar conta da complexidade da realidade estudada por meio dos aspectos escolhidos para análise. Vejamos agora como isso foi feito tendo em vista os procedimentos adotados.

## **A. A pesquisa quantitativa**

### **i. Recorrendo ao Censo Demográfico**

Para tentar responder às questões colocadas, recorri primeiramente aos microdados da amostra do Censo Demográfico 2000 a fim de saber o nível de dependência das cidades da RIDE em relação a Brasília, no que tange ao trabalho e ao estudo, atividades quotidianas situadas entre as mais importantes na vida dos indivíduos e que mais respondem pela suas necessidades de deslocamento.

Uma das perguntas do questionário da amostra do Censo 2000 foi referente ao município de trabalho ou estudo. As respostas permitiram fazer uma mensuração da população que trabalhava ou estudava, bem como da que não exercia nenhum dessas duas atividades, em 2000, bem como possibilitaram que se verificasse uma separação dos deslocamentos quotidianos feitos para outra cidade segundo essas atividades. Ainda que o Distrito Federal não seja oficialmente um município, ele foi considerado assim e chamado Brasília, pois é a maneira como o faz o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. Como o interesse, nessa fase, era conhecer os fluxos intermunicipais, a origem e o destino dentro de cada município foram tidos como desimportantes, além de não ser possível sua identificação com base nos dados do IBGE segundo local de trabalho ou estudo. Os dados encontrados foram trabalhados e forneceram a primeira tabela a seguir (TAB. I).

**TABELA IV. População que trabalha ou estuda segundo local de residência e de trabalho ou estudo. Municípios da RIDE. 2000.**

Localidade de trabalho ou estudo	Localidade de residência											
	Brasília	Buritís	Unaí	Abadiânia	Água Fria de Goiás	Águas Lindas de Goiás	Alexânia	Cabeceiras	Cidade Ocidental	Cocalzinho de Goiás	Corumbá de Goiás	
Neste município	1.445.204	13.143	45.022	6.377	2.346	34.531	10.980	3.711	17.274	7.835	5.703	
Cabeceira Grande	0	0	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Unaí	59	18	-	0	0	0	0	70	0	0	0	0
Buritís	0	-	0	0	0	0	0	75	0	0	0	0
Água Fria de Goiás	21	0	0	0	-	0	0	0	0	0	0	0
Águas Lindas de Goiás	429	0	0	4	0	0	0	0	0	47	0	0
Cabeceiras	0	8	21	0	0	0	0	-	0	0	0	0
Cidade Ocidental	54	0	0	0	0	0	10	0	0	0	0	0
Cocalzinho de Goiás	37	0	0	0	0	57	0	0	0	0	25	0
Corumbá de Goiás	14	0	0	9	0	0	20	0	0	32	0	0
Cristalina	45	0	10	0	0	0	34	0	0	0	0	0
Formosa	387	17	0	0	0	0	0	25	10	0	0	0
Luziânia	269	0	25	0	0	34	16	0	187	0	0	0
Mimoso de Goiás	15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Novo Gama	610	0	0	0	0	0	0	0	41	0	0	0
Padre Bernardo	60	0	0	0	0	0	0	0	0	4	2	0
Pirenópolis	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15	0	0
Planaltina	167	0	11	0	6	0	0	0	0	2	0	0
Santo Antônio do Descoberto	284	0	0	0	0	16	8	0	0	0	0	0
Valparaíso de Goiás	427	0	0	0	0	7	0	0	383	0	0	0
Vila Boa	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Brasília	0	196	744	116	7	<b>27.397</b>	605	160	<b>9.617</b>	597	85	
Outros municípios do Brasil	3.809	82	613	232	130	804	278	57	117	259	144	
Exterior	260	0	0	5	0	0	11	0	9	0	0	
Não trabalha, nem estuda	598.992	6.932	23.574	4.710	1.982	42.897	8.374	2.661	12.740	5.834	3.720	
<b>Total</b>	<b>2.051.143</b>	<b>20.396</b>	<b>70.035</b>	<b>11.453</b>	<b>4.471</b>	<b>105.743</b>	<b>20.336</b>	<b>6.759</b>	<b>40.378</b>	<b>14.625</b>	<b>9.679</b>	

Fonte: IBGE - Censo Demográfico 2000, microdados da amostra.

**TABELA I. População que trabalha ou estuda segundo local de residência e de trabalho ou estudo. Municípios da RIDE. 2000. Continuação.**

Localidade de trabalho ou estudo	Localidade de residência											
	Cristalina	Formosa	Luziânia	Mimoso de Goiás	Novo Gama	Padre Bernardo	Pirenópolis	Planaltina	Santo Antônio do	Valparaíso de Goiás	Vila Boa	
Neste município	21.198	44.781	67.141	1.362	26.990	10.187	12.442	31.045	20.869	41.105	2.022	
Cabeceira Grande	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Unaí	10	41	21	0	0	0	0	0	0	7	0	0
Buritís	0	31	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Água Fria de Goiás	0	31	0	10	0	11	0	19	0	0	0	0
Águas Lindas de Goiás	0	9	21	0	10	0	0	0	19	0	0	0
Cabeceiras	0	29	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cidade Ocidental	0	8	162	0	32	0	0	0	0	182	0	0
Cocalzinho de Goiás	0	0	0	0	0	0	0	9	8	0	0	0
Corumbá de Goiás	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Cristalina	0	23	180	0	9	0	0	0	0	17	0	0
Formosa	10	0	9	0	0	0	0	57	0	0	21	0
Luziânia	28	37	0	0	67	0	0	35	0	372	0	0
Mimoso de Goiás	0	0	0	0	0	45	0	0	0	0	0	0
Novo Gama	0	0	167	0	0	0	0	0	0	265	0	0
Padre Bernardo	0	15	0	18	0	0	0	0	0	0	0	0
Pirenópolis	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Planaltina	0	233	11	0	0	11	0	0	0	0	12	0
Santo Antônio do Descoberto	0	0	8	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Valparaíso de Goiás	0	22	1.298	0	305	0	0	0	0	0	0	0
Vila Boa	0	103	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Brasília	664	3.786	<b>16.975</b>	23	<b>18.724</b>	1.705	74	<b>13.092</b>	<b>9.409</b>	<b>20.664</b>	35	
Outros municípios do Brasil	228	497	653	5	351	91	324	257	204	1.081	23	
Exterior	0	9	15	0	0	0	0	0	0	31	0	
Não trabalha, nem estuda	11.976	28.995	54.420	1.383	27.892	9.463	8.405	29.206	21.387	31.133	1.173	
<b>Total</b>	<b>34.114</b>	<b>78.650</b>	<b>141.081</b>	<b>2.801</b>	<b>74.380</b>	<b>21.513</b>	<b>21.245</b>	<b>73.720</b>	<b>51.896</b>	<b>94.857</b>	<b>3.286</b>	

Fonte: IBGE - Censo Demográfico 2000, microdados da amostra.

A análise das informações contidas na tabela I visou a responder a duas indagações: (i) quais as cidades mais atrativas para o trabalho ou o estudo na RIDE? E (ii) quais as cidades que apresentam maior contingente populacional trabalhando em Brasília?

Ainda que não definitivamente, ambas as indagações puderam ser respondidas pelas informações da tabela, porém as respostas trouxeram consigo outras indagações. Em primeiro lugar, ficou evidente que Brasília é a cidade que, na RIDE, mais atrai trabalhadores e estudantes provenientes de outras cidades e, em segundo lugar, que as sete cidades goianas mencio-

nadas são aquelas das quais há mais deslocamento de população para outras cidades para as funções de trabalho e estudo, tanto entre elas mesmas quanto, e principalmente, para Brasília. Enquanto, para cada uma das sete cidades, mais de 9.000 pessoas, pelo menos, trabalham ou estudam em Brasília, para as demais, nem 1.000 pessoas se deslocam para a capital para essas finalidades, à exceção de Formosa e Padre Bernardo. Essa foi então a primeira questão a ser resolvida: Formosa e Padre Bernardo tendiam a tornar inválida a hipótese e a obrigar a ampliação do número de cidades a serem analisadas.

Essa questão levou a uma segunda: as informações que a tabela forneceu são precárias demais para quaisquer afirmações se não forem relativizadas segundo o contingente populacional municipal. Ou seja, a partir da tabela, poder-se-iam agrupar as cidades da seguinte forma: (1) as que têm mais de 27.000 pessoas que se deslocam para trabalho ou estudo em Brasília, (2) as que têm entre 16.000 e 21.000 pessoas, (3) as que têm entre 9.000 e 13.000, (4) as que têm entre 1.000 e 4.000 e (5) as que têm menos de 800 que se deslocam para trabalho ou estudo em Brasília. Essa divisão grupal questiona se seria possível falar de um grupo de sete cidades diferenciadas em relação às outras. Em outras palavras, como se poderiam agrupar, por exemplo, Cidade Ocidental, que tem 9.617 trabalhadores e estudantes que se deslocam para Brasília, e Águas Lindas de Goiás, que tem 27.397, se até parece mais óbvio agrupar Cidade Ocidental e Formosa, já que, nesta última, se registram 3.786 deslocamentos deste tipo? Ademais, dados absolutos não oferecem informações suficientemente significativas.

Com o intuito de responder a essas indagações, os dados foram relativizados formando dois índices básicos para cada município e para o total da população. O primeiro foi definido como a porcentagem de pessoas que trabalham ou estudam em Brasília de cada município em relação à população total municipal que trabalha ou estuda –  $TEB/TE$  – e o segundo, de percentual de pessoas que trabalham ou estudam em Brasília de cada município relativamente à população residente municipal total –  $TEB/PM$ . A intenção era saber se as sete cidades se assemelhavam, tal como supunha a hipótese. Assim, foi obtida a tabela II.

**TABELA V. Relação entre o total de pessoas que trabalham ou estudam em Brasília e o total de pessoas que trabalham ou estudam e o total da população residente. Municípios da RIDE. 2000.**

Localidade de residência	Pop municipal	Total pess trab/est	Total pess trab/est em BsB	TEB/TE	TEB/PM
<i>Buritís</i>	20.396	13.464	196	1,46%	0,96%
<i>Unai</i>	70.035	46.461	744	1,60%	1,06%
<i>Abadiânia</i>	11.453	6.743	116	1,72%	1,01%
<i>Água Fria de Goiás</i>	4.471	2.489	7	0,28%	0,16%
<i>Águas Lindas de Goiás</i>	105.743	62.846	27.397	<b>43,59%</b>	<b>25,91%</b>
<i>Alexânia</i>	20.336	11.962	605	5,06%	2,98%
<i>Cabeceiras</i>	6.759	4.098	160	3,90%	2,37%
<i>Cidade Ocidental</i>	40.378	27.638	9.617	<b>34,80%</b>	<b>23,82%</b>
<i>Cocalzinho de Goiás</i>	14.625	8.791	597	<b>6,79%</b>	<b>4,08%</b>
<i>Corumbá de Goiás</i>	9.679	5.959	85	1,43%	0,88%
<i>Cristalina</i>	34.114	22.138	664	3,00%	1,95%
<i>Formosa</i>	78.650	49.655	3.786	<b>7,62%</b>	<b>4,81%</b>
<i>Luziânia</i>	141.081	86.661	16.975	<b>19,59%</b>	<b>12,03%</b>
<i>Mimoso de Goiás</i>	2.801	1.418	23	1,62%	0,82%
<i>Novo Gama</i>	74.380	46.488	18.724	<b>40,28%</b>	<b>25,17%</b>
<i>Padre Bernardo</i>	21.513	12.050	1.705	<b>14,15%</b>	<b>7,93%</b>
<i>Pirenópolis</i>	21.245	12.840	74	0,58%	0,35%
<i>Planaltina</i>	73.720	44.514	13.092	<b>29,41%</b>	<b>17,76%</b>
<i>Stº Antônio do Descoberto</i>	51.896	30.509	9.409	<b>30,84%</b>	<b>18,13%</b>
<i>Valparaíso de Goiás</i>	94.857	63.724	20.664	<b>32,43%</b>	<b>21,78%</b>
<i>Vila Boa</i>	3.286	2.113	35	1,66%	1,07%
<b>Total</b>	<b>901.418</b>	<b>562.561</b>	<b>124.675</b>	-	-
<b>Média</b>	-	-	-	<b>22,16%</b>	<b>13,83%</b>

Fonte: IBGE - Censo Demográfico 2000, microdados da amostra.

Como se pode notar pela tabela II, os dois índices obtidos amenizaram as disparidades entre as sete cidades consideradas em relação aos valores absolutos que a primeira tabela apresentava. Por exemplo, Cidade Ocidental, que apresentava valores absolutos muitíssimo inferiores a Águas Lindas de Goiás, saltou para o terceiro lugar no ranking de cidades que mais perdem população para trabalho ou estudo, com uma diferença de menos de dez pontos percentuais entre as duas no índice TEB/TE e dois no TEB/PM.

Segundo o primeiro índice obtido – TEB/TE –, as sete cidades apresentaram uma pontuação mais próxima, sendo 19,59% a menor, Luziânia, e 43,59 a maior, Águas Lindas de Goiás. Formosa, que aparecia muito próxima de Cidade Ocidental nos valores absolutos, registrou um percentual bem inferior, 7,62%. Já de acordo com o segundo índice – TEB/PM –, a aproximação das sete cidades foi ainda maior, tal como o distanciamento das demais. A maior pontuação foi de 25,91%, de Águas Lindas de Goiás, e a menor, 12,03%, de Luziânia. É de se notar que, excetuando-se esta última, todas as outras seis cidades consideradas apresentaram percentuais superiores à média nos dois índices.

Nessa fase da pesquisa, outro ponto chamou a atenção. Se antes o problema era a proximidade entre Cidade Ocidental, pertencente às sete cidades consideradas, e Formosa, que inicialmente havia sido excluída, agora Padre Bernardo passou a figurar com uma pontuação muito próxima de Luziânia que, por sua vez, recebeu uma pontuação muito baixa em relação às demais seis cidades consideradas. No índice TEB/TE, Luziânia distava dez pontos percentuais da próxima das sete cidades, Planaltina, e apenas cinco em relação a Padre Bernardo. No índice TEB/PM, se a proximidade entre estas duas permanece, 4,1 pontos percentuais, a proximidade entre Luziânia e a próxima listada entre as sete, Planaltina, deve-se a apenas cerca de seis pontos. A questão então permaneceu: existe mesmo alguma proximidade entre as sete cidades consideradas que as distancie das demais cidades da RIDE no que tange aos deslocamentos quotidianos?

Para responder à indagação, outras relativizações precisaram ser feitas nos dados. Primeiramente, foi necessário tentar separar o número de estudantes do número de trabalhadores. Essa pareceu ser uma questão fundamental, pois a inclusão de estudantes pode ter distorcido as informações fornecidas pelos dados, já que as crianças de pré-escola e ensino fundamental dificilmente sairiam de suas cidades para estudar em outras devido às dificuldades de deslocamento provenientes tanto das distâncias a serem percorridas quanto da mobilidade restrita pela incapacidade de se locomoverem sozinhas. Dessa forma, supus que a separação dos dados segundo a idade das pessoas seria suficiente e fiz o primeiro corte a partir de 15 anos, idade em que os estudantes ingressam no ensino médio e já possuem mais independência para se deslocarem desacompanhados (TAB. III).

Se bem que as novas informações apresentadas pela tabela III relevem um percentual extremamente alto para Águas Lindas de Goiás e uma amplitude de 37% entre o mais alto e o mais baixo percentuais no índice TEB/TE, indicam também um distanciamento entre Luziânia e Padre Bernardo de quase 14%. No que tange ao índice TEB/PM, se os valores são mais aproximados para as sete cidades, com amplitude de cerca de 21%, o distanciamento entre Luziânia e Padre Bernardo atinge aproximadamente 10%, o que é bastante representativo, considerando que a amplitude é menor para este índice. Note-se que todas as sete cidades consideradas permaneceram acima da média nos dois índices, exceto Luziânia que se manteve abaixo cerca de um ponto percentual no primeiro índice e aproximadamente cinco no segundo.

**TABELA VI. Relação entre o total de pessoas que trabalham ou estudam em Brasília com 15 anos ou mais de idade e o total de pessoas que trabalham ou estudam com 15 anos ou mais de idade e o total da população residente. Municípios da RIDE. 2000.**

Localidade de residência	Pop municipal	Total pess trab/est	Total pess trab/est em BsB	TEB/TE	TEB/PM
<i>Buritís</i>	20.396	8.772	194	2,21%	0,95%
<i>Unaí</i>	70.035	32.639	744	2,28%	1,06%
<i>Abadiânia</i>	11.453	4.738	114	2,41%	1,00%
<i>Água Fria de Goiás</i>	4.471	1.558	7	0,45%	0,16%
<i>Águas Lindas de Goiás</i>	105.743	41.256	25.060	<b>60,74%</b>	<b>23,70%</b>
<i>Alexânia</i>	20.336	8.049	571	7,09%	2,81%
<i>Cabeceiras</i>	6.759	2.729	147	5,39%	2,17%
<i>Cidade Ocidental</i>	40.378	19.127	9.014	<b>47,13%</b>	<b>22,32%</b>
<i>Cocalzinho de Goiás</i>	14.625	5.879	591	<b>10,05%</b>	<b>4,04%</b>
<i>Corumbá de Goiás</i>	9.679	4.045	85	2,10%	0,88%
<i>Cristalina</i>	34.114	14.740	494	3,35%	1,45%
<i>Formosa</i>	78.650	33.334	3.593	<b>10,78%</b>	<b>4,57%</b>
<i>Luziânia</i>	141.081	58.289	16.158	<b>27,72%</b>	<b>11,45%</b>
<i>Mimoso de Goiás</i>	2.801	869	23	2,65%	0,82%
<i>Novo Gama</i>	74.380	30.597	16.523	<b>54,00%</b>	<b>22,21%</b>
<i>Padre Bernardo</i>	21.513	7.607	1.086	<b>14,28%</b>	<b>5,05%</b>
<i>Pirenópolis</i>	21.245	8.778	74	0,84%	0,35%
<i>Planaltina</i>	73.720	29.358	12.641	<b>43,06%</b>	<b>17,15%</b>
<i>Stº Antônio do Descoberto</i>	51.896	19.250	8.616	<b>44,76%</b>	<b>16,60%</b>
<i>Valparaíso de Goiás</i>	94.857	42.863	19.465	<b>45,41%</b>	<b>20,52%</b>
<i>Vila Boa</i>	3.286	1.353	32	2,37%	0,97%
<b>Total</b>	<b>901.418</b>	<b>375.830</b>	<b>115.232</b>	-	-
<b>Média</b>	-	-	-	<b>30,66%</b>	<b>12,78%</b>

Fonte: IBGE - Censo Demográfico 2000, microdados da amostra.

Com o objetivo de tentar responder melhor à questão, considerando que pareceu ser de relevância o fato de que Luziânia, Planaltina e Formosa são cidades mais antigas que as demais e podem apresentar um sistema educacional mais consolidado, desobrigando a procura pelo serviço em outra cidade, e, além disso, com o intuito de captar apenas a população trabalhadora, resolvi cortar mais uma vez a faixa etária da população em questão aos 18 anos, já que é esta a idade em que se espera que os indivíduos concluem o ensino médio e ingressem no mercado de trabalho. Ademais, como era provável que o número de trabalhadores que se deslocavam para outra cidade era muito superior ao de estudantes que o faziam, fez-se necessário averiguá-lo por meio dos dados, de forma que foi elaborada a tabela que segue (TAB. IV).

**TABELA VII. Relação entre o total de pessoas que trabalham ou estudam em Brasília com 18 anos ou mais de idade e o total de pessoas que trabalham ou estudam com 18 anos ou mais de idade, e o total da população residente. Municípios da RIDE. 2000.**

Localidade de residência	Pop municipal	Total pess trab/est	Total pess trab/est em BsB	TEB/TE	TEB/PM
<i>Buritís</i>	20.396	7.534	172	2,28%	0,84%
<i>Unai</i>	70.035	28.443	683	0,98%	0,98%
<i>Abadiânia</i>	11.453	4.156	114	2,74%	1,00%
<i>Água Fria de Goiás</i>	4.471	1.335	7	0,16%	0,16%
<i>Águas Lindas de Goiás</i>	105.743	36.849	24.203	<b>65,68%</b>	<b>22,89%</b>
<i>Alexânia</i>	20.336	6.887	571	2,81%	2,81%
<i>Cabeceiras</i>	6.759	2.371	141	5,95%	2,09%
<i>Cidade Ocidental</i>	40.378	16.746	8.503	<b>21,06%</b>	<b>21,06%</b>
<i>Cocalzinho de Goiás</i>	14.625	5.101	558	<b>10,94%</b>	<b>3,82%</b>
<i>Corumbá de Goiás</i>	9.679	3.549	85	0,88%	0,88%
<i>Cristalina</i>	34.114	12.894	382	2,96%	1,12%
<i>Formosa</i>	78.650	28.487	3.524	<b>4,48%</b>	<b>4,48%</b>
<i>Luziânia</i>	141.081	51.113	15.634	<b>30,59%</b>	<b>11,08%</b>
<i>Mimoso de Goiás</i>	2.801	709	23	0,82%	0,82%
<i>Novo Gama</i>	74.380	27.004	15.444	<b>57,19%</b>	<b>20,76%</b>
<i>Padre Bernardo</i>	21.513	6.599	921	<b>4,28%</b>	<b>4,28%</b>
<i>Pirenópolis</i>	21.245	7.849	74	0,94%	0,35%
<i>Planaltina</i>	73.720	25.285	12.144	<b>16,47%</b>	<b>16,47%</b>
<i>Stº Antônio do Descoberto</i>	51.896	16.717	8.179	<b>48,93%</b>	<b>15,76%</b>
<i>Valparaíso de Goiás</i>	94.857	37.651	18.659	<b>19,67%</b>	<b>19,67%</b>
<i>Vila Boa</i>	3.286	1.190	31	2,61%	0,94%
<b>Total</b>	<b>901.418</b>	<b>328.469</b>	<b>110.052</b>	-	-
<b>Média</b>	-	-	-	<b>33,50%</b>	<b>12,21%</b>

Fonte: IBGE - Censo Demográfico 2000, microdados da amostra.

Os dados visualizados na tabela IV mostram majoritariamente a proporção de população que trabalha em Brasília segundo cada cidade tendo em vista, porém, que ainda se podem encontrar estudantes. Estes se referem, sobretudo, aos universitários e aos estudantes que ainda se encontram no ensino médio após completarem os 18 anos de idade. Os resultados aqui não são muito diferentes daqueles expressos na tabela III, sendo apenas um pouco mais elevados. Entre as duas tabelas, o que chama a atenção é a elevação do percentual para Padre Bernardo, 1% inferior ao de Formosa, segundo o índice TEB/PM da tabela III, e ligeiramente superior na tabela IV.

Não obstante, as tabelas, e especialmente a última, ainda apresentam uma diversidade de percentuais que precisa ser levada em consideração. Segundo a mobilidade quotidiana de trabalhadores e estudantes para Brasília, as sete cidades são claramente as que figuram com valores percentuais muito elevados dentro do conjunto de cidades da RIDE, todas, à exceção de Luziânia, com valores sempre acima da média. Outra cidade, que não havia sido conside-

rada até então, começou a despontar já a partir da tabela II com valores percentuais muito próximos de Formosa e Padre Bernardo, a saber, Cocalzinho de Goiás.

Portanto, as cidades da RIDE poderiam ser divididas em dois grupos segundo os dados da tabela-síntese que segue (TAB. V).

**TABELA VIII. Tabela-síntese dos índices TEB/TE e TEB/PM em %. Municípios da RIDE. 2000.**

Localidade	Índice	Percentuais			Índice médio
		Total	15A	18A	
Buritis	TEB/TE	1,46	2,21	2,28	1,98
	TEB/PM	0,96	1,44	1,44	1,28
Unai	TEB/TE	1,60	2,28	2,40	2,09
	TEB/PM	1,06	1,52	1,54	1,37
Abadiânia	TEB/TE	1,72	2,41	2,74	2,29
	TEB/PM	1,01	1,41	1,54	1,32
Água Fria de Goiás	TEB/TE	0,28	0,45	0,52	0,42
	TEB/PM	0,16	0,23	0,26	0,21
Águas Lindas de Goiás	TEB/TE	<b>43,6</b>	<b>60,7</b>	<b>65,7</b>	<b>56,67</b>
	TEB/PM	<b>25,9</b>	<b>38,5</b>	<b>40,8</b>	<b>35,07</b>
Alexânia	TEB/TE	5,06	7,09	8,29	6,81
	TEB/PM	2,98	4,13	4,60	3,90
Cabeceiras	TEB/TE	3,90	5,39	5,95	5,08
	TEB/PM	2,37	3,25	3,49	3,03
Cidade Ocidental	TEB/TE	<b>34,8</b>	<b>47,1</b>	<b>50,8</b>	<b>44,23</b>
	TEB/PM	<b>23,8</b>	<b>33,4</b>	<b>35,0</b>	<b>30,73</b>
Cocalzinho de Goiás	TEB/TE	6,79	10,05	10,94	9,26
	TEB/PM	4,08	5,97	6,24	5,43
Corumbá de Goiás	TEB/TE	1,43	2,10	2,40	1,97
	TEB/PM	0,88	1,26	1,39	1,18
Cristalina	TEB/TE	3,00	3,35	2,96	3,10
	TEB/PM	1,95	2,18	1,87	2,00
Formosa	TEB/TE	<b>7,62</b>	<b>10,78</b>	<b>12,37</b>	<b>10,26</b>
	TEB/PM	<b>4,81</b>	<b>6,82</b>	<b>7,49</b>	<b>6,37</b>
Luziânia	TEB/TE	<b>19,6</b>	<b>27,7</b>	<b>30,6</b>	<b>25,97</b>
	TEB/PM	<b>12,0</b>	<b>17,6</b>	<b>18,9</b>	<b>16,17</b>
Mimoso de Goiás	TEB/TE	1,62	2,65	3,24	2,50
	TEB/PM	0,82	1,18	1,31	1,10
Novo Gama	TEB/TE	<b>40,3</b>	<b>54,0</b>	<b>57,2</b>	<b>50,49</b>
	TEB/PM	<b>25,2</b>	<b>34,9</b>	<b>36,0</b>	<b>32,03</b>
Padre Bernardo	TEB/TE	<b>14,15</b>	<b>14,28</b>	<b>13,96</b>	<b>14,13</b>
	TEB/PM	<b>7,93</b>	<b>7,78</b>	<b>7,36</b>	<b>7,69</b>
Pirenópolis	TEB/TE	0,58	0,84	0,94	0,79
	TEB/PM	0,35	0,49	0,53	0,46
Planaltina	TEB/TE	<b>29,4</b>	<b>43,1</b>	<b>48,0</b>	<b>40,17</b>
	TEB/PM	<b>17,8</b>	<b>27,3</b>	<b>29,3</b>	<b>24,80</b>
Santo Antônio do Descoberto	TEB/TE	<b>30,8</b>	<b>44,8</b>	<b>48,9</b>	<b>41,51</b>
	TEB/PM	<b>18,1</b>	<b>26,2</b>	<b>27,7</b>	<b>24,00</b>
Valparaíso de Goiás	TEB/TE	<b>32,4</b>	<b>45,4</b>	<b>49,6</b>	<b>42,47</b>
	TEB/PM	<b>21,8</b>	<b>31,0</b>	<b>32,8</b>	<b>28,53</b>
Vila Boa	TEB/TE	1,66	2,37	2,61	2,21
	TEB/PM	1,07	1,58	1,72	1,45
Média geral	TEB/TE	<b>22,16</b>	<b>30,66</b>	<b>33,50</b>	<b>28,77</b>
	TEB/PM	<b>13,83</b>	<b>12,78</b>	<b>12,21</b>	<b>12,94</b>

Fonte: IBGE - Censo Demográfico 2000, microdados da amostra.

- (1) Cidades com elevado deslocamento cotidiano da população para Brasília – com percentuais acima da média: Águas Lindas de Goiás, Cidade Ocidental, Luziânia, Novo Gama, Planaltina, Santo Antônio do Descoberto e Valparaíso de Goiás;
- (2) Cidades com baixo deslocamento cotidiano da população para Brasília – com percentuais abaixo da média: Buritis, Unaí, Abadiânia, Água Fria de Goiás, Alexânia, Cabeceiras, Cocalzinho de Goiás, Corumbá de Goiás, Cristalina, Formosa, Mimoso de Goiás, Padre Bernardo, Pirenópolis e Vila Boa.

É de se notar a ausência de cidades no intervalo que se inicia com o mais elevado percentual do segundo grupo e termina com o menor do primeiro. Essa ausência foi o critério adotado para a delimitação dos grupos. Não obstante, foi notado um relativo isolamento de Luziânia em relação aos dois grupos, de cerca de 17% em relação ao segundo e aproximadamente 18% em relação ao primeiro, bem como de Águas Lindas de Goiás, à frente quase 15% do resto das cidades do primeiro grupo, agrupadas entre 48% e 51%, segundo o índice TEB/TE 18A. No caso de Águas Lindas de Goiás, seu afastamento do grupo não representa nenhum agravante e apenas demonstra uma acentuada dependência em relação a Brasília no que se refere a trabalho e estudo. Já no caso de Luziânia, seu isolamento poderia questionar sua inserção no primeiro grupo, posto que, embora de apenas cerca de 1%, sua proximidade do segundo grupo é maior, além de estar abaixo da média de 33,5%, considerando o índice TEB/TE 18A. Para resolver esse problema, dois pontos foram levados em consideração. Em primeiro lugar, Luziânia manteve sua proximidade do valor médio de acordo com os índices TEB/TE e TEB/PM totais e TEB/TE 15A e 18A. Além disso, seus índices TEB/PM 15A, 18A e médio estiveram sempre acima da média geral. O ideal, dentro dos valores obtidos para a RIDE, seria classificá-la como de nível intermediário, porém, como se trata de apenas uma cidade entre as 21 e como o objetivo do trabalho não é propor uma divisão grupal das cidades, Luziânia foi então inserida no grupo de cidades com elevado deslocamento cotidiano da população para Brasília. O segundo ponto considerado pode ser um fator explicativo do percentual encontrado para esta cidade. Trata-se de uma cidade que foi implantada muitíssimo antes da construção de Brasília e que apresenta o centro e os bairros a ele contíguos com infra-estrutura e serviços mais consolidados. Entretanto, ela apresenta uma elevada descontinuidade do tecido urbano em direção ao núcleo metropolitano, às margens da BR-040, contando com inúmeros bairros dispersos<sup>90</sup>. A criação desses bairros insere-se na mesma lógica de

---

<sup>90</sup> Mello (1999) discute essa realidade a partir da metáfora das “duas Luziânias”.

criação e expansão das cidades de Águas Lindas de Goiás, Cidade Ocidental, Novo Gama, Santo Antônio do Descoberto e Valparaíso de Goiás e de expansão de Planaltina, como parte do processo de produção do espaço metropolitano de Brasília. Assim, tratam-se de localidades bastante dependentes de emprego e serviços na capital federal, onde se verificam movimentos pró-emancipação, como é o caso do Jardim do Ingá. Outrora, Cidade Ocidental, Novo Gama e Valparaíso de Goiás estiveram nessa mesma situação.

Nesse sentido, a mensuração dos dados de maneira conjunta das localidades mais centrais e mais dispersas de Luziânia pode ter distorcido a informação. Se uma situação de desmembramento municipal tivesse ocorrido, pode ser que a cidade de Luziânia – nela contida apenas suas áreas mais centrais – obtivesse uma porcentagem de deslocamentos cotidianos de sua população insuficiente para classificá-la como média ou elevada e a(s) outra(s) cidade(s) originada(s) desse desmembramento poderia(m) atingir um elevado deslocamento cotidiano de sua população para outra cidade. Na atual situação, não é possível afirmar que os deslocamentos das populações dessas localidades mais dispersas de Luziânia se dão obrigatoriamente para Brasília, podendo mesmo ocorrer para as áreas mais centrais da cidade, o que só um estudo dos deslocamentos intra-municipais poderia esclarecer.

Para finalizar a análise dos dados do Censo Demográfico, uma última comparação foi feita. A fim de se saber o nível de complexidade dos deslocamentos cotidianos metropolitanos, foi computada, para Brasília, a porcentagem de pessoas que trabalham ou estudam em alguma outra cidade da RIDE (TAB. VI).

TABELA IX. População residente em Brasília que trabalha ou estuda em outra cidade da RIDE. 2000.

Localidade de trabalho ou estudo	Brasília	
	Valores	%
Neste município	1.445.204	<b>99,5216</b>
Cabeceira Grande	0	0,0000
Unai	59	<b>0,0041</b>
Buritis	0	0,0000
Água Fria de Goiás	21	0,0014
Águas Lindas de Goiás	429	<b>0,0295</b>
Cabeceiras	0	0,0000
Cidade Ocidental	54	<b>0,0037</b>
Cocalzinho de Goiás	37	0,0025
Corumbá de Goiás	14	0,0010
Cristalina	45	<b>0,0031</b>
Formosa	387	<b>0,0267</b>
Luziânia	269	<b>0,0185</b>
Mimoso de Goiás	15	0,0010
Novo Gama	610	<b>0,0420</b>
Padre Bernardo	60	<b>0,0041</b>
Pirenópolis	0	0,0000
Planaltina	167	<b>0,0115</b>
Santo Antônio do Descoberto	284	<b>0,0196</b>
Valparaíso de Goiás	427	<b>0,0294</b>
Vila Boa	0	0,0000
Outros municípios do Brasil	3.809	0,2623
Exerior	260	0,0179
<b>Total trabalha ou estuda</b>	<b>1.452.151</b>	<b>100</b>
Não trabalha, nem estuda	598.992	-
<b>Total</b>	<b>2.051.143</b>	-

Fonte: IBGE - Censo Demográfico 2000, microdados da amostra.

Observando a tabela VI, é possível constatar que o percentual de pessoas que residem em Brasília e trabalham ou estudam em outra cidade da RIDE é extremamente baixo, incomparável aos apresentados pelos dados inversos. Mesmo para as sete cidades consideradas, o percentual de deslocamento de população é irrisório, comparável aos das demais cidades da RIDE, à leve exceção de Novo Gama, que apresentou o maior percentual. Se somarmos os percentuais de todas as cidades da RIDE, exceto Brasília, não atingirá 0,2 pontos o percentual de brasilienses que trabalham ou estudam nessas cidades. Essas informações comprovam a unidirecionalidade dos deslocamentos quotidianos do entorno para o núcleo metropolitano e demonstram ser desnecessária a elaboração de uma tabela com percentuais líquidos de deslocamento.

Embora outras análises pudessem ser feitas a partir do Censo Demográfico no que tange aos deslocamentos quotidianos para trabalho ou estudo, as questões que haviam sido colocadas foram satisfatoriamente respondidas. Apesar disso, finalizada essa etapa da pesquisa, considere de importância procurar outros meios de mensurar os deslocamentos quotidianos ainda com o objetivo de validar a hipótese exposta no projeto e comprovar os resultados obtidos.

dos pelos dados do Censo. Para isso, recorri aos dados fornecidos pelo Anuário da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT –, cujo trabalho de análise descreverei a seguir.

## **ii. Recorrendo ao Anuário da ANTT**

O Anuário da ANTT é elaborado a partir das informações fornecidas pelas empresas concessionárias de transporte coletivo com respeito ao número de passageiros transportados em trajetos interestaduais. Como se tratam de duas Unidades Federativas diferentes no caso do espaço metropolitano de Brasília, é possível contar com mais esta fonte de informações para mensuração dos deslocamentos quotidianos, não disponível para os demais espaços metropolitanos que estão localizados em sua totalidade em uma única unidade federativa. Outro ponto importante a ser considerado sobre essa fonte de informações é a possibilidade de se computarem as pessoas que se deslocam usando apenas o transporte coletivo, o que não é possível com os dados do Censo, que computa a totalidade dos deslocamentos, independente do tipo de transporte utilizado. Além disso, se o Censo contabiliza apenas as pessoas que se deslocam para trabalho ou estudo, os dados do Anuário não discriminam o tipo de atividade que orienta o deslocamento, podendo ser elas de quaisquer outras naturezas.

Não obstante, o Anuário da ANTT apresenta três limitações, sendo a primeira a fidedignidade dos dados, a segunda, a não abrangência de todas as cidades integrantes da RIDE e a terceira, a impossibilidade de se separarem os deslocamentos por local de residência. No caso da primeira limitação, como se tratam de informações que as empresas concessionárias fornecem à agência pública de regulação, os dados fornecidos podem estar bastante distorcidos segundo o desejo de cada empresa de ocultar uma informação ou supervalorizar outra. Assim, a análise dos dados não se fará senão aliada à análise dos dados do Censo Demográfico, de maior fidedignidade por se tratar de um recenseamento feito por uma instituição de pesquisa de caráter governamental. No que tange à segunda limitação, são abrangidas somente as sete cidades consideradas, mais Formosa e Padre Bernardo, entre algumas outras. No que se refere à terceira limitação, são computados os deslocamentos segundo os trajetos. Mesmo que haja a separação entre quantidade de pessoas transportadas na ida e na volta, não é possível medir o nível de direcionamento dos fluxos, pois não são computadas as pessoas de acordo com sua residência.

Muito embora o Anuário apresente uma riqueza de dados considerável, algumas alterações se fizeram necessárias para adequá-los a uma comparabilidade com os dados do Censo

Demográfico. A primeira foi a adequação à mesma escala territorial utilizada no recenseamento. Se bem que os dados do Anuário estejam agrupados majoritariamente segundo os municípios, outras localidades dentro de cada município estão presentes devido, sobretudo, à diversidade de itinerários entre Brasília e seu entorno metropolitano. Assim, todas as localidades foram agrupadas de acordo com o município a que pertencem. Por exemplo, todos os trajetos realizados para o Gama ou para Taguatinga – localidades periféricas de Brasília com certa centralidade sobre o entorno metropolitano – foram agrupados como trajetos para Brasília, assim como os trajetos para o Parque Mignone e para a Cidade Eclética foram contados nos trajetos para Luziânia e Santo Antônio do Descoberto respectivamente. Ainda que essa junção signifique uma perda de detalhamento dos dados, ela foi feita para adequar os dados do Anuário à maneira como eles se apresentam no Censo Demográfico, buscando saber se há coincidência dos deslocamentos entre o entorno e o núcleo metropolitano segundo as duas fontes. Se comprovada a coincidência e se houver a necessidade, outras análises poderão posteriormente ser feitas considerando um nível maior de detalhamento.

No caso de um tecido urbano tão disperso como o de Luziânia, discutido no último tópico, talvez o problema da mensuração dos deslocamentos pudesse ser resolvido com a utilização dos dados do Anuário, que apresenta o Parque Mignone, por exemplo, contado separadamente. Para outras cidades, como Novo Gama, Valparaíso de Goiás e Santo Antônio do Descoberto, um maior detalhamento também seria possível pela desagregação de alguns de seus bairros. Contudo, seria necessário conhecer a população dos bairros desagregados a fim de proceder à relativização dos dados.

Os dados são fornecidos pela ANTT no começo de cada ano, tendo por base o ano anterior. Em princípio, eu havia optado por utilizar os dados mais atualizados disponíveis. Entretanto, como uma comparação com os dados do Censo era fundamental, preferi utilizar aqueles que apresentassem maior proximidade com a realidade recenseada. Mesmo que a realidade social e espacial da aglomeração metropolitana de Brasília se tenha alterado bastante desde o Censo 2000, os resultados desta fonte de informação ainda são um meio eficaz para obter elementos seguros para a análise. Assim, o Anuário escolhido foi o de 2001 – ano base 2000.

A tabela a seguir (TAB. VII) apresenta todas as localidades de origem e destino ligando o núcleo metropolitano e as sete cidades goianas consideradas, mais Formosa e Padre Bernardo. Além das localidades de origem e destino, os dados do Anuário também apresentam o número de viagens, o código da empresa concessionária, a quantidade de passageiros

por quilômetro percorrido, a quilometragem total percorrida, a quantidade de passageiros transportados nos trajetos de ida e volta, e também no total, e permite o cálculo da quilometragem entre origem e destino.

Antes da observação da tabela, merece ser ainda comentada a quilometragem entre origem e destino de todas as localidades, considerando o ponto inicial de partida dos ônibus e o ponto final de sua chegada. Com uma quilometragem média de 55,3km, tratam-se de trajetos extensos em sua maioria, de 40km a 70km entre o entorno e o centro metropolitano, de 17km a 50km entre o entorno metropolitano e o subcentro do Gama e de 50km a 75km entre o entorno metropolitano e o subcentro de Taguatinga.

São cinco as empresas que receberam a concessão dos trajetos, em sua maioria semi-urbanos, ou seja, com deslocamentos de até 75km: Viação Anapolina LTDA. (33) e Viação Luziânia LTDA. (403), que atendem basicamente ao entorno metropolitano sul, mais os trajetos para formosa que são realizados em ônibus convencionais, utilizados em trajetos de mais de 75km; Taguatinga Transportes e Turismo LTDA. (167), que atende majoritariamente ao entorno metropolitano oeste auxiliada pela Empresa Santo Antônio Transportes e Turismo LTDA. (187). A cidade de Padre Bernardo é atendida por esta última empresa e também é um trajeto realizado em ônibus convencionais.

**TABELA X. Total de passageiros transportados segundo a empresa, a quilometragem percorrida e o número de viagens. Localidades de origem e destino ligando o Distrito Federal e as sete cidades goianas consideradas, mais Formosa e Padre Bernardo. 2000.**

Localidades de origem/destino	EPA	Km origem-	Nº de viagens	Pass/Km	Distância percor KM	Transporte de passageiros		
						ida	volta	total
Brasília (DF) - Luziânia (GO)	33	64,3	2.920	2.917.162	187.756	28.136	17.232	45.368
Brasília (DF) - Luziânia (GO)	33	64,3	78.840	161.498.323	5.069.412	1.285.612	1.226.026	2.511.638
Brasília (DF) - Luziânia (GO) via Taguatinga (DF)	33	86,1	1.460	1.145.242	125.706	12.427	9.999	22.426
Brasília (DF) - Parque Industrial Mignone (GO)	403	54,4	64.248	159.764.096	3.495.091	1.444.897	1.491.943	2.936.840
Gama (DF) - Luziânia (GO)	33	47,7	37.560	42.119.005	1.791.612	447.886	435.112	882.998
Taguatinga (DF) - Luziânia (GO)	33	74,9	38.064	70.290.280	2.850.994	487.888	450.567	938.455
Taguatinga (DF) - Parque Ind. Mignone (GO)	403	65,0	8.760	19.042.140	569.400	141.628	151.328	292.956
Brasília (DF) - Valparaíso (GO)	33	46,9	5.110	7.799.329	239.659	83.952	82.345	166.297
Brasília (DF) - Céu Azul (GO)	33	43,1	48.180	37.165.604	2.076.558	431.822	430.489	862.311
Brasília (DF) - Valparaíso (GO)	33	46,9	61.172	95.727.778	2.868.967	1.013.874	1.027.230	2.041.104
Taguatinga (DF) - Valparaíso (GO)	403	54,9	10.220	22.750.889	561.078	200.848	213.558	414.406
Gama (DF) - Valparaíso(GO)	33	30,3	8.760	5.618.256	265.428	105.050	80.371	185.421
Brasília (DF) - Novo Gama (GO)	33	60,8	2.122	2.696.298	129.018	16.808	27.539	44.347
Brasília (DF) - Lago Azul (GO)	33	72,5	49.640	118.861.140	3.598.900	822.052	817.412	1.639.464
Gama (DF) - Lago Azul (GO)	33	34,1	41.540	21.039.359	1.416.514	359.056	257.934	616.990
Brasília (DF) - Novo Gama (GO)	33	60,8	75.328	152.474.848	4.579.942	1.284.693	1.223.117	2.507.810
Taguatinga (DF) - Parque Estrela Dalva (GO)	33	50,5	5.840	9.546.975	294.920	89.839	99.210	189.049
Gama (DF) - Parque Estrela Dalva (GO)	403	23,3	46.364	22.508.313	1.080.281	490.116	475.906	966.022
Gama (DF) - Novo Gama (GO)	33	17,2	40.412	10.271.014	695.086	306.751	290.401	597.152
Taguatinga (DF) - Novo Gama (GO)	33	44,4	6.570	8.324.334	291.708	87.865	99.620	187.485
Brasília (DF) - Cidade Ocidental (GO)	33	52,2	3.650	5.543.275	190.530	51.911	54.282	106.193
Brasília (DF) - Cidade Ocidental (GO)	33	52,2	71.540	123.052.052	3.734.388	1.139.628	1.217.691	2.357.319
Taguatinga (DF) - Cidade Ocidental (GO)	33	62,8	16.060	21.342.706	1.008.568	173.218	166.634	339.852
Gama (DF) - Cidade Ocidental (GO)	33	35,6	48.180	44.257.208	1.715.208	633.335	609.845	1.243.180
Brasília (DF) - Águas Lindas de Goiás (GO)	167	65,0	96.814	287.283.747	6.292.910	2.611.653	2.692.035	5.303.688
Brasília (DF) - Águas Lindas de Goiás (GO)	187	65,0	156.063	352.534.151	10.144.095	3.277.384	3.218.050	6.495.434
Brasília (DF) - Cidade Eclética (GO) via BR 060	167	65,1	4.286	815.833	279.019	7.007	5.525	12.532
Brasília (DF) - Stº Antônio do Descoberto (GO)	167	53,6	856	890.939	45.882	7.971	8.651	16.622
Brasília (DF) - Stº Antônio do Descoberto (GO)	167	53,6	60.708	161.914.183	3.253.949	1.489.078	1.531.709	3.020.787
Taguatinga (DF) - Stº Ant. do Descoberto (GO)	167	41,2	424	332.196	17.469	3.842	4.221	8.063
Taguatinga (DF) - Stº Ant. do Descoberto (GO)	167	41,2	43.966	80.647.105	1.811.399	963.297	994.157	1.957.454
Brasília (DF) - Planaltina (URB) (GO)	435	69,9	83.887	346.166.888	5.863.701	2.494.916	2.457.400	4.952.316
Planaltina (DF) - Planaltina (URB) (GO)	435	37,3	27.088	40.560.580	1.010.382	531.008	556.407	1.087.415
Sobadinho (DF) - Planaltina (URB) (GO)	435	52,4	26.322	53.103.260	1.379.273	477.788	535.633	1.013.421
Brasília (DF) - Formosa (GO)	33	88,4	39.420	32.401.263	3.484.728	224.430	198.898	423.328
Planaltina (DF) - Formosa (GO)	33	49,3	730	384.392	35.989	4.184	3.613	7.797
Brasília (DF) - Padre Bernardo (GO)	187	118,4	1.464	2.330.306	173.338	13.824	14.349	28.173
<b>Total</b>	-	-	<b>1.314.568</b>	<b>2.525.120.469</b>	<b>72.628.858</b>	<b>23.245.674</b>	<b>23.176.439</b>	<b>46.422.113</b>

Fontes: Empresas Permissionárias e Autorizatórias - EPA, Anário ANTT 2001

A partir da tabela VI, os dados foram agrupados de acordo com as sete cidades goianas consideradas, além de Formosa e Padre Bernardo, e relativizados segundo as populações municipais registradas pelo Censo 2000, ano da coleta dos dados, a fim de obter um índice simples de passageiros transportados em relação à população total municipal (TAB. VIII). O cálculo consistiu apenas num meio de comparação entre as cidades e, para tanto, o total de passageiros transportados de cada cidade foi dividido pelo total da população municipal respectiva, atingindo-se um índice de passageiros transportados por habitante.

Já que nem todas as cidades da RIDE estão presentes no Anuário, foram incluídas apenas Formosa e Padre Bernardo como uma medida comprovativa do que já havia sido observado nos dados do Censo, considerando desnecessário incluir as demais cidades presentes, pois apenas Formosa e Padre Bernardo apresentaram, no Censo, valores mais próximos das sete

idades consideradas, ainda que também significativamente distantes. É de se ressaltar, contudo, que a análise poderia ser mais rica se todas as cidades da RIDE constassem no Anuário.

**TABELA XI. Índice de passageiros transportados por habitante segundo localidades de origem e destino ligando o DF e as sete cidades goianas consideradas mais Formosa e Padre Bernardo. 2000.**

Localidades de origem/destino	População	Transporte de passageiros			TPT/Pop
		ida	volta	total	
<i>Brasília - Águas Lindas de Goiás</i>	105.743	5.889.037	5.910.085	11.799.122	111,58
<i>Brasília - Cidade Ocidental</i>	40.378	1.998.092	2.048.452	4.046.544	100,22
<i>Brasília - Luziânia</i>	141.081	3.848.474	3.782.207	7.630.681	54,09
<i>Brasília - Novo Gama</i>	74.380	3.457.180	3.291.139	6.748.319	90,73
<i>Brasília - Planaltina</i>	73.720	3.503.712	3.549.440	7.053.152	95,67
<i>Brasília - Stº Antônio do Descoberto</i>	51.896	2.471.195	2.544.263	5.015.458	96,64
<i>Brasília - Valparaíso de Goiás</i>	94.857	1.835.546	1.833.993	3.669.539	38,68
<i>Brasília - Formosa</i>	78.650	228.614	202.511	431.125	5,48
<i>Brasília - Padre Bernardo</i>	21.513	13.824	14.349	28.173	1,31
<b>Total</b>	<b>682.218</b>	<b>23.245.674</b>	<b>23.176.439</b>	<b>46.422.113</b>	<b>68,05</b>

Fontes: Empresas Permissionárias e Autorizatórias

A partir das informações que se podem apreender da tabela VIII, fica claro que o fato de o Anuário não dispor dos dados para as outras cidades da RIDE não prejudica a comparação feita nesta dissertação, pois os índices obtidos para Formosa e Padre Bernardo comprovam que elas apresentam deslocamentos quotidianos muito baixos se comparadas às sete cidades consideradas, muito inferiores inclusive ao índice apresentado por Luziânia, menor entre as sete. Como Formosa e Padre Bernardo eram as que apresentavam percentuais mais próximos das sete cidades segundo os dados do Censo, dificilmente outra(s) das demais cidades da RIDE poderia(m) ser incluída(s) no grupo de cidades que apresentam elevado deslocamento quotidiano de sua população para Brasília. Ainda assim, essa afirmação não pode ser tomada como definitiva, pois pode se tratar de uma ausência de contagem de passageiros no fornecimento dos dados pelas empresas ou, de fato, de uma baixa quantidade de pessoas transportadas entre as duas cidades e Brasília. Se desconsiderado este fato, uma primeira observação dos dados do Anuário já permite a comprovação da hipótese, ou seja, de que as sete cidades consideradas são, de fato, as que apresentam, dentre as demais da RIDE, maior integração metropolitana com Brasília no que tange aos deslocamentos quotidianos de suas populações.

Não obstante, algumas discordâncias precisam ser levadas em consideração entre as duas fontes de informação. A primeira delas diz respeito à posição de cada cidade na classificação quanto aos deslocamentos quotidianos. Nos dados do Censo, Formosa e Padre Bernar-

do, embora tenham se encaixado nas cidades com baixo deslocamento cotidiano da população, não apresentavam um distanciamento tão elevado em relação a Luziânia. Como, ainda segundo os dados do Censo, já estava comprovada a exclusão das duas cidades do grupo de cidades metropolizadas por Brasília, não é necessário uma investigação mais profunda para saber o porquê do distanciamento. No que tange às sete cidades, porém, alguns pontos surgidos da comparação das informações merecem destaque.

Segundo o Censo, Águas Lindas de Goiás encabeçava a lista das cidades com elevado deslocamento cotidiano de sua população, tal como também evidenciam os dados do Anuário. O mesmo não ocorre com Novo Gama e Cidade Ocidental, que inverteram suas posições, já que ocupavam, no Censo, a segunda e a terceira posições respectivamente. Valparaíso de Goiás que, no Censo, apresentava percentuais muito próximos aos de Planaltina e Santo Antônio do Descoberto, e superiores à média, bem à frente de Luziânia, passou a ocupar, segundo o Anuário, a última posição entre as sete cidades, muito abaixo da média e um pouco atrás de Luziânia que, tal como no Censo, manteve seu índice inferior às demais seis cidades e à média.

Essa queda ou elevação na classificação segundo os dados do Anuário tanto pode ter a ver com o fato de que esses dados não consideram apenas deslocamentos para trabalho ou estudo – caso do Censo –, englobando também outras atividades, como compras ou lazer, quanto pode estar relacionada a uma desorganização na computação das pessoas transportadas por parte das empresas que prestam serviço de transporte coletivo para o entorno metropolitano. Outro fator explicativo pode ser a quantidade de pessoas que se desloca utilizando transporte individual, contado pelo Censo e excluído dos dados do Anuário.

### **iii. O mapeamento dos fluxos<sup>91</sup>**

A consulta das fontes de dados supra-apresentadas teve dois objetivos. O primeiro foi a comprovação da hipótese levantada no projeto de pesquisa, que visava a demonstrar que, sendo os deslocamentos cotidianos o principal meio pelo qual o processo de metropolização se desenvolve com maior intensidade e maior impacto na vida da população habitante dos espaços metropolitanos, a delimitação do espaço metropolitano brasiliense deveria

---

<sup>91</sup> Os mapas foram elaborados com o auxílio da geógrafa Paula Lindo, colega do Programa de Pós-Graduação em Geografia da FCT/UNESP, que está desenvolvendo sua dissertação de mestrado com temática da Geocartografia, o que justifica a utilização dos verbos na segunda pessoa do plural neste subitem.

ser feita levando-se em consideração as cidades que apresentassem maiores níveis de deslocamento cotidiano para Brasília.

O segundo objetivo da consulta das fontes de informação mencionadas foi a obtenção dos dados para o mapeamento dos fluxos entre o entorno e o núcleo metropolitano e entre Brasília e as demais cidades da RIDE com o auxílio de um programa de computador de elaboração de mapas e desenhos gráficos.

Muito embora as tabelas possam fornecer uma boa apreensão dos dados, a elaboração de mapas e cartogramas permite uma melhor visualização das informações expressas ao aliar uma informação quantitativa a uma informação territorial. Assim, um cartograma principal foi elaborado a partir da tabela-síntese do Censo Demográfico. Para sua elaboração, a idéia inicial era superar uma cartografia que privilegiasse apenas a localização de fenômenos – sem ignorar a importância desta – para chegar à elaboração de representações que pudessem comunicar o fenômeno expresso da maneira mais dinâmica possível, considerando tratarem-se as informações de fluxos cotidianos de população.

Como o cartograma elaborado dizia respeito aos deslocamentos de pessoas residentes em cada uma das cidades da RIDE em direção a Brasília, fazia-se necessário encontrar uma maneira de representar o fenômeno clara e objetivamente, evitando o congestionamento de informações. Normalmente, os fluxos são representados em mapas por meio de setas uni ou bidirecionais ligando as diversas partes relacionadas. No caso da RIDE, por se tratarem de inúmeras cidades, todas situadas em municípios com formação territorial muito diversa, além de aqueles com maiores índices de deslocamento se situarem muito próximos uns dos outros e possuírem tamanho territorial muito pequeno, uma representação por setas não seria adequada. Além disso, nosso intuito era combinar as informações fornecidas pelos dados com a estrutura territorial de cada unidade municipal. Se apenas a aplicação da variável visual valor, ou seja, de uma coloração em graduação, às unidades municipais poderia resolver o problema, queríamos minimizar a impacto visual que poderia resultar do tamanho territorial destas unidades. Assim, havemos por bem estabelecer uma relação entre os índices de deslocamento cotidiano da população de cada cidade para Brasília e as formas territoriais dos respectivos municípios.

Como a intenção era, pois, conferir o peso real de cada cidade no que tange aos deslocamentos cotidianos, as unidades territoriais foram reduzidas ou ampliadas segundo os índices de deslocamento. Dessa forma, se num mapa em que se utilizasse a variável visual valor

para expressar o fenômeno, algumas cidades não ficariam tão evidentes, mesmo possuindo uma coloração correspondente ao alto nível de deslocamento cotidiano da população (FIG. I) – como Valparaíso de Goiás, que possui um tamanho territorial muito pequeno se comparado aos demais municípios da RIDE –, numa situação de distorção do tamanho da unidade municipal, o fenômeno ficaria bem mais evidente (FIG. IV).

Para distorcer o tamanho das unidades territoriais municipais adequando-as a um tamanho correspondente à importância delas no que tange aos deslocamentos, tomamos como base os índices médios de cada município expressos na tabela V. O objetivo dessa distorção era evitar que um município muito grande, como Unai ou Cristalina, ficasse em evidência em detrimento de outro muito pequeno, como Águas Lindas de Goiás, muito embora este tenha apresentado os maiores índices de deslocamento cotidiano de sua população.

Primeiramente, tomamos Águas Lindas de Goiás como unidade municipal base para a realização das distorções, tendo em vista que ela apresentava um índice médio, segundo a tabela V, de 56,67%. Aceitamos então que seu tamanho municipal original, extraído de um mapa de escala 1:600.000, representava um tamanho 43,33% inferior ao tamanho máximo que qualquer município poderia atingir. Como se tratava de um município de tamanho original pequeno, evitaríamos assim os exageros na representação das outras unidades territoriais, como teria ocorrido, por exemplo, se tivéssemos tomado Cristalina, um dos municípios de maior tamanho territorial e de menor índice médio, 3,1%: considerar que o tamanho territorial de Cristalina estivesse a 96,9% do tamanho máximo que qualquer município poderia atingir iria deixá-los excessivamente grandes.

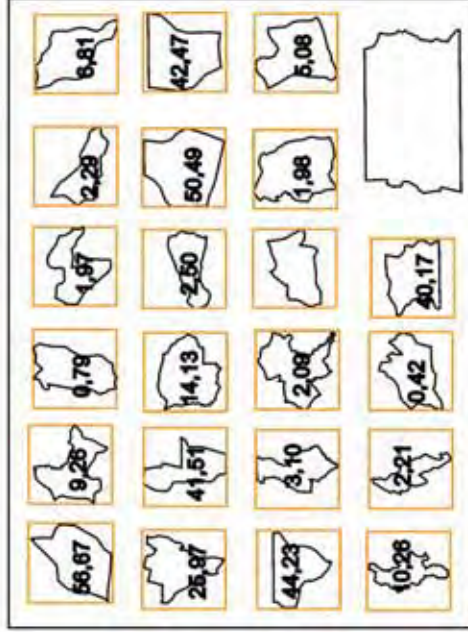
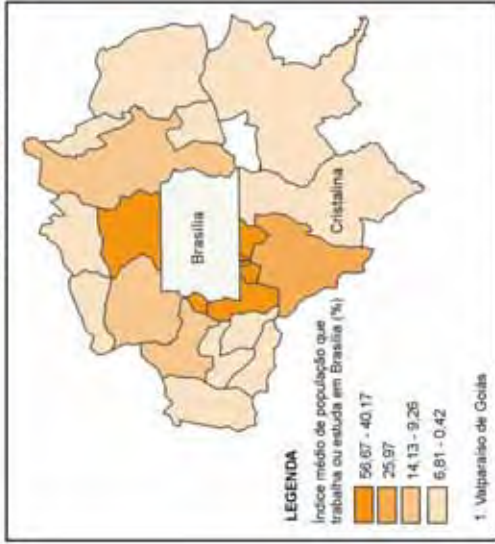
Assim sendo, iniciamos por circunscrever Águas Lindas de Goiás numa forma geométrica a fim de obter um padrão para a distorção de todos os outros municípios, haja vista se tratarem de formas territoriais as mais diversas. A forma obtida foi um retângulo de 2,5 cm por 2,7 cm. Admitimos então que esta forma correspondia a um tamanho de 56,67% do máximo possível e padronizamos todos os municípios segundo esse tamanho (FIG. II), ajustando em seguida os quadrados a fim de corresponderem às porcentagens relativas a cada município (FIG. III).

Por fim, para tentar evitar que um município de menor índice se apresentasse maior que outro de maior índice apenas por ter uma forma territorial muito alongada, por exemplo, circunscrevemos todas as unidades municipais aos respectivos quadrados obtidos (FIG. IV).

Como a distorção das unidades territoriais municipais impediria o posicionamento delas de acordo com as fronteiras reais – já que municípios que tivessem seu tamanho muito reduzido ficariam impossibilitados de serem justapostos aos seus respectivos vizinhos e para preservar o fato de que se tratam todos de municípios que circundam o Distrito Federal –, posicionamos todas as unidades de forma circular, respeitando então os novos tamanhos obtidos pelos índices médios apresentados na tabela V. Dessa forma, o peso de cada município, no que tange aos deslocamentos quotidianos da população para Brasília, ficaria respeitado e seria comunicado de forma mais evidente (FIG. V).

Finalmente, para ressaltar a idéia de que se tratam de fluxos quotidianos de pessoas, foram inseridas setas indicativas do quantitativo de deslocamentos, elaboradas levando-se em consideração quatro grupos de cidades segundo o índice médio de pessoas que se deslocam para Brasília para trabalho ou estudo, expresso da tabela V: (a) 40,17% a 56,67%; (b) 25,97%; (c) 9,26% a 14,13%; e (d) 0,42% a 6,81% (FIG. V). O objetivo da separação dos grupos nada tem a ver com uma finalidade de uma classificação grupal dos municípios da RIDE, como já discutido anteriormente, mas apenas se refere a uma maneira de comunicar visualmente um fenômeno do modo mais fidedigno possível, já que não seria relevante e/ou apropriado inserir uma seta para cada município individualmente.

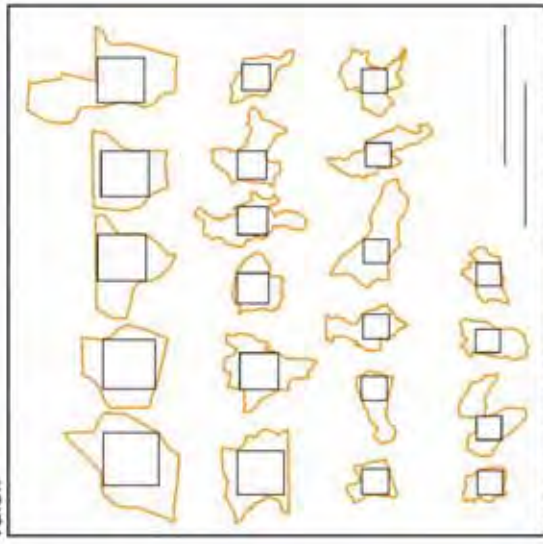
## Roteiro de Elaboração do Cartograma de Deslocamentos Quotidianos



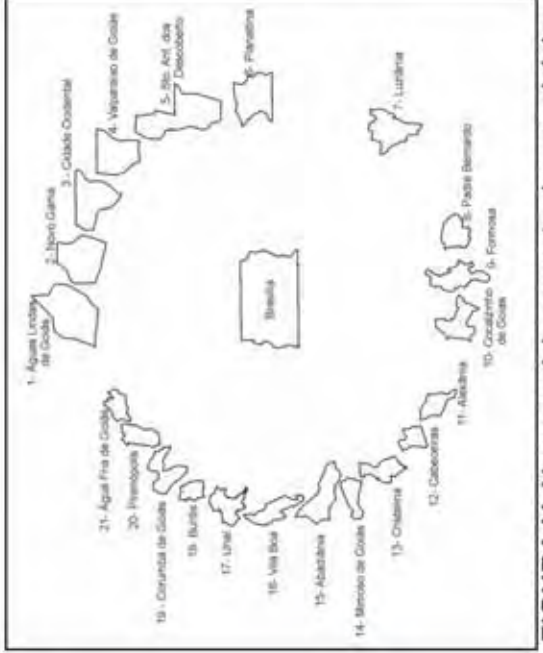
**FIGURA I.** Representação dos deslocamentos cotidianos da população de cada município da RIDE para Brasília a partir da variável visual valor.

**FIGURA II.** Padronização das unidades territoriais municipais.

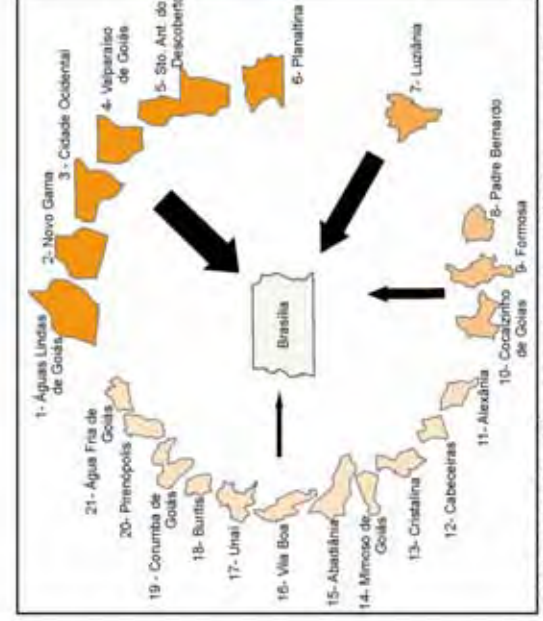
**FIGURA III.** Distorção das unidades territoriais municipais segundo os índices.



**FIGURA IV.** Circunscrição dos retângulos às unidades territoriais



**FIGURA V.** Novo posicionamento dos municípios.



**FIGURA VI.** Grupos de municípios segundo o índice de deslocamento da população

## B. A pesquisa qualitativa

Depois de delimitado o conjunto de cidades metropolizadas por Brasília e após terem-se conhecido os fluxos quotidianos entre o entorno e o núcleo metropolitanos, a pesquisa direcionou-se para os habitantes do entorno mensurada nos procedimentos quantitativos a fim de conhecer a maneira como o quotidiano delas acontece em meio aos deslocamentos para o núcleo e o centro metropolitanos.

Nessa fase da pesquisa, uma indagação surgiu: onde seria selecionado o grupo de pessoas para a realização das entrevistas? Considerando que se tratavam de entrevistas qualitativas e não questionários para fins estatísticos, haja vista que as análises dos dados do Censo Demográfico e do Anuário da ANTT já atendiam a esse quesito, não era necessário definir uma amostragem da população. Como o universo populacional era muito extenso, mais de 700 mil pessoas ocupando uma extensão territorial muito abrangente, com um tecido urbano muito disperso, o que dificultaria muito a definição dos grupos, e tendo em vista a semelhança socioespacial entre as sete cidades consideradas, foi descartada a possibilidade de realizar as entrevistas com grupos de pessoas de todas as cidades. Ainda que fosse muito rico para a pesquisa entrevistar pessoas de diferentes localidades do espaço metropolitano, as dificuldades impostas pelo tempo de realização da pesquisa e pelas distâncias foram fatores limitantes.

Assim sendo, foi feita a opção por entrevistar pessoas apenas de uma das sete cidades e a escolha foi feita segundo dois critérios. O primeiro foi a classificação das cidades feita a partir dos dados do Censo Demográfico, mais confiáveis, sempre comparados também àqueles do Anuário da ANTT. Pareceu mais apropriado escolher uma cidade que ocupasse uma posição intermediária segundo o nível de deslocamento quotidiano de sua população. Neste quesito, Valparaíso de Goiás e Cidade Ocidental foram as que melhor se adequaram.

O segundo critério para a escolha da cidade foi usado como critério de desempate das duas cidades identificadas como mais adequadas e seguiu a sugestão do primeiro parecerista da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo – FAPESP – que avaliou meu projeto de pesquisa na solicitação de bolsa. Segundo ele, ao estudar a Cidade Ocidental, o trabalho de mestrado se configuraria, de alguma forma, como uma continuidade das pesquisas que desenvolvi na iniciação científica e no trabalho de conclusão de curso de graduação. Aceitando essa sugestão e tendo em vista ainda as facilidades advindas do co-

nhecimento da localidade por estudos anteriores, foi definida então a Cidade Ocidental como local para realização das entrevistas.

### i. As entrevistas

O grupo de pessoas escolhido para ser entrevistado foi delimitado segundo o ramo de atividades ao qual elas pertenciam. Para fazer a delimitação, foram utilizados os dados do Censo Demográfico 2000, disponibilizados no *site* do IBGE. A tabela abaixo (TAB. IX) apresenta os grupos de ocupação no trabalho principal para as sete cidades consideradas.

**TABELA XII. Grandes grupos de ocupação no trabalho principal em porcentagem. Cidades goianas consideradas. 2000.**

Grandes grupos de ocupação no trabalho principal	Localidades						
	Águas Lindas de Goiás	Cidade Ocidental	Luziânia	Novo Gama	Planaltina	Stº Antônio do Descoberto	Valparaíso de Goiás
Membros superiores do poder público, dirigentes de organizações de interesse público e de empresas e gerentes	1,0	3,2	2,0	1,8	1,9	1,9	2,9
Profissionais das ciências e artes	1,2	3,2	2,5	1,3	1,6	1,9	4,4
Técnicos de nível médio	4,6	9,4	6,4	6,8	4,8	6,7	9,9
Trabalhadores de serviços administrativos	5,6	13,8	7,2	6,5	5,7	6,2	11,7
Trabalhadores dos serviços, vendedores do comércio em lojas e mercados	48,6	42,7	42,0	49,0	51,0	44,9	41,6
Trabalhadores agropecuários, florestais, de caça e pesca	1,4	2,9	6,4	1,2	5,2	4,6	0,4
Trabalhadores da produção de bens e serviços industriais	32,0	16,2	27,4	27,4	25,3	29,0	21,4
Trabalhadores de reparação e manutenção	4,0	2,7	3,2	2,2	2,7	3,0	2,7
Membros das forças armadas, policiais e bombeiros militares	1,0	4,1	1,8	2,8	0,9	1,6	3,5
Ocupações mal especificadas	0,6	1,7	1,2	1,1	0,9	0,5	1,3
<b>Total</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>	<b>100</b>

Fonte: IBGE - Censo Demográfico

Na tabela IX, as marcações foram feitas levando-se em conta os três setores da economia: o primário, em verde; o secundário, em azul; e o terciário, em vermelho. Dessa forma, é possível constatar que, para todas as cidades, mais de 60% da força de trabalho é empregada no setor dedicado ao comércio e aos serviços. Além disso, as informações da tabela permitem ver a distribuição da ocupação, segundo todos os grupos, de forma muito semelhante entre todas as cidades.

A metodologia utilizada para a definição dos perfis das pessoas a serem entrevistadas baseou-se na metodologia elaborada por Pereira (2006). Para a elaboração de sua tese, ela buscou relacionar as localizações e os fluxos das pessoas entrevistadas para saber em que medida a apropriação do espaço se realizava ou não. Assim, em uma análise qualitativa, a autora separou perfis de tipos sociais expressivos, levando em conta o poder aquisitivo e os tipos de deslocamento realizados na cidade de Presidente Prudente. As pessoas selecionadas – sete tipos sociais com três perfis cada, totalizando 21 pessoas – foram entrevistadas e as entrevistas, gravadas e transcritas.

Tal como na pesquisa de Pereira (2006), no caso da minha, tampouco se tratava de uma amostragem para fins estatísticos e, portanto, considere que um número excessivo de pessoas tornaria as entrevistas exaustivas e não necessariamente acrescentaria algo no conjunto das informações obtidas. Assim, numa aproximação ao total de pessoas definido pela autora, separei os perfis a partir do percentual de tipos de atividades de ocupação dos moradores da Cidade Ocidental, apresentado na tabela IX, considerando que a maioria da população empregada pertencia ao setor de comércio e serviços. Assim, cheguei ao número de 26 pessoas a serem entrevistadas, sendo 13 homens e 13 mulheres. O quadro I resume as características dos perfis dos entrevistados a partir dos critérios de classificação a seguir:

- i. Sexo: masculino (M) e feminino (F);
- ii. Idade: até 20, 21 a 30, 31 a 40, 41 a 50, 51 a 60, acima de 60;
- iii. Ocupação principal: estudante (E), trabalhador (T), trabalhador e estudante (TE), aposentado (A);
- iv. Setor de ocupação: estudante (E), comércio e serviços (CS), indústria/construção/manutenção (ICM), forças armadas (FA), aposentados (A);
- v. Meio de deslocamento cotidiano: transporte coletivo (TC), veículo próprio (VP).

QUADRO III. Síntese dos perfis dos entrevistados.

	Nome	Sexo	Idade	Ocupação principal	Setor de ocupação	Ocupação	Meio de desloc
1	David	M	17	E	E	estudante de ensino médio	TC
2	Vitória	F	20	E	E	estudante universitário	TC
3	Renata	F	16	E	E	estudante de ensino médio	TC
5	Valquíria	F	48	T	CS	empregada doméstica	TC
6	Antônia	F	47	T	CS	empregada doméstica	TC
4	Ulisses	M	21	T	CS	serviço administrativo privado	TC
7	Jorge	M	53	T	CS	técnico em enfermagem	TC/VP
8	Tatiana	F	51	T	CS	telefonista	TC
9	Sílvia	F	22	T	CS	auxiliar de laboratório	TC
10	Maurício	M	27	TE	CS	bancário/estudante universitário	VP
11	Cristiana	F	42	T	CS	manicure	TC
12	Luciano	M	39	T	CS	serviço administrativo público	TC/VP
13	Rita	F	36	TE	CS	professora SEEDF/estudante de pós-graduação	VP
14	Roseana	F	45	T	CS	bancária	TC
15	Marcelo	M	49	T	CS	vendedor ambulante	TC
16	Jonas	M	38	T	CS	frentista	TC
17	João	M	39	T	CS	segurança de órgão público	TC/VP
24	Gládis	F	36	T	CS	administradora de empresa privada (clínica)	TC
18	Flávia	F	44	TE	CS	bancária/estudante universitária	TC
19	Estela	F	24	T	CS	bancária	TC/VP
20	Armando	M	51	T	CS	serviço de limpeza hospitalar	TC
25	Anderson	M	49	T	CS	advogado	TC/VP
21	Alessandro	M	39	T	FA	policia militar (serviço administrativo)	TC
22	Cláudio	M	39	T	FA	policia militar (segurança pública)	TC
23	Bruno	M	53	T	ICM	armador	TC
26	Marta	F	67	A	A	aposentada	TC

Os roteiros para a realização das entrevistas foram pensadas seguindo dois critérios. O primeiro dizia respeito ao intuito de observar a maneira como as pessoas selecionadas utilizavam o tempo e o espaço em suas práticas quotidianas, tendo em vista conhecer a abrangência e a natureza de seu espaço vivido. Assim, foram consideradas as cinco funções da vida na cidade privilegiadas pelo ideal modernista: o trabalho/estudo, a moradia, a circulação, o lazer e o centro cívico. Cabe ressaltar que apenas as quatro primeiras se encontravam presentes na Carta de Atenas, tendo a quinta função sido inserida posteriormente, como aponta Holston (1993). A opção por utilizar as funções modernistas da vida urbana tem a ver com o fato de elas estarem presentes na concepção do centro planejado da metrópole e de que estão estritamente relacionadas com a prática espacial dos cidadãos quotidianos por estarem presentes em todos os momentos da vida em espaços produzidos e ocupados.

O segundo critério dizia respeito aos objetivos específicos propostos no projeto de pesquisa, quais sejam: (1) mostrar como se constitui o espaço metropolitano de Brasília a partir das práticas espaciais quotidianas dos habitantes dos núcleos urbanos externos ao território

do Distrito Federal; (2) aclarar as interações socioespaciais existentes no espaço metropolitano no tocante às diferentes funções e necessidades da existência humana, tais como trabalho, educação, saúde e lazer; (3) contribuir para a compreensão das cidades goianas pertencentes ao espaço metropolitano como espaços de reprodução da vida, cuja apropriação é possível; (4) discutir o direito à cidade a partir da análise das práticas espaciais dos habitantes dos núcleos goianos, tendo em vista a possibilidade de apropriação quotidiana do espaço metropolitano e da realidade expressa por seus deslocamentos.

Assim, as perguntas se direcionaram para que os entrevistados descrevessem seu dia-a-dia, considerando seus deslocamentos entre sua cidade e a metrópole e buscando encontrar em suas práticas as possibilidades de valorização do lugar e realização do direito à cidade, tanto no que concerne à escala mais abrangente do espaço metropolitano, quanto àquela mais imediata – da cidade, do bairro, da rua.

As perguntas direcionadas à percepção dos entrevistados buscaram obter informação para a elaboração dos mapas mentais deles, assunto abordado no terceiro capítulo desta dissertação, muito embora a pesquisa não se baseie numa metodologia de análise da percepção dos moradores. Com efeito, procurei analisar o quotidiano dos entrevistados a partir da descrição que eles fizeram de suas práticas e não a partir daquilo que eles pensam sobre o espaço e o viver metropolitanos, tendo em vista, porém, que seus relatos não escapam às apreensões subjetivas.

Nesse sentido, foi pensado o roteiro abaixo a partir do qual as entrevistas foram feitas entre os dias 07 e 21 de janeiro de 2008.

1. Nome, idade?
2. Onde mora, onde morava antes, onde nasceu?
3. Qual sua ocupação, que tipo de atividade realiza?
4. Onde trabalha/estuda, em que períodos, que tipo de trabalho, o que estuda?
5. Como se desloca para o trabalho?
6. Descrição do seu dia-a-dia;
7. O que faz no tempo livre em que não está trabalhando/estudando?
8. O que costuma fazer nos fins de semana?
9. Onde costuma fazer suas compras (do lar, roupas, calçados, perfumaria, móveis, eletro-eletrônicos)?
10. Freqüenta lugares na própria cidade?

11. Freqüenta lugares em Brasília, como se desloca?
12. Descrição da cidade onde mora;
13. Do que gosta na cidade onde mora? Do que não gosta?
14. O que falta na cidade onde mora?
15. Se você pudesse se mudar, você se mudaria? Para onde?
16. Você se considera morador de Brasília?
17. Quando viaja, diz que vem de onde?
18. Descrição de Brasília/o que é Brasília pra você?
19. Que lugares pertencem/são Brasília e que lugares não?

As questões de 1 a 3 visavam ao conhecimento dos entrevistados. As questões de 4 a 11 buscavam compreender os deslocamentos, as práticas espaciais e a apropriação do espaço no cotidiano deles. Finalmente, as questões de 12 a 19 tinham como objetivo descobrir a visão que os entrevistados tinham a respeito da cidade onde moravam, da metrópole de Brasília, enfim, de sua condição de cidadãos urbanos e metropolitanos, ainda que suas opiniões a esse respeito tenham sido pouco consideradas na dissertação devido ao enfoque supra-explicitado.

Num certo sentido, ainda que as entrevistas possam indicar uma aproximação maior da vida das pessoas, não se trata de uma análise fenomenológica em que se busca dar mais peso à opinião dos sujeitos do que à minha como analista da realidade em questão. Trata-se apenas de fazer uma aproximação, no plano do vivido, para desvendar traços do cotidiano que uma análise mais distante não permitiria. Além disso, creio estar evidente minha preocupação dialética na análise.

**unesp**  UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA  
"JÚLIO DE MESQUITA FILHO"

**Programa de Pós-Graduação  
em Geografia**



*Paula Lindo* capa: