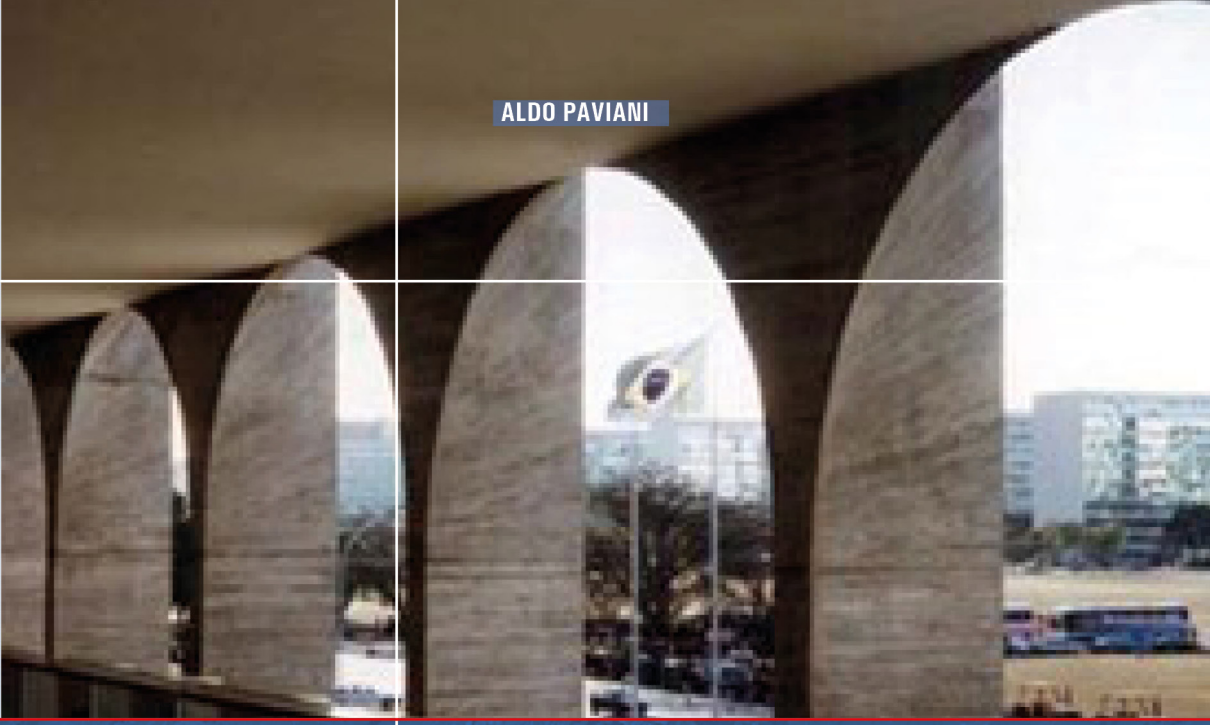
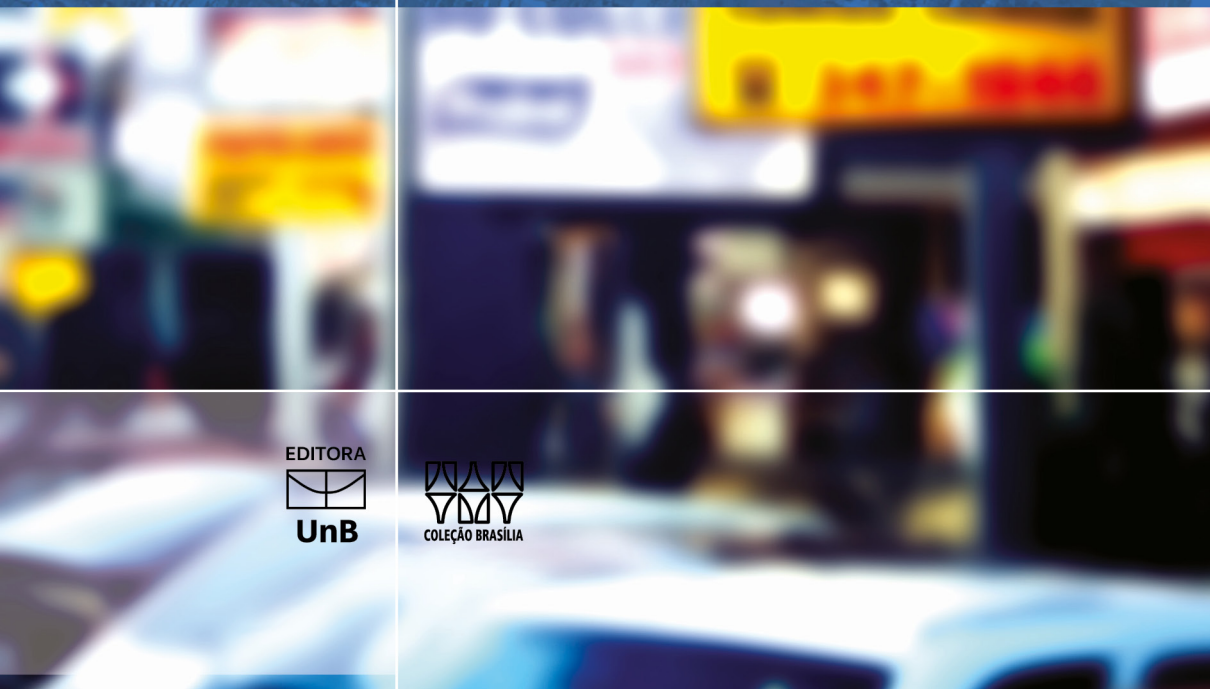


ALDO PAVIANI

A Brasília que queremos

os antecedentes e o futuro da capital



EDITORA UnB

COLEÇÃO BRASÍLIA

Universidade de Brasília

Reitora Rozana Reigota Naves
Vice-Reitor Márcio Muniz

EDITORA
UnB

Diretora Marina Dourado Lustosa Cunha

Conselho editorial
Andrey Rosenthal Schlee
Biagio D'Angelo
Carina Luísa Ochi Flexor
Guilherme Sales Soares de Azevedo Melo
Josivânia Silva Farias
Maria Carmem Aires Gomes
Maria do Socorro Neri de Sousa
Maria Filomena Pinto da Costa Coelho
Marina Dourado Lustosa Cunha
Nilce Santos de Melo
Rosineide Magalhães de Sousa

ALDO PAVIANI

A Brasília que queremos

os antecedentes e o futuro da capital

EDITORA UnB

COLEÇÃO BRASÍLIA

Coordenação de produção editorial
Assistência editorial
Revisão

Equipe editorial
Marília Carolina de Moraes Florindo
Jade Luísa Martins Barbalho
Emilly Dias

© 2023 Editora Universidade de Brasília

Direitos exclusivos para esta edição:
Editora Universidade de Brasília
Centro de Vivência, Bloco A – 2ª etapa, 1º andar
Campus Darcy Ribeiro, Asa Norte, Brasília/DF
CEP: 70910-900
Telefone: (61) 3107-3700
www.editora.unb.br
editora@unb.br

Todos os direitos reservados.
Nenhuma parte desta publicação poderá ser armazenada ou reproduzida por qualquer meio sem a autorização expressa da Editora.

Dados Internacionais de Catalogação na Publicação (CIP)
(Biblioteca Central da Universidade de Brasília – BCE/UNB)

P338b Paviani, Aldo.
A Brasília que queremos [recurso eletrônico] : os antecedentes e o futuro da capital / Aldo Paviani. - Brasília : Editora Universidade de Brasília, 2025.
212 p. - (Coleção Brasília).

Inclui bibliografia.
Formato PDF.
ISBN 978-65-5846-228-6.

1. Planejamento urbano - Aspectos sociais – Brasília (DF). 2. Crescimento urbano – Brasília (DF). 3. Brasília (DF) - Condições sociais. I. Título. II. Série.

CDU 711.4(817.4)

Heloiza dos Santos – Bibliotecária - CRB1/1913

À memória de Therezinha Isaia Paviani,
falecida em 2014, deixando saudades.

Sumário

Apresentação 11
Prefácio 15

Capítulo 1 – A capital e a saúde pública 19
1.1 Brasília 60, UnB 58 anos – o medo e a esperança 19
1.2 Tempos velozes e lentos com lacunas de trabalho na pandemia 22
1.3 Pandemia e redução de empregos 24
1.4 Por que apoiar pesquisas científicas é importante? 27
1.5 A pandemia e o desemprego: preservar vidas é essencial ... 29
1.6 As diversas Brasílias e a Covid-19 31
1.7 Pós-pandemia, o mundo mudará? 34
1.8 Emprego e desemprego na crise da pandemia 37

Capítulo 2 – Brasília 60 anos: evolução e ajustes socioespaciais 41
2.1 Reorganização do território do Distrito Federal: uma solução? 41
2.2 Brasília, metrópole incompleta 44
2.3 As grandes cidades e a pobreza das comunidades pobres .. 49
2.4 Metrópoles com múltiplas feições e problemas socioespaciais 53

2.5 Crescimento urbano com espaços de pertencimento na capital federal 56
2.6 A construção social do espaço urbano: a Brasília que queremos 59
2.7 Brasília e o urbanismo do Distrito Federal 61
2.8 A Brasília de todos os brasileiros 64
2.9 Brasília, capital complexa..... 68
2.10 Cidade grande aos 50 anos 73
2.11 Evolução urbana da capital e o futuro próximo..... 75
2.12 Forma e função das cidades 78

Capítulo 3 – A cidade em movimento 81
3.1 A urbanização contemporânea e os sentimentos de pertencimento e identidade 81
3.2 Caos no trânsito urbano do Distrito Federal..... 99
3.3 Transporte urbano: o nó metropolitano de Brasília e outras cidades brasileiras 106
3.4 Mobilidade urbana em transe 121
3.5 Brasília: que futuro?..... 123

Capítulo 4 – A economia e o trabalho 125
4.1 Desemprego e violência em Brasília 125
4.2 Expansão regional-urbana – problemas socioespaciais.... 152
4.3 Renda e desemprego pesam na desigualdade social de Brasília..... 157
4.4 Raízes da desigualdade socioespacial: emprego e desemprego em Brasília..... 159
4.5 A ocupação do território: por novo perfil de atividades no Distrito Federal..... 169

4.6 Trabalho, renda e desigualdades sociais 171
4.7 Indústria de reformas em Brasília..... 174

Capítulo 5 – Organização metropolitana.....181
5.1 Brasília metrópole – por que não?.....181
5.2 Brasília: outro desenho urbano a fez metrópole nacional 184
5.3 Espaços para o desenvolvimento socioeconômico 186
5.4 Desafios para a retomada do planejamento na organização territorial..... 189
5.5 A capital: espaço geopolítico.....191

Conclusão 195
Referências 199
Sobre o autor..... 207

Apresentação

Desde muito tempo, no Império e, depois, na República, havia vontade de transferir a capital para o interior. A literatura sobre esse desejo é vasta e para efeito de consulta os interessados podem acessar algumas obras nas Referências.[1]

Aqui, trata-se da Brasília inaugurada em 21 de abril de 1960, a partir da qual o processo de urbanização local teve início, bem como em sua Área Metropolitana (AMB), aqui levada em conta devido à sua importância no povoamento do centro-oeste brasileiro.

O processo de urbanização leva em consideração a expansão da cidade dentro e fora do Distrito Federal (DF). Dentro do DF,

[1] Em razão da vasta literatura, fácil de ser acessada, me reservo a condição de não repetir todas as razões e argumentos utilizados por muitos autores para a transferência da capital do Rio de Janeiro para o Centro-Oeste. Sugiro, por exemplo, as obras do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), com trabalhos de geógrafos, que elaboraram os primeiros mapas do Distrito Federal e do Plano Piloto. As publicações estão no *Boletim Geográfico* e na *Revista Brasileira de Geografia* dos finais dos anos 1950. Também no volume sobre as Grandes Regiões, especialmente no volume dedicado ao Centro-Oeste. Há também os seguintes autores e respectivas obras: JOFFILY, G. I. *Brasília e sua ideologia*. Brasília: Ed. Thesaurus, 1977, SILVA, E. *História de Brasília.* Brasília: Editora de Brasília [1970] e VASCONCELOS, A. *A mudança da capital.* Brasília: Senado Federal, Centro Gráfico, 1976.

a disseminação no território de núcleos, por vezes intensamente povoados, ao cabo do qual as antigas cidades-satélites são denominadas de Regiões Administrativas (RAs), com relativa autonomia, pois possuem administradores regionais, nomeados pelo governador do DF.

Nesta obra, são tratados diversos aspectos do aglomerado urbano, por exemplo, a atual pandemia provocada pela Covid-19 e questões correlatas, bem como a situação da capital nos diversos anos em que se comemoraram sua inauguração. Muitos artigos tratam igualmente de um tema importante: as atividades econômicas e administrativas de um grande contingente de funcionários públicos (locais e federais), bem como na área do setor privado. No setor público e privado, não há grande desenvolvimento de atividades que contratam servidores e trabalhadores, o que provoca desemprego e muitas lacunas de trabalho. Essas mereceram um tratamento especial, pois são vagas de trabalho que foram eliminadas e outras que, uma vez desocupadas, não voltam a ter pessoas ocupadas formalmente.

Ressalte-se que todas as matérias resultam de textos apresentados em congressos e seminários ou que estiveram presentes em publicações periódicas, por exemplo, o *Correio Braziliense*. Agradecemos aos dirigentes desse a permissão de inserir nesta coleção de textos assemelhados em volume, mas que divergem quanto as datas de divulgação. Também é interessante para o leitor saber que nenhum texto foi atualizado quanto aos dados, por exemplo, o número de trabalhadores ativos ou desempregados ao longo de tantos anos que o autor se dedica a analisar aspectos humanos, político-administrativos ou econômicos e sociais.

Espera-se que o leitor se encontre na diversidade de abordagens e possa estar ciente de que a Brasília que foi imaginada não foi a implantada. Ao longo do processo, muitos consideram a capital como cidade

muito desigual econômica e socialmente, necessitando de ajustes que visem uma melhor distribuição de renda, tanto no setor público como no âmbito privado, para que a população seja beneficiada por políticas púbicas que elevem igualmente o bem-estar das populações predominantes nas cidades-satélites.

Prefácio

A audaciosa construção de Brasília – em pleno cerrado no centro-oeste brasileiro, em meio a latifúndios pecuaristas, em uma região escassamente povoada e sem qualquer infraestrutura urbana – veio concretizar, em 1960, o ideário, de 200 anos, da localização da capital do país no interior.

O projeto do Império visava à proteção da capital, enquanto a implantação, no século XX, pretendeu criar um polo de desenvolvimento para desencadear o avanço da fronteira agrícola. A nova capital seria a ponta de lança do Sudeste.

A especificidade da criação da cidade, a arquitetura laureada e o plano urbanístico inovador fizeram de Brasília objeto de intensa produção literária e científica ao longo do tempo. A esse acervo se agrega a presente obra, não como mais uma, mas com a originalidade de mostrar a cidade que Brasília se tornou nesses 60 anos: a cidade contemporânea, a cidade de seus três milhões de habitantes, a cidade do dia a dia com seus problemas e particularidades, a metrópole.

A Brasília que queremos é resultado da observação atenta e da análise geográfica crítica da cidade de moradia do autor nos últimos 50 anos,

apresentada em forma de crônicas. Aborda a diversidade territorial do aglomerado urbano que se desenvolveu em torno da capital.

A cidade proposta para 500 mil habitantes extrapolou os limites do plano urbanístico, indo além da fronteira do Distrito Federal e abrangendo os municípios goianos limítrofes que mantêm um vínculo funcional com o centro. Brasília hoje não é apenas a capital, mas o centro de uma área metropolitana, a Área Metropolitana de Brasília (AMB), que expressa a realidade da urbanização brasileira, com as desigualdades socioespaciais, a concentração territorial e periferias carentes.

É essa Brasília metropolitana que a presente obra revela, mostrando a interação dos processos gerais da urbanização brasileira com os processos locais e como isso agiu sobre o território e resultou na construção do espaço da cidade. *A Brasília que queremos* acompanha a construção, evolução, expansão e consolidação desse aglomerado.

A construção da capital atraiu intenso fluxo migratório e consequente crescimento populacional. O planejamento local administrou esse processo geral direcionando o uso do território com a criação de núcleos periféricos ao centro. Para esses foi transferida a população que informalmente ocupava locais no espaço planejado. Assim, formou-se prematuramente a periferia antes mesmo que o centro estivesse totalmente ocupado. Estruturada de forma polinucleada, a cidade se expandiu fragmentada. A mobilidade da população, marca da cidade hoje, é expressão dessa fragmentação que interfere no pertencimento à cidade. O brasiliense se questiona se o local em que mora é Brasília.

Tal dispersão territorial caminha junto com a produção da desigualdade socioespacial tratada em diversos momentos na presente obra. A organização territorial tem implicações na localização das atividades, no perfil da ocupação e na distribuição espacial do emprego.

Por definição do planejamento, Brasília teria apenas atividades terciárias e quaternárias, o que lhe faz ser uma metrópole incompleta. A cidade do funcionalismo público tem um perfil de atividades ligado à elitizada demanda desse grupo, mas, por outro lado, as necessidades de atendimento da população periferizada requerem outras atividades. Assim, a distribuição espacial das atividades segue este padrão dicotomizado e desigual da moradia com implicações sobre a oferta de emprego.

A questão do emprego e do desemprego é enfatizada nesta obra e abordada sob vários aspectos. É foco de diversas constatações e reflexões no contexto geral da metrópole incompleta, ou seja, no perfil socioeconômico da cidade, na economia e nas crises. A relação do desemprego com a pandemia mereceu especial destaque.

Novos processos ligados à globalização e à tecnologia agem sobre a organização territorial da Brasília metropolitana e implicam em tendências contemporâneas nas relações de trabalho, interpessoais e familiares. A vida cotidiana é afetada e surgem novas demandas e novos problemas. Discute-se, então, a necessidade de ajustes e reformulações na estrutura territorial para atender às novas necessidades, sem que as anteriores tenham sido contempladas.

A Brasília que queremos mostra com críticas a cidade que temos e que construímos. Mas que cidade queremos? Para quem? Para quê? Bastaria resolver as pendências e os problemas apontados? Ou queremos mudanças paradigmáticas que contemplem a justiça social e novas relações com a natureza?

Ignez Barbosa

Capítulo 1

A capital e a saúde pública

1.1 Brasília 60, UnB 58 anos – o medo e a esperança

Abril normalmente é um mês de transição meteorológica, quando não se tem temperaturas elevadas ou sufocantes, nem chuvas torrenciais. É o mês de entrada no período de estiagem. Em 2020, no mês de abril, além da referida transição, houve uma transição nunca surgida que nos levou a sair aos poucos da pandemia, acarretada pela Covid-19, após longos dias do "fique em casa", em razão dos riscos trazidos por ela. O medo de contágio em grande escala estimulou as cautelas e colaborou para conter sua propagação aqui e no resto do mundo.

Resultado deste cenário foi que a capital da República, com quase 70% de sua população obedecendo ao confinamento social recomendado, evitou a disseminação do contágio, fatal em certos casos. Um grande contingente de pessoas, por consequência, não saiu de casa; os escritórios se encontravam fechados, assim como as repartições federais no Distrito Federal (DF). Todos iniciaram o trabalho em casa,

o *home office* ou trabalho remoto. Muitas lojas permaneceram fechadas. Aqui e ali, a população procurava por abastecimento de produtos alimentícios e resolução de problemas menos complexos. Dentistas e médicos fecharam suas clínicas e consultórios, mas depois se viram compelidos a inaugurar as consultas remotas, mediadas por alguma plataforma de vídeo. Mas dor de dente e cirurgias emergenciais obrigaram a reabertura de consultórios dentários e centros cirúrgicos de alguns hospitais e clínicas. Em todos os locais de serviços, a rotina era a de não sair de casa ou sair apenas em casos de extrema necessidade e urgência. As escolas e universidades optaram, em alguns casos, por cancelar o semestre; em outros casos, toda a rotina foi transportada das salas de aula para as casas dos alunos. E deixa de ser "invisível" o uso e a ajuda do computador para a execução dos trabalhos demandados pelas escolas.

Na Universidade de Brasília (UnB), as salas de aula, laboratórios e auditórios permaneceram fechados, assim como os serviços da administração central que nunca haviam utilizado tanto o computador e a internet para preencher o que, antes da pandemia, era executado presencialmente. Foi uma ocasião em que as ruas e avenidas ficaram livres dos ônibus escolares e dos automóveis que antes eram "de porta-a-porta" (casa-escola-casa). Os estacionamentos dos colégios e das universidades consequentemente ficaram vazios. A algazarra de crianças e jovens estudantes abaixou o ruído e a grande presença foi a do silêncio.

Como percebido, tanto os 60 anos de Brasília quanto os 58 anos da UnB tiveram seus festejos postergados para quando a curva dos contaminados declinasse ao ponto de não se temer recidiva. Essa era a recomendação da Organização Mundial de Saúde (OMS): que os mais ajuizados obedecessem e evitassem se expor. Quem estivesse propenso ao retorno, nos próximos dias, das atividades ditas "normais", teria que

assumir a responsabilidade do que viesse a acontecer. As autoridades e as pessoas responsáveis enfatizavam que "o mundo não seria mais como antes da pandemia".

Das cautelas era bem provável que as condições do "antes" levassem meses para serem assimiladas por todos. Havia enorme contingente de "pessoas de risco": os idosos, os que possuíam doenças crônicas ou baixa imunidade. Na outra ponta, as mulheres grávidas e os recém-nascidos, ainda deviam observar a quarentena, não por desejo próprio, mas por uma imposição das circunstâncias que ainda deixavam todos inseguros.

Era importante que a capital da República fosse cautelosa na saída do isolamento social, mesmo com algum risco de abalo nas atividades econômicas. Muitas empresas repensariam suas estruturas e modo de atuação. Novas tecnologias foram testadas para evitar o provável desarranjo vislumbrado no futuro. Foi preciso preparar um novo modo de aproveitar as respectivas "cabeças pensantes" e fazer as demandas necessárias ao pessoal qualificado, inclusive com a colaboração de equipes estrangeiras, pois o mundo econômico, as vendas e o consumo não foram mais os mesmos de antes da Covid-19. Ao se falar em volta à "normalidade", qual a contribuição que cada um de nós deu para que fossem feitos os ajustes necessários para vivermos esses novos tempos? Fica o questionamento.

É de se esperar que, fruto do isolamento, todos fossem mais solidários uns com os outros. Os desvalidos, as pessoas quase-esquecidas e os que vivem em situação de rua foram merecedoras desse olhar solidário. Portanto, surgiu no horizonte um trabalho de reconstrução, foi como se tivéssemos passado por uma "guerra" cruel e devastadora. Igualmente, as empresas e toda a economia deviam se reerguer. Em sequência,

o retorno à vida normal não era mais uma utopia, mas uma necessidade, antes que o medo fosse substituído pela esperança.

1.2 Tempos velozes e lentos com lacunas de trabalho na pandemia

O mundo estava juntando esforços para a recuperação das inúmeras fatalidades que a Covid-19 acarretou. Presenciamos uma veloz disseminação de uma tragédia impingida por um vírus invisível, que ganhou dimensões planetárias a partir da China, como pouco presenciado nas últimas décadas. Ao mesmo tempo, havia percursos de tempos lentos no que tangia à recuperação da economia e da saúde das respectivas populações. Por isso, era comum a referência a expressões, como "o mundo não será o mesmo". Estimou-se que a expressão tomasse vulto nas atividades econômicas, que aumentasse o desemprego e as "lacunas de trabalho".

Ao tempo da pandemia, o desemprego foi presente em todos os estados brasileiros e as lacunas de trabalho cresceram, que já eram presentes e aceleravam. A lacuna de trabalho é diversa do desemprego porque é de outra natureza. O desemprego acontece e pode ser recuperado com a reativação da economia. As lacunas de trabalho, ao contrário, ocorrem quando o posto de trabalho foi eliminado permanentemente ou quando novos postos de trabalho não são criados. As lacunas de trabalho são pouco visíveis e identificáveis porque são tidas como desemprego. Elas são uma situação de desemprego cruel e permanente para os trabalhadores, dado que não há retorno à situação anterior.

Então, com a pandemia, em diversos pontos do território, o tempo foi veloz na eliminação de vagas em empresas que, por sua vez, fecharam as portas, devido ao consumo reduzido em função do isolamento social

e do consumo não essencial. Para se obter estatísticas do número de empresas falidas foi importante a realização de longas pesquisas em todo o território nacional. Essas pesquisas dariam a dimensão aproximada das lacunas de emprego, separando-as do desemprego, o qual esperávamos que fosse superado pelo aquecimento econômico no pós-pandemia.

No Distrito Federal, a Pesquisa de Emprego e Desemprego (PED), realizada em maio de 2020 pela Companhia de Planejamento do Distrito Federal (Codeplan) em parceria com o Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (Dieese) e a Secretaria de Estado de Trabalho do Distrito Federal (Setrab), revelou que a taxa de desemprego de 21,3% atingiu 333.000 trabalhadores. Os numerosos desempregados por não possuírem renda também não tinham acesso ao consumo, pois não produziam, afetando a economia da capital federal. Este processo foi circular e cumulativo culminando na falência de empresas e no cancelamento de postos de trabalho, o que confirmou a hipótese sobre a evidência de lacunas de trabalho. E houve outra circunstância: a PED para cada uma das quatro categorias agrupadas de acordo com a renda média das Regiões Administrativas (RAs) indicou para a mais baixa renda uma taxa 10,4% mais elevada que a média ou 31,7%. A PED, para detectar as lacunas de trabalho, poderia incluir pesquisas específicas nas empresas e no serviço público.

De fato, os dados sobre a situação de pandemia que a mídia nos trazia eram preocupantes, pois mais pessoas eram infectadas a cada dia. Eram 33 infectados no início da pandemia, sendo 174 pessoas com suspeita, já em 3 de março de 2020 o número elevou-se para 563 (com 14 óbitos) e em 11 de abril e em 12 de maio de 2020 já tínhamos 2.799 pessoas infectadas, com 1.605 recuperadas (57%) e 44 mortes. Em 16 de junho de 2020, houve um aumento significativo

de infectados, alcançamos 25.380 de infectados com o vírus, dos quais 60% (15.172 pessoas) se recuperaram e 348 vieram a óbito. As Unidades de Terapia Intensiva (UTIs), somando-se as de hospitais privados e públicos estavam com 92% de ocupação.

Demarca-se em Brasília que em 16 de julho de 2020 os infectados mais do que dobraram em relação a 16 de junho do mesmo ano, cerca de 75.380 infectados, com 81% (61.618) de pessoas recuperadas. Em 27 de julho de 2020, a evolução revelou-se preocupante, cerca de 96.332 pessoas foram infectadas, desse universo 83% (80.842) foram recuperadas e em 24 horas 2.145 pessoas foram infectadas e 33 vieram a óbito. O total de falecimentos atingiu 1.308 pessoas nessa data, ocasião em que 83% das UTIs estavam ocupadas.

Por fim, resta considerar que algumas estratégias, tanto na esfera federal quanto local cometeram equívocos no que tange ao desejo de ver a economia voltar ao esquema de "antes" com a reabertura de algumas atividades econômicas, inclusive algumas não essenciais, como salões de beleza, academias e barbearias, tornando a crise persistente. No Distrito Federal, a construção de hospitais de campanha e o excelente trabalho dos operadores, médicos, enfermeiros e técnicos dos hospitais foram um acerto que propiciou um elevado percentual de recuperação de infectados, em média, acima de 80%, o que é digno de elogios.

1.3 Pandemia e redução de empregos

Sabe-se que pelo menos um setor da vida econômica, no mundo e no Brasil, sofreu mudanças, em razão da pandemia provocada pela Covid-19, que preocupavam as pessoas, as empresas e as instituições públicas. As pessoas ficavam receosas de serem infectadas e de perderem

seu contrato de trabalho. As empresas, dada a queda do faturamento, tentavam sobreviver demitindo pessoas de seus quadros ou fechando as portas, devido à quarentena. O comércio nada vendia, porque possíveis compradores se mantinham em distanciamento social. As instituições públicas, sobretudo as ligadas à saúde, procuravam uma vacina eficaz para o tratamento da Covid-19, outras se definhavam com os altos impostos pagos e se inclinavam para a redução de salário dos funcionários em todos os escalões institucionais. Como não houve riqueza gerada, nem movimentação financeira, em todo o país, ocorreu uma queda na cobrança de taxas e emolumentos, base para o pagamento de salários aos funcionários públicos. A pandemia chegou e afetou todas as atividades da vida social.

Em Brasília, não foi diferente. A apressada abertura de shoppings e de alguns ramos comerciais aumentou a quantidade de infectados pela Covid-19 e ocasionou na perda de 319 vidas, em 16 de junho de 2020. O Distrito Federal era uma das unidades da federação com a maior taxa de doentes recuperados, cerca de 53% (13.878 pessoas). Em meado do mês de julho de 2020, o total de infectados atingiu 25.751 pessoas. A elevada recuperação foi reflexo do bom atendimento médico, hospitalar e da rapidez com que se iniciaram os tratamentos dos infectados. Havia ainda, no entanto, o receio do avanço do número de infectados, pois o sistema hospitalar já estava com 71% dos leitos das UTIs ocupadas.

As projeções eram significativas, segundo a Codeplan entre 11 de maio e 15 de junho de 2020, o incremento de infectados foi de 594% (1.343 pessoas) em 24 horas, atingindo 25.751 em 23 de junho do mesmo ano. Essa era mais uma razão para não apressar a abertura de mais atividades que implicassem a aglomeração de pessoas, algo preocupante se considerarmos que a primeira infecção no Distrito Federal

ocorreu em 5 de março de 2019. Nada obstaculizaria e, ao contrário, seria ato elogiável, decretar fechamento de shoppings porque são lugares fechados e refrigerados que favorecem a presença de consumidores, aglomerações que podem gerar riscos à saúde das pessoas.

A argumentação para medidas restritivas teve apoio na lógica e na ética, as vidas de seres humanos são mais importantes que os negócios, que sofreram com a Covid-19, por exemplo com a falta de faturamento e falências inevitáveis. Outro argumento é que, quanto mais pessoas se infectaram, mais outras pessoas se tornavam hospedeiras do vírus, acarretando o aumento das baixas hospitalares. Isso ocorre quando a média de ocupação das UTIs atinge 70%, em média. Por essa razão, aguardar mais algum tempo para a retomada de atividades econômicas seria de bom senso. Seria de bom alvitre manter os habitantes do DF fora da fatídica estatística que assola as demais unidades da federação.

No caso brasileiro, caminhava-se para o primeiro milhão de infectados, cerca de 892 mil, em 16 de junho de 2020, com a recuperação de 51% (453.568 pessoas) e 44.118 falecimentos. A curva também se elevava fortemente, sendo igualmente recomendável seguir as orientações das autoridades sanitárias e não permitir o retorno de atividades que induzissem a aglomerações de pessoas.

Quanto ao desemprego, a PED realizada em abril de 2020, demonstrou que a População Economicamente Ativa (PEA) chegou a 1,6 milhão de pessoas, havia 1,27 milhão de ocupados e 334 mil sem emprego (20,7%), uma das mais altas taxas de desemprego no Brasil, atrás apenas de Salvador. A PED demonstrou que a população das Regiões Administrativas mais pobres possuíam taxas superiores à média, o grupo de mais baixa renda apresentou taxa de 30,1% seguida pelo grupo de média-baixa renda, com 25,1%. Nos grupos de média alta renda, a taxa estava abaixo da

média de todo o DF, 15,8%. Significa que as populações das RAs mais pobres tinham menos possibilidade de se manterem ocupadas, aumentando o contingente de desempregados do DF.

1.4 Por que apoiar pesquisas científicas é importante?

A pergunta acima pode ter respostas óbvias, mas nem todas estão à nossa disposição. Na corrida pela vacina, desde a criação de universidades na Europa, ao lado da educação superior, a pesquisa dos cientistas foi empregada para dar suporte aos conhecimentos e possibilitar avanços técnico-científicos e inovações. Por essa razão, as ciências chegaram aonde estão. A cada avanço, surgem necessidades de novas pesquisas. Os progressos se comparam à subida de escadas enormes, cada degrau enseja mais descobertas e novos degraus são galgados. Por isso, requer-se investimentos tanto de agências públicas ou de empresas privadas.

Na área da saúde e das técnicas de locomoção para deficientes, há exemplos interessantes divulgados pela mídia no Brasil, por exemplo, a esperança contra o câncer terminal, onde um linfoma não *Hodkings* pode ser debelado por terapia inédita na América Latina, fruto da colaboração de muitos cientistas e trabalhos empíricos para modificação genética. O beneficiado foi um homem de 63 anos, que chegou a engordar, após o tratamento. A cura, talvez, possa ser confirmada dentro de três meses caso haja os investimentos necessários.

Em outro caso, um jovem de oito anos, portador de deficiência nas pernas pôde caminhar com a ajuda de próteses de fibra de carbono e resina plástica, especialmente desenvolvidas para ele, com a vantagem de os materiais utilizados serem de baixo peso e custo. Com isso, a qualidade de vida do menino mudou e ele pode "dançar catira na escola" junto com

os colegas de classe. Pode-se imaginar como era a vida do estudante sem a prótese: ele tinha que se "arrastar apoiado nos joelhos para se locomover em pé". Nesse caso, as pesquisas que levaram o garoto a caminhar e correr dependeu do trabalho de fisiatras e de técnicos em próteses. Os custos, não muito elevados, foram cobertos pelo Sistema Único de Saúde (SUS).

A medicina tem oferecido surpreendentes progressos no Brasil e ao redor do mundo. Em outro patamar de investigação, no ano de 2019 foram dados prêmios Nobel a três pesquisadores. Segundo notícia do *Correio Braziliense*, os premiados em Química nesse ano foram um americano, um britânico e outro japonês, que tornaram o "mundo recarregável". O feito, que tornou as pessoas mais próximas umas das outras, foi o desenvolvimento da bateria de lítio, que está presente numa enormidade de objetos que utilizamos no dia a dia, por exemplo, em *tablets*, celulares, microcomputadores etc. O invento é utilizado por astronautas em voos orbitais, nas indústrias em certas fases da produção com menor uso de combustíveis fósseis, e nas aeronaves em seus voos de maior alcance, utilizando pouca energia e iluminação mais durável. Logicamente, é incontestável o grande retorno dessas descobertas, mesmo porque em alguns anos, o automóvel do futuro será movido a eletricidade, armazenada em baterias de íons de lítio, que já estão sendo usadas nos carros híbridos, com a vantagem de não ter que ficar horas num posto para recarregar. Por enquanto, temos combustíveis fósseis, mas, na falta deles, é alentador saber que a eletricidade autogerada moverá os veículos de todos os tamanhos sem causar a poluição atmosférica e o aquecimento geral do planeta.

Na entrega do Prêmio Nobel de Física de 2019 foi divulgado que outro trio de cientistas realizou descobertas que "avançam na compreensão do Cosmo" e podem "desvendar se há vida fora da Terra", isto é, se há seres vivos nos exoplanetas. O planeta gasoso descoberto pelos

astrofísicos premiados é do tamanho de Júpiter que, por sua vez, é mais de mil vezes maior que nosso planeta. As descobertas poderão ser mais surpreendentes na próxima década com o lançamento do super-telescópio espacial James Webb. Com isso, estaremos mais perto de saber se há vida em outras galáxias. Algo que fascina os cientistas e compensa os milhões de dólares investidos.

Na concessão do Prêmio Nobel de Economia, também no ano de 2019, três cientistas foram contemplados por estudarem formas de combate à pobreza. Os premiados foram: um indiano, uma franco-americana e um norte-americano. Os três advogam que a pobreza diminui com investimentos em saúde e educação. Aplicaram seus estudos na África e na América Latina para observarem como as políticas públicas, em educação e saúde, reduzem as desigualdades, sendo a pobreza problema econômico a ser resolvido. Pode-se antever que os investimentos em saúde e educação trarão milhares de brasileiros para o sistema de produção. As pesquisas indicarão o caminho a seguir e, por isso, necessitam de recursos do poder público e do apoio de investimentos privados. Esses exemplos reforçam a necessidade de pesquisar.

1.5 A pandemia e o desemprego: preservar vidas é essencial

Em 2019, em razão da crise provocada pela Covid-19, temia-se as mudanças estruturais no mundo e no Brasil. Em nosso país, sabia-se que ao menos em um setor da vida econômica haveria mudanças. O país chegou à marca de mais de um milhão de infectados, cerca de 1,36 milhão e mais de 58 mil mortes, em 29 de junho de 2019. No âmbito federal, houve má gestão da pandemia, com quadro da crise viral muito grave. A tendência da curva de contágio elevava-se.

Em Brasília, não foi diferente e não restou ao Governo do Distrito Federal (GDF) outra solução senão decretar estado de calamidade pública. Todavia, em 1º de agosto de 2020, no total 1.469 vidas já haviam sido perdidas. O DF foi a unidade da Federação com a maior taxa de doentes recuperados, 83% (106.292 pessoas). Ao final de agosto de 2020, o total de infectados atingiu 160.796 pessoas, previa-se que poderia chegar a 189 mil infectados em setembro de 2020. A razoável recuperação significava bom atendimento médico, hospitalar e a rapidez em que se iniciavam os tratamentos. Ainda havia receio do avanço da epidemia, pois o sistema hospitalar público tinha 66% dos leitos de UTI ocupados, somando-se hospitais públicos e privados.

A PED de agosto de 2020 demonstrou que a população das RAs mais pobres possuía taxas superiores à média, o grupo de baixa renda (grupo 4) apresentou taxa de 26,6%. São as seguintes RAs desse grupo: Fercal, Itapoã, Paranoá, Recanto das Emas, Setor Complementar de Indústria e Abastecimento (SCIA)-Estrutural e Varjão.

O grupo de média-baixa renda, grupo 3, com taxa de 22,5%, é composto pelas seguintes RAs: Brazlândia, Ceilândia, Planaltina, Riacho Fundo, Riacho Fundo II, Setor de Indústria e Abastecimento (SIA), Samambaia, Santa Maria e São Sebastião. Nessas 15 RAs, somando o grupo de mais baixa renda e o de média-baixa renda, as taxas de desemprego superaram a média do DF e, para melhorarem as respectivas situações de falta de vagas de trabalho, mereceram tratamento especial de expansão das atividades econômicas para ocupar os respectivos contingentes de desempregados.

No grupo de alta renda, grupo 1, que envolve o Plano Piloto, Jardim Botânico, Lago Norte, Lago Sul, Park Way e Sudoeste/Octogonal, a taxa estava muito abaixo da média de todo o DF e diminuiu de 8,6%

para 8,2% na comparação entre o semestre de fevereiro de 2019 a julho de 2019 e o de março de 2019 a agosto de 2019. À época, a média de desemprego do DF era de 18,3%. Esclareça-se que esse grupo só é contabilizado semestralmente.

No grupo 2, de média-alta renda, a taxa em agosto de 2020 foi de 16,3%, abaixo da média do Distrito Federal. Compõem esse grupo: Águas Claras, Candangolândia, Cruzeiro, Gama, Guará, Núcleo Bandeirante, Sobradinho, Sobradinho II, Taguatinga e Vicente Pires.

A avaliação por grupos demonstrou que as populações das RAs mais pobres, grupos 3 e 4, tiveram menos possibilidade de manter trabalhadores ocupados por falta de atividades econômicas para manter as pessoas empregadas. Essas RAs foram merecedoras de um olhar atento para o dado socioeconômico importante, uma vez que passada a onda da Covid-19 as atividades retornaram.

Pode-se imaginar que os efeitos da pandemia nos empregos no DF e no Brasil deverão ser preocupantes, passada a crise pandêmica. No balanço da situação atual, o mais desejável é que se preservem vidas com empenho total. Mas como estão as demais morbidades? Por exemplo, acidentes de trânsito com mortes?

1.6 As diversas Brasílias e a Covid-19

Em outubro de 2019, perguntei na coluna em que escrevo no jornal *Correio Braziliense* por que era importante investir em pesquisas científicas? Em março de 2020, deveria ter insistido nessa pergunta e procurado respondê-la, geografizando-a, isto é, mapeando os focos da doença, diante da ameaça iniciada com a disseminação mundial da Covid-19. Agora, a preocupação se volta para o pico da

pandemia, ainda em abril de 2020, ao menos é o que médicos, mais precisamente, os virologistas têm advertido.

As advertências dos responsáveis pela saúde pública, nada mais são do que apelos, em todas as mídias: "fiquem em casa" ou "o isolamento social é fundamental". Apelos para poupar vidas, em especial dos idosos, dos que possuem baixa imunidade, e dos que gripam com frequência, os chamados "grupos de risco". Mesmo sem a virose, demandavam a vacina anual, nessa época. Falta um trabalho de geógrafo para mapear como, em cada cidade das Regiões Administrativas do Distrito Federal e no meio rural, a população procura o benefício da vacina, que pode evitar males maiores, pneumonias e suas consequências, por vezes fatais. Em 2021, o Brasil finalizou o ano com mais de 90% do público-alvo imunizado com a primeira dose e com 80% desses com a vacinação total. Todavia, a pandemia fez a população despertar para os cuidados com a saúde e toda a população do DF colaborou – ficando em casa – e/ou reduzindo as saídas à rua apenas em casos de necessidade e urgência. Com isso, as atividades econômicas baixaram sua pulsação. Essa redução teve custos de difícil recuperação, mas que todos entenderam ser menos uma questão puramente econômica, mas de salvação as infestações coletivas. Daí, surgiu a frase "vidas humanas em primeiro lugar".

Voltando ao caso do DF, em algumas RAs, sobretudo no comércio, as atividades continuaram como se a Covid-19 não estivesse fazendo alertas de baixas, por vezes aos milhares, como na Ásia, Europa, América do Norte e no Brasil (aqui, os mortos estavam na faixa dos 1.500). O Distrito Federal, em geral, chegou a ser a unidade da federação com maior obediência a essa lei da natureza: "não salte nessa cachoeira porque podes perecer", com placas indicando o perigo.

Por consequência muitos temiam o aumento dos casos de infecção. Em agosto de 2019, o DF passou de 56% de isolamento da população para 63%, o que parece indicar que a quarentena foi consensual e protegia vidas humanas, tal como divulgou o *Correio Braziliense*. O que significou barrar os que desejavam que as atividades econômicas voltassem ao menos ao que eram no início de 2020. O correr do tempo demonstrou que evitar aglomerações, o confinamento, e o uso de máscaras foram as cautelas necessárias para diminuir o contágio da doença. Havia ignorância até sobre o montante dos atingidos, pois houve enorme subnotificação.

Novamente, surgiu uma demanda por estudos mais aprofundados. Em que pontos da cidade houve maior infestação? O doente recebeu atendimento em rede hospitalar pública ou privada com a urgência que o caso e o momento exigiam? Já se escreveu que "Brasília não é uma cidade apenas, mas várias" e ainda espalhada no território do DF. Em razão da espacialização da população, não sendo a capital uma cidade totalmente emendada ou conurbada, qual a diferença em haver mais infectados entre os lugares carentes e os de mais elevados status?

A última questão não necessita de muito aparato técnico para avaliações sanitárias porque a Companhia de Planejamento do Distrito Federal, o Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos, e a Secretaria de Estado de Trabalho do Distrito Federal, categorizaram quatro grupos por renda auferida, em média, para a população do DF. É interessante avaliar se essa classificação, ajustada ao mundo do trabalho, serviria para medir a pandemia em cada cidade-satélite, pois essa regionalização permite o exame da desigualdade socioespacial e, por extensão, das condições de saúde pública da respectiva população. Sabe-se, por exemplo, que os grupos 3 e 4, de "média-baixa renda" e

"baixa renda", respectivamente, possuíam considerável volume populacional, em torno de 1.613.651 de habitantes, em 2018, enquanto os grupos 1, de "alta renda", e 2, de "média alta renda", somam 1.292.923 de habitantes, menos da metade da população do DF.

De posse dessas estatísticas, era de se esperar que fosse realizada uma avaliação para atestar se era hora de reabrir as atividades econômicas, as escolas, as repartições públicas etc. para o funcionamento pleno. A prudência recomendava que se aguardasse mais algum tempo para a tomada de decisão. Ao que parecia a espera era a mais indicada, mesmo porque se lia e se escutava que, passado esse *tsunami*, "o mundo não será o mesmo".

1.7 Pós-pandemia, o mundo mudará?

A mídia noticia diariamente o que se passa no mundo. Nos inteiramos de tudo que ocorre, sobretudo as tragédias, angústias, medos, êxitos e esperanças. O que mais se lê e escuta, repetidamente, é que o mundo não será mais o mesmo. A pandemia trouxe mudanças em todos os quadrantes geográficos por onde o vírus circulou. A Covid-19 provocou alterações nos comportamentos individuais e coletivos em função do isolamento social que propiciou reflexões profundas, em todos nós. As pessoas observaram que por onde grassou a pandemia, deixou rastros de luto, tristeza e temores. Daí, a necessidade da quarentena e do encerramento das atividades comerciais, industriais e de serviços. As escolas fecharam e os estudantes passaram a ter aulas virtuais. O mundo encolheu.

Esse quadro indica posições em que a mortandade em ascensão impulsionou a quietude, o silêncio nas ruas, poucos automóveis

circulando, os aviões não cruzavam os céus e a navegação costeira cessou – tudo para que os meios de transporte não fossem vetores da calamidade generalizada nunca ocorrida no planeta.

Antes, os tempos eram tidos como "normais", mas o ar era irrespirável em razão da poluição atmosférica. O uso de máscaras faciais nas ruas, por isso, era obrigatório para a proteção das pessoas. Com a pandemia, a máscara se tornou vital como anteparo ao vírus mortal. Com a calmaria, o mar apresenta água transparente, a vida marinha se mostra exuberante. As praias, convidativas, animavam banhistas e mergulhadores à prática de esportes aquáticos – todavia, proibidos. O silêncio imperou nos estádios brasileiros; nada de bola rolando nem de torcedores em frenética torcida pelo time de sua preferência.

O isolamento social apresentou a média de 40 ou 50% de quarentena nos centros urbanos. Esse comportamento seria maior, se não fosse a necessidade dos serviços essenciais, como dos hospitais – que viviam e vivem sob pressão dos enfermos que chegam a toda hora. Atuavam sem parar os serviços de limpeza urbana e a coleta de lixo, evitando maior risco à saúde pública. Com isso, os coletores passaram a ter maior importância, antes não evidente. As funerárias, os coveiros, os fabricantes de caixões, todos em atividade sem precedentes na história recente. Despontavam para essas atividades lucros certos com a ocorrência da tragédia.

Havia também os serviços midiáticos que nos mantinham informados dia e noite, dando o roteiro e os percursos geográficos da Covid-19. Com os eventos, a imprensa assumiu papel importantíssimo. Os jornalistas e repórteres viviam tempos agitados nas redações. Constantemente, informavam o gradual retorno às atividades econômicas por parte de alguns países em que a infecção e a mortalidade

decaíram. As atividades econômicas, pressionavam, indicando forte demanda dos consumidores. Considere que desejavam recuperar as perdas acumuladas por quase 90 dias de paralisação. O comércio e a indústria pressionavam para abertura total das atividades, pois desejavam recuperar os ganhos perdidos e chamar os trabalhadores desmobilizados com a quarentena. Sem trabalhar, os trabalhadores, viviam pesadamente a crise financeira, chegando ao patamar da fome, na posição mais baixa da pirâmide social.

Portanto, tratava-se de retorno. Todavia, será a volta ao que tínhamos previamente? À essa questão, se agrega, o mundo mudará? Haverá outra atitude, frente ao acontecido? E as milhares de mortes ocorridas? Aprenderam-se as lições do isolamento social? As pessoas recuperarão o trabalho e os salários que tinham antes da pandemia? Há esperanças?

São indagações difíceis de responder, mesmo porque não há bola de cristal para prever um futuro que ainda parece bastante nebuloso e incerto, também, porque o planejamento nunca foi o forte de certas economias. As mais liberais desejam ter os caminhos livres, sem amarras exigidas por metas e volumes de atividades traçadas.

Na atualidade, só há incertezas. Não se fez balanço dos prejuízos humanos e financeiros. Portanto, o dia de amanhã é imprevisível. Será recomendável avaliar os acontecimentos, mesmo sabendo que não se tem ideia do que acontecerá no dia seguinte. A surpresa de ontem, virá em dose dupla, hoje ou amanhã. E será assim porque a pandemia virou o mundo de cabeça para baixo. Importa que os políticos sejam capazes de olhar para o bem-estar da população, ou então o tumulto se instalará. Há necessidade de políticas públicas para preservar o meio ambiente (inteiro), pois é na Natureza que estará todas

as possibilidades de sobrevivência do planeta. A pandemia colocou o dedo na ferida. Que esse sinal de alerta sirva de aprendizado.

1.8 Emprego e desemprego na crise da pandemia

Falava-se e escrevia-se sobre o "novo normal" que surgia no horizonte das desesperanças ocasionadas pela Covid-19 em todo o planeta e, em especial, nos países que chegaram a pensar tratar-se de uma mera "gripezinha". E não era. Surgia essa virose igual ou pior as que já assolaram a humanidade. Muitos ficaram atordoados com os efeitos catastróficos, exigindo que cidades ou metrópoles organizassem seus hospitais e contratassem pessoal capacitado para cuidar de idosos e pessoas mais vulneráveis.

Apenas, não houve "hospital" para a economia, que entrou em quarentena tanto quanto ou mais severa que as dos domicílios. Esses, a partir de março de 2019, se transformaram em pontos de proteção aos que imaginaram, acertadamente, que o momento exigiria grandes restrições à mobilidade e às relações grupais. Uso obrigatório de máscara e obediência às recomendações de especialistas, por exemplo, "fique em casa".

Quem teve juízo, aceitou esse aviso e quem achou que ia perder dinheiro, pôde amargar os números dos contaminados, recuperados ou mortos em ascensão na época. Os gráficos eram verticais, elevando-se a cada dia. Em 11 de agosto de 2019, os dados contam 126.069 contaminados, dos quais 84% (106.419) se recuperaram. Todavia, o Distrito Federal chegou a marca de 1.762 mortos. Os agentes transmissores não eram os ventos que sopravam e sim os infectados. Pessoas não queriam perder capitais investidos e se arvoraram no direito de manter

lojas e fábricas em operação. No entanto, a surpresa: os compradores sumiram, ficaram em casa e a economia retraiu-se de modo paulatino. Para atenuar os prejuízos, o comércio e a indústria fecharam as portas, com a inevitável demissão dos funcionários, vendedores e operários. Alguns desses desempregos foram emergenciais e voltaram ao estado anterior assim que a pandemia foi cessando seus efeitos cruéis.

Outra importante questão foi o esforço de governos e laboratórios em descobrir uma vacina que reduzisse a mortandade e estivesse acessível ainda em 2020 ou, no máximo, em 2021. E o esforço foi medido, não apenas nos testes adequados, mas em investimentos monetários, milhões de dólares, seja onde aconteciam os trabalhos para a descoberta da vacina ou em muitíssimos lugares e laboratórios.

Enquanto a vacina tardava – pensava-se que ela estaria disponível em 2021 – a economia se retraia e os empregos desapareciam. Eles ocorreram de formas distintas, o emprego estava em compasso de espera e seria reposto ao se ter menor tempo de quarentena, em 2020 ou 2021. Mas, tristemente, aconteceram as "lacunas de trabalho", frutos de vagas de empregos que não serão mais retomados. As falências, trazem lacunas de trabalho porque não repõem o posto eliminado e, pior ainda, não criarão oportunidades novas na economia encolhida, no comércio e na indústria. A lacuna de trabalho é como se traduz a atividade sem retorno. É como uma estrela "engolida" por um buraco negro, some totalmente. A lacuna de trabalho é de difícil descoberta, ao menos em números, diferente do ocorre com o desemprego que já acontece de forma estrutural. Esse é sempre um montante disponível nas Pesquisas de Emprego e Desemprego patrocinadas, no caso de Brasília, pelo Governo do Distrito Federal, por intermédio da Secretaria do Trabalho, da Codeplan e acionada pelo Sistema PED da Fundação

Sistema Estadual de Análise de Dados e do Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos mensalmente, desde 1992.

Apenas como exemplo, trago o que aconteceu na PED de junho de 2020. A População Economicamente Ativa total era de 1,51 milhão, onde os ocupados eram de 1,19 milhão. Isso quer dizer que 78,2% da PEA estava trabalhando. No caso inverso, 327 mil (21,6%) encontravam-se desempregados. O setor privado da economia empregava e ocupava 548 mil pessoas. Com carteira assinada, a PED encontrou 474 mil e sem carteira assinada havia 67 mil, o que significa que grande parcela da população estava abrigada dentro da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), com direitos protegidos. Os autônomos somavam 190 mil trabalhadores. Dado curioso é que Brasília recebeu o título de cidade dos funcionários públicos. Todavia, a PED revelou que não é bem assim, a estimativa indicou serem funcionários públicos 299 mil servidores, enquanto o setor privado emprega quase o dobro, mais de 540 mil trabalhadores.

A PED metropolitana até 2018 era feita em quatro cidades do país: Porto Alegre (11,8% de desemprego); Salvador (25,7%), São Paulo (16,9%) e Brasília (18,9%), demonstrando que havia 2,899 milhões de desempregados nessas metrópoles. Os dados não foram atualizados para percebermos os efeitos da Covid-19 nas principais metrópoles brasileiras. Por este motivo, será interessante que os prefeitos das três capitais voltem a realizar as respectivas pesquisas (PEDs). Brasília é a única metrópole a manter a PED mensal, segundo publicação feita pelo Dieese em seu portal metropolitano recentemente.

Capítulo 2

Brasília 60 anos: evolução e ajustes socioespaciais

2.1 Reorganização do território do Distrito Federal: uma solução?

Trago aqui um debate a respeito da Proposta de Emenda à Constituição, de nº 56, que trata da nova configuração dos limites do Distrito Federal.

Em primeiro lugar, uma gestão regional do território requer que se pense globalmente o espaço nacional para que uma possível reconfiguração, como a pretendida, não se faça açodadamente, mas com base econômica que torne o novo estado sustentável. Por isso, território, base econômica e sustentabilidade socioespacial são essenciais para a viabilização da nova unidade federativa. Sem isso, estará fadada ao fracasso.

Alguns, mais afoitos, dirão que um novo estado dará margem a grandes transformações. Sabe-se que mudanças socioespaciais

acontecem ao longo de algumas gerações. Por isso, as alegadas alterações, como tantas outras, são paliativas, mudanças ou reformas pontuais ou emergenciais apenas. Ao se ampliar uma autoestrada ou construir um aeroporto muda-se apenas a configuração de um pequeno território no perímetro das obras, não se está introduzindo nada que transforme o espaço em outra coisa. Atualmente, nota-se a febril opção por reformas, algumas descabidas como a reconfiguração do território do DF – que se pretende fazer isoladamente – ao criar-se o estado do Planalto. Tomemos como exemplo o acontecido nos últimos 50 anos, com um parcelamento municipal catastrófico, de menos de dois mil municípios passamos a mais de cinco mil. Nesse movimento, pequenas comunidades obtiveram emancipação e hoje se defrontam com penúria financeira por falta de base econômica, com falência de municípios em diversas partes do país e com fechamento de prefeituras por falta de recursos.

No caso do parcelamento estadual, pergunta-se: há territórios imensos na Amazônia, por exemplo, o Pará e o Amazonas, ninguém está pensando em parcelar seus territórios em diversos novos estados federativos? Chamo a atenção para o fato de que a região amazônica é alvo da cobiça internacional e merecedora de uma cuidadosa vigilância geopolítica. Pergunta-se também: será que novos estados na Amazônia trariam vantagens sociopolíticas e econômicas para uma melhor gestão do respectivo território sem um planejamento estratégico de base, envolvendo todas as forças econômicas e políticas?

No que toca ao pretendido estado do Planalto, pergunta-se: seria sustentável o novo estado, a partir de desmembramento de porções de outros territórios estaduais que, penso, não foram chamados a opinar? Minas Gerais, Goiás e outros estados foram consultados e se consultados concordam em cederem parte de seus territórios? Minas Gerais,

São Paulo, Bahia, Mato Grosso do Sul, Maranhão, Piauí e outros estados concordam em serem desmembrados? Seriam suas respectivas capitais transformadas em municípios neutros, a exemplo do que se quer fazer com o município de Brasília?

Uma outra questão geopolítica: como ficariam os municípios no interior do novo estado? Gama, Planaltina, Samambaia, Ceilândia e as outras localidades, bem como os demais municípios fora do DF – Novo Gama, Cidade Ocidental, Valparaíso e outros –, teriam arrecadação suficiente para arcar com uma pesada organização administrativa estadual? Vale afirmar que todas as unidades urbanas citadas dependem fortemente dos empregos gerados no Plano Piloto de Brasília e que mesmo uma nova organização administrativa não reduziria os laços dessa dependência econômica e funcional.

Então, qual a proposta? E a quem ela interessa? Já se pensou numa Região Econômica, a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal (RIDE), com mais de duas dezenas de municípios, mas desde sua concepção pouco avançou, porquanto não houve dotação de recursos e uma agenda de desenvolvimento regional mais ampla. Desejando contribuir, sugeri em diversos trabalhos publicados, a criação de um ente metropolitano, a Área Metropolitana de Brasília (AMB), mais leve em termos geopolíticos e que englobaria apenas uma dezena de municípios limítrofes. Para o município ser incluído na AMB, suas características seriam socioeconômicas e espaciais, como contiguidade em relação ao DF. Os recursos necessários para que essa metrópole se consolidasse seriam capturados pela União e pelo setor privado. Para os estados de Goiás e de Minas Gerais, a compensação seria o alívio da carga que atualmente suportam nos limites do DF, porquanto pouco investem na área, sempre atribuindo ser esse território o verdadeiro

quintal de Brasília. A AMB substituiria perfeitamente o estado do Planalto, com menores investimentos e maior agilidade, enfrentando menores obstáculos geopolíticos para sua efetivação, bastando um convênio entre as atuais unidades federativas de Goiás, Distrito Federal e Minas Gerais. Esse assunto, como se vê, requer análise mais aprofundada, sopesando-se os impactos socioambientais, territoriais e políticos, não necessariamente nessa ordem. Cabe também avaliar a quem interessa o estado do Planalto e porque ele surgiu em meio a um quadro com outras prioridades e depois de ter sido arquivado.

2.2 Brasília, metrópole incompleta

O fato de ser metrópole incompleta não é desdouro para a capital federal. Segundo o pensamento do geógrafo Milton Santos, metrópoles completas são as que possuem equipamentos e estrutura complexa, incluindo parque industrial, capazes de organizar o espaço nacional. As metrópoles incompletas, ao contrário, apenas polarizam o espaço regional a sua volta. Por sua vez, no final da década de 60, o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) estabeleceu as características demográficas e socioeconômicas para definir as nove metrópoles brasileiras. Na época, Brasília preenchia todas as características demográficas, mas não detinha grandes indústrias para que fosse incluída nas metrópoles delimitadas.

Hoje, com a Constituição de 1988, a competência para delimitar espaços metropolitanos passou para as unidades federativas e o Distrito Federal poderia considerar que já possui volume populacional e complexidade nas funções para estabelecer uma gestão metropolitana. Suas atividades terciárias e quaternárias, por exemplo, os serviços de

alto padrão, o Congresso Nacional, as universidades, os centros tecnológicos etc., possibilitam razoável capacidade de integração de grandes espaços geográficos inseridos no Norte, Centro-Oeste, Nordeste e Sudeste. Dessas regiões, aliás, proveem as correntes migratórias mais significativas para o Distrito Federal. Assim, Brasília seria uma metrópole terciária/quaternária, incompleta por não apresentar produção industrial de importância econômica em âmbito nacional. São Paulo é a metrópole completa do Brasil, pois além de ter pujança econômica, suas indústrias abastecem os mais distantes rincões nacionais, exportando para os países vizinhos em volume significativo.

O estatuto do Plano Piloto de Brasília estipulou para a capital funções políticas e administrativas e coibiu a instalação de indústrias pesadas ou das que gerassem poluição ambiental. Apesar da restrição, Brasília cresceu e, hoje, é uma grande cidade. Escapou das restrições e ganhou no fim do século XX algo em torno de 500.000 habitantes ou 600.000 como sugeriu Sir William Holford, presidente do júri internacional formado para a escolha do projeto urbanístico da capital. Hoje, Brasília apresenta população superior a dois milhões ou a 2,5 milhões se incorporados os núcleos contíguos, como os do estado de Goiás e que possuem estreita integração com a capital. Por este aspecto, ela é incontestavelmente uma das grandes cidades brasileiras.

Nesse ponto, é importante ressaltar que Brasília organizou-se espacialmente aglomerando o Plano Piloto de Brasília, o centro da cidade, com os demais assentamentos urbanos, antes denominados de cidades-satélites. Essas, pela legislação federal, não podem ainda ser consideradas sedes municipais, pois o município é Brasília, do qual fazem parte. O Distrito Federal é a unidade federativa que engloba o território (cidade e campo), equivalendo-se aos demais estados

federados. Possui, todavia, o duplo status de estado e município e não há por que polemizar a respeito. O fato de o GDF ter, por decreto, alterado a denominação para cidades, não eleva as antigas satélites à condição de sedes municipais. Ser sede de município, pela Carta Magna, é o requisito básico para um núcleo receber a denominação de cidade. Aliás, a polêmica em torno do assunto deveria se ater não à denominação de cidades-satélites ou cidades (*tout court*), mas a funções e capacidade de gerar empregos por parte desses núcleos, bem como aos níveis de conforto urbano que oferecem aos seus habitantes. Há, nelas, saneamento básico? Como e onde geram empregos ou esses dependem do forte equipamento do Plano Piloto de Brasília? Qual é o padrão das habitações? As vias de acesso e de capilaridade da malha urbana são pavimentadas nesses núcleos? Como está estruturado o sistema de transportes para os que não possuem automóvel? Qual a estrutura da renda nesses núcleos? Vê-se que a questão da denominação se reduz, fica menor e de pequena importância a cada questionamento.

Brasília expandiu-se de forma polinucleada no interior do DF e para além de seus limites, em Goiás. Os municípios goianos próximos possuem fortes laços funcionais com a capital e interagem fortemente com ela. Esse fato chama a responsabilidade (federal e do DF) para que se implante a Área Metropolitana de Brasília, capaz de dar coesão à gestão do território que se formou ao longo destes 42 anos de existência oficial ou de 45, se considerarmos os primeiros assentamentos (canteiros de obras no Plano Piloto e na antiga "Cidade Livre", o Núcleo Bandeirante). A seguir, imagens do traçado do importante centro do *core* metropolitano, com seu traço sem paralelo, tal como foi imaginado pelo notável arquiteto e urbanista Lucio Costa, no final dos anos 1950 e tornado realidade nos anos subsequentes.

Figura 1 – Brasília DF, Lago Norte/Lago Sul

Fonte: Companhia de Planejamento do Distrito Federal (2017)

Figura 2 – Parte central do Distrito Federal – Plano Piloto e área adjacente

Fonte: Companhia de Planejamento do Distrito Federal (2017).

Ao defendermos a AMB para esse aglomerado urbano, o fazemos na consideração da importância de Brasília no cenário nacional. Em quatro décadas atraiu migrantes de todos os recantos do país, trabalhadores, detentores de capitais, pessoas que não tinham onde morar, empresários empreendedores, pequenos agricultores expulsos do campo e agências bancárias, filiais de multinacionais e incorporadores imobiliários que mudaram a face do Plano Piloto. Por isso, em sua curta história, Brasília ensejou uma expansão urbana de grande expressão populacional e funcional. Atraiu favelas, obrigou a implantação de novos assentamentos ainda destituídos de infraestrutura e capacidade de gerar novos postos de trabalho. Isso favorece a visão de uma cidade excludente, com "guetos" onde se alojaram os empobrecidos. Mas, com isso, e por causa disso, a cidade requer que se mude seu perfil de empregos, sua estrutura, funcionalidade e o modelo de gestão urbana vigente.

Na comemoração de seus 42 anos, Brasília clama por uma melhor distribuição dos benefícios e da renda. Por que os novos assentamentos não previram espaços para a implantação de atividades? Por que há timidez em proporcionar trabalho nas proximidades de moradia dos "periferizados"? Porque os gestores urbanos insistem no padrão "um terreno, uma família; uma família, um terreno", que em breve esgotará o estoque de terras para fins urbanos. Com isso, já se avança sobre territórios que, até por lei, possuem proteção ambiental, exclui o uso habitacional. Por que tanta burla as leis ambientais, com assentamentos urbanos em Áreas de Proteção Ambiental (APAs)? Por que não há um programa continuado de habitações populares verticalizadas, com pequenos edifícios no estilo do Conjunto Lúcio Costa no Guará?

Como essas questões, com maior propriedade ainda, podem ser levantadas para as cidades goianas limítrofes, voltamos a insistir na

criação de um ente metropolitano capaz de ensejar uma estreita colaboração entre Brasília e essas cidades, de tal forma que da integração se maximizem os equipamentos, se afastem duplicidades de gestão urbana de serviços que entrosados poderão reduzir os desperdícios. A gestão integrada dará força para a boa administração da educação e da saúde pública, serão maximizados os grandes eixos de transporte público, será gerada riqueza para a implantação de tratamento de água, esgoto e do lixo urbano, o que promoverá a elevação da qualidade ambiental, bastante desgastada hoje. A metrópole formada com o aglomerado urbano em questão dará guarida para a efetiva implantação da RIDE, a Região Integrada de Desenvolvimento Econômico e vislumbrará a possibilidade de atrair recursos para mudar o cenário de um futuro de ingovernabilidade para a capital. A questão da RIDE, todavia, merece ser abordada em outro artigo.

2.3 As grandes cidades e a pobreza das comunidades pobres

Qualquer comunidade pobre, brasileira ou de outro país da América Latina, faz parte dos conjuntos urbanos mais avantajados, sobretudo metrópoles. Elas testemunham a desigualdade socioespacial dos países em que estão implantadas. Há muitos parâmetros para avaliarmos o grau de desigualdade social em um determinado contexto geográfico, mormente nas metrópoles. Essas grandes cidades são hospedeiras de massas migrantes, no Brasil e em outros do denominado conjunto de países emergentes. No caso brasileiro, há notórias e decantadas comunidades no Rio de Janeiro, em São Paulo, em Salvador e em Brasília. No caso do Rio de Janeiro são referidas a Rocinha, Santa Marta, Morro do Alemão etc.; no caso de São Paulo, a favela marginal do Tietê; em Salvador

os arredores da Baía de Todos-os-Santos; e em Brasília, as geminadas Sol Nascente e Pôr do Sol, ambas elevadas à condição de Região Administrativa (RA). Anteriormente eram incluídas na RA da Ceilândia, ocupantes do mesmo território, no oeste do Distrito Federal.

As comunidades possuem velocidade de espacialização muito superior à capacidade de os governantes tomarem providências para minorar as condições adversas desses fragmentos pobres das grandes cidades. Em São Paulo, seguidas vezes, a "solução" é dada com incêndios e não pelo que se convencionou a denominar de "urbanização", ou seja, a implantação de rede de água tratada, de esgotamento sanitário, de pavimentação etc.

O que esses conjuntos, abrigos de brasileiros pobres, têm em comum? Em quase todos, há habitações "subnormais", erguidas com material servido, arruamentos estreitos e desalinhados, becos, falta de água tratada, de esgotamento sanitário, de coleta de lixo e de locais de trabalho em proporção ao número de moradores etc. Há carências múltiplas e uma complexidade social, ambiental e, sobretudo, de ordem econômica. Na questão ambiental, há enorme passivo, pois as favelas estão enquistadas em morros, com riscos ecológicos. A cada ano, ocorrem deslizamentos com mortes, destruição de moradias e seus pertences são levados pelas chuvas torrenciais. Nesses episódios, a natureza agredida mostra sua fúria devastadora. E as providências tardam, para desgosto dos que tiveram a moradia e pertences perdidos nas avalanches.

Concorda-se que, para além da poética descrição de Silvio Caldas em seu *Chão de estrelas*, as comunidades deixaram de ter o *glamour* de 60 anos atrás. Elas, em nossos dias, assumiram a crueza da vida nas comunidades, que são sujeitas a intervenções ditas "pacificadoras", como no caso do Rio de Janeiro.

No caso das duas comunidades de Brasília, não é de admirar que matérias publicadas na imprensa busquem informações, por vezes incompletas, sobre o Sol Nascente e o Pôr do Sol. No Pôr do Sol, há múltiplas dificuldades em razão da rápida ocupação de terras anteriormente utilizadas por sitiantes e produtores de subsistência – hortifrutigranjeiros. Mas ao lado das carências, há dados que amenizam a vida dos moradores, em relação às comunidades do Rio de Janeiro e de São Paulo.

No caso das comunidades de Brasília, a matéria publicada na *Carta Capital,* edição de 18 de dezembro de 2013, com a manchete *Favela federal*, a respeito do Sol Nascente e Pôr do Sol, merece atualização e complementação. Indica-se que, na revista semanal, a pressa deveria ser menor para que o jornalista fosse às fontes e apresentasse uma cobertura mais próxima da realidade. A respeito da matéria, o texto se fixa na observação factual das duas comunidades em questão. Descreve em pormenor, aspectos das ruas sem asfalto, capta algumas imagens e os depoimentos de alguns moradores. Com mais cuidado, a busca por estatísticas recentes revelaria também dados positivos, indicando o que mudou para melhor. Sabe-se que a comunidade é lugar de carências e dificuldades, que exige maior presença do poder público, com a atuação mais constante do Estado, pelo ente executivo, no caso, o Governo do Distrito Federal. Há medidas em curso para superar, mesmo em parte, as premências acumuladas em mais de uma dezena de anos. Registro que está em curso a regularização fundiária, implantação da rede de esgoto e o asfaltamento de ruas, sobretudo, ações para reduzir a pobreza.

Aponto que as comunidades Pôr do Sol e Sol Nascente estavam anexadas à Região Administrativa de Ceilândia, e que isso foi objeto

de levantamento da Codeplan, com a Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios (PDAD) de 2013. Nessa pesquisa, a estimativa aponta que ambas possuíam, em 2013, 78.912 habitantes, 15,8% a mais que em 2011. A PDAD indica que a renda domiciliar média mensal equivale a de outros núcleos pobres, como o Varjão, com 2,70 salários-mínimos e a Fercal, com 3,09 salários-mínimos. Sabe-se que a renda da maior cidade do DF – Ceilândia – é de apenas 3,70 salários-mínimos. Em resumo, há núcleos empobrecidos, fruto de décadas de descaso com a distribuição de renda – tarefa do setor público e do privado no DF.

A Codeplan, em sua PDAD de 2018, estimou que possuem 85.403 habitantes ou 10,8% a mais que em 2013 nessas regiões. Nelas apenas 4,3% (3.309) de pessoas com cinco ou mais anos não sabem ler e escrever. Em consequência, 73.466 habitantes (95,5%) sabem escrever e ler. Possuem curso superior 3.910 moradores (5,1%), em 2013 apenas 1,8% possuía.

Ambas as localidades são abastecidas com água tratada (rede geral), em 98,9% das moradias. O esgoto está sendo implantado, pois 53% dos domicílios estão ligados à rede geral (eram 6,1% em 2013). A coleta de lixo é feita em 95,4% das moradias (eram 55,8%, em 2013 e 13,4, na PDAD de 2011). A eletricidade chega a 95,1% dos domicílios e 5,5% utilizam gambiarras, algo assemelhado às comunidades das grandes cidades brasileiras.

A renda domiciliar média mensal é equivalente à RA de Ceilândia, onde ambas estão incrustradas conforme tabela a seguir:

Tabela 1 – Rendimento domiciliar médio mensal de Pôr do Sol/Sol Nascente e Ceilândia - 2018

Faixa de Rendimento	Pôr do Sol/Sol Nascente - em %	Ceilândia - em %
Até 1 Salário-Mínimo	17,1	13,9
De 1 a 2 SM	32,9	27,8
De 2 a 5 SM	41	40
De 5 a 10 SM	7,4	12,4
De 10 a 20 SM	-	5

Fonte: Companhia de Planejamento do Distrito Federal (2018).

O padrão de rendimentos demonstra semelhanças entre as duas comunidades e Ceilândia, pois ambas possuem a maioria dos domicílios abaixo dos cinco salários-mínimos, 91% e 81,7%, respectivamente para Pôr do Sol/Sol Nascente e Ceilândia. Apenas, Ceilândia apresenta 17,4% dos domicílios que percebem de 5 a 20 salários-mínimos, enquanto nas duas comunidades esse percentual é de apenas 7,4%.

2.4 Metrópoles com múltiplas feições e problemas socioespaciais

Na planta urbana das metrópoles brasileiras é perceptível o centro mais edificado e denso e as periferias mais rarefeitas e extensas. As periferias se estendem por vales, ao longo das margens de rios e encostas, galgando morros, como é o caso do Rio de Janeiro, de Salvador, de Porto Alegre e outras. A Brasília metropolitana não possui vales ou morros para moradia dos menos abonados, todavia apresenta distâncias entre cada uma das 33 Regiões Administrativas e o centro, o Plano Piloto de Brasília. No caso das metrópoles tradicionais, surge

a imagem de fragmentação e segregação socioespacial. A evolução urbana e as atividades econômicas pesquisadas resultaram em grande acervo bibliográfico em que foram avaliados os problemas urbanos e respectivas soluções para os tomadores de decisões.

Brasília é considerada a terceira metrópole brasileira pelo IBGE, com classificação assumida pela Universidade de Brasília, pela Codeplan e por diferentes governos do Distrito Federal há anos. Com o status metropolitano, a capital é comparável às demais grandes cidades brasileiras. Todavia, é bom lembrar a afirmação do geógrafo Milton Santos: "Brasília é metrópole incompleta". É incompleta, em relação às outras metrópoles porque a capital federal é destituída de parque industrial. Por exemplo, na Indústria da Transformação há emprego para apenas 44.000 pessoas ou 3,5% da população ocupada, em julho de 2020. A Construção emprega 58.000 trabalhadores ou 4,7% dos ocupados. Por isso, Brasília depende dos Serviços, que possuem 904.000 empregados ou 73% do pessoal ocupado e da Administração Pública, Defesa e Seguridade Social, com 178.000 servidores, segundo pesquisa do Dieese, Codeplan e Setrab/GDF, de julho de 2020. Com isso, não é correto considerar que Brasília seja a cidade do funcionalismo público. É uma cidade de serviços diversos, em que se inclui a função pública federal e do DF.

As grandes cidades possuem gargalos e problemas crônicos. Na área da saúde, nem sempre os municípios metropolitanos possuem estrutura física, como hospitais, Unidades de Pronto Atendimento, ambulâncias, ou pessoal, como médicos e enfermeiras. São insuficientes para atender demandas crescentes. Outro dado que não se divulga suficientemente é o envelhecimento da população: as pirâmides etárias, publicadas pelo IBGE, mostram o Brasil com pirâmide etária com

base estreita – o que significa menor número de crianças nas faixas de 0 a 9 e de jovens de 10 a 14 anos; na idade adulta as faixas etárias se alargam e, acima dos 65 anos, os idosos ampliam a parte superior da pirâmide. Então, com mais idosos, a tendência é ter aumento gradativo das demandas hospitalares, de medicamentos e de uso de ambulâncias. Outro problema é a expansão populacional, pois as estimativas recentes indicam que a capital superou os três milhões de habitantes. A pressão populacional torna crônico o problema de saúde em Brasília. Ademais, a capital atende também pacientes vindos de outros estados. As ambulâncias trazem enfermos de municípios como do sul do Piauí, do sul do Maranhão, do oeste da Bahia e do interior de Goiás. Há uso de clínicas e hospitais particulares por parte da população local e de fora. Muitas deficiências operacionais ocorrem por questões gerenciais e/ou por falta de orçamentos compatíveis com as demandas crescentes.

Devido à centralidade das atividades, a mobilidade no DF é outro nó que atravessa gerações de administradores. Em parte, porque há déficit de transporte público e porque o DF não possui trem suburbano, cujos ramais poderiam se estender para todas as cidades-satélites. Os fundadores poderiam ter implantado um metrô eficiente, uma vez que o que foi implantado já é deficitário e não atende todo o DF.

Resta o transporte por ônibus. A população reclama que esse modal não atende a cidade, cuja frota e linhas são insuficientes, e também porque o uso é mais intenso (e precário) nos picos da manhã, no sentido RAs-Plano Piloto. No meio das manhãs e das tardes, a mobilidade é menor e os ônibus ficam estacionados junto ao estádio Mané Garrincha. Ao fim do dia, o transporte opera no sentido Plano Piloto-RAs), não dando conta da procura dos que se dirigem às suas moradias, inclusive por parte dos moradores da periferia metropolitana.

Em resumo, propugnamos por ações de descentralização e desconcentração de atividades. Com isso, tudo o que puder ser transferido para fora do centro metropolitano poderá ser alocado nas RAs, pois elas terão maior status se forem "relativamente autônomas em relação ao núcleo metropolitano" (como definido pelo Instituto Panamericano de Geografia e História). Esse é o caso de Taguatinga, Núcleo Bandeirante, Gama, Sobradinho e de subcentros, que começam a surgir. A mudança do perfil centralizado será o grande desafio para a capital e para todas as metrópoles brasileiras.

2.5 Crescimento urbano com espaços de pertencimento na capital federal

Quando o Distrito Federal foi inserido no grande quadrilátero da Missão Cruls, de 14.400 km^2, desenhou-se um território bem menor de 5.779 km^2, no qual foi construída a capital federal, a partir de 1957. Muito se escreveu sobre a evolução urbana até Brasília atingir a hierarquia de Metrópole Nacional. Nessa trajetória de 60 anos (apenas considerando sua inauguração, ou 63 anos, levando em conta o início das obras da capital), agregaram-se características metropolitanas, por exemplo, população de três milhões de habitantes, complexidade funcional, ocupação territorial extensiva, fluxos diários de grande porte (*commuting*), congestão na mobilidade, criação de subcentros, desigualdades socioespaciais, problemas de moradia e tendência à falta de postos de trabalho para uma População Economicamente Ativa que cresce vertiginosamente.

Pode-se considerar que, em poucas décadas e numa velocidade não esperada, a evolução urbana tornou a capital, que deveria coincidir com o Plano Piloto, cidade esparsa e complexa. Como escreveu Milton

Santos, temos uma metrópole incompleta. Seria incompleta porque Brasília não possui parque industrial como a maioria das metrópoles brasileiras. As demais características estão presentes, a ponto de o IBGE considerar Brasília como "Metrópole Nacional 1-B", ao lado do Rio de Janeiro. A capital seria mais complexa ainda se, ao tempo de elaboração de seu projeto, fosse permitida a instalação de indústrias para atender sua população, tida como possuidora de elevada renda *per capita* – a mais elevada do país. As indústrias localizadas no DF são de pequeno porte e se destinam ao atendimento conspícuo, isto é, do cotidiano da maioria dos habitantes locais. Ampliar esse modelo poderia comprometer a qualidade das condições da natureza ou do meio ambiente.

Poderiam ter atraído mais atividades? Talvez sim, talvez não. Se sim, quais ramos industriais – não poluentes – teriam vantagens comparativas para aqui se instalar? Se não, quais as razões? Terrenos caros? Infraestrutura incompleta (aqui a ferrovia regrediu, ao contrário dos países desenvolvidos nos quais esse modal tem alentada quilometragem para atender cargas pesadas e passageiros), energia e água no limite de oferta pela atual demanda? Além da infraestrutura a ser ampliada, quais são as possibilidades de uma indústria contar com mão de obra capacitada? Teriam as cidades-satélites (RAs) trabalhadores (muitos desempregados) com diferentes níveis educacionais e de preparo técnico? Por fim, haverá vontade de empresários em aqui investir?

Esses são os problemas a serem pensados e enfrentados para novos passos na direção do avanço da capital para que saia do *ranking* de metrópole com elevado desemprego. Em março último, a Pesquisa de Emprego e Desemprego do Dieese/Codeplan/Sedestmidh estimou que Brasília possui 307 mil desempregados ou 18,9% da PEA/DF – de 1,625 milhão de pessoas.

As questões acima levantadas e alguns aspectos essenciais na vida coletiva e cotidiana nos conduzem a pensarmos numa importante característica de uma cidade nova e esparsa, que é a do grau de pertencimento dos habitantes das RAS do DF. As cidades tradicionais, compactas, a proximidade dos bairros leva os moradores a terem maior identidade com o núcleo em que vivem, trabalham, têm atendidas suas demandas do dia a dia e ao longo do tempo, sem solução de continuidade. Por isso, o morador afirma que "não moraria em outro lugar", tem apego à vizinhança. Aqui, no passado, os habitantes de localidades provisórias – favelas e acampamentos de construtoras – eram transferidos para as cidades-satélites, ação que destruía os laços com a vizinhança anterior, possuidora de alto grau de sociabilidade, afetividade e solidariedade.

Portanto, as novas localidades abrigam habitantes que, ao serem transferidos de modo forçado, por exemplo, em 1958 para formar Taguatinga e em 1971 para constituir Ceilândia, levaram décadas para estabelecer uma cultura local e criar algum grau de pertencimento às novas condições de moradia e vizinhança. Ceilândia, por exemplo, que possui um amplo traçado urbano, recebeu 82 mil moradores das favelas próximas ao Núcleo Bandeirante e para ter as benfeitorias necessárias criaram o grupo "Os Incansáveis da Ceilândia", com o qual foram conquistadas importantes facilidades urbanas e infraestruturas, como água encanada, esgotamento sanitário, asfaltamento das vias que não impediram que anexos fossem agregados ao tecido urbano, ampliando ainda mais a maior RA do DF.

Assim, algumas RAs mais, outras menos, apresentam suas tradições e elevam as possibilidades culturais e o grau de pertencimento aos que nelas habitam.

2.6 A construção social do espaço urbano: a Brasília que queremos

Ao longo dos séculos, cada sociedade humana, em diferentes contextos continentais e regionais, engendrou mecanismos na ocupação do território para a produção na agricultura/pecuária, nas plantas industriais e nos aglomerados urbanos – desde as vilas, passando pelas cidades médias e grandes cidades – metrópoles e metápoles (megalópoles). Em nosso contexto, podem surgir indagações como: de que forma as instâncias governamentais, do setor privado e mesmo os cidadãos atuam para favorecer ou frear o crescimento urbano? Outra questão, se prende à forma como o território é ocupado, com maior ou menor esforço para conter as desigualdades socioespaciais. Ademais, na evolução urbana e regional, há respeito aos biomas? Como as sociedades urbanas dão importância aos estoques vegetais, à água potável (cuidados especiais com as nascentes e lençóis freáticos) e aos cuidados com a fauna, magnificando a biodiversidade?

Todas essas perguntas devem surgir nas escolas, pois crianças e jovens, sendo estimuladas, se constituem em vetores para a manutenção da vida no planeta. Nesse caso, não há necessidade de criação de uma nova disciplina (como querem com os ensinamentos de trânsito), mas de preocupação em todas as disciplinas. Com isso, se tornarão atrativas matérias que podem ser enfadonhas para boa parcela do alunado. A cada dia os jovens e crianças terão assuntos para debater em família, com os pais e irmãos ou entre colegas de classe. Aliás, se essa metodologia ainda não estiver em pauta, sendo desenvolvida, fica a sugestão para que seja introduzida pelas Secretarias de Educação.

No caso específico de Brasília e de sua área metropolitana, em construção, um tópico interessante para ir colocando novos "tijolos" na

organização do espaço urbano é ir avaliando o desenho urbano – como a ação do estado (no interior do DF) e das empresas no anel metropolitano (o pejorativo "entorno") de ambos os conjuntos urbanos. Em outras palavras, como o estado e a iniciativa privada ensejaram cidades em "núcleos múltiplos", esparramados no território, uns distantes dos outros e com pequenas atividades geradoras de trabalho humano. No caso específico do DF, o modelo polinucleado de povoamento teve vantagens ambientais e econômicas, sobretudo porque resolveu parte do problema de moradia nas Regiões Administrativas. Todavia, cada RA não teve o benefício de locais para trabalhar de forma condizente com as respectivas populações ativas. Como reduzir os deslocamentos para o trabalho, pois a equação morar e trabalhar no mesmo local, não foi a tônica do planejamento urbano durante décadas até os dias correntes?

Nessa avaliação do mapa construído em Brasília, fica ressaltado que raras cidades no mundo possuem grandes áreas verdes intercaladas entre um núcleo e outro, como no DF e na fímbria metropolitana (os 12 municípios adjacentes ao DF). Apenas para servir de exemplo geográfico: os espaços verdes, intercalares, de Brasília ensejam grande vantagem comparativa às demais metrópoles em que, como em São Paulo e outras cidades, paredões de cimento e ferro foram sobrepostos aos antigos bosques e extensos gramados, destruídos junto com a fauna e as nascentes, além de terem poluído os cursos de água (como os rios Pinheiros e Tietê), por décadas.

Constata-se, portanto, que há vantagens comparativas para a Área Metropolitana de Brasília – composta pelo DF urbano e pela já citada fímbria dos 12 municípios goianos. Mas os grandes espaços abertos trazem algumas desvantagens, em contrapartida ao ganho ambiental em toda a metrópole. A primeira evidência de se ter um

território descontínuo, surge nas grandes distâncias a vencer entre um núcleo urbano e outro e entre a periferia metropolitana e o DF. Necessita-se ampliar as vias, que sempre parecem insuficientes para o gigantesco fluxo de veículos. Gasta-se mais combustível no ir e vir; as pessoas arcam com o custo dos deslocamentos diários e o que é pouco avaliado e mensurado é o preço do cansaço físico e psíquico, o *stress* da viagem. E, claro, a pressão sobre as empresas e o governo para investir em veículos para o transporte de massa – ônibus, metrô e, no futuro, o trem metropolitano com maior capacidade e conforto no transporte de passageiros. Para alguns a solução seria emendar todos os centros, com a chamada conurbação. Todavia, a geografia local ficaria mais complicada. Seria mais um enorme problema, como acontece nas grandes metrópoles brasileiras. Afinal, que Brasília queremos?

2.7 Brasília e o urbanismo do Distrito Federal

Os visitantes que chegam a Brasília – turistas ou não – aceitam ou rejeitam o modelo urbano aqui implantado há mais de 53 anos. Os que criticam o urbanismo da capital, quase sempre em referência ao Plano Piloto de Brasília, argumentam que aqui é difícil para a pessoa se orientar, a desigualdade social é evidente, as placas de sinalização são confusas, os sinais de trânsito não possuem minuterias e onda-verde, os motoristas correm muito e por aí seguem. Os que elogiam, ao contrário, acham que o formato das Asas Sul e Norte é racional e os endereços são de fácil localização, há muito espaço verde e jardins floridos, as pistas têm bom asfalto, há belos monumentos para visitar e elogiam a limpeza da cidade – também em referência ao Plano Piloto.

Ao que parece, muitos confundem Brasília com o Plano Piloto – o centro da cidade, da capital e da metrópole. Alguns argumentos colaboram para aclarar esse aspecto, o Plano Piloto é tido como sendo Brasília, quando, na realidade, ele é uma parte da cidade, seu núcleo ou bairro central. O termo *cidade-satélite* também gera confusão, assim como entorno. Quantas cidades há no DF? Serão elas sedes municipais ou sua autonomia é limitada? Esses aspectos necessitam de esclarecimento.

O Distrito Federal (DF) abriga área rural e um único município, que é Brasília. Na concepção original, Brasília deveria coincidir com o Plano Piloto. Todavia, em 1958, com a criação de Taguatinga para assentar operários, iniciou-se a mudança do modelo original, abrindo espaço para diversos núcleos disseminados no território do DF. Assim, a cidade se consolidou de forma polinucleada. Por isso, geograficamente, Brasília é o DF urbano e inclui todos os assentamentos do município – as chamadas cidades-satélites. O centro da cidade, objeto de tratamento equivocado, não é Brasília, apesar de a Região Administrativa 1 ser erroneamente denominada Brasília. Deveria ser RA1-Plano Piloto. As pessoas geralmente aceitam esses argumentos, mas informam corretamente que, assim sendo, as placas de sinalização deveriam ser alteradas. Por exemplo, a partir do aeroporto, onde consta Brasília, deveria ser Plano Piloto etc.

A denominação entorno levanta outra questão. Os guias turísticos, os políticos, a mídia e a própria população referem-se a cidades como Luziânia, Cristalina e Pirenópolis como "região do entorno", ou seja, os municípios do estado de Goiás que circundam e dependem de Brasília para serviços públicos, empregos e diversão receberam o apelido entorno. Vale esclarecer, no entanto, que o conjunto urbano forma a Área Metropolitana de Brasília. O termo entorno é pejorativo e indica

segregação ou exclusão. Ao menos em geografia urbana, entorno não se configura como um "lugar" ou região e, portanto, o termo não faz parte do *Vocabulário de Geografia Urbana* do Instituto Panamericano de Geografia e História (IPGH).

Propomos que se faça referência a esse território como Área Metropolitana de Brasília. Os municípios goianos, contíguos ou não, apresentam laços econômicos e sociais com o DF e estão, funcionalmente, atuando como parte da metrópole brasiliense. Mais da metade da população estimada da AMB – um milhão e cinquenta mil pessoas – depende ou já dependeu do DF para moradia, trabalho e serviços sociais. Por isso, devemos pensar em um consórcio que estabeleça programas e projetos para dotar esse território com serviços coletivizados – escolas, hospitais, água tratada, esgotamento sanitário, transportes públicos, como trem metropolitano e uma nova frota de ônibus, etc. Goiás e DF devem formalizar esse consórcio para diversificar o perfil econômico da região e receber investimentos para um parque industrial e serviços que demandem terrenos amplos. Haverá, com isso, benefícios coletivos.

Os habitantes da AMB merecem melhor tratamento, pois não há "entornenses". Na realidade, essa população pode ser classificada como metropolitana. Constata-se que são prestadores de serviço no Plano Piloto e nas áreas mais abastadas da capital. Vislumbram-se mudanças a partir da alteração, pelo GDF, da denominação da Secretaria de Estado do Entorno para Secretaria de Estado de Desenvolvimento da Região Metropolitana do Distrito Federal. As autoridades do DF e de Goiás estão propensas a trabalhar no sentido da integração. Programas que visem formalizar a AMB poderão contemplar serviços públicos para a gestão compartilhada por meio de ente metropolitano. Se todos trabalharem nesse sentido, tornará real a recomendação de Lucio

Costa, ou seja, Brasília consolidada faria surgir a respectiva região. Oxalá estejamos a caminho desse propósito!

2.8 A Brasília de todos os brasileiros

A capital federal tem recebido as mais diversas denominações, tais como, Capital da Esperança, Capital do Terceiro Milênio, Patrimônio Cultural da Humanidade, Cidade Aérea, Ilha da Fantasia, Capital da Corrupção etc. O contexto em que esses epítetos foram e são utilizados liga-se à postura "ufanista", de um lado, ou à "crítica-cínica" dos detratores, de outro. Há também, sobretudo no meio acadêmico, os "crítico-construtivos", como veremos a seguir. Para os ufanistas, Brasília se constitui num "marco da epopeia da interiorização do desenvolvimento nacional". Por isso, a capital é da "esperança" e do "terceiro milênio". Nessa visão, só interessa enaltecer os atos que a construíram, ao mesmo tempo em que se entronizam seus idealizadores, como Juscelino Kubitschek, Israel Pinheiro, Lucio Costa, Oscar Niemeyer, Bernardo Sayão e outros. Já para os crítico-cínicos, a cidade é emblemática pela corrupção e por se constituir em "ilha da fantasia". Em ambos os casos, essas ideias atravessaram as quatro décadas, desconhecendo que a cidade mudou, ampliou-se até mesmo o conceito do modelo urbano que a concebeu. Ambos desconhecem, sobretudo, que Brasília é o repositório da cultura brasileira, sendo uma cidade assemelhada a qualquer uma das grandes cidades brasileiras com problemáticas metropolitanas similares.

Essas posturas são evidentemente ideológicas. Muitos dos críticos contumazes estão ligados a correntes antimudancistas que remontam aos 50, quando no Congresso Nacional (então sediado no Rio de Janeiro), se discursava ora a favor, ora contra a transferência da capital do Rio de

Janeiro para o Planalto Central. Mais recentemente, referem na grande imprensa ser a Ilha da Fantasia, quando interessa denegrir os que estão no poder "distanciados da realidade", dos grandes centros industriais do país.

Ora, passados 41 anos da inauguração do Plano Piloto de Brasília, ou 45 dos primeiros movimentos para erguer a capital, convém lembrar a essas duas correntes que a capital não apenas mudou do Rio de Janeiro para o atual Distrito Federal. Ela mudou dos anos 1960, internamente, constituindo-se num grande aglomerado, uma verdadeira metrópole, onde já não cabem os apelidos lembrados acima, pois se referem, invariavelmente, ao centro político-administrativo da capital, ou seja, ao Plano Piloto de Brasília, ao centro da cidade. Brasília, hoje, é mais do que o Plano Piloto, ela é formada pelo referido centro e por uma constelação de cidades, que até pouco tempo eram denominadas de cidades-satélites, num somatório de mais de dois milhões de habitantes, disseminados no território do Distrito Federal.

Se, de um lado, o Plano Piloto de Brasília é um núcleo elitizado, habitado por empresários enriquecidos, funcionários bem-postos na hierarquia pública, entre os quais se destacam governantes, ministros, senadores, deputados, magistrados, procuradores, etc., de outro, os demais núcleos periféricos, quase duas dezenas, foram construídos como locais de moradia do operariado, seguido de uma classe média-média, média-baixa e trabalhadores braçais, funcionários empobrecidos e desempregados. Portanto, estão redondamente equivocados os crítico-cínicos e a imprensa que os apoia quando fazem "tábula rasa" com a malfadada Ilha da Fantasia, pois os desempregados, os trabalhadores da construção civil e tantos outros não apenas construíram a cidade como não podem desfrutar dos equipamentos urbanos do centro. Deve-se lembrar que, como nas demais capitais, a classe

trabalhadora também não se beneficia dos serviços e equipamentos urbanos que servem às respectivas elites. Assim, a manter-se o apelido para a capital, ele deve ser estendido ao Rio de Janeiro, a São Paulo, a Salvador e às demais cidades grandes, onde há ilhas de prosperidade, em meio a bairros pobres e favelas.

Quanto à desabonatória denominação Capital da Corrupção, entenda-se como o desabafo de alguns até bem-intencionados que desejam implantar a moralidade pública, em um centro urbano constituído por políticos e empresários em evidência por atos merecedores de apuração criteriosa. Mas corruptores e corruptos migraram e migram sazonalmente de outros estados para se beneficiar das facilidades proporcionadas em alguns (não todos) órgãos governamentais. Para se instalar a moralidade pública em Brasília, portanto, deve-se em primeiro lugar pensar em moralizar empresários e políticos, que procedem de outros centros e que, aqui, extraem benefícios à sombra do poder federal.

Figura 3 – Vista do Plano Piloto a partir da Estação Espacial Internacional

Fonte: Estação Espacial Internacional (2001).

Como geógrafo, que acompanhou a evolução urbana de Brasília, desde o fim dos anos 1960, penso na cidade como um todo, erguida pela sociedade brasileira para ser a sede dos poderes federais. Na evolução do processo, a cidade, que foi pensada para se circunscrever ao Plano Piloto, extrapolou para uma constelação de cidades, algumas com avantajada população, por exemplo, Ceilândia (mais de 330 mil habitantes) e Taguatinga (com cerca de 240 mil). Assim, dos 600 mil habitantes pensados nos anos 1950 para o Plano Piloto de Brasília, no ano 2000, chegou a apenas 240 mil. Contudo, a pressão populacional e um forte conteúdo preservacionista, acabaram segregando aqueles sem poder aquisitivo para fixar residência ou estabelecer algum negócio no Plano Piloto. Para esses, restou a pressa dos governantes em erguer "núcleos semiurbanizados" na periferia do centro, por vezes distanciados em mais de 40 km, mas carentes de oportunidades de trabalho.

Assim, a cidade polinucleada de hoje, constituída por mais de dois milhões habitantes, pouco se beneficia das denominações ufanistas como Patrimônio Cultural da Humanidade, pois esse não abarca os núcleos periféricos ao Plano Piloto; nem de Capital da Esperança, pois alguns núcleos semiurbanizados possuem infraestrutura urbana precária, não se vislumbrando no horizonte qualquer possibilidade, por exemplo, de gerarem empregos para seus desvalidos moradores. Mas essa periferia do Plano Piloto não imagina sequer o significado de Ilha da Fantasia, que não lhes diz respeito, pois vivem o pesadelo da falta de segurança, de déficits de bancos escolares e de professores, com hospitais superlotados e destituídos de corpo médico compatível com as respectivas demandas. O que essa população deseja é que se criem postos de trabalho, pois o desemprego atinge mais de 160 mil pessoas, algo ao redor de 18% da população economicamente ativa, de quase 900 mil ativos. E desejam

mais, que esses lugares de trabalho não se abram apenas no Plano Piloto, hoje responsável por quase 70% dos empregos formais, mas nas respectivas cidades, na já referida constelação urbana que forma parte da grande Brasília. Para os que desejarem subsídios a propósito do quadro urbano polinucleado e das demandas de seus respectivos habitantes, inclusive em termos ambientais, recomenda-se a leitura das obras da Coleção Brasília, da Editora Universidade de Brasília, da qual esta obra também faz parte. Nessa coletânea abordam-se temáticas do Distrito Federal, desde 1987, contendo contribuições científicas de urbanistas, sociólogos, geógrafos, economistas, historiadores, arquitetos e antropólogos, num leque de abordagens que poucas cidades brasileiras conseguiram reunir. Eles formam o que se denominou de consciência crítica construtiva da cidade. Nelas, além das análises de campos profissionais, sempre há direcionamento para as soluções compatíveis com relação às demandas das populações envolvidas e com as possibilidades técnicas, científicas e políticas para serem postas em prática. Se levados em consideração estes estudos sepultam os argumentos de ufanistas e crítico-detratores, pois a cidade é uma síntese do Brasil e foi erguida para representar a nação. Aqui, deveriam ser cimentados os pilares de um novo *ethos* urbano, que somente será viável se o país inteiro se reestruturar em termos sociais, éticos, econômicos e políticos. O futuro dirá se isso pode ser atingido.

2.9 Brasília, capital complexa

As cidades criadas a partir de povoamento pioneiro, como São Paulo, Rio de Janeiro, Recife, Porto Alegre e outras, expandiram-se a partir de um núcleo central e foram ganhando territórios, emendando bairros, tornando-se grandes cidades. Com o incremento da pobreza

urbana, as grandes cidades passaram a contar com favelas e ocupações ilegais, ampliando a área suburbana e seus limites.

No caso de Brasília, desde 1958, quando se abriu espaço para Taguatinga, o governo local (GDF) encarregou-se de organizar assentamentos e para esses transferir os habitantes de favelas ou, como são aqui denominadas, invasões. No passado, também foram transferidos os moradores de acampamentos, isto é, os moradores de locais designados para o alojamento de operários dos incontáveis canteiros de obras do Distrito Federal. É sabido que Brasília deveria ter sido uma "cidade fechada", compacta, coincidindo com o território onde foi implantado o Plano Piloto de Lucio Costa. Se assim tivesse sido, o município de Brasília teria apenas uma cidade, justamente aquela construída a partir da prancheta de arquitetos e urbanistas. Todavia, o processo de urbanização da capital brasileira não se desenvolveu da maneira planejada no decorrer dos anos. A capital evoluiu para o que denominamos de cidade polinucleada ou núcleos esparsos no território, compondo a cidade abrigada pelo município de Brasília.

Definir a cidade de Brasília não é trivial porque não há outros municípios no interior do DF. Com o povoamento executado, afastaram-se os administradores do padrão sugerido no projeto, no qual a cidade coincidiria com o atual centro, o Plano Piloto de Brasília. Aliás, ele não é mais um projeto, é uma realidade urbana. O que valoriza o trabalho de seus criadores, tanto quanto a construção de uma casa valoriza o trabalho do arquiteto ao invés de superá-lo. Assim foi e está sendo a implementação do ainda inacabado Plano Piloto, o projeto materializa-se enquanto seu processo de ocupação tem continuidade, consagrando-o como Plano Piloto de Brasília. O projeto destinava-se a uma população entre 500 e 600 mil, segundo o edital, sugestão do presidente do júri internacional, Sir William Holford, e hoje a cidade é constituída por mais de

dois milhões de habitantes, considerando a população urbana do DF, isto é, o conjunto das cidades-satélites e o centro da cidade.

Se, nas cidades tradicionais, os bairros encontram-se ao redor ou na vizinhança do centro, em Brasília, por força do traçado inicial, os bairros foram implantados distantes do Plano Piloto e separados uns dos outros no intuito de mantê-los desprendidos ou para evitar a conurbação. Em Brasília, não aconteceu a chamada conurbação, isto é, a colagem de um bairro a outro e de todos com o centro urbano. Em razão do projeto inicial, cada núcleo recebeu a denominação de cidade-satélite, posteriormente, por decreto, receberam a honraria de cidades. Se estes núcleos tivessem "uma relativa autonomia em relação ao centro", segundo o Dicionário de Geografia Urbana do Instituto Pan-americano de Geografia e História (IPGH), poderiam ser consideradas verdadeiras cidades-satélites. Portanto, não podem ser considerados cidades-satélites por não terem autonomia em relação ao centro urbano e por não terem autonomia não são cidades propriamente ditas ou sedes municipais.

Figura 4 – Ministérios no Eixo Monumental de Brasília

Fonte: AG Kon (2013).

Figura 5 – Palácio dos Arcos no Eixo Monumental de Brasília

Fonte: AG Kon (2013).

Figura 6 – Habitação no Plano Piloto de Brasília

Fonte: AG Kon (2013).

Figura 7 – Antigo Toy Club da Cidade Livre, hoje Núcleo Bandeirante

Fonte: AG Kon (2013).

Há, ainda, o problema da criação das Regiões Administrativas. Estas unidades administrativas foram estabelecidas dentro de um território mais amplo que o do núcleo urbano e se destinam à alocação de recursos, delimitação de espaço para a gestão e não se confundem com sede municipal nem conferem qualquer hierarquia urbana. E, aqui, mais uma vez criaram-se dubiedades. A denominação de uma RA equivale a do núcleo onde ela se encontra. Por exemplo, a RA do Gama é RA II – Gama; a RA do Paranoá é RA VII – Paranoá. A do Plano Piloto de Brasília, RA I, leva a denominação de RA I – Brasília, quando deveria ser RA I – Plano Piloto, isso dá margem a equívocos e deve ser alterado.

Por consequência, o povoamento ensejou uma geografia urbana complexa e *sui generis*, que não encontra paralelo no país. Não houve uma ocupação urbana em bloco, somente esparsa no território. A população dos núcleos periféricos assumiu esta Geografia e passou a distinguir o centro dos demais assentamentos. Consagrou a denominação Plano Piloto ou simplesmente Plano para designar o centro de Brasília. Os habitantes das antigas cidades-satélites não dizem "vou a Brasília", mas simplesmente "vou ao Plano". Considerando que é a população que consolida a denominação, não há como deixar de acatar a Geografia e a toponímia por ela criada. A cidade polinucleada de Brasília tem somente um município, tanto que as placas dos automóveis indicam Brasília-DF, não distinguindo se o veículo foi emplacado em Brazlândia, em Sobradinho ou em qualquer outra cidade-satélite. Além disso, o IBGE, em suas estatísticas, não separa as cidades-satélites do município a que pertence, no caso Brasília.

Finalmente, é preciso ressaltar que Brasília seria inviável sem os demais núcleos periféricos. Eles são importantíssimos e componentes básicos

para a funcionalidade socioeconômica da cidade. Portanto, não é correto considerar Brasília como sendo composta apenas pelo Plano Piloto.

2.10 Cidade grande aos 50 anos

Ao contrário do desejo dos fundadores, Brasília passou do limiar populacional pretendido. Hoje, assume a condição de metrópole – uma das três indicadas pelo IBGE, na publicação *Regiões de influência das cidades* (2007). De fato, definimos Brasília como uma "metrópole terciária". Em nossa formulação, a capital federal é cidade terciária pelos serviços nela instalados. É, portanto, cidade terciária e metrópole incompleta, esta segundo Milton Santos. Metrópole completa seria se possuísse indústrias e tivesse organizado um *hinterland*, a exemplo de Rio de Janeiro, São Paulo e outras capitais. Em Brasília, destinada a abrigar os poderes da República, foi banida a indústria poluente, mas não se baniu a especulação financeira e imobiliária.

Com a expansão da cidade, tomou contornos de metrópole polinucleada, ao menos até meados de 1990, quando dá sinais de conurbação. Esse processo envolve a soldagem do tecido urbano, quando os núcleos, antes dispersos no território, passam a emendar-se uns aos outros, tornando-se uma treliça compacta. Estamos na marcha para cidade compacta, com todos os agravantes que daí decorrem – a exemplo das outras metrópoles. Nessas há periferização da população e congestão do tráfego, que agigantam a malha urbana e exasperam os que administram o caos formado. Brasília apresenta estágio incipiente de conurbação em Taguatinga, Ceilândia, Samambaia e Águas Claras. A conurbação ainda não se completou em razão do povoamento recente do DF. A situação agrava-se em Águas Claras, onde se deflagra a verticalização – oponente à

preexistente horizontalidade de Brasília e cujas vantagens bucólicas não se completaram ainda.

Na história do desenvolvimento urbano, nota-se que as cidades crescem a partir de um centro, bem-dotado de infraestrutura, em direção à periferia geográfica. Nas cidades tradicionais, não se estabeleceu limites para o alargamento urbano, o que resultou em megalópoles como a Cidade do México, São Paulo, Nova York e outras. No caso de Brasília, o planejamento urbano pregresso tentou coincidir Brasília com o Plano Piloto de Lucio Costa. Todavia, o afluxo de migrantes, antes da inauguração da capital, resultou no improviso da criação de Taguatinga em 1958. Ora, esse improviso e as subsequentes cidades-satélites abandonaram o ideal de uma capital compacta, circunscrita ao Plano Piloto. A geografia urbana e o urbanismo moderno preconizam cidades em núcleos múltiplos, mas com unidades completas, isto é, não dependentes de um centro. Os núcleos do DF dependem em demasia do Plano Piloto e isso será um ônus para o futuro da capital – um peso para a governabilidade.

A Brasília dos 50 anos tem no Plano Piloto o centro da cidade e da metrópole. A ele somam-se os demais núcleos existentes no interior do DF, compondo Brasília. Na borda externa do DF, núcleos se formaram como ilhas, polinucleadamente. Antigas fazendas deram origem a vilas e cidades, sobretudo ao sul e a oeste do DF. Os núcleos urbanos externos (que alguns insistem em denominar entorno) possuem o mesmo perfil terciário da cidade que lhes deu origem. Nessas localidades não há, como nas antigas cidades-satélites do DF, indústria ou oferta de serviços compatíveis com as respectivas populações. Resulta desse fato a dependência das atividades oferecidas por Brasília, sobretudo pelo Plano Piloto. Faço um parêntesis para sugerir que se adote a seguinte

definição de Brasília: a capital federal, que é o conjunto urbano do DF, isto é, o grupo urbano formado pelo centro, o Plano Piloto, e os demais núcleos urbanos esparsos no território. Brasília assume caráter metropolitano, agregando a área goiana contígua e funcionalmente dependente da capital. Assim, aos estimados 2,6 milhões de habitantes urbanos do DF deve-se incluir cerca de um milhão de habitantes proveniente dos municípios e vilas externas ao DF – compondo um conjunto urbano de 3,6 milhões de pessoas.

Ao completar 50 anos, Brasília merece ser revisitada em termos dos caminhos a percorrer. Valeria a pena uma guinada em direção à conurbação? Ou em sentido inverso, manter os núcleos múltiplos com suas vantagens ambientais e efetiva possibilidade de descentralização das oportunidades de trabalho? A geografia e o urbanismo de Brasília merecem o acurado exame dessas questões por parte dos futuros governantes, que determinarão a qualidade de vida para essa importante metrópole do Centro-Oeste.

2.11 Evolução urbana da capital e o futuro próximo

As cidades brasileiras evoluíram com os vetores de crescimento histórica, política e socialmente conduzidos. Há núcleos urbanos implantados com planos previamente concebidos, que tiveram precedência em atos e deliberações governamentais, como foi o caso de Belo Horizonte, no final do século XIX, de Goiânia, nos anos 1930, e de Brasília, ao final dos anos 1950. A nova capital, apesar da oposição política, sobretudo a partir do Parlamento brasileiro, pôde vencer os obstáculos e ser implantada em meio ao cerrado do Planalto Central. O traço do Plano Piloto de Lucio Costa inovou. Oscar Niemeyer

concebeu a estética dos edifícios, com a determinação do presidente Juscelino Kubitschek de Oliveira.

A fama de Brasília, ao longo da construção de seu Plano Piloto, ganhou o mundo e, por ocasião de sua inauguração, recebeu visitantes ilustres, que enalteceram a obra e seu significado para o Brasil e mesmo para as Américas. Por algum tempo, foi tida como a Capital do Terceiro Milênio, com a glorificação do planejamento urbano. Mas o planejamento deveria ter sido constantemente avaliado e reformulado, pois suas premissas se fundamentavam no controle e na previsão. Ambos não foram sustentados ao longo da evolução urbana. Aventa-se que sucessivos improvisos se constituíram em traiçoeiros antagonistas da atividade planejadora. A prova disso foi a necessidade de ajustar a capital às correntes migratórias e dar abrigo aos trabalhadores recém-chegados com a implantação de Taguatinga, em 1958, fora da bacia do Paranoá.

Em sequência, já nos anos 1960, surgem Gama, Sobradinho e Guará para dar um teto a operários e funcionários públicos. Davam-se extensões a Planaltina e Brazlândia (núcleos urbanos pré-existentes ao DF), criando anexos com o excedente populacional. Por esse tempo, os canteiros de obras, as localidades provisórias e as chamadas "grandes invasões" (favelas existentes ao redor do Núcleo Bandeirante e mesmo as enquistadas no Plano Piloto) foram erradicadas, são exemplos, a vila do IAPI, a vila Tenório, a Vila Sara Kubitschek e outras, com as quais, a partir dos primórdios de 1970, seus 82 mil habitantes formaram Ceilândia – hoje o maior núcleo habitacional do Distrito Federal.

Assim, os 12,7 mil habitantes de 1957 chegam aos três milhões, de acordo com a estimativa do IBGE de 2020. A evolução urbana resultou em espaço metropolitano com os núcleos goianos próximos, que são referidos como entorno. Nesses 12 municípios, a Codeplan

estimou que há quase 1,3 milhão de habitantes mantendo vínculos com Brasília em termos de trabalho e de procura de serviços inexistentes na periferia metropolitana. Com isso, quase quatro milhões de pessoas constituem a Área Metropolitana de Brasília que, sem estar formalizada por legislação específica, requer os cuidados do planejamento urbano e regional interestadual. Essa metrópole merece abrigo no Estatuto da Metrópole, em trâmite no Congresso Nacional. Igualmente, deverá constar nas agendas dos governantes a serem eleitos em outubro próximo, pois será imperioso que cuidem da capital e de seu complemento, a periferia metropolitana.

Assim, as 31 Regiões Administrativas do DF e os 12 municípios vizinhos possuem um incontido crescimento e uma complexa trama de relações internas, sobretudo pelo conteúdo centralizado das atividades e serviços privados e públicos. No entanto, debates técnico/acadêmicos avaliam ser insustentável o modelo centralizador. Insistem ser urgente a descentralização de atividades, isto é, que os núcleos passem a contar com empregos nos locais de residência, o que reduzirá os deslocamentos diários para o trabalho. O embrião dessa descentralização é o Centro Administrativo do GDF. Resta saber se o setor privado seguirá a mesma trilha. A descentralização deverá repercutir em cada um dos 12 municípios da AMB, cujos territórios podem abrigar atividades industriais. Antes, todavia, deverão suprir carências múltiplas em termos educacionais, água tratada, esgotamento sanitário, trem metropolitano, rede hospitalar etc.

Por fim, como o território é receptivo ao planejamento regional e urbano, deve-se criar um ente metropolitano, com a incumbência de olhar o futuro. A metrópole encaminhará a ocupação planejada do território, para que sejam atendidas as aspirações básicas da população.

Por isso e a propósito das próximas eleições de 2018, é indicado aos eleitos a seguinte proposição: ou se retoma o planejamento urbano e regional ou a omissão poderá inviabilizar o enorme potencial de desenvolvimento humano e econômico desse aglomerado urbano em franca evolução.

2.12 Forma e função das cidades

Em tempo de metáforas, vale referir que ao comprar um automóvel, a pessoa se reporta à forma dele – embutida na marca, na cor, na modernidade e outras características. A função materializa na ideia de que todo veículo serve de transporte, vai de um lugar a outro, independentemente de sua forma. A função é o desempenho do veículo nos deslocamentos determinados.

Quando forma e função se referem a uma dada cidade, as duas coisas não ficam subentendidas. Pelo contrário, marcam fortemente a geografia em que ela se localiza. A forma e a função irmanam-se em certas metrópoles como Londres, Paris, Tóquio, Cidade do México, Nova York – cidades mundiais, como Rio de Janeiro e São Paulo. Essas metrópoles possuem presença internacional por suas funções complexas, sobretudo no meio econômico e na produção industrial e de serviços. A forma de cada uma delas é singular e, hoje, com a mídia, cinema e turismo são imediatamente identificadas à primeira imagem. É admirável que o homem, ao longo dos séculos e com apoio nas respectivas culturas, arquitetura, arte e urbanismo, soube demarcar suas cidades com formas indeléveis. O inesquecível geógrafo Milton Santos, refundador da geografia brasileira, ao tratar de forma e função agregou os pares estrutura e processo no estudo das cidades. Pode-se afirmar, com Milton Santos

(1994), que esses quatro termos assumem caráter siamês, pois cada centro urbano possui funções ligadas à respectiva estrutura, que, por sua vez, se submetem a um determinado processo de urbanização que acabou gerando formas distintas para cada cidade do planeta.

No caso de Brasília, a estrutura e a forma urbana foram pré-moldadas, juntamente com sua função de capital política e administrativa do Brasil. Todavia, o processo gerado com a construção do Plano Piloto, inédito para a época, acabou submetido ao processo geral da urbanização de país subdesenvolvido, pois a cidade apresenta bairros pobres e favelas. Nesse processo de urbanização, muita ênfase se dá à forma do Plano Piloto – o pássaro ou o avião com suas Asas Norte e Sul, justapostas no Eixo Monumental. Todavia, fica obscurecida sua forma mais evidente e singular, a do polinucleamento urbano. Os núcleos múltiplos, que se somam a totalidade urbana, tiveram como matriz a ideia de que o Plano Piloto seria o lugar elitizado dos poderes da república. Com isso, o excedente populacional deveria formar as cidades-satélites, apenas indicadas no Plano Piloto. Esse imaginário concretizou Taguatinga, em 1958, prosseguiu em todos os governos do DF, resultando na marcante forma polinucleada de Brasília. Núcleos esparramados no território do DF, com a função primordial de moradia, fazem da geografia local inédita, mesmo se comparando com as cidades-jardins de Londres.

Com Taguatinga, Gama, Sobradinho, Ceilândia, Núcleo Bandeirante e demais núcleos, Brasília deixou de ser compacta e consolidou um processo que parece não ter fim, sobretudo com novos assentamentos – Sudoeste, Águas Claras (um "paliteiro" de altos edifícios, discrepante na paisagem do DF e, o polêmico Noroeste, uma empobrecida reprodução do Plano Piloto do urbanista Lucio Costa, como referiu em carta ao *Correio Braziliense* o pioneiro Ernesto Silva.

Assim, os núcleos urbanos derramados no território, tendo como função principal a moradia, denotam pobreza de funções urbanas. Criou-se, com eles, um processo sem volta, em que a população com menor poder aquisitivo foi beneficiada com um lote, mas sob o peso e ônus da construção de sua habitação. Assumem também os encargos da falta de oportunidade de trabalho próximo à residência, de longos percursos (caros e cansativos) de transporte (insuficiente e de qualidade duvidosa) nos deslocamentos para trabalhar ou obter serviços no centro, o Plano Piloto.

Esse processo de urbanização é diverso das demais metrópoles brasileiras, pois nessas a mancha urbana levou séculos para ocupar seu território. Em Brasília, ao contrário, em quase 50 anos, a urbanização foi induzida e projetada (alguns insistem em dizer planejada) para ter a forma, estrutura e funções de nossos dias. Se a urbanização local é um problema, o que fazer?

A urbanização nunca é um problema em si. O que parece problemático, no caso da capital, é o caráter imutável da forma e estrutura implantadas em função dos impactos gerados. O que se pode mudar é a função e o processo. Nas funções a solução estará em descentralizar as atividades, beneficiando, em primeiro lugar, as regiões administrativas mais populosas. Quanto ao processo de destinar terrenos para novos assentamentos, será necessário bloquear qualquer outra iniciativa nesse sentido que tenha a função meramente residencial. Humaniza-se a cidade, dando uma conotação solidária a totalidade urbana.

Capítulo 3

A cidade em movimento

3.1 A urbanização contemporânea e os sentimentos de pertencimento e identidade

Nas últimas décadas a sociedade contemporânea tem passado por transformações aceleradas e, no interior dessas mudanças, nossas relações com o trabalho, as relações interpessoais e familiares, o lazer, os deslocamentos entre as diversas atividades cotidianas, a comunicação, o conhecimento, as esperanças e receios, as relações com a cidade e todos os seus desdobramentos em sua estrutura formal, seus impactos no universo imaterial e simbólico, em especial naquilo que passaremos a tratar como o sentimento de pertencimento e identidade, acompanharam e acompanham a velocidade dessas transformações.

Está no centro das dinâmicas urbanas o sistema de mobilidades. Desde a escrita, passando pela imprensa, o telégrafo, o telex e a internet, pelo transporte ferroviário e rodoviário, a navegação a vapor, o avião, o telefone, a telefonia celular e a tecnologia 5G, o crescimento

horizontal e vertical da cidade foi possível e sempre relacionado à invenção e aplicação dessas técnicas.

Os padrões urbanos, por sua vez, seja quando pensados e projetados, seja quando os resultados decorrem de ações mais ou menos espontâneas, refletem as lógicas das sociedades que se organizam em seu interior, acolhendo e estruturando as relações interpessoais, e determinando dinâmicas próprias nas escalas profissionais, pessoais, familiares e comunitárias.

Essas transformações inseridas no domínio do urbanismo causam inquietação nos profissionais que se debruçam sobre o tema, quando manifestadas na contemporaneidade.

Por conta das profundas modificações tecnológicas durante as décadas mais recentes, aliadas à globalização de um sistema hegemônico de organização financeira, o neoliberalismo econômico, o crescimento e expansão das grandes aglomerações urbanas nos últimos 30 anos nos apresenta problemas socioculturais e administrativos cada vez mais importantes e diferentes dos períodos anteriores, distanciando-nos das questões relacionadas às cidades tradicionais e às cidades industriais. O desafio apresentado nessas novas formas de expansão e crescimento metropolitano, e aquilo que elas representam em sua manifestação nas dinâmicas vivenciais, exige novos paradigmas para sua compreensão e leitura, uma vez que aqueles que sustentavam o enquadramento teórico, tradicionalmente utilizado na leitura das cidades até aqui, têm-se mostrado insuficientes frente às complexidades contemporâneas.

Tomando como referência a expansão metropolitana experimentada especialmente na região sudeste do Brasil, onde fiz o recorte para a construção da reflexão nesta obra, deveremos reconhecer inicialmente, para além de suas particularidades, elementos que são comuns a outras

regiões dentro do país e fora dele. E é nas dinâmicas intraurbanas de vivência cotidiana, em que se observa o fortalecimento da esfera da vida privada assim como o aparente enfraquecimento e as incontestáveis transformações da esfera da vida pública, que procuraremos demonstrar a importância das ações positivas no seio da vida cotidiana socializada, coletiva, como elementos importantes de estímulo ao sentimento de pertencimento e identidade.

Nestor Goulart Reis Filho (2006), considera as novas manifestações de organização da vida cotidiana como etapas de um novo estágio de organização da vida social no território, aquela que poderia ser denominada de "urbanização total".

Destaca como característica mais importante deste modelo o surgimento de sociedades nas quais desaparece a população rural ao mesmo tempo em que setores da sociedade urbana avançam sobre extensas áreas do território ao seu redor, ocupando-os com a implementação de seus modos de vida que se apresentam agora de forma dispersa, diferentemente dos modelos tradicionais até então conhecidos.

> As formas de organização da vida cotidiana são as primeiras etapas de um novo estágio de organização da vida social no território: o da urbanização total. Os modelos anteriores ainda são precariamente adaptados a novos usos. Mas, certamente, as mudanças já são mais importantes do que as permanências. Na passagem do milênio, uma das características mais importantes é o surgimento de sociedades nas quais desaparece a população rural […] (Reis, 2006, p. 29).

De fato, se pudermos nos fixar em um olhar com perspectiva histórica, ainda que superficial e rápido sobre os processos de urbanização

experimentados até aqui, verificaremos que durante muitos séculos os eixos estruturantes para construção e organização formal das cidades estiveram baseados em esquemas que previam seu crescimento no modelo centro-periferia, onde os centros urbanos acomodavam-se com distâncias entre si que chegavam a 20 km ou mais, e entre eles se estendia o campo como espaço de produção rural. Havia uma distinção clara entre os dois universos interdependentes, havia o campo e havia a cidade, onde o número de seus habitantes ficava limitado pelas possibilidades de atendimento às demandas de abastecimento e de sua organização econômica. Nesse período, o crescimento dos núcleos urbanos era lento e no espaço de uma geração mal podia-se perceber as mudanças ocorridas.

É ao longo da segunda metade do século XX que o fenômeno de uma acentuada elevação dos índices de urbanização atinge a todos os continentes incluindo os grandes núcleos urbanos de países de industrialização tardia. Surgiam sistemas urbanos mais complexos e as primeiras áreas metropolitanas em países com nível médio de urbanização, com uma nova onda de migração rural-urbana de fluxos centralizados nas cidades médias e nas metrópoles provocando mudanças significativas em suas estruturas internas. O deslocamento dessa massa populacional ocorreu concomitantemente com o declínio das áreas centrais e expansão das periferias. O setor rural, ainda com vitalidade econômica, se esgotava em termos demográficos com a população que se deslocava para as cidades médias e trabalhava no campo, por outro lado, atividades tipicamente urbanas se deslocavam para o campo acompanhando os grandes eixos de transporte, ou uma série de polos, imersos e separados entre si por áreas de atividade rural cujos trabalhadores estariam residindo nas cidades.

Nesse período, guardadas as devidas proporções e particularidades, podemos constatar movimentos semelhantes em algumas regiões brasileiras, e o exemplo mais destacado é o da formação de eixos de expansão e crescimento metropolitano com características específicas na região sudeste do Brasil, entre a Baixada Santista, Região Metropolitana de São Paulo, Jundiaí e Região Metropolitana de Campinas; e ainda ligando Sorocaba à Região Metropolitana de São Paulo e ao Vale do Paraíba em direção ao Rio de Janeiro (Benfatti; Queiroga; Silva, 2010).

A consolidação desse processo de expansão e crescimento metropolitano traduz-se na contemporaneidade em transformações importantes e significativas nas formas de ocupação do território e, como decorrência, nas dinâmicas de mobilidade e no modo de vida.

> O crescimento das grandes aglomerações urbanas, em sua forma contemporânea, coloca problemas administrativos, sociais e culturais cada vez mais importantes e diversos daqueles anteriores. Nos últimos 30 anos, o tempo urbano afasta-se de seus referenciais tradicionais, distanciando-se daqueles definidos pela cidade industrial e entrando na era dos serviços. Os horários flexíveis, o trabalho temporário, o trabalho noturno têm produzido significativas modificações na vida urbana: a individualização das práticas de produção e consumo, a diversidade das formas de ativação dos laços familiares, organizados a partir de maior autonomia dos ritmos de vida de cada um. Com isso, os horizontes da vida cotidiana foram consideravelmente ampliados (Benfatti; Queiroga; Silva, 2010, p. 29).

Quando analisados a partir de alguns elementos, como o aumento e extensão dos deslocamentos cotidianos, as resultantes transformações no modo de vida metropolitano impostos por novas práticas

individualizadas de produção e consumo, evidenciam-se transformações significativas nas dinâmicas vivenciais no interior das cidades pequenas e médias inseridas em um novo contexto urbano "metropolitanizado".

Essas transformações afirmam-se em função das novas conexões geográficas num território dinâmico com uma rede de centralidades e com fragmentos urbanos dispersos não mais vinculados a esta ou aquela cidade, mas dentro de um mesmo ambiente com uma intensa rede de fluxos transformadores da paisagem.

Como resultado da expansão metropolitana, ocorre a formação de um novo ambiente urbano na região sudeste do Brasil que se inicia com a expansão da atividade industrial para além da Região Metropolitana de São Paulo. Uma desconcentração industrial pulveriza-se de forma multilocalizada em um raio de aproximadamente 150 km da capital, seguindo eixos de expansão que se direcionam para as regiões mais industrializadas do estado, ou seja, Campinas, Sorocaba, Baixada Santista e Vale do Paraíba até o Rio de Janeiro.

O eixo de expansão em direção à Baixada Santista se dá por conta da instalação de indústrias estatais de base em Cubatão, Petroquímica e Siderúrgica (Companhia Siderúrgica Paulista), e com a expansão industrial metalúrgica (Indústria Automobilística) no eixo do ABC Paulista (Santo André, São Bernardo do Campo e São Caetano).

A Região Administrativa de Campinas desponta rapidamente como o maior polo do interior paulista, por conta de sua condição urbana e territorial previamente mais desenvolvida. Desde a economia cafeeira no século XIX, Campinas possuía o maior entroncamento ferroviário do estado à exceção do entroncamento da capital, e nucleava uma rede de cidades que chegava a atingir a cidade de Poços de Caldas em Minas Gerais.

O eixo de expansão entre São Paulo e Campinas consolida-se, então, como o mais significativo e consistente desse tipo de formação urbana característico do estado de São Paulo.

Elementos importantes diferem as condições urbanas e as relações funcionais encontradas nesse território espraiado e multipolarizado como o da Região Sudeste do Brasil. O resultado do crescimento e expansão metropolitanos observados aqui propõem conexões e dinâmicas bastante complexas, onde, para além das conurbações físicas se superpõem as amplas conurbações funcionais, exigindo uma expressão específica para identificá-la e diferenciá-la de outras manifestações.

> Adotando-se o conceito de 'megalópole' de Gotmann (1961), não se empresta à palavra o sentido de grande metrópole, megacidade, ou macro-metrópole, expressões por vezes difundidas (ou confundidas) pelos meios de comunicação de massa. […] 'Megacidades' seriam simplesmente cidades ou metrópoles de população muito grande, acima de dez ou quinze milhões de habitantes. Macro-metrópoles (Souza, 1978) são expansões da dinâmica urbano-industrial para além dos territórios metropolitanos oficiais, porém mantendo claramente um núcleo principal que estrutura seus territórios, ao passo que as megalópoles não se estruturam somente em função de uma metrópole, não sendo, portanto, apenas expansão de uma metrópole (Queiroga; Benfatti, 2007, p. 42).

Essa nova entidade urbana que buscamos recortar aqui, fruto não só da expansão das metrópoles e outras centralidades importantes nela inseridas, como também de processos hegemônicos globais, pode ser denominada, como nos sugere Queiroga (2002), de Megalópole do Sudeste do Brasil, e vai carregar particularidades ligadas não só a suas

pré-condições físicas históricas, distribuídas pelo território onde ela se manifesta, como também aquelas ligadas a especificidades das formações sócio espaciais brasileiras, estabelecendo novos processos de urbanização particularmente ligados a elas.

Para além das novas denominações que buscam compreender, sistematizar e caracterizar esse processo ampliado de urbanização (urbanização dispersa, fragmentada e multipolarizada, conurbação funcional e megalópole) nos interessa aqui as transformações significativas nos modos de vida, nas dinâmicas de sociabilidade e nas práticas individuais cotidianas que decorrem de novas práticas de produção e consumo, novas redes de comunicação, novas dinâmicas e articulações sociais.

É bastante comum encontrar uma família típica residente num município imerso neste contexto, mas de menor expressão populacional, como Atibaia, que possui aproximadamente 120 mil habitantes, por exemplo, onde o pai trabalha em São Paulo, a mãe é funcionária pública em Bragança Paulista, o filho estuda na Pontifícia Universidade Católica de Campinas, e a filha, jornalista, trabalha em casa, consolidando aquilo que é identificado como o aumento em número e extensão dos deslocamentos cotidianos (Benfatti; Queiroga; Silva, 2010) e suas implicações na dinâmica familiar e comunitária, como transformação na vida cotidiana das populações que ali habitam.

Essas transformações nas dinâmicas vivenciais e cotidianas das populações inseridas nesse ambiente "megalopolitanizado" refletem-se em transformações importantes na esfera da vida pública.

Grande parte dos estudos e reflexões que se debruçaram sobre esse tema e sua manifestação no Brasil reconhecem que um fortalecimento da esfera da vida privada em detrimento da esfera da vida pública estabelece-se no interior desse processo, materializado naquilo

que ele carrega em sua fragmentação socioespacial e da decorrente segregação social. Essa constatação sugere uma urgência em nos debruçarmos sobre esse tema no sentido da construção de uma tentativa de "recostura" de uma condição urbana que valorize as práticas vivenciais, revitalizando a esfera da vida pública, a ação e as práticas democráticas.

Como reconstruir essa condição urbana na cidade fragmentada, na metrópole estilhaçada, com seu colar metropolitano formando um ambiente metropolitano de novas mobilidades, com práticas e dinâmicas cotidianas que escavam e dissolvem a cidade do passado?

A ação aqui evocada é aquela que requer um espaço de pertencimento que não seja o da etnicidade, nem o da secessão voluntária, "um sentido político destinado a juntar o que está em vias de separação […]" (Mongin, 2009, p. 29), territórios com lugares que valorizem a exigência de experiências corporais e cênicas, estéticas e políticas, que são suas atribuições e sua matriz.

A cidade entendida como experiência urbana é polifônica. Ela é primeiramente "uma experiência física, a marcha do corpo dentro de um espaço". (Mongin, 2009, p. 29).

Ainda que num cenário disperso e fragmentado, os lugares, as vivências não desapareceram e nem foram totalmente absorvidos pelas transformações impostas pelo caráter hegemônico dos movimentos de expansão e crescimento metropolitano das últimas décadas, de fato, é inconsistente a crença de que a única saída concebível para recomposição e fortalecimento da esfera da vida pública e democrática estaria situada de forma impotente no nível dos fluxos, e não nos lugares.

A urgência de recomposição que se pretende reconhecer no ambiente metropolitano contemporâneo, passa por um esforço de planejamento no sentido da constituição de lugares que não se fechem

sobre si mesmos, guetos de ricos ou pobres, condomínios fechados com unidades residenciais "seguras" ou espaços de consumo, lazer e convivência segregados, um esforço que desperte o sentimento de pertencimento e identidade que fortaleça a experiência cidadã e democrática na esfera da vida pública, na reconstrução e fortalecimento de lugares de encontro e vivência entre os diferentes, num esforço de rejuntar os espaços urbanos quando esses se desfazem e se separam um dos outros.

3.1.1 O pertencimento e a identidade

As alterações na vida cotidiana impostas pelos movimentos hegemônicos de crescimento e expansão urbana contemporâneos, facilitando e/ou impondo o deslocamento mais amplo de pessoas, conhecimento, mercadorias, informação; possibilitando o emprego, o lazer, o estudo e o consumo mais distantes do local de moradia, formam um conjunto de elementos que contribuem para a expansão e fragmentação em escalas mais amplas que aquelas metropolitanas, evoluindo para escalas regionais, modificando o ritmo e a intensidade das relações de vivência das comunidades originalmente articuladas nos espaços livres e públicos urbanos tradicionais, sugere o seu esvaziamento e enfraquecimento como evidência dessa nova realidade.

Quando tratamos das vivências nas cidades do interior paulista inseridas num espaço "megalopolitanizado", podemos observar a ampliação de seu significado. O uso intensificado do automóvel, os shoppings como núcleos segregados de atividades, as *lan houses* como espaços virtuais das redes sociais contribuem para um aparente enfraquecimento e evidente transformação do lócus de sociabilidade, alterando nossas referências originais de pertencimento e identidade.

Uma reflexão sobre o aspecto da identidade e seu correlato sentimento de pertencimento como elementos articuladores da esfera da vida pública, indutor do encontro e do exercício da prática democrática faz-se, portanto, pertinente.

O conceito de identidade e pertencimento que buscamos construir para as reflexões propostas nesta obra, relacionados às questões da cidade, do urbano, é fundamentado em algumas reflexões de Zigmunt Bauman, incorporados a alguns aspectos do olhar técnico-científico de Milton Santos.

Ao tratar da complexidade dessas definições na contemporaneidade da sociedade globalizada, ou melhor, da modernidade líquida, Bauman (2000, p. 12) afirma:

> Numa sociedade que tornou incertas e transitórias as identidades sociais, culturais e sexuais, qualquer tentativa de "solidificar" o que se tornou líquido por meio de política de identidade levaria inevitavelmente o pensamento crítico a um beco sem saída. […] o recurso à identidade, portanto, deveria ser considerado como um processo contínuo de definir-se e de inventar e reinventar a própria história.

O sociólogo polonês propõe uma reflexão sobre a identidade a partir do significado da "nacionalidade", que nasce com o Estado Moderno e sua necessidade de legitimar-se como unidade, como território geopolítico. Afirma existirem relatos documentados das dificuldades encontradas por funcionários estatais quando lidavam com sociedades formadas por uma mistura de grupos étnicos, credos religiosos, línguas e costumes.

Usa como exemplo a Polônia, num período próximo à Segunda Guerra Mundial, e numa sociedade com essas características, funcionários

do censo foram instruídos a coletar informações sobre a autodefinição nacional de todos os indivíduos do Estado polonês, e, em pelo menos um milhão de casos, os entrevistados simplesmente não entediam o que era uma "nação", nem o significado de se ter uma "nacionalidade".

Apesar das pressões através de multas combinadas com esforços objetivando explicar o significado de "nacionalidade", as comunidades resistentes a esse significado insistiam firmemente às únicas respostas que lhes faziam sentido: "somos daqui", "somos deste lugar", "pertencemos a este lugar", o que acabou levando os administradores do censo a acrescentarem "pessoas do lugar" à lista oficial de nacionalidades.

Neste mesmo período, anterior à eclosão da Segunda Guerra Mundial, uma pesquisa realizada na França mostrou que mesmo após dois séculos de um persistente processo de construção nacional, *le pays*, para muitos camponeses, tinha apenas 20 quilômetros de diâmetro, com variações para cinco quilômetros a mais ou a menos.

Phillippe Robert, sociólogo francês, especialista no estudo da delinquência e desvio, que já nos anos 1960 tratava da questão das gangues nas periferias de Paris, como em seu livro *Les bandes d'adolescents, une théorie de la ségrégation*, afirma "[…] durante a maior parte da história das sociedades humanas, as relações sociais têm se mantido firmemente concentradas nos domínios da proximidade" (Robert, 1998 *apud* Bauman, 2000, p. 24).

Se considerarmos que no século XVIII, uma viagem de Paris a Marselha durava o mesmo tempo que na época do Império Romano, para a maioria das pessoas a "sociedade" era entendida como a coabitação humana da vizinhança adjacente, como sugere Robert (2016, p. 19) "podia-se falar de uma sociedade de conhecimento mútuo".

Quando tratamos aqui dos "movimentos hegemônicos megalopolitanos", em particular da possibilidade, ou imposição, dos deslocamentos cotidianos que na contemporaneidade carregam imbricados ainda os movimentos de características globalizantes, vemos ampliado o significado de "proximidade" e, portanto, de "conhecimento mútuo", para alguma coisa ao redor de 120 a 150 km das moradias, núcleo da esfera da vida íntima, privada.

Com os deslocamentos diários rompendo os limites do município para os habitantes imersos no contexto urbano da Megalópole do Sudeste do Brasil, com os novos espaços de sociabilidade virtuais, ampliam-se e multiplicam-se também os universos de pertencimento e identidade, segundo Bauman (2000, p. 19), "as identidades flutuam no ar, algumas de nossa própria escolha, mas outras infladas e lançadas pelas pessoas em nossa volta, e é preciso estar em alerta constante para defender as primeiras em relação às últimas".

Bauman ainda, em seus estudos e reflexões, tem frequentemente chamado a atenção para o cosmopolitismo dourado e a sedutora mobilidade das elites globais, e para o modo como ambos contrastam com a miséria dos que não podem escapar à dimensão local. O recurso à identidade, aquele ligado ao sentimento de pertencimento a um lugar, portanto, deve ser considerado como um processo contínuo de definir-se, de inventar e reinventar a própria história.

Cabe aqui nos debruçarmos um pouco na questão da mobilidade e suas implicações. Milton Santos, quando trata dos fenômenos da globalização em seu livro *Técnica espaço tempo: globalização e meio técnico-científico informacional,* afirma que com o advento do período científico-técnico a relação de espaço e tempo se fundem e se confundem, não podendo mais serem tratados nas ciências sociais separadamente,

uma vez que as suas definições se tornaram recíprocas, e afirma ainda que é na grande cidade onde esse fenômeno é mais representativo. Segundo Milton Santos (1994, p. 40):

> O espaço é, em todos os tempos, o resultado do casamento indissolúvel entre sistemas de objetos e sistemas de ações. Hoje, graças às técnicas que realizam através da matéria a união do espaço e do tempo, tanto esses objetos são artificiais ou, em todo caso, plenamente históricos, quanto as ações tendem a ser artificiosamente instrumentalizadas. E o que atualmente há de específico na relação Espaço-Tempo na Metrópole é justamente isso: não são apenas as ações, como temporalizações práticas, que são Tempo; os objetos, como espacializações práticas, restos de passadas temporalizações, também contém tempo.

Nesse sentido, a questão da mobilidade e o espaço-tempo intrínsecos a ela tornam-se, na contemporaneidade, uma espécie de "valor civilizatório", que na segmentação de sua distribuição entre os habitantes do urbano, criaria aquilo que Santos chama de "áreas luminosas", onde o acesso à mobilidade decorrente das ferramentas da modernidade se justapõem, superpõem e contrapõem às "áreas opacas", como zonas urbanas de baixa mobilidade. Áreas mais ricas em recursos e as mais pobres, ambas multilocalizadas e articuladas no interior do mesmo cenário urbano.

As "áreas luminosas" seriam aquelas em que a comunidade teria acesso a uma maior velocidade e força, em detrimento das "áreas opacas" mais lentas e fracas. Santos afirma, no entanto, acreditar na "força dos lentos". Os que detêm a velocidade, os que possuem maior mobilidade, percorreriam a cidade aprisionados a um percurso em comunhão com imagens frequentemente pré-fabricadas, e veriam, portanto, pouco da

cidade e do mundo manifestados nas concretudes locais. Vale dizer, uma justaposição, superposição e contraposição entre os recursos tecnológicos imbricados no acesso a maior mobilidade e os recursos técnicos dos "homens lentos".

Os "homens lentos" para quem as imagens pré-fabricadas de cidade seriam miragens, não conseguiriam conviver com esse imaginário perverso por muito tempo, descobrindo seu caráter de fábula.

> Cabe lembrar aqui uma categoria pouco explorada na obra de Sartre, a do prático-inerte. Este é o resultado de totalizações do passado, criando configurações resistentes na vida social e, digo eu, também no espaço. […] Se pobres, homens comuns, os "homens lentos" acabam por ser mais velozes na descoberta do mundo, seu comércio com o prático-inerte não é pacífico, não pode sê-lo inserido que estão num processo intelectual contraditório e criativo. A estrutura dessa população de "homens comuns" favorece o processo. A chegada incessante de migrantes à cidade aumenta a variedade de sujeitos, dos sujeitos comuns e das interpretações mais próximas do "real". O conteúdo prático-inerte trazido por cada qual é diverso do ambiente prático inerte local (Santos, 1994, p. 41).

As reflexões de Santos reforçam a ideia de que é no domínio do local onde se estabelece um choque de orientações, obrigando a uma nova busca de interpretações e soluções, e onde estaria ainda resistente a possibilidade da vivência sociabilizada e democrática como indutores de uma maior estabilidade entre o público e o privado.

A hipótese de que esse aspecto da identidade e do pertencimento, naturalmente gestados e incubados na experiência humana "do lugar", pode ser valorizado e cultivado na cidade como importante elemento

de reagregação social e socioespacial, revitalizador das dinâmicas vivenciais na adequação dos fluxos de dispersão hegemônicos que permeiam o interior de um ambiente urbano como o megalopolitano, ganha força de razoabilidade.

Não na tentativa de um enfrentamento ou na negação ao modo de vida e dinâmicas cotidianas contemporâneos, mas no sentido de valorizá-los como ferramenta de revitalização de uma condição urbana na esfera da vida pública mais democrática, indicando a possibilidade de um mergulho mais rico, justo, participativo e colaborativo, nos inexoráveis fluxos predominantemente mais competitivos e dispersantes.

Esses aspectos do olhar dirigido às questões urbanas são nossa convicção e sustenta toda a reflexão desenvolvida nesta obra.

3.1.2 Considerações finais

No meio da megalópole, imersos num ambiente urbano fragmentado, líquido, e politicentralizado, onde as bordas dos lugares se transformam, transmigram, provocando novas cisões e abrindo novos horizontes de possibilidades e novas conexões, a ideia da cidade utópica segue persistindo em nosso imaginário.

Se as experiências anteriores da cidade clássica, da cidade Haussmaniana, ou da cidade moderna não podem ser reproduzidas infinitamente, é necessário reconhecer as alternativas para a recriação da condição de urbanidade que atenda nossas expectativas enquanto indivíduos, coletividade e profissionais comprometidos com o tema.

Devemos reconhecer que o "espírito da cidade" continua vivo nos lugares comuns que tendem a dissolver-se no ambiente urbano contemporâneo, no qual a metropolização é o seu motor histórico.

A experiência urbana se estabelece no nível do corpo, do habitar, do cenário público, no palco da vida política, mas também na Terra em um mundo globalizado. Apesar de todas as transformações que podemos observar na linha histórica da construção da cidade até chegarmos à condição de nossa contemporaneidade, não nos pode escapar o reconhecimento de que a experiência urbana ainda conserva um sentido.

Se a cidade idealizada se apresenta hoje como um paradoxo ante a realidade experimentada em um ambiente que caminha para a urbanização total, é urgente a busca da recriação de condições físicas, cênicas para uma realidade urbana indissociável da saga política.

É imprescindível que habitemos um mundo sustentável do ponto de vista ambiental, mas também de perenidade na qualidade da esfera da vida pública. Temos que criar cenas, teatros, formas inéditas de vida cotidiana, novos pertencimentos, novas identidades e práticas de gestão urbana. É preciso responder de baixo aos movimentos globalizantes.

O urbano catalisa todos os descontentamentos, e é no urbano onde se vêm cristalizadas as exigências emergenciais em relação ao emprego, à segurança, à escolaridade, ao bem-comum, e a uma condição de vida plena em dignidade e democrática.

É na cidade, onde a instituição e movimentação de suas bordas, seus limites territoriais formais e simbólicos, possibilita a cultura da proximidade, é ali, que podemos desatar o nó das inquietações tanto do corpo individual, como do corpo coletivo.

Necessário será nos despojarmos da antiga relação centro-periferia e privilegiar as aglomerações multipolares que apresentem alguma coerência, recolocando a cidade no centro de nossas ações, mesmo quando a centralidade não é mais função primordial, a fim de que o

Estado estimule políticas que valorizem aquilo que acontece apenas nas bordas, à margem.

Grande será a responsabilidade do arquiteto, do urbanista e do político, mas a cidade não poderá mais ser compreendida e apreendida apenas como um objeto do saber de especialistas, é preciso reconhecê-la como um espaço de onde emerge um conjunto de problemas individuais e coletivos, e onde se articula as condições físicas e imateriais de respostas a eles.

Se existe uma ruptura entre a urbanização industrial e a pós-industrial ligada a movimentos hegemônicos de globalização, em que se inserem elementos desde o movimento de expansão metropolitana à utopia da comunidade virtual, as experiências de dimensões corporais, cênicas, públicas e políticas, estabelecem-se como uma alternativa universal e possível de ser reproduzida à vontade.

Sendo os sentimentos de pertencimento e identidade tão intimamente ligados ao lugar, é no exercício cotidiano e comunitário da proximidade que podemos admitir a dinâmica vivencial como ferramenta de organização social e política, de aquecimento da dinâmica vivencial cotidiana e fortalecimento da esfera da vida pública.

Da mesma forma e no mesmo sentido, qualquer ação de planejamento urbano, ainda que num município de pequeno porte, quando aplicada numa comunidade mais organizada, uma comunidade que se vê e se reconhece, tem ampliada sua capacidade de penetração e adequação.

A ação do Estado no sentido de fortalecer e incrementar o sentimento de pertencimento e identidade mostra-se fundamental em todas as escalas do lugar, seja no bairro, na cidade, no país ou no continente.

Quando existe capilaridade entre as ações do Poder Público e a comunidade, o exercício da cidadania se fortalece e é através de políticas públicas que objetivem o aquecimento das dinâmicas vivenciais cotidianas, e de um planejamento urbano que considere a importância e a legitimidade desses elementos, que podemos ver ampliado o horizonte de possibilidades de reconstrução de uma condição de urbanidade que atenda as expectativas e exigências das populações urbanas cada vez mais emergenciais, como assim nos demonstraram as manifestações públicas de junho de 2013.

3.2 Caos no trânsito urbano do Distrito Federal

Figura 8 – Estacionamento da Câmara dos Deputados

Figura 9 – Semáforo do contorno da Rodoviária

Figura 10 – Trânsito no eixo Norte-Sul, próximo à Rodoviária. À direita o Conjunto do CONIC.

Ao elaborar o Plano Piloto para Brasília, Lucio Costa inovou ao traçar vias, avenidas e eixos sem cruzamentos. Por isso, nos primórdios e até início de 1970 não havia semáforos. Um dos primeiros foi no contorno ao norte da rodoviária urbana, para conter o tráfego proveniente da rodoferroviária até a Esplanada dos Ministérios. No fim de 1960, o trânsito era tranquilo, havia poucos automóveis e muitos funcionários públicos faziam o trajeto casa-trabalho e vice-versa em ônibus fretados. Estacionar em ministérios, no Congresso e no Palácio do Planalto era acessível. O tráfego do Eixo Monumental e do Eixo Rodoviário assemelhava-se ao de cidade do interior. Ir ao recém-inaugurado Conjunto Nacional e ao Setor Comercial Sul não era motivo de preocupação porque havia vagas suficientes nos estacionamentos. Outra época, por certo sem retorno.

A urbanização, o incremento populacional e a falta de planejamento urbano acabaram com a regularidade do fluxo, a fluidez e a paz no trânsito. O passar dos anos, a entrada de novos automóveis, a falta de frotas de ônibus e a diminuição das linhas e equipamentos da Transporte Coletivo de Brasília (TCB) agravaram o ir e vir. As avenidas W3, Norte e Sul, ganharam sinais de trânsito; as vias receberam placas indicativas de limite de velocidade. A frota de veículos, o aumento do número de motoristas (alguns pouco preparados para dirigir) e a falta de respeito às leis de trânsito, começaram a deixar vítimas fatais nas pistas e os acidentes aumentaram exponencialmente. Contam-se centenas de mortos no trânsito, anualmente; os feridos lotam hospitais, as clínicas ortopédicas prosperaram, assim como as clínicas de raios X. Proliferam as agências funerárias e o comércio paralelo, por vezes provocando escândalos como o da administração de cemitérios, sob Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) na Câmara Legislativa. Aumenta a dor

dos que perdem familiares em atropelamentos e acidentes com carros, motocicletas e ônibus. O Juizado Itinerante, bem como a Polícia Militar e os bombeiros são chamados para atender acidentes ou mesmo para indiciar responsáveis por atropelamentos, mortes e danos materiais. O caos e a violência no trânsito elevam o temor de sair à rua ou de atravessar na "faixa de pedestre", antes muito respeitada por todos, verdadeiro símbolo da educação e cidadania no trânsito de Brasília. Advogados especializam-se em assuntos jurídicos de trânsito e aumenta o número dos que defendem e tornam impunes os causadores de acidentes com vítimas. Consolida-se a prática de pagar fiança e ganhar as ruas novamente, mesmo quando os atropelamentos causam mortes.

O Departamento Estadual de Trânsito (Detran) parece surgir como um vigilante do asfalto. Mas suas primeiras medidas se ligam ao rendoso trabalho de multar. Tem instalado centenas de radares (pardais) em todas as vias do DF. Estabelece um confuso elenco de velocidades pelas vias, por exemplo, no Eixo Monumental, com várias pistas em cada sentido, a velocidade máxima é de 60 km/h. No Eixo Rodoviário (verdadeira autoestrada), o limite é de 80 km/h. Nas L2 Norte e Sul, 60 km/h. No setor de embaixadas e em outros pontos, 70 km/h; as vias paralelas ao Setor de Embaixadas demarcam 80 km/h; 50 km/h é a velocidade máxima das vias W4, Sul e Norte.[1] Nessas repletas de pardais, a velocidade é de 50 km/h. As vias que possuem barreiras eletrônicas têm velocidade máxima de 50 km/h, mas alteram a velocidade de 60 km/h da mesma via. Como os motoristas não se dão conta desse cipoal nem se preocupam em observar as placas de advertência, o volume de multas é enorme. Sabe-se, vagamente, que esses

[1] Em Brasília, praticamente não há logradouros públicos com nome de pessoas. Assim, L2 significa a 2ª via ao leste do Eixo Rodoviário; a avenida W3 é a 3ª ao oeste do referido Eixo.

recursos se destinam à "melhoria das condições de tráfego", entre elas a "educação para um trânsito seguro". Entretanto, ainda é nebulosa a destinação do que se arrecada em multas. Quando são realizadas campanhas de educação nas escolas o investimento é bem aceito, mas seus efeitos somente surgirão em 10 ou 15 anos.

Por isso, a agenda do trânsito para o futuro próximo envolve: 1) a presença educativa e constante de agentes de trânsito nas ruas; 2) aumentar o valor das multas para os que dirigem embriagados; 3) substituir, paulatinamente, o asfalto por pistas cimentadas, menos vulneráveis à erosão no período das chuvas, com a mudança, as pistas apresentarão menos buracos, queda no número de acidentes e de danos nos veículos; 4) construir ciclovias em todos os núcleos urbanos do DF em que a topografia favoreça os que circulam em duas rodas; e 5) instalar a "onda verde", a partir de semáforos sincronizados eletronicamente. Com essa medida, o percurso de diversas avenidas se fará sem interrupção, mantida a velocidade sinalizada. Nesse caso, por exemplo, se poderá percorrer as avenidas W3 Sul e Norte sem interrupções, a 60 km/h. No esquema atual, passa-se um semáforo aberto, encontrando-se o sinal seguinte fechado, rodando à velocidade estabelecida. Eleva-se o tempo perdido e, sobretudo, aumenta-se o gasto com combustíveis, tornando o deslocamento lento e enervante. Além disso, acontecem congestionamentos em qualquer das vias e a qualquer hora do dia, por não ter sido instalada a onda verde. No período chuvoso é comum a ocorrência de engarrafamentos em diversos pontos da cidade por motivo de alagamentos das pistas. Os alagamentos se devem ao fato de a rede de captação das águas da chuva ter sido implantada nos primórdios da capital, estando, portanto, ultrapassada.

Para evitar mortes nas pistas, são corretas as medidas para reparar os estragos causados pelo período das chuvas. Essas ocasionam danos na capa asfáltica, sobretudo naquelas vias em que a camada é fina, sendo destruída pelas primeiras enxurradas. Em muitos casos, melhor seria substituir o asfalto por vias cimentadas, como em muitos países europeus e americanos. Vias cimentadas possuem maior durabilidade e evitam que o asfalto seja danificado ou destruído facilmente. O asfalto tem exigido remendos constantes e uma vez reposto o asfalto rugoso torna a rolagem desconfortável, quando não provoca danos na suspensão dos veículos pelos desníveis que apresentam.

O que é desejável em vista dessas constatações? A população possui diversas metas para o trânsito, entre elas o aumento do número de empresas de ônibus e respectivas linhas, a melhora das pistas, a vigilância constante dos agentes nas ruas, a educação para um trânsito seguro que se estenda para todo o DF e não apenas para o centro da cidade, o Plano Piloto de Brasília. Todavia, a medida mais urgente é a licitação para as novas empresas, pois a atual cobertura não atende muitos itinerários, sendo lacunoso o transporte em certas horas do dia e da noite. As novas empresas farão desejável concorrência umas às outras, desbaratando o cartel existente. A competição dessas empresas trará a redução das tarifas, hoje as mais elevadas do país.

As mudanças e ajustamentos beneficiarão os mais pobres, que se deslocam de grandes distâncias. Constata-se que são os empobrecidos que arcam com os maiores custos para ir e vir ao trabalho, ao médico, à escola e às compras. Portanto, facilitar o deslocamento dos habitantes das cidades-satélites é dar-lhes condições de cidadania, pela democratização dos meios de transporte. O aumento da frota de ônibus e maior eficiência do trem suburbano (metrô) retirariam milhares de

automóveis e motos das ruas. As ações preconizadas levam à melhora na fluidez do tráfego, reduzirão o número de pontos de estrangulamento e de engarrafamentos e consumo de combustível. Ainda faltaria ampliar as vagas nos estacionamentos, verdadeiro gargalo no centro da capital. Outra questão que é pouco observada é a das condições de trabalho dos operadores de ônibus. Geralmente o motorista enfrenta o calor e o ruído do motor instalado na frente do veículo. Há greve em andamento para que as empresas adquiram ônibus com motor na parte de trás e direção hidráulica. Além disso, a questão salarial pesa no humor dos operadores, nem sempre preparados de forma conveniente no trato com os passageiros, sobretudo dos idosos e deficientes, que demandam tempo para o embarque e desembarque. A agenda das empresas deve ser modificada nesse item, pois a população de Brasília dá sinais de envelhecimento e necessita de transportes públicos adequados à idade e às necessidades de cadeirantes e deficientes físicos. Por fim, ênfase também deve ser dada ao combate à violência no interior dos ônibus, assaltos ao cobrador e passageiros exigem segurança e policiamento para evitar atos delituosos que acabam em morte ou feridos.

Em resumo, a aspiração de todos é evitar o caos no trânsito do DF e desmistificar a ideia apregoada de que o brasiliense é um ser possuidor de "cabeça, tronco e rodas". Por certo, algo que pertencerá ao folclore dos primeiros tempos de Brasília.

3.3 Transporte urbano: o nó metropolitano de Brasília e outras cidades brasileiras

Figura 11 – Águas Claras: problema de circulação entre edifícios de muitos andares

Fonte: Maria Silvia Nunes Rodrigues (2017).

Figura 12 – Águas Claras: divida pela linha do trem metropolitano

Figura 13 – Vista, a partir do Lago Sul, da área central do Plano Piloto

Figura 14 – Catedral metropolitana em obras para o cinquentenário de Brasília. Em primeiro plano, superfície cimentada fronteiro ao Museu Nacional

Figura 15 – Ponte JK – Lago Sul de Brasília

Figura 16 – O centro do Plano Piloto visto do lado sul da Rodoviária Central

Figura 17 – Setor Hoteleiro Norte em construção em setembro de 2009

Figura 18 – Setor Hoteleiro Norte

Figura 19 – Museu Nacional, obra de Oscar Niemeyer

Figura 20 – Foto da L2 Sul – via em construção ligando Setor de Embaixadas ao Setor de Autarquias Sul, em janeiro de 2010

Figura 21 – Escavadeira prepara terreno para edifício (mais um) em Águas Claras

Figura 22 – Estacionamento e filas duplas no Setor Comercial Norte do Plano Piloto de Brasília

Figura 23 – Setor Hoteleiro Sul visto da Torre de TV

Figura 24 – Setor Hoteleiro Sul – circulação no Eixo Monumental, a partir da Torre de TV

Figura 25 – Setor Comercial Norte – estacionamentos próximos aos edifícios comerciais

Figura 26 – Estação Rodoviária Urbana, Conjunto Nacional de Brasília – o centro do Plano Piloto de Brasília. Ao fundo, o Teatro Nacional e o Setor Bancário Norte

Figura 27 – Circulação rumo à Esplanada dos Ministérios pela manhã

Figura 28 – Construção de viaduto na via L2 Sul facilitando a circulação entre o Setor de Embaixadas Sul e o Setor de Autarquias Sul, em janeiro de 2010

Em seguida, pergunta-se o que está ocorrendo nas grandes cidades mundiais e, em especial, com as metrópoles brasileiras quanto à circulação de pessoas, mercadorias e informação. O foco principal dos questionamentos remete à dificuldade em se locomover de um lado a outro nas grandes cidades, onde as vias de superfície apresentam verdadeiros nós, com a trama viária congestionada. Nelas, perde-se tempo, todos são afetados pelo cansaço, gasta-se inutilmente combustível e ninguém chega a tempo em seus compromissos – trabalho, negócios, entrega de mercadorias, de objetos postados e até mesmo para o lazer disponível. Para cada retardatário a desculpa é a mesma, estando em um ônibus ou em veículo particular (automóvel ou caminhão), o trânsito esteve congestionado. A isso não se retruca, pois está cotidianamente estampado na mídia o denominado "caos urbano", que resulta em milhões de reais em prejuízos à economia e aos seres humanos que dependem de transporte coletivo, geralmente retido nas congestionadas ruas e avenidas das metrópoles.

A pergunta subsequente é: como resolver esse problema urbano? A resposta está presa a muitas variáveis, algumas ligadas ao planejamento urbano, à engenharia de tráfego, às práticas políticas de gestão urbana, outras de cunho geográfico ou, ainda, a um somatório de todas essas variáveis. Para as soluções indicadas pelo planejamento perdeu-se o bonde ainda nos anos 1950 e 60, quando as grandes cidades de hoje, ainda poderiam receber planos de médio e longo prazo, sobretudo de descentralização das atividades produtivas e de serviços, acompanhadas de escalonamento de horários. Os planos urbanos, quando elaborados, na maioria das vezes não foram implantados em sua totalidade, em geral, as gavetas e estantes foram os destinos desses estudos e planos. Por isso, estão abarrotados de mapas, croquis,

relatórios de impactos ambientais e os famosos memoriais, onde está tudo especificado – o que cada governante deveria executar –, enfim uma bíblia da gestão urbana desperdiçada em cada metrópole ou cidade de porte médio.

3.3.1 O destino dos planos urbanos

Na realidade, alguns administradores não desejaram levar a cabo as sugestões do vade-mécum do planejamento. Outros esgotaram o período governamental sem implantar as recomendações do plano. Governos subsequentes arquivaram os planos da administração anterior, gerando a conhecida descontinuidade administrativa, uma praga para a governança. Em Brasília, como exemplo, muitos planos ficaram para trás, apesar do esmero com que foram elaborados, como o Plano Piloto de Brasília, de Lucio Costa. Esse plano recomendava uma cidade circunscrita ao que passou a ser denominado de "avião" – com suas Asas Sul e Norte – que o genial arquiteto referia como "borboleta". De início, foi preconizada uma cidade "fechada" no Plano Piloto, e o que se viu foi o oposto, com a abertura de novos espaços urbanos como Taguatinga, em 1958; Sobradinho, em 1960 e por aí afora, hoje com 30 localidades, muitas delas a mais de 40 quilômetros do centro e dispersas no território do DF.

Com o povoamento polinucleado surgem problemas de muitas ordens, com destaque para o transporte e o desemprego recorrente. O desemprego não se resolve a curto prazo, pois demanda uma rígida descentralização das atividades e das oportunidades de trabalho em direção às cidades do Distrito Federal. Segundo, é divulgado em pesquisa do Dieese, em novembro de 2009, havia 215 mil desempregados,

ou seja, 15,3% de uma PEA de 1.400.000. Tornou-se desemprego estrutural, pois há anos que o desemprego se mantém acima dos 200 mil desocupados, a maioria residente nas antigas cidades-satélites. Poucos planos urbanos, em quase 50 anos da capital, trataram seriamente de dotar essas localidades com atividades compatíveis com o respectivo volume populacional. Portanto, as cidades continuam a manter a atividade básica residencial. Planos que alteravam essa concentração, como o Plano Estrutural e Organização Territorial (PEOT), de 1977, não foram implantados. Planos subsequentes também foram abandonados, como o Plano de Ocupação e Uso do Solo (Pouso) e o Plano de Ocupação Territorial (POT). Agora, questiona-se o Plano Diretor de Organização Territorial (PDOT), aprovado ao apagar das luzes de 2009, eivado de permissividade ao setor imobiliário e, por isso, afundado em denúncias de corrupção que envolvem o Governo do Distrito Federal e a Câmara Legislativa. Por consequência, poderá ser declarado inconstitucional pela Justiça.

Mas o grande nó, sem dúvida, é a circulação de pessoas e materiais. Apesar do recente ímpeto dirigido à melhoria do tráfego entre as localidades com o alargamento de pistas, construção de viadutos e a ampliação do serviço de metrô, há pontos de congestionamento e gargalos em diversos pontos do DF, típicos das metrópoles. Com o polinucleamento urbano, o DF é cortado por muitas vias, algumas de alta velocidade, mas todas afunilam em direção ao Plano Piloto, que é detentor de grande parte das oportunidades de trabalho. A convergência faz com que as horas de pico sejam problemáticas por duas razões: a insuficiência do transporte de massa e a sua contraparte, a utilização de veículos privados. O automóvel, por vezes, é a única forma de alguém chegar ao seu local de trabalho no centro da metrópole.

E mais, como a periferia goiana (Luziânia, Valparaíso, Águas Lindas e outras cidades) depende dos empregos e serviços do Plano Piloto, as vias de acesso ficam ainda mais congestionadas nos horários de pico pela manhã e ao fim da tarde.

Assim, pela falta de ampliação do transporte público, toda a área metropolitana de Brasília terá pontos críticos de circulação à semelhança de São Paulo, Rio de Janeiro, Porto Alegre e demais grandes cidades brasileiras. Triste sina de uma cidade nascida sob a égide e o fascínio do planejamento urbano.

3.3.2 Cidades modernas, problemas estruturais

Na estruturação das grandes cidades, a centralização de atividades econômicas e de serviços é recorrente, como referimos anteriormente ao caso de Brasília. Na capital e nas demais metrópoles brasileiras, esse processo indica forte conotação segregadora. Os destituídos de condições financeiras acabam se fixando em territórios, na maioria das vezes, inapropriados e perigosos como as várzeas alagáveis ou encostas propensas a deslizamentos. Corroboram essa afirmação os crescentes desastres, tidos como naturais, em diversos pontos do Brasil, como em Angra dos Reis (RJ), Agudo (RS), São Luiz do Paraitinga (SP) e na capital paulista, onde as chuvas torrenciais levaram desespero aos moradores de ruas alagadas, de forma repetitiva e com maior intensidade. As pessoas perdem a moradia e todos os pertences ou adoecem no contato com a água poluída.

Alguns desavisados atribuem os desastres ambientais às chuvas torrenciais de verão, mas não procuram, a fundo, os fatores que ocasionam aguaceiros tão danosos nos centros urbanos indicados. Fala-se

pouco da permissividade dos governantes quando não retiram as habitações das áreas de risco; não colocam em prática o necessário planejamento habitacional; não abrem canais para a captação das torrentes; não arborizam ruas e avenidas para que o verde seja amortecedor de enchentes, mantendo a terra permeável; não contrabalançam a impermeabilização de largas porções do território com cimento e asfalto e não alargam as manilhas de córregos e riachos para o fluxo das enxurradas de verão. Essa providência também se faz necessária nos anéis externos das cidades, onde pontes são levadas porque as manilhas não dão vazão às torrentes do período chuvoso. Enfim, os administradores dessas cidades não se dão conta para as mudanças ocorridas com o aquecimento global e suas consequências catastróficas.

3.3.3 Periferização e exclusão nas metrópoles

Os atingidos pelas catástrofes acabam sendo os periferizados, os que unicamente têm as periferias urbanas como lugar de moradia. Pior que isso, também é a omissão ou a incapacidade de os governantes conterem a expansão urbana, que é tida como "normal" e uma desculpa para a falta de planejamento urbano. Aliás, falta planejamento regional, que indique oportunidades alternativas aos migrantes urbanos. Esse foi o grande problema ao ser determinada a construção de Brasília. Nela, foram sopesadas variáveis geopolíticas, ambientais, geográficas e econômicas, mas nenhum projeto para redirecionar os imigrantes. Por essa falha no pensar o todo urbano, Brasília teve um aporte de pessoas superior à oferta de trabalho e moradia disponíveis. Com isso, a capital nem tinha sido inaugurada quando se abriu espaço para Taguatinga, em 1958. Sucessivamente e de forma repetitiva,

o excedente populacional, estando ou não em favelas, deu ensejo à construção de novas localidades, como Ceilândia, em 1971. Hoje, são três dezenas de assentamentos.

Com esse processo de povoamento, criou-se uma cidade polinucleada, onde os núcleos periferizados detêm, em sua maioria, a atividade residencial. Esses assentamentos não possuem autonomia para reter os respectivos trabalhadores. A dupla segregação, a residencial e a do trabalho, criou uma dependência dos transportes públicos de difícil solução. A saída, ante a insuficiência de transportes, foi um crescimento exponencial da frota de automóveis, com cerca de 1.140.000 veículos. A trama viária teve que ser ampliada, junto com a construção de viadutos e trevos para, por algum tempo, facilitar o acesso ao centro. Por isso, todas as vias convergem para o Plano Piloto, criando um cenário de elevado congestionamento, além da crônica falta de lugar para estacionar tantos automóveis. Emendar (conurbar) as cidades talvez não seja a melhor solução, como indicam algumas ações do Governo Arruda. Atualmente, é estimulado o adensamento ao longo dos trilhos do trem metropolitano que, além de linhas insuficientes, corre com superlotação nas horas de pico, mostrando-se saturado e superado tecnologicamente.

Brasília, a cidade modernista e cinquentenária, submetida aos padrões da Carta de Atenas, acaba por importar os problemas estruturais e arcaicos das grandes metrópoles brasileiras: centrifugação de população pobre para os anéis externos, lacunas de trabalho na periferia e notória injustiça social. Advoga-se, há muitos anos, que se criem condições de trabalho em todos os núcleos urbanos e se amplie a frota de ônibus nas linhas suburbanas. Além disso, preconiza-se a elaboração de planos e programas de desenvolvimento regional.

3.4 Mobilidade urbana em transe

Os tempos mudam hábitos cotidianos das pessoas, que se adequam aos instrumentos colocados à sua disposição. A realidade impõe ajustamentos, por exemplo, na mobilidade dos habitantes das metrópoles (e, pelo que se vê, das médias e pequenas cidades também). Ir a pé ou de bicicleta para o trabalho não é para todos, mas tende a aumentar quando passeios, ciclofaixas e ciclovias se colocam à disposição dos que se deslocam. O que se evidencia na atualidade é o predomínio dos automóveis, no Brasil e em outras partes do mundo.

Tudo leva a crer que o trilho perdeu a vez para o pneu, mas as dificuldades que começam a surgir nos grandes centros urbanos sugerem que investimentos sejam feitos para mudar esse "modelo". Essa constatação está sob os olhos dos que observam a redução da fluidez e metrópoles que apresentam congestionamentos medidos em centenas de quilômetros. Logicamente, os engarrafamentos são prejudiciais a mobilidades dos que transportam pessoas, matérias-primas e produtos. Quem se desloca para o trabalho não chega no horário estabelecido, os produtos e matérias primas perecíveis podem se deteriorar ou não cumprir os prazos contratuais de entrega.

Em resumo, com o tráfego emperrado todos perdem. Os caminhões e frotas arcam com gastos extras de combustíveis e de tempo desperdiçado ao longo das vias urbanas. Além dos danos à economia, que podem ser enormes, há de destacarmos os prejuízos para os que, diariamente, se deslocam para o trabalho. Sempre é avaliado no *commuting* – mobilidade casa-trabalho-casa – o custo da passagem para o trabalhador ou empresa nos coletivos (ônibus e trens) ou dos combustíveis dos que usam automóvel. Todavia, há um item não

desprezível que é o cansaço físico e mental que surgem em função do tempo perdido e das tensões no trânsito congestionado. Há empresas que, diante dessas dificuldades, concedem certo tempo de descanso para que o trabalho posterior seja mais produtivo – assim como meios de relaxamento para desfazer as tensões, com repouso pós-almoço. Isso, que parece ser derivativo, tem apresentado ganhos para os trabalhadores e para as empresas.

Não temos avaliado o fato de que as metrópoles podem parar com os engarrafamentos, isto é, não só não haverá espaço suficiente para o estacionamento de automóveis, como o fluxo emperrado leva a soluções como pedágio para circular pelo centro ou mesmo proibição de uso das vias centrais para automóveis e caminhões. Essa já é a solução adotada por algumas grandes cidades, mesmo possuindo razoável rede de trens suburbanos ou metrôs. Mas as cidades em que o transporte de massa é resolvido com ônibus, a mobilidade não fica bem resolvida. E se for acrescida a poluição atmosférica pelo uso do diesel, em área industriais, a saúde pública requer cuidados especiais. Em muitas metrópoles se usam máscaras para proteger as vias respiratórias.

No caso de Brasília, é notório que os modais utilizados são insuficientes. A centralidade dos empregos condiciona o congestionamento nas primeiras horas da manhã no sentido cidades-satélites para o Plano Piloto e, em sentido contrário, ao final do dia. Verdadeiros nós no tráfego.

Explique-se que a cidade é polinucleada e apresenta um centro – o Plano Piloto – mais desenvolvido e detentor de grande volume de oportunidades de trabalho. Os demais núcleos urbanos, localizados em diferentes pontos do Distrito Federal, embora tenham melhorado a oferta de empregos, são insuficientes para atender a população residente.

Por esse motivo, os deslocamentos diários são predominantes para o centro no início do dia e em sentido contrário à tarde, início da noite.

Tomando como exemplo, um núcleo do DF – o Plano Piloto – e utilizando a Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios (PDAD) realizada pela Codeplan em 2018, nota-se que os dados confirmam a análise feita: usam bicicleta para ir ao trabalho 2,8% dos moradores do centro; a pé, 12,2%; de ônibus, 16,1% e de automóvel, 71,8%. Pormenorizando setores habitacionais que utilizam o automóvel para ir ao trabalho no Plano Piloto, o Noroeste apresenta o mais alto percentual, 88,9%; a Asa Sul, 76,1%; a Asa Norte, 69,1% e os demais locais 52,5%. Conclui-se que, apesar da ampliação das ciclovias e ciclo faixas, ainda não vingou uma cultura do uso mais amplo da bicicleta. Andar a pé, de modo geral, é complicado pelas distâncias a vencer, mas os 12,2% que caminham são expressivos.

Conclui-se que é imperioso incentivar o transporte coletivo e estender as linhas de metrô ou trem para todo o DF e periferia metropolitana. Com isso, se reduzirá o uso do automóvel. Assim procedendo, Brasília terá mais funcionalidade e a mobilidade não estará cotidianamente em transe.

3.5 Brasília: que futuro?

Ao se delinear uma visão de futuro para a capital, é importante saber a que tipo de futuro nos referimos. Também interessa circunscrever sua geografia urbana. Essa compõe o Distrito Federal urbano, um aglomerado de expressão nacional. No DF, há espaços agrários somando com Brasília a totalidade do território. Esses espaços agrários, paulatinamente açambarcados para fins urbanos devem ser

considerados em eventuais projetos ou programas de urbanização. No processo de urbanização, Brasília acabou se transformando no conjunto atual de núcleos disseminados no território, ou uma cidade polinucleada, induzida pelo que se considerou "planejamento urbano". Nesse território polinucleado, não se percebe a mesma perspectiva futura para o Plano Piloto e adjacências em relação aos espaços que foram recebendo população excedente, o operariado, os funcionários de baixo escalão dos governos federal e distrital, os habitantes de favelas "erradicadas".

Em pormenor, o centro da cidade, sede dos governos distrital e federal, e seus anexos, Lago Sul, Lago Norte, Setor Octogonal e Sudoeste têm a marca de espaços privilegiados por abrigar a classe dirigente, setores abastados do comércio, indústria e serviços e setores bem-postos do funcionalismo de ambas as esferas governamentais. Trata-se de um território bem-dotado de infraestrutura e qualidade ambiental, que demanda policiamento ostensivo em razão do incremento da violência, assaltos a residências, sequestros relâmpago e agressões entre jovens.

Capítulo 4

A economia e o trabalho

4.1 Desemprego e violência em Brasília

4.1.1 Introdução

Alguns autores já tentaram teorizar sobre a possível relação entre crescimento populacional, desemprego e violência. Trata-se de tarefa que exige esforço redobrado. Embora tenhamos excelentes diagnósticos do incremento populacional, bem como de sua distribuição no espaço brasileiro, são lacunosas as estatísticas sobre o desemprego e a violência, pois tecnicamente o aparato policial não está devidamente preparado para, ao levantar estatísticas a partir da ocorrência de delitos, definir o status do agente delituoso, quanto a estar empregado ou não. É importante considerar que a violência do e pelo desemprego tem crescido em quase todas as faixas etárias, sobretudo entre os jovens "sem experiência de trabalho anterior" e os que, pelos critérios do "mercado", são considerados velhos. Ademais, as lacunas de trabalho, ou seja, postos não criados e/ou eliminados, têm se mostrado a mais pesada das violências,

pois atingem camadas cada vez mais amplas de "pacientes do desemprego". Geralmente resultam da volúpia do lucro a qualquer preço por parte de instituições e empresas. Por isso, a temática nos leva a considerar as seguintes questões para reflexão: como detectar ou tornar mais evidente a violência do desemprego/lacuna de trabalho?; de que forma a sociedade e os atingidos por essa violência a assumem como tal?; e há propostas para atenuar/eliminar essa problemática do cenário socioeconômica da atualidade? O desafio de procurar respostas/soluções nunca esteve tão em evidência entre os "militantes de ideias", como propôs o geógrafo e mestre Milton Santos.

A violência gerada pelo desemprego carece de definição e conceito. Também é necessário delimitar o ambiente geográfico em que ela acontece, sobretudo em termos espaciais-urbanos. Para que se entenda a geografia dessa violência em Brasília, deve-se analisar como a cidade, que seria una e igualitária, a partir do Plano Piloto, passou a ser uma cidade polinucleada, uma constelação urbana, com exclusão socioespacial. Vejamos, a seguir, o quadro territorial urbano, cenário desta abordagem.

4.1.2 Geografia Urbana do Distrito Federal e Periferia Metropolitana

A escala sub-regional que compõe Brasília é o Distrito Federal urbano, hoje um dos aglomerados de expressão nacional, e a periferia imediata, formada por diversos municípios, sobretudo no estado de Goiás.[1] A cidade de Brasília, assim definida para fins de exame da

[1] Os municípios goianos são: Luziânia, Cidade Ocidental, Valparaíso, Novo Gama, Santo Antônio do Descoberto, Águas Lindas, Padre Bernardo, Planaltina de Goiás e Formosa.

violência urbana, tem sua lógica nas ligações funcionais intensas que refizeram a geografia da cidade escapar do que havia sido imaginado pelos fundadores da nova capital. No DF há espaços agrários somando com Brasília a totalidade do território. Esses espaços agrários, paulatinamente açambarcados para fins urbanos devem ser considerados em eventuais projetos ou programas de urbanização. No processo de urbanização, Brasília acabou se transformando no conjunto atual de núcleos disseminados no território, ou uma constelação urbana, induzida pelo que se considerou "planejamento urbano". Nesse território polinucleado não se percebe a mesma perspectiva futura para o Plano Piloto e adjacências em relação aos espaços que foram recebendo população excedente, o operariado, os funcionários de baixo escalão dos governos federal e distrital, os habitantes de favelas "erradicadas", enfim, os desvalidos. Daí ser o DF espaço da exclusão social, propício a todas as formas de violência.

O fato de o Plano Piloto ser tombado como patrimônio da humanidade não o isenta de ser palco de violências de diversos tipos, como as listadas. Aqui e ali, pressiona-se por melhoria nas vias públicas, como pontes e viadutos aí construídos, os quais deram ao Plano Piloto de Brasília a qualidade de vida urbana de primeiro mundo.

Nas demais localidades, outrora denominadas cidades-satélites, a perspectiva é menos promissora, pois, apesar de terem se constituído a partir de projetos urbanísticos, longe estão de incorporar o planejamento urbano do Plano Piloto de Brasília, tanto que pesquisas entre seus moradores revelam de maneira clara um sentimento de segregação. Sentem-se excluídos da cidade de Brasília por apresentarem carências múltiplas em termos de qualidade de vida, possibilidades de emprego nas localidades de residência, infraestruturas como

esgotamento pluvial, asfalto e iluminação pública, equipamento de lazer, hospitais e escolas locais com recursos humanos e tecnológicos, segurança pública para o combate à violência constante e ao tráfico de drogas, transporte público eficiente etc. A percepção de exclusão é observada até mesmo nas cidades-satélites dotadas de melhorias públicas como ruas asfaltadas e de transporte por metrô.

Por mais que se queira ver, no futuro, uma cidade igualitária, una e formada pelo centro, o Plano Piloto de Brasília, e pelos demais assentamentos periferizados, não se pode ignorar a apartação/exclusão e a fragmentação socioespacial do aglomerado urbano. E mais, a perspectiva é de que o quadro vá se agravar à medida que as terras para loteamentos oficiais se esgotarem. Exemplo típico de agravamento da mancha urbana são os anunciados assentamentos do Catetinho e do INMET. Além disso, aumentará o congestionamento do tráfego, pois não há transporte público com linhas de ônibus implantado para essas novas localidades, obrigando seus moradores a utilizarem automóveis particulares em número cada vez maior no centro da cidade.

Em vista desse esboço geográfico, qual a perspectiva para Brasília e seus habitantes? Numa avaliação pessimista, teríamos o agravamento da violência, da apartação, com exclusão socioeconômica, com o aumento da desigualdade social na distribuição de bens e serviços urbanos, comparando-se centro e periferia. Numa perspectiva otimista, passaríamos por uma mudança em direção à distribuição da qualidade de vida em todo o território, com um padrão mais igualitário de apropriação da cidade por toda a escala de construtores urbanos, resultante de um esforço para a inclusão, como definido por Cristovam Buarque (2001, p. 189): "inclusão social é o processo pelo qual um indivíduo excluído dá o salto social que lhe proporciona

acesso, no mínimo, aos bens essenciais". Para que essa mudança ocorra, há necessidade de se descentralizar todas as novas estruturas urbanas que criam novos postos de trabalho. Com essa descentralização virá a valorização dos espaços que serviram para abrigar antigos favelados, inquilinos de fundo de lotes e todos os que migraram sem condições de evoluir socialmente. Numa distribuição mais igualitária das riquezas, bens e equipamentos, serão pavimentadas as vias para uma cidade mais justa, com menores taxas de criminalidade e violência, próxima do que imaginaram inicialmente os fundadores da capital.[2]

4.1.3 Evolução urbana e violência

Nesse quadro urbano, enquanto mudanças e/ou transformações não ocorrem, a violência se manifesta em formas diversas, conforme os lugares e as condições socioeconômicas dos atores envolvidos, no Plano Piloto, nas cidades-satélites e no entorno. Costumeiramente, os estudiosos ocupam-se com a violência urbana em suas manifestações mais evidentes e que se tornam banais nos meios de comunicação. Dessa forma, jornais, rádios, revistas e noticiário de TVs estampam quotidianamente, em minúcias, crimes violentos, sequestros, atos de violência contra as mulheres e crianças e as minorias (negros, índios e homossexuais), disputas de gangues por pontos de drogas, a derrubada de barracos construídos pelos pobres (chamados de "invasores") em terrenos alheios e outros tipos de violência; raramente o desemprego é tratado como uma das formas de violência em nosso contexto geográfico.

[2] O plano piloto de Lucio Costa delineia de modo sumariado o pensamento de uma cidade mais justa. Foi elaborado como um projeto de esperança, encaminhado na direção da justiça social e da equidade.

Dessa forma, se nos ativermos ao cotidiano, nota-se que os agentes ofensivos da sociedade possuem estratégias de ação cada vez mais evidentes, atingindo quem trabalha e os desempregados no plano material e no psíquico, ambas de difícil captação nas estatísticas oficiais. São violências polimorfas e multifacetadas de difícil combate.

A violência do e pelo desemprego tem crescido em quase todas as faixas etárias, sobretudo entre os jovens "sem experiência de trabalho anterior" e os que, pelos critérios do "mercado", são considerados velhos, mas que, na realidade, estão em plena forma física e mental. Ademais, as lacunas de trabalho têm se mostrado a mais pesada das violências, pois atingem camadas cada vez mais amplas de pessoas economicamente ativas. Como já definida, a lacuna de trabalho se traduz na eliminação de postos e de atividades existentes ou na não criação de novos lugares de trabalho, por vezes, de forma definitiva, pois se produz mais e melhor com uso de tecnologias "capital intensivas". Por trás dos postos de trabalho eliminados estão instituições e empresas que atuam impulsionadas pela volúpia do lucro a qualquer preço. Essa é a questão crucial do "período técnico-científico e informacional", como definido por Milton Santos, a ciência e a técnica estão a serviço da produção, se atentarmos ao que vem ocorrendo no mercado de trabalho.

Pelo exposto, devemos considerar as seguintes questões para a reflexão: 1) como detectar ou tornar mais evidente a violência do desemprego/lacuna de trabalho?; 2) de que forma a sociedade e os atingidos por essa violência a assumem como tal?; 3) essa violência demandaria que tipo de vigilância e/ou monitoramento para atenuar alguns de seus efeitos perversos, entre eles a fome, o desabrigo pela falta de moradia e a violência da ocupação de terrenos baldios, que gera a

violência para desocupação?; 4) como a violência do desemprego fere a cidadania e a justa distribuição social dos bens e serviços socialmente produzidos/constituídos?; e 5) que estruturas socioeconômicas e políticas poderiam ser criadas para estancar o círculo vicioso do desemprego que gera violência, que ocasiona outros tipos de violência?

Outras questões poderiam ser levantadas. Todavia, aguçando o propósito da procura de soluções permanece a ideia de que há mais questões a serem equacionadas imediatamente. O desafio de procurar respostas/soluções nunca esteve tão em evidência entre os "militantes de ideias", como propôs o geógrafo e mestre Milton Santos.

4.1.4 Urbanização: interfaces do processo

A temática que serve de título a este trabalho,[3] tem profundas interconexões com a urbanização em Brasília, no Brasil e nos quatro cantos do planeta. Pode-se aventar a hipótese de que a violência se dissemina por toda parte, podendo estar embutida em algum dos diversos aspectos que a urbanização assume nos dias correntes. Tanto é assim que Gláucio Ary Dillon Soares, escreve sobre violência urbana perguntando "somos mesmo violentos?". Em seu estudo, baseado em dados do Ministério da Saúde, ele salienta que "em 22 anos, foram cometidos quase 600 mil assassinatos no Brasil, quase o mesmo número de soldados americanos mortos em todas as guerras enfrentadas pelos Estados Unidos" (Soares, 2004). Segundo esse autor, "o número é cataclísmico". Isso ressalta a ideia de que, além dos assassinatos – estudados em outras partes desta obra –, há inumeráveis delitos e violências que podem ou

[3] Baseia-se, parcialmente, em *População, desemprego e violência*, trabalho apresentado na Semana de Geografia e Estatística da UnB, em 26 de maio de 2004.

não estar intimamente ligados à forma como se desenvolveu a urbanização no Brasil. Ora, uma sociedade que possui tal volume de crimes em seu interior, provavelmente constrói suas cidades entranhadas de conflitos, injustiças e falta de solidariedade. Por isso, o conceito de urbanização deve ser explicitado e expandido.

É importante ressaltar que alguns autores ainda se equivocam ao ligar fortemente o conceito de urbanização a uma de suas facetas ou a um de seus componentes, o demográfico. Estamos de acordo com a ideia de que o componente populacional da urbanização tem primazia; todavia, queremos destacar que há outros compondo uma totalidade que assumem características de processo. No processo de urbanização, tempo e espaço ganham relevo dada a sua inexorabilidade, já que a urbanização está emoldurada por História e por Geografia, que assumem características individualizadas e globalizantes na superfície da Terra.

Assim, assumimos que a urbanização é processual e multivariada, tendo seus componentes desdobramentos em termos de: 1) surgimento e desenvolvimento de uma dada rede urbana, fruto da interligação do sistema produtivo, da distribuição e do consumo; 2) crescimento físico-estrutural das cidades, com diversos graus de dinamismo ou de desenvolvimento do processo; e 3) transformações ou mudanças sociais e econômicas (espaciais e a espaciais), impulsionadas por modernizações tecnológicas e científicas nos setores da produção industrial, dos serviços e do intercâmbio comercial.[4]

Pela visão processual da urbanização, como explicitado, fica evidente que a população permeia cada um desses componentes pois é ela

[4] O conceito de urbanização foi adaptado da obra: CARTER, H. *The study of Urban Geography*. Londres: Edward Arnold, 1972.

que impulsiona o processo, com graus variados de impactos sobre as cidades, dependendo do contexto geográfico e das formas que assume o próprio processo de produção e de consumo.

No processo de urbanização, sobretudo quando há mudanças e transformações socioespaciais, criam-se condições para que setores produtivos, prestadores de serviços e os mais aquinhoados façam restrições à expansão do mercado de trabalho para a acumulação. Com isso, os postos de trabalho não se ampliam na mesma proporção do crescimento populacional, uma premissa básica para a exclusão e para diversas formas de violência, sobretudo nos grandes centros urbanos.

Por isso, constantemente, nos deparamos com cenários de crescimento populacional nos países emergentes, onde a distribuição da renda e do trabalho formal não acompanham a expansão demográfica. Ademais, a pressão da população por bens e serviços não chega a ser forte para que se elaborem políticas públicas em consonância com a demanda. Essas tensões acabam desnudando um cenário de desemprego e de violência em quase todas as grandes cidades brasileiras, bem como no campo, onde a falta de uma reforma agrária faz exacerbarem-se os ânimos dos fazendeiros e dos sem terra. Nos embates, a violência acontece frequentemente exigindo a mediação do governo, por seus agentes de segurança e pelo Judiciário.

É complicado fazer uma relação direta entre urbanização, crescimento populacional, desemprego e violência. Embora tenhamos excelentes diagnósticos do incremento populacional, bem como de sua distribuição no espaço brasileiro, são lacunosas as estatísticas sobre desemprego e violência, pois tecnicamente o aparato policial não está devidamente preparado para, ao levantar estatísticas a partir da ocorrência de delitos, definir o status do agente delituoso, quanto

a estar empregado ou não. Geralmente, os indivíduos, por esperteza, sonegam a informação ou não respondem quando indagados se estão empregados ou não no momento do flagrante e registro de alguma ação delituosa. De qualquer forma, as mudanças e/ou transformações ocorridas nos centros urbanos incluem, sem dúvida, alguns dos aspectos que assume a violência que permeia todo tecido social, indiferente às classes sociais e contextos geográficos em que ocorre. Uma evidência empírica desse aspecto aparece frequentemente nos jornais, revistas e nos telejornais, como se verá adiante.

As estatísticas nos mostram uma enorme frequência de delitos em Brasília ou melhor, no Plano Piloto, como acentuado anteriormente, isto é, no centro da cidade. Por isso, é importante distinguir o centro da cidade, o Plano Piloto, fruto da racionalidade do urbanismo moderno, das demais cidades (que, no passado eram denominadas de cidades-satélites)**.** A distinção tem procedência porque, no último censo, o Plano Piloto detinha apenas 15,46% da população do DF e as demais cidades 84,54%. Era de se esperar que tendo maior contingente populacional, esse conjunto registrasse maior volume de violência, mas as estatísticas sobre as ocorrências policiais não são claras a respeito, mesmo porque, por prudência ou medo, os "favelados" nem sempre registram queixas.

4.1.5 Emprego, desemprego e violência: estatísticas e lacunas

Num mundo globalizado, é importante considerar que nem sempre o desemprego numa dada região do planeta tem apenas as marcas locais de estagnação econômica e social. Em muitos países, como o Brasil, os índices de desemprego têm a ver com a queda de outros índices como

o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) da Organização das Nações Unidas (ONU). O Relatório Mundial do IDH de 2004 mostra que entre 177 países, o Brasil posiciona-se em 72º lugar. Em 2003, encontrava-se na 65ª posição. Isso causou polêmica, pois houve uma abordagem diversa entre um ano e outro. Todavia, divergências a parte, se o país teve aumento de desemprego, queda de salários, de pessoas pobres etc., é de se supor que esse índice tenha crescido em alguns pontos, mesmo com o incremento das exportações, do superávit primário e mesmo do pagamento dos serviços da dívida externa, ou mesmo por causa do aumento desses dois últimos, que se ligam à inserção do Brasil na economia mundial. Ademais, a imprensa tem divulgado que "o número de trabalhadores formais que ganham até dois salários-mínimos cresceu de 68% para 72% entre 2002 e 2004" (Rolli; Fernandes, 2004). Isso, traduzido, significa que aumentou o número de operários que auferem baixos salários, com tendências ao empobrecimento, pressionando a entrada de outros membros, inclusive crianças, em tarefas remuneradas, nem sempre trabalho com carteira assinada.

Há inúmeras instituições no Brasil que tratam da questão emprego/desemprego, não sendo homogêneas as respectivas conceituações dessas problemáticas. Para quem deseja pesquisar é importante saber que o IBGE, o IPEA, o Seade/Dieese e outros têm metodologias próprias para avaliar o desemprego. Para simplificar, já há algum tempo, me fixei nos dados da Pesquisa Emprego e Desemprego, que facilitam comparações entre algumas metrópoles brasileiras e Brasília. Assim, o Boletim Resultados do GDF/Seade/Dieese, divulgado mensalmente, traz ao final o elenco de conceituações para que cada um saiba do que se está tratando. Resumidamente, reproduzimos alguns conceitos para poder responder "do que mesmo estamos tratando?".

4.1.5.1 Quanto ao desemprego

Seguem abaixo alguns conceitos importantes para a discussão em tela:

1 – *População em Idade Ativa* (PIA) ou população com 10 anos e mais;[5]

2 – *População Economicamente Ativa* (PEA): é a parcela da PIA, ocupada ou desempregada;

3 – *Ocupados*: os que possuem trabalho remunerado exercido regularmente, com variações;

4 – *Desempregados:*

Desemprego Aberto: procuram trabalho nos últimos 30 dias, mas não trabalharam nos últimos 7 dias;

Desemprego Oculto pelo Trabalho Precário: trabalham irregularmente/procuram trabalho nos últimos 30 dias ou nos últimos 12 meses;

Desemprego Oculto pelo Desalento: não possuem trabalho, nem o procuraram nos últimos 30 dias, por desestímulos do mercado, mas procuram trabalho nos últimos 12 meses;

Inativos: maiores de 10 anos ou a parcela da PIA, que não está ocupada ou desempregada.

4.1.5.2 Quanto à violência:

Consideraremos violência como "a supressão de direitos ou a infração a direitos". (Silva; Lima; Dal Rosso, 2001, p. 11). Ou de modo

[5] As publicações do Dieese e Seade, que tratam das pesquisas de emprego/desemprego, explicitam esses conceitos, aqui simplificados.

ampliado, o trabalho torna-se violento "à medida que destrói o agente, submete-o à exploração, consome seu corpo, sua mente, seu espírito, sua alma". (Silva; Lima; Dal Rosso, 2001, p. 12).

Portanto, pode-se afirmar que a violência é *multifacetada e polimorfa***,** em razão da multiplicidade de definições, considerando-se até que o conceito é um cipoal, se não for simplificado. Também de modo simplificado, poderia aderir ao conceito de "infração a direitos", como indicam Silva, Lima e Dal Rosso, ou a agressão a direitos em situações em que o agente é um indivíduo, que infringe os direitos de outrem. Mas poderá ocorrer violência de pessoa contra a Natureza, a Sociedade ou instituições ou mesmo de agentes coletivos contra coletividades inteiras como em revoluções e guerras. Não vou enumerar todos os tipos, em vista de ser outro o propósito desta abordagem.

4.1.5.3 Quanto à violência do/pelo desemprego e lacunas de trabalho

Além dos conceitos do Seade/Dieese, agreguei uma variável nova para referir-me a algumas circunstâncias em que há desemprego de outra natureza. Trata-se do desemprego sem retorno, ou melhor do desemprego estrutural criado numa economia quando se eliminam definitivamente os postos de trabalho, criando as lacunas de trabalho, que se constituem na "não geração de postos de trabalho ou na supressão de vagas, com o que nem todos os que procuram exercer uma dada atividade são absorvidos pelo mercado de trabalho. Em outras palavras, os postos de trabalho são eliminados ou não aparecem porque foram subtraídos tão logo seu ocupante foi dispensado, também pode ocorrer quando uma empresa trabalha com número de operários inferior porque busca acumulação com o sobretrabalho dos que estão

em atividade. Conforme se nota nas tabelas a seguir, o desemprego nas grandes cidades aumentou. Os quantitativos se mantiveram crescentes de dezembro de 2001 a julho de 2003 (Tabela 2), com o estado de São Paulo na liderança. O número de desempregados na capital paulista, 1.640.800, era superior ao somatório das outras cinco metrópoles analisadas pelo sistema Seade/Dieese, que chegava a 1.538.170. Portanto, essas seis metrópoles somavam mais de três milhões de desempregados, ou seja, a metade do total de desempregados do Brasil, sendo preocupante as taxas de Recife, 23,5% e Salvador, 25,3% em julho de 2004, as duas cidades nordestinas mantiveram essas taxas acima dos 20% nos quatro anos anteriores de pesquisa.

Tabela 2 – PEA e desemprego em cinco metrópoles brasileiras – 2001/2004

	PEA	**Desempregados**	**%**	**%**	**%**	**%**
Cidade	**dez/01**	**dez/01**	**dez/01**	**jul/02(1)**	**jul/03(2)**	**jul/04 (2)**
Brasília (DF)	916.000	174.040	19,0	20,3	23,3	20,9
Belo Horizonte	2.094.000	370.630	17,7	17,7	19,7	19,6
Porto Alegre	1.692.000	250.410	14,8	15,9	17,7	16,3
Recife	1.485.000	304.420	20,5	20,8	23,9	23,5
Salvador	1.601.000	438.670	27,4	27,7	28,9	25,3
São Paulo	9.218.000	1.640.800	17,8	18,1	19,7	18,5

Fonte: Governo do Distrito Federal; Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados; Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (2002).

No que diz respeito ao Distrito Federal, os primeiros anos da década de 2000 iniciaram e se mantiveram com quantitativos em elevação, sempre acima dos 200 mil desempregados (Tabela 2). Isso resultou em taxas também crescentes, sempre acima dos 20% da PEA. Para uma cidade nova, com ínfimo parque industrial, a geração de empregos acabou se cingindo ao setor público e de serviços para suprir a demanda por empregos formais. Esses não cresceram no montante necessário, ocasionando a elevação da taxa de "trabalho precário" e o "desalento" (Tabela 2), o que confirma a relação que fizemos entre violência e desemprego.

Tabela 3 – PEA, Emprego/desemprego no DF – 2000/2004

	jul/2000	jul/2001	jul/2002	jul/2003	jul/2004
População Econ. Ativa (em 1000)					
Ocupados	995.700	1.042.500	1.081.400	1.128.900	l.161.400
Desempregados (em 1000):					
Total:	200.200	216.800	224.100	263.100	242.700
Total %	20,1	20,8	20,7	23,3	20,9
Aberto %	13,1	13,4	12,8	15,1	13,1
Oculto p/trab. precário %	3,7	3.9	4,3	4,7	4,1
Oculto - desalento %	3,3	3,5	3,6	3,5	3,7

Fonte: Governo do Distrito Federal; Fundação do Sistema Estadual de Análise de Dados; Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (2000, 2001, 2002, 2003 e 2004).

Assim, *pelo* desemprego/lacuna de trabalho se ocasionou uma violência "legal" porque a lei não proíbe a sobre-acumulação ou mesmo o lucro por exploração da mão-de-obra, geralmente excedente. Ora, na visão do empregador despedir empregados faz parte da vida econômica de sua empresa ou mesmo de um governante. Todavia, sob o prisma de quem não aufere mais um ganho, a violência é evidente, pois fere um dos sagrados direitos dos seres humanos, o de sustentar a si mesmo e a seus dependentes.

A violência *do* desemprego surge exatamente do desalento proveniente da situação, uma vez que ele avoluma e tenciona condições por vezes de penúria e baixa estima por parte dos que sofreram a perda da fonte de seus recursos financeiros. Tanto a violência *do* como a do *pelo* desemprego são mais evidentes nas sociedades abertas e se agravam quando a economia entra em crise. Em muitos casos a crise econômica afeta a produção de bens e serviços essenciais, de tal modo que surge um "círculo vicioso" – não se produz porque não há consumo e não se consome porque o desemprego retira a capacidade dos indivíduos de consumirem. Daí uma cascata de situações, como a captada por Brasilmar Ferreira Nunes (2004, p. 169): "a crise na qual se encontra a categoria trabalho repercute na transmissão e na construção de valores morais e éticos, sobretudo para as novas e futuras gerações". Referimos o desemprego como "estrutural", consolidado ao longo do tempo, tendo capacidade de perpetuar o subdesenvolvimento e a dependência do país. Muitos atribuem os desacertos e a estagnação econômica à manutenção das altas taxas de juros. Escreveu Celso Furtado (1983, p. 53):

> é opinião inconteste que as atuais taxas de juros reais conduzem a uma bancarrota das empresas, independentemente de seus padrões de eficiência, e paralisam os investimentos privados. Os grandes problemas que nos afligem – desemprego, inflação, aumento vertiginoso da dívida pública interna – não podem ter solução se se mantêm essas absurdas taxas de juros.

O que diria Celso Furtado, mais de vinte anos depois, quando o Banco Central brasileiro, sob controle do governo Lula, manteve a taxa de juros no elevado patamar de 16%?

Alguns dirão que esses juros evitaram a inflação, a grande vilã que corroía a "renda" dos assalariados, mormente dos que ganham o mínimo salário, decretado em maio de 2004 para vigorar em R$ 260,00.[6] Para não nos alongarmos nas considerações meramente econômicas da violência do/pelo desemprego, julgo muito oportunas as recomendações de Maria Stela Grossi Porto ([1999?], p. 3): "selecionadas de modo unilateral e excludente, as tentativas de compreensão da violência centradas somente no indivíduo, ou em suas famílias, ou, ainda, apenas na sociedade revelam-se insuficientes e sem condições de atingir a complexidade do fenômeno". De fato, como a mídia do DF mostrava na época, os atos violentos e criminosos aumentavam não apenas em número, mas também na brutalidade de suas práticas, sobretudo quando os agentes envolvidos eram jovens, ainda na idade escolar e dentro da própria escola. Como exemplo, pode-se

[6] Registre-se que esse salário-mínimo foi determinado por Medida Provisória (MP) que, ao ser examinada no Congresso Nacional, gerou enorme controvérsia e polêmica entre parlamentares da oposição e mesmo da base aliada do governo Lula. Ao longo dos meses de maio e junho de 2004, a discrepância separava os que defendiam um salário-mínimo "maior", isto é, de R$ 275,00 e os governistas fixados nos 260,00 da MP.

citar o brutal assassinato de uma colegial, de 17 anos, por sua colega e amiga, de 16 anos, em Planaltina, durante o intervalo de aulas, sendo o motivo (a criminosa foi barrada em uma festa pela vítima) absolutamente fútil (Violência [...], 2004).

A criminalidade e a violência têm crescido, demandando medidas urgentes no âmbito do policiamento ostensivo/preventivo. Além disso, a escola e a família devem aumentar os cuidados na orientação das crianças para o convívio social. Como a violência, em todos os quadrantes do país, atinge níveis alarmantes, fica a indagação: onde se encontra o brasileiro afável e cordial, hoje uma figura retórica, que permeou o imaginário da literatura nacional?

4.1.6 O desemprego reportado na mídia

Como a imprensa trata o desemprego/violência? De modo geral, jornais, revistas semanais e TVs abordam o problema como um fenômeno dicotômico, embutido na urbanização e na crise socioeconômica. Crises geram violências, causando perturbações sociais de variada natureza e abrangência. Na Europa, os sindicatos de alguns países como França e Alemanha, diante da ameaça do desemprego, renunciaram à "jornada reduzida", conquistada há mais de duas décadas (Trabalho [...], 2004). Assim, a redução da jornada de trabalho de 40 para 35 horas semanais, acarretou desemprego, justamente o contrário do que se esperava. Agora, voltam os sindicatos a sugerir maior número de horas trabalhadas sem aumento de salário justamente para evitar demissões. Enquanto isso, no outro lado do mundo, no Japão, chega a notícia de que "o número de jovens japoneses em trabalhos temporários aumentou dez vezes desde os anos 80 e hoje chega a 4,5 milhões" (Trabalho

[...], 2003b, p. 58 e 60). Por isso, "sem chance de bons empregos, uma geração de japoneses vive no limbo social", reporta a mesma fonte. Na América Latina, para manter a inflação, muitos governantes, arrocham salários e elevam juros para conter o aumento dos produtos. Mas essa é uma arma de dois gumes, uma vez que a queda do consumo faz aumentar o desemprego, pois com a diminuição do consumo e do lucro, as empresas demitem empregados para manter a lucratividade de seus negócios. Avalia-se que com isso "a cada dia útil 210 milhões de latino-americanos andam em busca de emprego". (Trabalho [...], 2003a, p. 82-83).

Há, na imprensa, quem pense em denunciar certas práticas de exclusão, não apenas pelo desemprego, mas desemprego com discriminação. Nesse sentido, o coordenador do Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD) no Brasil, Carlos Lopes (2004, p. 7, 10-11), defende "novas políticas de emprego", afirmando que "o país não deve copiar modelos de ação afirmativa" e que "pode-se fazer discriminação mais sutil, por exemplo, em termos de acesso ao emprego", pois

> os brasileiros ficariam chocados se soubessem que o número de anos de estudo dos negros desempregados é superior ao número de anos de estudos dos negros empregados. Ou seja, o negro tem mais chance de arranjar emprego se tiver menos escolaridade […]. Então isso tem consequências evidentes na segurança pública, nos índices de violência. (Lopes, 2004, p. 07, 10-11).

Alguns escrevem captando a problemática, fornecendo um referencial não alienado, como Almir Pazzianotto, ex-ministro do trabalho, em: "o desemprego é pai da necessidade e da violência" (Pinto, 2003). Em 2003, Rubens Ricupero, outro ex-ministro brasileiro, busca

inspiração em Dante Alighieri: "*Lasciate ogne speranza, voi ch'intrate*", acentuando ser grave "o Brasil ter-se deixado arrastar para o círculo do inferno do desemprego em massa" (Ricupero, 2003, p. B2). Quase um ano depois, é a vez de um economista, Jorge Arbache, afirmar que "uma economia que cresce praticamente nada é uma economia em depressão, e é isso que explica o crescimento do desemprego" (Arbache, 2004, p. 10-11), arrematando que "sem criar ambiente favorável para investimentos, em nenhum lugar do mundo o desemprego cai". Portanto, nota-se cada vez mais, na imprensa, uma avaliação de que termos como crise, desemprego e violência andam juntos, agregados, no caso brasileiro, à falta de investimentos em setores produtivos que possam gerar oportunidades de trabalho.

A crise, todavia, subsistiu às avaliações técnicas dos *experts*. Alguns deles sustentam que não apenas o desemprego tem aumentado, como a renda média dos trabalhadores tem perdido poder aquisitivo. Paradoxalmente, no primeiro trimestre de 2004, ao lado da elevação do desemprego, houve, igualmente, elevação do número de empregados em certas atividades. Isso se deveu ao fato de que, enquanto aumentavam as oportunidades de trabalho, houve um enorme ingresso de jovens no mercado de trabalho, é o que ressalta Márcio Pochmann (2004) em seu artigo *Desafios do emprego no Brasil*. A situação abordada mostra a violência do desemprego, uma vez que não apenas as vagas estão sendo eliminadas como é tímida a geração de postos de trabalho novos. Ademais, os que estão empregados têm salários que perdem poder aquisitivo, enquanto investidores, bancos, empresas e rentistas, em geral, ganham com a manutenção da taxa de juros elevada. É o que sustenta o economista Reinaldo Gonçalves (2004, p. B6): "a transferência de renda no governo Lula só é menor do que a que ocorreu no

governo Figueiredo (1979-1985). Naquele período, o ganho anual dos rentistas foi de 29,4% superior ao dos assalariados", no primeiro ano do governo Lula essa taxa foi de 25,9%.

Mas qual a situação da época? O que a imprensa divulgou a respeito de desemprego?

Havia ambiguidade por parte do noticiário, seja na divulgação de dados de "recuperação" com melhoras no mercado de trabalho, seja de desalento por tão prolongada situação de falta de crescimento econômico que resulte em ampliação da oferta de trabalho em empresas públicas e privadas. Assim, pesquisas do Instituto Sensus fornecem dados para avaliar que "a necessidade de combate ao desemprego e à violência, apontados como os maiores problemas do país". (Clamor [...], 2004, p. 5). A "voz das ruas", nessa pesquisa, aponta o desemprego como principal problema do país, com 43,1% das respostas, com 36% apontando para violência como maior problema. Indicam ainda como prioridades os projetos que gerem empregos, com 53,9% e educação e capacitação profissional, com 18,9% das respostas.

O sistema Seade/Dieese estimou para a Grande São Paulo que, em abril de 2004, o desemprego "atingiu 20,7% da PEA, um recorde histórico para o mês desde 1985, quando a pesquisa começou a ser realizada" (Desemprego [...], 2004, p. 10). Nessa pesquisa avalia-se que

> […] o contingente de desempregados estimado passou de dois milhões de pessoas em março, para 2,04 milhões em abril. Pelo terceiro mês consecutivo, o rendimento médio real dos ocupados caiu, desta vez em 1,5% nos valores obtidos em março ante fevereiro, o que passou a corresponder ao valor de R$ 943,00 […].

O fato que agrava a situação desde os anos 1990 é o aumento do desemprego com queda dos ganhos reais dos trabalhadores. Por isso, o governo Lula procura soluções emergenciais como "o primeiro emprego" e o "fome zero" que, evidentemente, são paliativos que não resolvem plenamente.

O Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, como entidade governamental, previa melhoras para o mercado de trabalho, uma vez que houve aumento do número de pessoas ocupadas – 1,6% no primeiro trimestre em relação a igual período de 2003; crescimento do rendimento nominal em março – 3,7% ante o mesmo mês de 2003; perspectivas de crescimento de 3,5% do Produto Interno Bruto (PIB) e reestruturação das empresas na década de 1990, que as deixou "enxutas", tendo de contratar ao menor sinal de alta da produção. Além disso, o IPEA apontou que "a proporção de trabalhadores sem carteira assinada em relação ao total cresceu de 21,5% no primeiro trimestre de 2003 para 22% em 2004. A dos trabalhadores por conta própria subiu de 19,4 para 20,9%" (Retomada [...], 2004, p. B10). Esses "resultados", ainda tímidos, parecem merecer uma certa reserva. Ademais, o aumento do número dos que trabalham não foi significativo porque revelou o incremento da informalidade dos que trabalham sem carteira assinada e os por conta própria, ambos pouco desejáveis em uma economia que se quer mais estável.

Ultimamente, há muito interesse em reduzir a violência obstaculizando e combatendo o porte ilegal de armas. O Congresso Nacional votou e o presidente da República assinou o Estatuto do Desarmamento. As justificativas são pertinentes, na medida em que muitos jovens e/ou desempregados cometem violências por porte de arma de fogo que, quase sempre, vem associado ao uso de drogas (Azevedo; Dantas,

2003, p. 52). Oito milhões de armas de fogo, um assassinato a cada 12 minutos. No Brasil se mata mais do que em países em guerra. Passou a hora de desarmar a população, é o que escreveram Solange Azevedo e Edna Dantas, em matéria que trata da violência entre menores. Um deles, R. B., em arrependido depoimento revela: "matei um menino de rua porque ele jogou um monte de cola no cabelo de minha namorada. Ele era muito folgado, batia nas crianças menores. Dei cinco tiros de 32. Eu tinha 12 anos" (Azevedo; Dantas, 2003, p. 53). E o que é dramático em todos esses depoimentos é o fato de que "70% dos assassinatos são cometidos por motivos fúteis" ou o que é pior: "matei 13 pessoas. A primeira porque quis atrasar um assalto e as outras 12 por encomenda. Tem ditado que diz: depois que vai o primeiro, vai um monte", relata P.S.L., "matador de aluguel" (Azevedo; Dantas, 2003, p. 54), revelando a face cruel da vida urbana sem perspectiva de trabalho e/ou de educação que prepare as crianças para uma vida dentro da lei e socialmente ajustada. Por outro lado, diversos estudos apontam para o abuso contra jovens e menores que, apesar de frequentarem a escola, trabalham.

> Os dedos de R.P., 14 anos, estão pretos. É a cor do grafite usado pelo menino na confecção de chaves. Ele trabalha todas as tardes como chaveiro, revezando-se entre dois quiosques, um em Taguatinga e outro na invasão da Estrutural, onde mora com os pais e nove irmãos. De dia, R. estuda no Centro de Ensino Fundamental do Guará. Está na sexta série, dois anos atrasado em relação aos demais. O estudo não impediu que o garoto entrasse para as estatísticas da exploração de mão-de-obra infantil. R. encaixa-se no perfil das crianças e adolescentes que, mesmo na escola, trabalham nas ruas (Oliveto, 2004b, p. 8).

Isso tudo tem acontecido a despeito da existência do Estatuto do Menor.

Porém, há um outro tipo de violência extrema, a da eliminação de meninos e meninas de rua. Em matéria do início de 2004, revista de circulação nacional dá destaque à denúncia da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB) e de Organizações Não Governamentais (ONGs) sobre o extermínio de crianças em Alagoas: "os meninos de rua são vítimas perfeitas porque são vistos como estorvo" (Adeus [...], 2004, p. 36-41). E mais do que isso, a denúncia faz referência às mortes como um serviço de "limpeza", listando menores desaparecidos, demonstrando, ainda, a impunidade reinante no estado. A OAB de Alagoas indica que os matadores pertencem a instituições civis e militares. Esses matadores prestam serviço a comerciantes, fazendeiros e políticos locais, fazendo o que eles chamam de limpeza. Essa foi a conclusão a que chegou uma CPI da Câmara Federal que investiga os grupos de extermínio e as milícias privadas no Nordeste. A matéria em questão traz o sugestivo título de "Falta de perspectiva 2004", apropriada ao doloroso relato dos crimes que permanecem impunes, sob os olhos complacentes dos alagoanos.

Esse é um retrato frequente na imprensa sobre a violência contra crianças e adolescentes que preocupa autoridades, Organizações Não Governamentais (ONGs) e organismos da Organização das Nações Unidas (ONU), Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura (Unesco) e a Organização Internacional do Trabalho (OIT). Nesta, foi instituído o Programa Internacional de Erradicação do Trabalho Infantil, que tem atuado no Brasil. No Distrito Federal, há conselhos tutelares implantados pela Secretaria da Ação Social nas escolas das cidades-satélites. Todos esses organismos são impotentes para estancar

as demandas de famílias grandes, mesmo quando participam de programas como o Bolsa Escola ou o Programa de Erradicação do Trabalho Infantil. Quando o chefe de família está desempregado, esses paliativos podem ajudar, mas não suprem as carências. Por causa disso, muitas famílias envolvem as crianças em trabalho de rua, pedindo esmolas ou praticando pequenos furtos, quando não sendo usadas por traficantes de drogas. Nessa direção, o estudo *Desigualdade social, violência e jovens no Brasil*, do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), indica que "desigualdade social e falta de dinheiro para a compra de bens de consumo tornam os jovens brasileiros mais propensos a seguir cartilha do crime e das drogas" (Oliveto, 2004a, p. 15). Com os quadros traçados não será difícil pensar num futuro com taxas declinantes de violência, pois cada vez mais jovens se inserem ou são jogados em ações delituosas. Sem ampliar as condições educacionais, com emprego para os adultos, muitas famílias ficam propensas a aceitar certas condutas de suas crianças e jovens. Pelo descrito, nem a escola, nem organismos de diversos matizes conseguem monitorar e muito menos estancar esse processo. Um gigantesco esforço de governos, organizações e da sociedade se faz necessário, sobretudo pela constante crise de trabalho.

No caso do DF, um estudo do Instituto Brasileiro de Análises Sociais e Econômicas (Ibase) (2004, p. 20) para um período de dez anos, revelou que a taxa de desemprego elevou de 112.657 desempregados, ou 15,4% da PEA, em 1992 para 257.409, ou 22,9% da PEA, em 2003. Em outro estudo, do sistema da Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados e do Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (2004, p. 3), demonstra a persistência do quadro de desemprego: "estimou-se em 260,3 mil o total de pessoas em situação de desemprego no DF".

4.1.7 À guisa de conclusão

Torna-se complicado buscar um elenco de soluções para os complexos fenômenos abordados. Em caráter absolutamente efêmeros, por emergenciais, os programas em desenvolvimento como Bolsa Escola, Fome Zero e Primeiro Emprego podem resultar em ganhos para os governantes, em termos de assistencialismo para minorar a crise da falta de oportunidades de trabalho e mesmo para conter a onda de violência. Todavia, a problemática é complexa e tem longa história de omissão por parte da sociedade, sobretudo dos governantes mais afetos a tratar dos problemas econômicos, deixando a problemática social e educacional em segundo plano.

Em âmbito nacional, a geração de postos de trabalho poderá se apoiar em políticas habitacionais de longa duração, pois a construção civil (de casas e apartamentos) é uma grande geradora de atividades, com a vantagem de dinamizar outros setores da economia como a indústria de componentes para a habitação. Políticas de apoio a pequenas e médias empresas também fazem parte do receituário corrente, bastando ser dinamizado pelos fundos como o Fundo de Amparo ao Trabalhador (FAT) ou dos que se criam a partir de reservas bancárias de garantia e/ou de cunho social, já que o sistema financeiro lucraria com a dinamização da economia, mesmo de médio e pequeno porte.

Para não me alongar, expresso minha discordância dos que sempre se opõem a estas medidas correntes na opinião política por razões das "crises internacionais", sobretudo das bolsas de valores. A visão rentista deve ser posta de lado para soerguer a economia do país tão cioso de suas enormes riquezas naturais e potencial criativo de sua população. Ademais, faltam mudanças/transformações estruturais que

permitam eliminar os pontos de exclusão socioespacial. Permear as iniciativas governamentais e de empresas de porte para a inclusão mediante capacitação profissional dos trabalhadores com melhora dos padrões de remuneração é uma alternativa. Além disso, é viável a distribuição dos serviços essenciais e dos bens socialmente gerados nas quatro décadas de construção urbana no DF. Deve-se atentar também para o fato constatado anteriormente: "não há como sustentar a 'violência' de manter juros elevados, retirar benefícios constantes da legislação trabalhista, facilitar a entrada de capitais especulativos e a saída de dividendos sem controle e taxação. A insustentabilidade dessas políticas já pode ser notada no clamor nacional, que também se apoia na forte aspiração dos brasileiros por justiça social, com melhor distribuição do capital acumulado socialmente" (Paviani, 2005, p. 215).

Além disso, no âmbito do DF e entorno, a solução sub-regional poderá ser a efetivação de uma Área Metropolitana, como venho acentuando há algum tempo. Sabemos que as metrópoles brasileiras, em número superior a vinte, representam mais de 28 milhões de habitantes ou 17% da população brasileira. Embora Brasília não tenha sido pensada como metrópole, se o fosse, sua população a colocaria em sexto lugar, acima de quatro outras metrópoles – Curitiba, Recife, Porto Alegre e Belém. Isso requer um esforço para se pensar o conjunto urbano de Brasília que hoje ultrapassa os limites do DF, pois engloba quase dez municípios limítrofes do estado de Goiás. Esses municípios têm laços funcionais extremamente apertados, pois uma grande parcela da população aí residente depende de Brasília para trabalhar, para realizar atividades comerciais, para obter serviços de saúde e de educação, dentre outros que conferem uma significativa massa de deslocamentos

diários dessa periferia para o centro. Por isso, tenho levantado a ideia da criação da Área Metropolitana de Brasília.

Em 1996, propugnei que:

> deve-se também antever algumas medidas para modificar a atual estruturação do espaço metropolitano e regional, como: 1) a provável criação de uma Área Metropolitana de Brasília (AMB), envolvendo as áreas urbanas do DF e periferia próxima, que elevará o número de cidades componentes do novo conjunto, abrangendo uma população superior a dois milhões de habitantes. O anel externo da metrópole, criado por iniciativa de incorporadores imobiliários, deve absorver esforços para ser dotado de infraestrutura física e social, pois é formado por vilas e cidades extremamente carentes em termos de equipamento e de possibilidades de gerar empregos. É a gestão no âmbito local, no espaço geográfico sub-regional; e 2) a previsível alteração do "perfil de empregos", fruto de estratégias para fortificar o papel econômico da AMB, por exemplo, a implantação de parque industrial no anel externo (ao DF) e a atração de diversos polos ligados às atividades não-dependentes de fatores de localização geográfica (polo de informática, de biotecnologia, de difusão de informações, de turismo, etc.) (Paviani, 1996, p. 226).

4.2 Expansão regional-urbana – problemas socioespaciais

A Marcha para o Oeste, preconizada pelo governo Vargas e, de alguma forma, concretizada ao longo de mais de 60 anos, teve um momento de pico com a construção de Brasília, a partir de 1957. A ideia central era povoar o interior, sobretudo o Centro-Oeste,

onde era incipiente a ocupação do território e o desbravamento da fronteira agrícola.

Os mapas do IBGE mostram o sucesso do deslocamento da mancha populacional e urbana para o interior. O povoamento resultou no avanço do agronegócio, com sacrifício dos biomas, que foram perdendo terreno. Por isso, devia-se redobrar os cuidados ambientais, quando o cultivo da soja e a criação de gado avançavam. Essas atividades se caracterizavam por ter "fome" de terras ao ocuparem grandes extensões do Centro-Oeste, chegando a fímbrias e rincões amazônicos. A mídia denunciava o desmatamento e as queimadas devastadoras da Floresta Amazônica, que sacrificam espécies vegetais e animais, muitos em extinção.

Além dos aspectos ambientais, notou-se intenso povoamento urbano, em lugares que funcionavam como entrepostos, com fornecimento de insumos para a pecuária e a agricultura. Além disso, a estocagem de soja e de carnes foi exigindo infraestruturas compatíveis, nem sempre acompanhadas dos necessários meios de escoamento como ferrovias, ainda em construção.

Nos anos 1990, a demanda de mão de obra no Centro-Oeste foi intensa e intensificou as correntes migratórias. Com isso, as cidades incharam, como é o caso de Campo Grande, Rondonópolis, Goiânia, Cuiabá e Anápolis. Nesta, houve instalação de indústrias de variado porte, inclusive a construção de aeroporto de cargas e duplicação da rodovia Goiânia-Brasília.

Com a transferência da capital federal, revigoraram-se as correntes migratórias por demanda da construção civil. Nos últimos anos, houve redução migratória, que não chegou a evitar a exagerada expansão populacional endógena – o crescimento vegetativo. A Codeplan,

através da Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios (PDAD) de 2015, estimou que, dos 2.906.574 habitantes do Distrito Federal, 1.421.808 – ou 48,9% – aqui nasceram e que 1.484.808 – ou 51% – de pessoas migraram de outros estados. É um quadro de crescimento interno que modifica o padrão anterior, pois na PDAD de 2018, os nascidos no DF perfaziam 55,3% – ou 1.594.817 de pessoas – e os nascidos em outros estados eram 44,7% – ou 1.287.037 de imigrantes. Números que apontam para o rompimento do equilíbrio entre o crescimento populacional interno e o ímpeto migratório dos anos 1960 e 1970, quando a população era majoritariamente de migrantes. Isso não afasta a preocupação com o exponencial crescimento de Brasília e de seu colar metropolitano, somando mais de quatro milhões de habitantes, pois dados recentes revelam que o DF chegou aos 3,06 milhões de habitantes, aos quais se somam os 1,3 milhões da coroa metropolitana do estado de Goiás, composta por 12 municípios próximos, conforme Norma Técnica nº 01 de 2014 da Codeplan.

A escala urbana do DF se agigantou, sendo uma das grandes metrópoles brasileiras, uma das capitais nacionais, segundo o IBGE. Todavia, a expansão demográfica não foi acompanhada do crescimento de atividades econômicas de igual envergadura. Em outras palavras, as pesquisas revelam que de longos anos a esta parte, o DF ficou refém de atividades terciárias e quaternárias do setor público federal e distrital, bem como de empresas prestadoras de serviços – comércio, transportes, médico-hospitalares etc. Por injunções várias, o setor industrial é incipiente e tem potencial de expansão. Todavia, deve-se cuidar do ambiente natural.

O perfil de atividades estabelecido ao se transferir a capital federal esgotou-se nesse percurso de 60 anos. Em estudo da Codeplan,

o Índice de Desempenho Econômico do Distrito Federal (Idecon) do primeiro trimestre de 2017, se constata que "o setor de Serviços é o maior responsável pela dinâmica econômica do DF, representando 92,9% da economia" (Codeplan, 2017, p. 7). Também será incontrolável, em razão da crise nacional que se abate no DF por sua dependência do Poder Central e pelos prejuízos econômicos ocasionados pela Covid-19. A Pesquisa de Emprego e Desemprego de julho de 2020 estima que os serviços em geral somados ao "comércio e reparações se mantenham em 92,1%. Daí política compensatória deve ser mantida para a capital federal, em razão de abrigar os poderes da República e por se constatar elevado desemprego revelado por pesquisas recentes.

Assim, recuando no tempo, o DF apresentou elevadas taxas de desemprego, atingindo 132.000 pessoas ou 16,5%, em 1996. Em 1997, os desempregados eram 156.600 ou 18,1% da PEA segundo a Pesquisa de Emprego e Desemprego de 1997. A curva dos desempregados se mantém ascendente, passados 20 anos, o número de desempregados quase foi multiplicado por dois – 336.000 ou 20,7% da População Economicamente Ativa de abril de 2017, segundo a PED. A bem da verdade, nessas duas décadas, a PEA se ampliou. Em 1997, era composta de 861.400 pessoas e, em 2017, chegou a 1.625.000 pessoas acima de 14 anos, isto é, quase duplicou. Esse multiplicar exigiria uma economia diversificada e robusta para que o emprego fosse ganhando terreno. Atualizando os dados para julho de 2020, a PED revela que a PEA foi para 1.531.000 pessoas, com 1.238.000 ocupados e 293.000 desempregados ou 19,1% da PEA, uma das mais altas do país.

Merecedor de análise mais aprofundada é o fato de que, na estimativa de desemprego apontada pela PED, as localidades mais carentes e distantes do DF apresentam desemprego mais agudo. O Sistema PED classificou

o DF em quatro grupos por faixa de renda das respectivas RAs. Assim, o grupo 1 é o de alta renda, composta por Plano Piloto, Jardim Botânico, Lago Norte, Lago Sul, Park Way e Sudoeste/Octogonal. A pesquisa do grupo 1 é feita semestralmente. A última disponível é de março a agosto de 2019 e revelou uma taxa de desemprego de apenas 8,2% (lembrando que a última taxa de julho de 2020 foi de 19,1%), pois essas localidades apresentam menos da metade da taxa média de desempregado do DF.

O grupo 2, de alta média renda, se compõe das RAs: Águas Claras, Candangolândia, Cruzeiro, Gama, Guará, Núcleo Bandeirante, Sobradinho, Sobradinho II, Taguatinga e Vicente Pires. Esse grupo apresentou desemprego de 15,8%, praticamente o dobro do grupo 1.

O Grupo 3, de média baixa renda, reúne as seguintes RAs: Brazlândia, Ceilândia, Planaltina, Riacho Fundo, Riacho Fundo II, SIA, Samambaia, Santa Maria e São Sebastiao e apresentou taxa de desemprego superior à média: 22,5%, conforme a PED de julho de 2020.

O grupo 4, de baixa renda, apresenta as localidades mais pobres do DF: Fercal, Itapoã, Paranoá, Recanto das Emas, SCIA-Estrutural e Varjão e, por isso, apresenta a mais alta taxa de desemprego: 28,1%, bem acima da média do DF.

A iniciativa do Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos, da Companhia de Planejamento do Distrito Federal e da Secretaria de Estado de Trabalho do Distrito Federal de subdividir o DF em grupos com base na renda das localidades, trouxe a público uma realidade socioespacial bem diversa do que muitos pensam, pois se trata de cidade dividida e muito desigual sob o ponto de vista social e econômico. Com isso, verifica-se ser necessário mudar esse cenário com políticas públicas capazes de dar alento às populações empobrecidas da capital federal.

4.3 Renda e desemprego pesam na desigualdade social de Brasília

Quando ocorreu a transferência da capital do Rio de Janeiro para Brasília, os funcionários recebiam a "dobradinha", ou seja, o salário em dobro para estimular até os mais recalcitrantes nas mudanças de funcionários para a nova capital. Atualmente, essa benesse não tem cabimento, pois Brasília não é o desconfortável "sertão" dos fins de 1950. No entanto, para certos setores do funcionalismo, o estímulo é hoje maior que a dobradinha. Há salários muito altos em órgãos federais. Há também apartamentos funcionais para congressistas. Para quê? Não será mais barato colocar todos em hotéis, de terças a quintas-feiras, enquanto permanecem em Brasília? Certos episódios divulgados na mídia mostram que o país criou algo parecido ao sistema de castas. Para o escalão inferior, se paga o equivalente a dois salários-mínimos, em 2020, R$ 2.090. Para um diretor, R$ 30 mil.

Há de investir em maior igualdade salarial, democratizando o acesso aos empregos e recursos públicos, como boas escolas, saúde pública (saneamento básico, água tratada e esgotamento sanitário) e moradia condigna para habitantes de todas as regiões.

O Brasil não despertou para o valor da educação, em todos os níveis para que as crianças e jovens sejam estimulados a permanecerem na escola, em todos os ciclos escolares até a universidade. Assim, o cidadão evoluirá para acessar postos nas atividades que remunerem de forma equitativa. Para que o país evolua é preciso olhar o futuro com patriotismo e desprendimento, tanto no setor público quanto nas atividades privadas.

Há algum tempo se escreveu que é difícil prever o andamento das atividades econômicas em tempos de crise econômica, instabilidade

política e de pandemia. É igualmente menos viável antever o futuro no Distrito Federal e em sua coroa metropolitana, que Brasília formou ao longo 60 anos, fora dos limites do DF.

Todavia, alguma antecipação poderá ser feita para os próximos anos. A projeção depende da economia no que respeita à evolução do emprego e desemprego nas últimas décadas. A primeira questão a avaliar é a oscilação da População Economicamente Ativa, que poderá ser considerada adequada frente ao volume da população do DF – que passa dos três milhões de habitantes. A esse montante, acrescente-se o 1,3 milhão de moradores da periferia metropolitana – os 12 municípios goianos próximos, com acesso ao mercado de trabalho do DF. Com esse montante populacional a metrópole possui mais de quatro milhões de habitantes e um quadro de atividades pouco elástico, sobretudo porque é baseado nos serviços, privados e públicos, atualmente sujeitos à crise ocasionada pela Covid-19. Considere-se ainda os que migram para trabalhar em Brasília, a constante entrada no mercado de trabalho por parte de jovens nascidos em Brasília, pois a evolução populacional interna é maior do que o contributo das imigrações para aqui trabalhar.

Em outras palavras, houve um aumento dos que se apresentam para o primeiro emprego, sem que haja atividades novas para abrigar esses novos trabalhadores, tal como a Fundação do Sistema Estadual de Análise de Dados, o Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos, a Companhia de Planejamento do Distrito Federal e a Secretaria de Estado de Trabalho do Distrito Federal demonstraram na divulgação da Pesquisa de Emprego e Desemprego (PED) do mês de junho de 2019. Para mais de 1,5 milhão de componentes da PEA, há 21,6% desempregados ou 327 mil pessoas desocupadas.

Se comparado o desemprego de julho de 2020, atingindo 293 mil trabalhadores, com o de julho 2019, 292 mil desempregados, vê-se que o aumento do desemprego foi pequeno. Saliente-se, todavia que, ao lado da PEA, é relevante a População em Idade Ativa (PIA). Eram 2,44 milhões, em julho de 2019 e, em julho último, 2,48 milhões. Essa PIA necessita de novas atividades e novos postos de trabalho.

Enfatizando a questão salarial, em junho de 2020, o setor privado apresentava um rendimento médio real, segundo a Codeplan, de R$ 3.658,00, com leve aumento de, 0,5%, em relação a junho de 2019, R$ 3.639,00. O emprego público apresenta enorme diferença salarial com o setor privado, pois em junho de 2019 eram pagos aos funcionários públicos, em média, R$ 8.742,00, enquanto, em junho de 2020, com leve redução de 1,5%, era de R$ 8.609,00. Essa diferença – privado-público – demonstra ser efetivo o que referimos no título dessas considerações, isto é, o desequilíbrio salarial pesa na desigualdade socioespacial de Brasília. Os melhores rendimentos são auferidos no Plano Piloto, enquanto a mais baixa renda é auferida pelos moradores das regiões administrativas mais pobres, quase sempre distantes do centro metropolitano.

4.4 Raízes da desigualdade socioespacial: emprego e desemprego em Brasília

Pode-se prever o comportamento das atividades econômicas em tempos de crise e instabilidade política? Nesse sentido, é desafiador antever se haverá expansão das ocupações econômicas de Brasília e de sua Área Metropolitana,[7] expandida além dos limites externos do

[7] Sobre a delimitação da Área Metropolitana de Brasília (AMB) ver: Companhia de Planejamento do Distrito Federal, 2014.

Distrito Federal. Contudo, existem pesquisas que nos fornecem dados sobre o emprego e desemprego na atualidade, que podem colaborar com a necessária reavaliação de rumos a seguir, isto é, embasar planos, programas e ações de planejamento. A primeira questão a examinar é o constante aumento da População Economicamente Ativa. Essa segue o incremento populacional do Distrito Federal, que supera os 3,055 milhões de habitantes, em 2020, segundo estimativas do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.

A esse montante, acrescentem-se os moradores da periferia metropolitana, cerca de 1,2 milhão de pessoas em 12 municípios goianos próximos. A Pesquisa Metropolitana por Amostra de Domicílios da Companhia de Planejamento do Distrito Federal (PMAD) realizada pela Codeplan indica que esses municípios dependem do mercado de trabalho e dos serviços oferecidos por Brasília. Com isso, temos uma metrópole de mais de quatro milhões de habitantes e um quadro de atividades pouco elástico, isto é, a população urbana cresce mais do que o surgimento de novas oportunidades de trabalho.

4.4.1 Evolução do desemprego metropolitano

Os dados da Pesquisa de Emprego e Desemprego atestam que, em 2018, a PEA somava 1,6 milhão de pessoas; estavam empregados 1,3 milhão, enquanto se estimou em 307 mil o total de desempregados ou 18,6% da PEA, uma das mais elevadas taxas em relação às demais metrópoles brasileiras. Embora essa taxa seja inferior à de 2017 – 19,3% – há preocupação com o fato de o desemprego ir se elevando ao longo dos anos. Para uma avaliação, em março de 1997, a taxa de desemprego, em Brasília, atingiu 18% e era a segunda mais

alta em seis metrópoles onde a pesquisa era realizada, apenas abaixo de Salvador com 20,9%. Nas outras metrópoles, as taxas eram as seguintes: Belo Horizonte, 13,3%; Curitiba, 14,4%; Porto Alegre, 13,5% (a mais baixa) e a grande metrópole de São Paulo, 15% ou 1,4 milhão de desempregados no mesmo mês e ano. Já nos anos 2000, o desemprego em Brasília atingiu 19,6%, caindo para 15,9%, em 2009, a mais baixa em duas décadas. Também para efeito de comparação, a PED de agosto de 2019, revela que o desemprego atingiu 18,3% da PEA – 1,7 milhão de pessoas, das quais 1,3 milhão estava ocupado, e 313 mil desempregados.

Figura 29 – Edifícios do Setor Bancário Sul do Plano Piloto, Brasília DF Brasil

Fonte: Paviani (2017).

Figura 30 – Novo edifício de escritórios no Setor Comercial Norte do Plano Piloto, Brasília, Distrito Federal, Brasil

Fonte: Paviani (2017).

Abre-se parênteses para informar que, ante a crise econômica e política e de acordo com os resultados negativos apresentados pelas PEDs, várias metrópoles deixaram de realizar as respectivas PEDs. Ao longo dos últimos anos, havia possibilidade de comparar as pesquisas de emprego e desemprego de seis metrópoles, depois quatro e, em agosto de 2019, apenas São Paulo, Brasília e Salvador realizaram as PEDs. Ao concluir este artigo, noticiou-se que São Paulo descontinuou a respectiva PED de setembro de 2019. Com isso, restará Salvador, uma vez que o DF interromperá sua PED até nova licitação, no final do ano de 2019.

Ressalte-se que as PEDs são importantes para entender o desempenho e a evolução das atividades econômicas das metrópoles, as estimativas dos ocupados, segundo a posição na ocupação, quais são

contratados com carteira assinada e sem carteira, quantos autônomos, quantos empregadores, quantos empregados domésticos e o montante de assalariados do setor privado e do setor público. Quer dizer, uma cobertura estatística confiável e extremamente válida para as políticas públicas, gestão e orientação para o setor privado da economia. Consideram-se as PEDs marcantes para a tomada de decisões e para estabelecer os caminhos a seguir.

4.4.2 Desemprego e desigualdade socioespacial na capital federal

No caso de Brasília, há duas constatações: 1) que há aumento do número de jovens que se apresentam para trabalhar, sem que surjam atividades novas no mercado de trabalho; e 2) que há desigualdades socioespaciais, pois o emprego não está distribuído de forma homogênea no território do Distrito Federal. As PEDs classificam as Regiões Administrativas do Distrito Federal por faixas de renda, divididas em quatro grupos. Na faixa de renda mais alta – o grupo 1 – o centro metropolitano, apresentou a mais baixa taxa de desemprego, em 2018 – 8,4% e 8,2% no semestre de março a agosto de 2019. Na faixa seguinte, de média-alta renda – grupo 2 – o desemprego, em agosto de 2019 foi de 16,2%. Na faixa de média-baixa renda – grupo 3 – o desemprego foi estimado em 22,3% – muito superior ao grupo 1, de alta renda. Na faixa de mais baixa renda – grupo 4 – o desemprego é de 24,6% da PEA ou quase três vezes superior ao grupo 1. Esses números mostram que os lugares mais pobres do Distrito Federal (grupo 4) – Fercal, Itapoã, Paranoá, Recanto das Emas, Estrutural, SCIA e Varjão – devem receber atenções e políticas públicas para que desenvolvam atividades e ocupem a população no próprio local de moradia.

Isso também é recomendável ao grupo 3, de média-baixa renda – Brazlândia, Ceilândia, Planaltina, Riacho Fundo, Samambaia, Riacho Fundo 2, Santa Maria e São Sebastião –, que igualmente depende do grupo 1 – Plano Piloto, Lago Sul, Lago Norte, Jardim Botânico, Park Way e Sudeste/Octogonal – para exercer atividades e procurar serviços de vários tipos. Salientamos que o centro metropolitano concentra 41,2% das atividades do Distrito Federal, segundo a PDAD da Codeplan de 2018. O grupo 2 – de média-alta renda – Águas Claras, Candangolândia, Cruzeiro, Gama, Guará, Sobradinho, Sobradinho II, Taguatinga e Vicente Pires – é diverso quanto à dependência ao núcleo central, pois possui distâncias desiguais em relação ao grupo 1.

Figura 31 – Visão ampla da parte superior da Rodoviária do Plano Piloto, com o Conjunto Nacional à esquerda e ao fundo o Setor Bancário Norte; à direita, o Teatro Nacional, projeto de Oscar Niemeyer

Fonte: Paviani (2017).

Conclui-se que há necessidade de descentralizar atividades para as localidades dos grupos 3 e 4, como referido, para que possam ofertar atividades econômicas; e que há fortes evidências que o atual perfil

de atividades do Distrito Federal se esgotou e passa a exigir mudanças para a alteração do padrão até agora estabelecido. Existem fortes evidências das desigualdades socioespaciais no Distrito Federal, em razão do desequilíbrio na oferta de atividades nos núcleos 2, 3 e 4, o que os mantêm dependentes do núcleo metropolitano, como demonstrado.

4.4.3 Rendimentos e desemprego no Distrito Federal: disparidades salariais

Pesquisas realizadas no Distrito Federal, a respeito do emprego/desemprego, mostram o aumento do número de jovens que ingressam no mercado de trabalho sem que surjam atividades para abrigar esses novos trabalhadores. Essa constatação pode ser percebida em razão da crise econômica que é mais acentuada em algumas regiões do território brasileiro. Nas economias desenvolvidas, houve superação dos tropeços de 2008 e avanço com o uso de tecnologias inovadoras para a evolução suas economias.

Voltando à temática do título, como está o trabalho e os respectivos ganhos salariais na capital federal um pouco mais recentes? Comparando os valores de agosto de 2017 com os de 2018, notam-se pequenas alterações, por exemplo, em 2017 os assalariados do setor privado auferiram ganhos mensais assemelhados de R$ 3.833,00, já em 2018 os valores eram de R$ 3.842,00. Quanto ao setor público, no mês de setembro, houve mudanças, de R$ 8.052,00, em 2017, comparativamente a 2018, quando se reduziu a R$ 7.740,00. No que diz respeito aos empregadores, os rendimentos médios elevaram-se de R$ 7.198,00, em 2017, para R$ 7.205,00, em 2018. Todavia, o que é digno de nota é a discrepância entre o setor privado e o setor público, com diferencial de

quase duas vezes mais a favor do setor público. A última PED de 2019, traz os seguintes valores: os 10% mais pobres – auferiram R$ 615,00 em julho de 2018 e R$ 659,00 em julho de 2019, com pequeno acréscimo; já os 10% mais ricos auferiram R$ 13.397,00 reais em julho de 2018 e R$ 14.715,00, em julho de 2019, com ganhos elevados, o que torna o emprego público mais atrativo.

A condição de desemprego, comparando 2017 e 2018, mostra um pequeno aumento de ocupados: eram 1,319 mil e 1,346 mil pessoas, respectivamente, rebatendo-se na redução do número de desempregados: 315 mil, em 2017, e 307 mil, em 2018. Essa comparação revela, não sem surpresa, a queda da taxa de desemprego, que era ascendente nos últimos anos. A PED não revela as maiores causas dessa redução do número de desempregados nos anos indicados. Uma pista pode ser encontrada nos dados de desemprego por características pessoais e experiência de trabalho das pessoas. Em relação ao sexo, houve decréscimo dos homens sem emprego de 17,6%, em 2017, para 16,8%, em 2018. A PED de agosto de 2019 mostra que houve redução da taxa de desemprego entre os homens de 16,6%, em agosto de 2018, para 15,7%, em agosto de 2019. Para as mulheres houve aumento da taxa de 19,7%, em agosto de 2018, para 20,9%, em agosto de 2019. Em outros meses observa-se que enquanto há redução do desemprego entre os homens, há aumento das taxas das mulheres sem emprego.

No caso da raça/cor, em 2018, os negros apresentaram taxa de 21,4%, enquanto para os não negros a taxa era de 15,4%. Em anos anteriores, essa discrepância também era mostrada nas PEDs, o que é avaliado como preconceito do tratamento dos negros, que apresentam taxas mais elevadas do que a média encontrada no DF em relação

aos não negros. No caso das mulheres, o desemprego pode surgir por diversos fatores, inclusive o da maternidade. Com referências aos negros, além da discriminação, as oportunidades não se apresentam por não terem, talvez, escolaridade completa, pois no Brasil e no DF, negros e pobres possuem menor chance de frequentarem toda a escala educacional, como revelam outras pesquisas da Codeplan.

A julgar pela Pesquisa de Emprego e Desemprego realizada no Distrito Federal em fevereiro de 2019, é urgente avaliar os rumos da atividade econômica, pois a taxa de desemprego elevou-se de 18,3%, em janeiro, para 18,7% em fevereiro ou, em termos absolutos, de 308 mil para 314 mil desempregados. Além desses números, quais as outras características que a PED realizada no DF indica? Estimativas de março mostram que o desemprego atingiu 326 mil pessoas ou 19,5% da População Economicamente Ativa, a mais elevada dos últimos anos. Além disso, como estão os rendimentos dos trabalhadores?

As estatísticas da PED, de 2019, identificam pequenas mudanças ocorridas nesse ano, entre janeiro e agosto. Em primeiro lugar, o desemprego se manteve estável, mas elevado, ou seja, passou de 308 mil em janeiro para 313 mil em agosto de 2019. As taxas também se mantiveram elevadas e oscilantes: 18,3% e 19,9 % em abril e 18,3% em agosto. Todavia, como estão os rendimentos dos assalariados em um ano? Houve pequena variação para mais dos ganhos dos ocupados, com média salarial de R$ 3.811,00, em julho de 2018 e elevação para R$ 3.910,00 em julho de 2019. O setor privado teve ganhos pequenos, algo ao redor de R$ 100,00, o que pode ser justificado pela estagnação econômica local e nacional. O setor público seguiu a mesma tendência de R$ 8.330,00, em julho de 2018, para R$ 8.580,00, em julho de 2019, uma elevação de R$ 250,00.

Figura 32 – Edifício do Setor Bancário Norte; à esquerda, o Teatro Nacional, com obras paralisadas desde 2014

Fonte: Paviani (2017).

4.4.4 Conclusão

A PED realizada no Distrito Federal em agosto de 2019 demonstra uma constante, que é a linha ascendente das taxas e dos números absolutos do desemprego. Como referido, em agosto de 2018 a taxa total era de 18,1% da PEA, em agosto de 2019, a taxa se manteve em 18,3%. O desemprego aberto seguiu essa tendência, de 16,1% em agosto de 2018, passou para 16,2% em agosto de 2019. A mesma situação ocorreu com o desemprego oculto, passou de 2% em agosto de 2018 para 2,1% em agosto de 2019. Ao longo do ano transcurso de 2018 para 2019, a linha do desemprego total se manteve sempre oscilante, mas superior aos 18,1% do início da série histórica, ficando bem demarcada a concentração das atividades no Plano Piloto.

Por esse motivo, conclui-se que será importante aprofundar as pesquisas para o encontro de outros parâmetros e indicadores da

desigualdade socioespacial do Distrito Federal. Das análises feitas, se evidencia a gravidade da má distribuição das oportunidades de trabalho entre o setor privado e o serviço público, entre homens e mulheres e entre não negros e negros. Esses desníveis em tempos de crise se prolongaram por mais de década e estão associados com aumento do número de desempregados – sempre superior a 300 mil pessoas, ou uma cidade de porte médio em qualquer região do Brasil.

4.5 A ocupação do território: por novo perfil de atividades no Distrito Federal

A evolução urbana do Distrito Federal e a ocupação socioespacial aprofundou as alterações do projeto original da capital. A abertura de espaço para a primeira cidade-satélite, deu ensejo à multiplicação delas, chegando a mais de 30. O mapa do DF mostra Brasília de núcleos múltiplos, no qual as localidades abrigaram moradias individuais, com lugar para trabalhar distante, por vezes. O polinucleamento foi desenvolvido sem prever a mobilidade interna – moradia-trabalho. Isso foi se alterando, à medida que alguns núcleos oferecem trabalho em atividades de serviços para 50% da respectiva População Economicamente Ativa, segundo Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios realizada pela Codeplan em 2015.

A Pesquisa de Emprego e Desemprego, categoriza quatro grupos por renda auferida pela população: grupo 1 (alta renda); grupo 2 (média-alta renda); grupo 3 (média-baixa renda); e grupo 4 (baixa renda). Verifica-se que essa regionalização por renda permite aprofundar o exame da desigualdade socioespacial, pois o grupo 1 é constituído pelo Plano Piloto, Lago Norte, Lago Sul, Jardim Botânico e Park Way e, declinando

a renda, os demais grupos, por exemplo, o grupo 4 é constituído pela Fercal, Itapoã, Recanto das Emas, SCIA-Estrutural e Varjão.

Os grupos 3 e 4, de média–baixa renda e baixa renda, respectivamente, possuem considerável volume populacional, somando 1.613.651 habitantes, ou 55,51% dos três milhões de moradores do DF, enquanto os grupos 1, de alta renda, e 2, de média-alta renda, somam 1.292.923 de habitantes, menos da metade da população do DF. Entre alguns aspectos que se rebatem na geografia de Brasília pode-se listar os seguintes: quanto mais distantes estão os componentes dos grupos 3 e 4, é bem provável que tenham menor capacidade de investimentos – muito embora o setor imobiliário tenha propiciado a verticalização, com edifícios em substituição às preexistentes habitações individuais, no antigo modelo de um terreno-uma-moradia-uma família. Já se tratou, neste mesmo espaço, que há blocos com centenas de apartamentos. Surge a questão: há capacidade local para a compra ou são os investidores mais aquinhoados dos grupos 1 e 2 que adquirem os imóveis para alugar?

Novas pesquisas podem mostrar quem são e porque investidores-não-moradores adquirem boa porção das unidades ofertadas em localidades que ainda não possuem atividades produtivas com capacidade de alavancar a economia dessas regiões administrativas de baixo e médio baixo grupo salarial. Aliás, a capacidade produtiva é baixa em razão de 964 mil pessoas, ou 72,5% da PEA, estarem ocupadas em empregos de serviços: 14% na administração pública; 3,5% na indústria de transformação; 4,6% na construção civil; e 17,8% no comércio e reparação de veículos.

Estamos, portanto, numa fase de transição, na qual surgem mais questionamentos do que respostas. É provável que em cinco anos tenhamos mais clareza de como a sociedade deseja que se desenvolva o lugar

de moradia e de trabalho, porque jamais se retorna ao *status-quo* anterior. A evolução em uma metrópole em vertiginosa expansão é de difícil prognóstico, mesmo porque, não sendo uma "ilha em meio ao deserto do Centro-Oeste" – como a mídia se referia a capital federal há 60 anos – ela não é "previsível", isto é, os parâmetros geográficos e socioeconômicos não são alcançáveis a curto prazo, tal como aconteceu com seus fundadores, que jamais anteciparam que Brasília seria uma grande cidade, guindada à condição de terceira metrópole nacional, abaixo do Rio de Janeiro e da Metrópole Nacional – São Paulo – e que enfrentaria crise hídrica, desemprego, congestionamentos e dificuldade na mobilidade interna, etc. Foram décadas para esses problemas se acumularem.

O aumento populacional apresenta demandas, como de postos de trabalho para os mais jovens que entram na PEA. A PED realizada no DF em outubro mostra que a PEA, em agosto e setembro se mostrou estável em 1,634 milhão de pessoas, mas na pesquisa de outubro, passou para 1,638 pessoas, um acréscimo de 4 mil. Além disso, em setembro, havia 305 mil desempregados e, em outubro, 308 mil. Enquanto a média de desemprego do DF atingiu 18,8%, foi maior para mulheres – 20,8% –, para os jovens de 16 a 24 anos de idade – 43,1% – e para os não brancos – 21,1% –, dados que revelam a desigualdade socioespacial de Brasília.

Esses números revelados pelas pesquisas devem ser avaliados para a desejável e necessária mudança do perfil de atividades, olhando-se o futuro de Brasília.

4.6 Trabalho, renda e desigualdades sociais

Em tese, as sociedades humanas se organizam para que haja equidade social e bem-estar coletivo. Na prática, essa teoria de justiça

social irá depender do grau de solidariedade que algumas coletividades assumem, com maior ou menor empenho e teor humanitário. Seria desejável que em todos os recantos do planeta a atuação dos governantes tivesse como meta a melhor distribuição de recursos para a mobilidade plena dos cidadãos em todos os setores da vida cotidiana. Assim procedem as economias mais evoluídas, porque o produtor será também o consumidor do que foi produzido coletivamente. Essa atitude aquece a economia e pode reduzir o desemprego.

A realidade, em muitos casos, inclusive no nosso contexto, é bem diversa, o produtor de um bem acaba por não ter acesso a ele, quando colocado no mercado. Ele é considerado produtor não consumidor. Isso afeta a economia do país. É perceptível que os trabalhadores, ao construírem habitações, podem não ter recursos para adquirem o imóvel que eles construíram. Por esse inacesso, os que não possuem recursos acabam por morar em assentamentos não legalizados ou em habitações não condizentes com a dignidade humana. Isso ocorre com comunidades inteiras, sob a forma de habitações provisórias ou favelas, como as existentes nas grandes cidades brasileiras, de Norte a Sul.

A mídia tem mostrado que houve aumento do número de pessoas que vivem com muito menos do que um salário-mínimo. Aliás, de um ano para outro, o salário-mínimo foi reajustado sem cobrir a inflação real do período. De 2019 para 2020, foi estabelecido em R$ 1.040, que serve de parâmetro para outros reajustes. Por isso, a atualização foi de apenas de R$ 42,00, valor que em pouco tempo será absorvido pela inflação.

A Pesquisa de Emprego e Desemprego no Distrito Federal, traz informações de agosto, com pesquisa de 2019. Os números captados são os seguintes: leve aumento do contingente de desempregados,

313 mil no DF ou 18,3% da PEA. Em julho de 2019, eram 308 mil desempregados ou 18,1% da PEA. De um mês para outro, 5 mil pessoas perderam o emprego e estão fora do mercado de trabalho (temporária ou sazonalmente). Significa que para sobreviver mais pessoas estarão no mercado informal de trabalho, fazendo bicos ou tarefas esporádicas, vendendo objetos nos semáforos ou, simplesmente, aumentando o número de pedintes e moradores em situação de rua. Muitos, ainda, aguardam que as oportunidades de trabalho voltem a ser criadas na capital, mesmo que sem carteira assinada. Em agosto de 2019, o setor privado aumentou o assalariamento sem carteira, cerca de 7 mil pessoas ou 6,5% da PEA. Igualmente, no mês, houve crescimento do número de autônomos, 8 mil, o que faz pensar em trabalho precário, que nem sempre colabora com o sustento da família.

Paradoxalmente, mesmo com aumento do desemprego e do trabalho precário, houve crescimento dos rendimentos segundo as categorias selecionadas pela PED. Em julho de 2018, o setor privado apresentou remuneração da ordem de R$ 3.811,00, e em julho de 2019, o salário houve acréscimo de 2,6 % no período, em média, R$ 3.910,00. Em julho de 2018, o setor público tinha como remuneração média R$ 8.330,00, e em julho de 2019, houve acréscimo de 3%, chegando a R$ 8.580,00, ou mais do que o dobro da remuneração média do setor privado. Isso explica a grande procura pelo emprego público em concursos ou em indicações "de confiança" por parte de políticos e administradores públicos.

Nos resultados da PEA de agosto de 2019, a questão da raça/cor e de gênero apresenta dados para reflexão. Os não negros possuem 14% de taxa de desemprego abaixo da média, cerca de 18,3%, enquanto os negos têm taxa acima da média, ou 20,2%. O desemprego é menor

entre os homens, 15,7%, enquanto as mulheres chegam à taxa de 20,9% no mês de agosto de 2019, portanto superior à média e à média dos homens.

A PEA é rica em dados, que servem para orientar o setor público e as empresas no sentido de administrar os recursos humanos, na admissão e demissão de pessoal e respectiva remuneração. Se há excesso de demissões, haverá menor número de compradores no comércio e pode gerar o que já se nota – lojas e empresas fechando as portas. Há, ainda, rebatimento em outros setores: redução do consumo, instabilidade na ascensão social, precariedade na segurança pública, aumento dos moradores em situação de rua etc.

Finalmente, são visíveis os desafios que devem ser enfrentados para a redução da taxa de desemprego geral e do aumento da taxa de ocupação das mulheres e dos negros, objetivando a democratização das oportunidades e redução das desigualdades socioespaciais em nosso contexto.

4.7 Indústria de reformas em Brasília

Há necessidade de conhecermos a geografia da capital federal por suas características e atividades distribuídas no quadrilátero do Distrito Federal. Suas indústrias não a colocam muito bem no elenco das áreas metropolitanas tradicionais, muitas crescidas ao redor de parques industriais importantes para o país.

Diriam alguns, se as indústrias locais são incipientes por que se ocupar com elas? A questão seria correta se fôssemos tratar das indústrias tradicionais, com chaminés fumegantes em poluídos distritos industriais. Então, diriam outros, se não há indústrias com chaminés,

deveríamos nos ocupar com outras modalidades? Por exemplo, as que assumem as reformas industriadas em Brasília, como a interminável reforma da previdência, a reforma política, do judiciário, do ministério federal, do secretariado do Governo do Distrito Federal, ou ainda, a reforma do sistema viário, aqui e ali saturado pelo constante crescimento do tráfego de veículos não atenuado pelo trem metropolitano, nem pelas infindáveis duplicações de vias públicas. Diríamos que essas reformas acabam caindo em setores muito intrincados e, por vezes, submersos na política. Neste campo, hoje minado, não nos atreveríamos a abordá-las no espaço deste pequeno tópico, pois o foco é outro.

Indo ao ponto, trataremos da indústria de reformas que, alguns preferem denominar de atividades de serviço. Da mesma forma que a construção civil, os serviços contribuem para o emprego de milhares de pessoas, em todos os quadrantes da cidade, desde o Plano Piloto de Brasília até as mais distantes cidades-satélites. As obras em foco assumem importância na economia do DF e resultam em preocupações por sua dinâmica, operacionalidade, custos e nível de poluição.

Assim, notam-se, nas superquadras do Plano Piloto, prédios com andaimes para pintura de suas fachadas ou mesmo para modernizá-las com esquadrias de alumínio, novas pastilhas e, sobretudo, com os indefectíveis revestimentos dos pilotis com mármore branco ou colorido. Os pilotis são cartões postais dos blocos e, se renovados, valorizam os imóveis. A renovação demanda também reforma das cerâmicas do piso, escadas, garagens, elevadores e áreas de uso comum. No piso, há substituição da surrada granitina por mármore, novas lajotas de cerâmica colorida ou reluzentes tipos de granito.

Há, ainda, blocos nos quais são realizadas cirurgias mais amplas, pois os materiais em uso há 20, 30 ou 45 anos, demonstram cansaço,

desbotam, trincam e devem ser renovados ou removidos. Para as obras, nomeia-se comissão em assembleia geral que recolhe orçamentos de firmas, em expansão neste florescente mercado da construção civil. Aliás, as assembleias nem sempre acontecem com debate civilizado, sobretudo quando se formam grupos opostos em razão das medidas a serem tomadas e, sobretudo, quanto ao montante das taxas extras e da quantidade de mensalidades necessárias para cobrir as despesas com a empreitada.

A reforma em blocos residenciais é um dos mais evidentes exemplos da indústria das reformas, que movimenta razoável contingente de trabalhadores em toda a linha da construção civil, do engenheiro ao peão e ao comércio de materiais de construção, uma das mais prósperas atividades econômicas de Brasília. Assim, a geografia do DF, aos poucos, vai sendo modificada por crescente número de pessoas que se ocupam em fazer desta indústria sem chaminés uma das mais desenvolvidas da cidade. Geógrafos, economistas, sociólogos e outros profissionais das Ciências Humanas, que pesquisam o processo de urbanização, ressentem-se da falta de estatísticas sobre esta atividade. Com os dados levantados poderiam fazer avaliação de sua importância no mercado informal de trabalho, no giro econômico-financeiro e para o sustento de famílias. Acredita-se que, devido às reformas há redução da taxa de desemprego no DF.

Ultimamente, surgiram na cidade escritórios de engenharia e arquitetura que organizam as reformas e passam para os condomínios contratantes a garantia de que a empreitada chegará a bom termo, de acordo com o orçamento escolhido. Mas em toda a obra humana, a escolha de orçamento não é tarefa tranquila. Surgem dois lados das reformas a serem avaliados, ou seja, um grupo pensa em reforma

mais ampla, com materiais de melhor qualidade e maior durabilidade e outro que se contenta com maquiagem que elimine infiltrações, que corrija desgaste dos materiais antigos e que evite taxa extra de elevado custo durante muitos meses ou mais de ano, onerando o orçamento dos condôminos.

Sendo uma ou outra corrente dominante, há necessidade de iniciar as obras antes do período chuvoso. Portanto, as reformas se movimentam pelo que vulgarmente é referido como clima, mas que na realidade é o tempo cambiante do Planalto Central, que oscila dicotomicamente entre meses secos de abril/maio a setembro/outubro, com secura e temperaturas amenas, mas com dias ensolarados e os demais meses, chuvosos. Portanto, as obras correm contra o tempo. A geografia, novamente, ajuda a todos os que "põem a mão na massa", com dias propícios no período seco, com longas jornadas de trabalho, muita poeira, sucata, cheiro de tintas e barulho insuportável de marretas, furadeiras, martelete, serras e queda de materiais pesados, perturbando a vizinhada.

De uma forma ou de outra, as obras em blocos residenciais são apenas a parte mais perceptível da indústria de reformas. Mais sutis são as reformas nas repartições públicas do governo federal – ministérios, autarquias e no GDF. Nos órgãos públicos abrem-se licitações e aí, por necessidade ou não, os contribuintes arcam com os impostos para as obras. Além disso, erguem-se suntuosos palácios para o judiciário (mas este é outro assunto). No GDF, procedeu-se a reforma do Palácio do Buriti, que chamou a atenção por sua amplitude, custos e demora na execução dos trabalhos. No âmbito público, ruídos e poluição ficam distantes dos espaços residenciais – como estabelecido na setorização demarcada pelo Plano Piloto do urbanista Lucio Costa.

De modo geral, observa-se o movimento de reformas em todas as localidades da capital. Com o passar dos anos e com o alto poder aquisitivo, muitos moradores do núcleo central se cansam da pintura de seus apartamentos, das instalações sanitárias dos banheiros e do modelo antigo das cozinhas. Nessas há competitivo mercado de armários pré-fabricados que modernizam moradias – mansões ou apartamentos, no Lago Sul e Lago Norte, no Plano Piloto e vizinhanças. Reforma em casas e apartamentos é uma modalidade muito barulhenta e atazana a paciência da vizinhança em que ocorrem as obras. Os moradores de apartamentos já começam a se mobilizar para que, além do respeito à lei do silêncio, os condomínios votem medidas de proteção contra o excesso de poeira, cheiro de tintas, vernizes, tíner e colas e, sobretudo, barulho. Argumentam que a mobilização se faz necessária para que o aconchegante ambiente familiar não se torne um inferno ao longo de dias ou meses – dependendo do volume e duração da obra.

Entretanto, passa despercebido o problema com o exército de trabalhadores que aproveitam este filão de trabalho informal. Geralmente, esse contingente anônimo de trabalhadores se organiza em torno de um "mestre de obras" mais experiente ou peão habilidoso e com muito tino comercial. Muitos pertenciam ao quadro de construtoras que faliram ou que reduziram o número de seus empregados. Diante do desemprego, esses mestres de obras e peões sentiram o florescer de oportunidades quando aumentou a demanda por reformas. Neste contingente, ocupam-se mesmo sem abrigo da legislação trabalhista, sem férias, sem contribuição ao Instituto Nacional do Seguro Social (INSS) ou ao Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS), mas garantem o sustento de suas famílias. Avalia-se que movimente razoável quantidade

de materiais e recursos financeiros importantes para a economia do DF. Com isso, azulejistas, pintores, pedreiros, eletricistas e seus ajudantes, marmoristas e outros se ocupam nas empreitadas e migram de um lugar a outro, de uma obra a outra e garantem remuneração oscilante, temporária e, por isso mesmo, imprevisível. Nos escritórios de arquitetura e engenharia, voltados para reformas e decoração, o operariado trabalha mais organizadamente e ao abrigo da legislação trabalhista.

Por fim, oferecemos algumas sugestões para órgãos de pesquisa federal e do GDF, legisladores e pesquisadores da evolução socioespacial do DF para que: 1) se elaborem estatísticas da quantidade e características dos trabalhadores deste "circuito inferior da economia", na concepção do grande geógrafo Milton Santos; 2) conhecer qual é o montante da movimentação financeira que passa distante dos cofres públicos, seja em termos de impostos e das contribuições não pagas à proteção social dessa sofrida massa de trabalhadores da capital; e 3) que os órgãos ambientais verifiquem qual é o patamar aceitável de poluição – ruído, maus odores, poeira e entulho – produzida por essa atividade no território de Brasília – cidade tombada como Patrimônio da Humanidade e que medidas devem ser tomadas para atenuar seus impactos socioambientais.

Capítulo 5

Organização metropolitana

5.1 Brasília metrópole – por que não?

Dos anos 1960 aos dias atuais, tivemos um salto de mais de meio século, quando as linhas de resistência à Brasília metropolitana são tênues e fracas. Os ainda resistentes são da esfera política-administrativa, em razão da crise geral no âmbito do planejamento urbano e regional. Creditamos os freios dados ao planejamento, para o usual imediatismo e improviso de ações de setores da gestão e administração pública, país afora. A obrigatoriedade determinada pela Constituição de 1988 para que os municípios com população acima de 20 mil habitantes elaborem um plano diretor urbano, não demove os que preferem ações do dia a dia mais "rentáveis", politicamente falando.

Admite-se que a fase do imediatismo será superada, tal como se recuperam territórios devastados por furações. Os ganhos proporcionados pelo planejamento urbano e regional, a médio e longo prazo, acumulam capital político e recebem apoio de eleitores mais

conscientes e instruídos. Será inevitável adotar práticas de planejamento. Em dado momento da evolução sociopolítica, as demandas da população exigirão menos gastos imediatos e mais investimentos olhando o futuro das regiões metropolitanas e das áreas urbanas mais povoadas. Os avanços administrados deixarão no passado as gestões que não valorizavam previsões e controles, por exemplo, na expansão do espaço usado das grandes cidades.

No caso de Brasília, a atividade de equipes de planejamento ganhará força pelo legado de origem do Plano Piloto, saído da prancheta de seus idealizadores, o urbanista Lucio Costa e o arquiteto Oscar Niemeyer. A retomada do controle territorial terá facilitadores, mas demandará tempo para adaptações pelo tempo transcorrido entre o Plano Piloto urbanístico e a cidade que se agigantou, transformando-se na terceira metrópole nacional, atrás apenas de São Paulo e Rio de Janeiro, segundo o IBGE.

Além de ajustes aos novos formatos teórico-metodológicos para o planejamento regional e urbano, a grande crise econômica nacional exigirá recursos a serem captados de outras fontes que não as de cunho fiscal. Essa é a consideração a levar em conta, pois o território urbanizado se expandiu para além do Distrito Federal, o que demandará cooperação interestadual, como a existente em outros contextos geográficos. Deverá ser considerada a capital federal, isto é, as 33 Regiões Administrativas e o que a mídia trata como "entorno", que é a borda metropolitana composta por 12 municípios de Goiás, aderentes ao DF.

Poucos se dão conta de que Brasília se ampliou para além do quadrilátero. O crescimento exponencial não respeitou os limites geográficos entre o DF e Goiás e fincou raízes funcionais na fímbria metropolitana. Esse novo espaço demandará legalização ou atitude

geopolítica de admissibilidade com instrumentos que tragam o ente metropolitano para o mundo real da gestão compartilhada. Essa constatação tem apoio em dados de pesquisas da Codeplan, são exemplos, a Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios (PDAD) e a Pesquisa Metropolitana por Amostra de Domicílios (PMAD), que são realizadas a cada dois anos. Em ambas, há fluxos e interações socioespaciais que dão base estatística para a afirmação anterior, a respeito da necessidade de ente metropolitano. Os dados levantados nas pesquisas mostram intensa mobilidade diária – de cunho centrípeto, pelas manhãs e centrífugos, ao fim das tardes – denotando a polarização do centro da capital, capaz de mover e dinamizar a economia local e regional.

A Área Metropolitana de Brasília não é homogênea. Pelo contrário, o espaço é desigual, socioespacialmente. Como diria o grande geógrafo Milton Santos, o espaço é dividido – há o circuito superior, o lado desenvolvido e bem equipado e o espaço do circuito inferior, que é complementar ao anterior e que denota carências, necessidades de população pobre. O autor ressalta que não se trata de dualismo, mas de espaços que se complementam, estando o segundo circuito demandando, por exemplo, infraestruturas e atividades que o tornem mais desenvolvido, que possa oferecer às respectivas populações melhores condições de vida, ou aquilo que se prega em certos setores – ofereça sustentabilidade. Essa só será obtida com esforços para compartilhar os bens e riquezas socialmente constituídas, que a população demande menos sacrifícios para a sobrevivência e ações e facilidades para elevar seu patamar de cultura, de educação, de aceso aos serviços de saúde etc. Em resumo, que a geração atual possa deixar de herança espaços, socioecologicamente, em melhores condições para os descendentes e para o futuro.

5.2 Brasília: outro desenho urbano a fez metrópole nacional

Há mais de 60 anos iniciava-se a construção da futura capital federal, após aprovação do projeto de Lucio Costa, selecionado pelo Júri Internacional, presidido pelo britânico Sir William Holford. O Plano Piloto, segundo o pensamento dos idealizadores, deveria conter a cidade de Brasília, integralmente. Todavia, a migração no final dos anos 1950 exigiu a ampliação da oferta de habitação, com o que, ainda em 1958 foi criada Taguatinga, a primeira cidade-satélite. Nos anos subsequentes, foram traçados planos para outros núcleos urbanos, até atingir 33, sendo guindadas à posição de Regiões Administrativas. Ficou estabelecido que o Plano Piloto seria a RA 1. Com essa disseminação de núcleos urbanos no território do Distrito Federal, a cidade que deveria ser unitária sob o ponto de vista do povoamento urbano, apresenta polinucleamento prematuro. Resultaram dos núcleos múltiplos algumas características singulares, por exemplo, o notório afastamento da moradia em relação às atividades político-administrativas e de serviços, mais adensadas e mais bem-remuneradas no Plano Piloto, pois, basicamente, as RAs foram desenhadas para moradia e não para ter locais de trabalho próximos.

Além disso, cidades distantes umas das outras dificultam os deslocamentos diários da população e com isso, grande problema de mobilidade, que se torna mais cansativo, demorado e dispendioso. Outros aspectos do povoamento gerado é a necessidade de se construir vias asfaltadas de longo percurso, além de propiciar a destruição da cobertura vegetal. Como círculo vicioso, os aguaceiros de primavera/verão provocam torrentes causadoras de alagamentos porque não há infiltração para abastecer os lençóis freáticos. Além disso, o intenso

povoamento ensejou grilagem de terras e o surgimento de núcleos habitacionais não legalizados que, de algum modo suprem a falta de políticas habitacionais e de incremento das atividades produtivas. Constata-se que esse povoamento esparso se encaminha para a conurbação, o que facilitaria o transporte coletivo, mas com prejuízo de quase seis décadas de qualidade ambiental.

A qualidade ambiental é medida pela vegetação existente entre um núcleo urbano e outro no quadrilátero do DF e fora dele nos municípios adjacentes no estado de Goiás. Desde os anos 1960, o povoamento fez crescer os municípios goianos com a mudança de família do DF para as antigas fazendas próximas, loteadas para atender essas demandas. Foi assim com a Cidade Ocidental e Valparaíso, ambas construídas por empresas imobiliárias existentes em Brasília. Outras foram ampliações de vilas menores como o distrito de Luziânia, Santo Antônio do Descoberto, Águas Lindas e Padre Bernardo. Outros municípios abrigaram população que se deslocou do DF para ter casa própria ou aluguéis menos elevados nesses municípios.

Pode-se entender o acerto do IBGE em considerar Brasília uma Metrópole Nacional em sua publicação de 2008, *Regiões de Influências das Cidades – 2007*, ao lado do Rio de Janeiro. Nesse estudo, São Paulo é a grande Metrópole Nacional, contando com muitas outras classificações dos centros importantes do país. Essas três metrópoles possuem territórios amplos de influência e, no caso de Brasília, não seria mais admissível que sua área metropolitana possua um "entorno", justamente constituído com os municípios adjacentes. O IBGE não trata de entornos de quaisquer metrópoles, mas de periferias ou de colares metropolitanos, por suas ligações e dependências da cidade-mãe. Ademais, no caso de Brasília, pesquisas mostram que o termo entorno

acaba sendo excludente e de alguma forma indicador de preconceito. Pesquisas realizadas nesses municípios indicaram que o trabalhador da periferia metropolitana não tinha tratamento igualitário em relação ao morador da capital – ficava em segundo plano. Mesmo assim, a mobilidade diária intraurbana dessa metrópole indica que o ir-e-vir é constante e se faz como em outras grandes cidades, pois a capacidade de gerar empregos é maior no *core* metropolitano do que em suas bordas, internas ou no estado ou nos estados vizinhos. Como referido, as cidades-satélites por muito tempo foram locais de moradia e não de moradia e de trabalho, mesmo que o padrão urbano delas não sejam equivalentes, Taguatinga, por exemplo, com um subcentro urbano, possui mais possibilidade de reter seus habitantes do que o Gama, que por sua vez, com o Novo Gama, do outro lado do limite interestadual.

Pelo exposto, é razoável solicitar à mídia em geral e aos órgãos de imprensa que deixem de tratar o colar metropolitano como entorno e sim como componente de verdadeira área metropolitana, a de Brasília. Dá mais conteúdo humanitário e mais status.

5.3 Espaços para o desenvolvimento socioeconômico

Há décadas, o Brasil passou a contar com cinco Grandes Regiões, a saber: Norte, Nordeste, Centro-Oeste, Sudeste e Sul. Para essa regionalização, o IBGE se pautou em homogeneidades dos territórios em termos de sua constituição fisiográfica e algum grau de desenvolvimento socioespacial. Essa classificação se manteve e teve acréscimos das mesorregiões, sub-regiões. Em 2017, uma nova regionalização foi publicada com as Regiões Geográficas Imediatas e Regiões Geográficas Intermediárias, atualizado no sentido de apresentar um novo quadro

regional vinculado aos processos sociais, políticos e econômicos – a última versão da Divisão Regional do Brasil havia sido publicada na década de 1990.

No que tange ao cenário urbano, no início dos anos 1970, foram delimitadas nove regiões metropolitanas, visando dados censitários específicos para as grandes cidades. O Brasil conta com 70 regiões metropolitanas e três Regiões Integradas de Desenvolvimento, a revisão não apresentou mudanças nas três RIDEs, a de Petrolina/Juazeiro, a da Grande Teresina e a do Distrito Federal e entorno, segundo o IBGE. Assim, no caso da RIDE/DF e entorno, era constituída de 22 municípios, 19 de Goiás, dois de Minas Gerais e o DF, que é uma das unidades da Federação, equivalente a um estado e apresenta o município de Brasília. Recentemente, a mídia divulgou a aprovação, pelo Senado, do Projeto de Lei que acrescenta mais 12 municípios, de modo que a RIDE passaria a ter 34 municípios. Todavia, essa aprovação foi para o aval presidencial. O Senado não aproveitou a oportunidade de retirar o termo "entorno" constante na denominação da RIDE. E qual seria o argumento para tal? Pelo motivo que "entorno" não é toponímia geográfica, nem consta dos dicionários de geografia urbana. A Universidade de Brasília e a Codeplan instituíram a denominação de Periferia Metropolitana de Brasília (PMB), com 12 dos 22 municípios da RIDE, que possuem laços de funcionalidade com Brasília, quase todos contíguos ao DF.

Para melhor conhecimento desses municípios, a Codeplan executa a Pesquisa Metropolitana por Amostra de Domicílio (PMAD). As PMADs são excelentes instrumentos para as administrações municipais, pois apresentam dados para as políticas públicas das cidades vizinhas ao DF. Com isso, cada prefeito tem como avaliar as

condições socioeconômicas de sua cidade. Portanto, a cada dois anos, os municípios se enriquecem com dados que os elevam na hierarquia urbana, isto é, deixam de merecer o apelido de entorno para, esperando o amparo legal, ter novo status, sem deixar de pertencer à RIDE, pois a complementam. É desejável aumentar o papel de cada cidadão, com sua participação na esfera municipal, para que o habitante desse espaço regional deixe de ser rejeitado como morador do entorno, que consideram termo excludente e pejorativo. Isso se revelou em pesquisa que apontou que jovens não conquistaram posto de trabalho em Brasília ao indicar residência no entorno.

Ademais, os critérios para classificar os municípios como membros da AMB foram atualizados de acordo com o IBGE, quando classificou as Regiões Metropolitanas, isto é, a base geográfica dos relacionamentos com o núcleo metropolitano, no caso, o Plano Piloto de Brasília. Esse é capaz de organizar sua região de influência, tal como previu Lucio Costa em seu projeto para a capital federal, ao final dos anos 1950. Esclareço que muitos ainda usam o termo entorno por desconhecimento dos reais motivos que duas instituições de pesquisa optaram por inovar. Se o argumento de que entorno é mais fácil de ser referido, pode-se contrapor que Brasília foi considerada a terceira metrópole brasileira, na classificação do IBGE (*Regiões de influência das cidades, 2007*). Por essa razão, assim como São Paulo (Metrópole Nacional 1-A), Rio de Janeiro e Brasília (Metrópoles Nacionais 1-B), possuem seu território metropolitano cientificamente delimitado, onde estão incluídos os municípios que sob a guarida social e econômica se encontram nas respectivas áreas de influência dessas capitais.

Em resumo, se Brasília foi instituída para alargar os horizontes do povoamento e trazer para o Planalto Central o desenvolvimento social,

político e econômico que lhe cabia induzir, com o passar dos anos, ela obteve sucesso. Deve-se ainda ter cuidados com respeito a certas debilidades advindas do enorme crescimento demográfico, não previsto. Por essa razão, os municípios componentes da AMB podem se constituir em território de soluções na descentralização da população e de atividades sociais e econômicas, com os benefícios que sua população deseja.

5.4 Desafios para a retomada do planejamento na organização territorial

Está provado que, com mais de 85% de população urbana, o Brasil tem motivos para se preocupar com grande volume de problemas urbanos e ambientais de variada ordem. Diariamente, a mídia estampa imagens de congestionamentos nas vias, sobretudo nas grandes cidades. Nelas, quilômetros de veículos jazem imobilizados ou percorrem lentamente as avenidas e ruas. A lentidão do tráfego eleva o consumo de combustíveis, causa irritação aos que trafegam, prejuízos à economia e polui a natureza (e os seres humanos nela incluídos). A televisão mostra corredores de hospitais, onde pacientes, deitados em macas e no chão, aguardam atendimento. Cresce o número de famílias morando embaixo de pontes, praças ou sob árvores. Há movimento e protestos dos "sem teto", que são a prova cabal da lacuna de habitações para as classes menos favorecidas da sociedade. A mobilidade para o trabalho mostra como o modal padrão – ônibus – não atende bem a demanda dos "usuários" (cidadãos), que são tolhidos de chegar ao destino. O modal sobre trilhos, de implantação demorada, recebe poucas atenções dos governantes para ampliar a malha de metrôs ou dos Veículos Leves sobre Trilhos (VLT). Há muitos outros problemas envolvendo

a mobilidade, mas chega-se a conclusão de que há falta de transporte coletivo na maioria das metrópoles brasileiras. O congestionamento das vias nas grandes cidades mostra também irracionalidades. Em episódios de protestos há quebra-quebra de ônibus. Em 2013 e 2014, vândalos incendiaram ônibus, que poderiam transportá-los mais adiante.

Outro problema é a falta de água potável em pontos ou em cidades inteiras. No começo de 2015, o problema da água ficou mais evidente por questões atmosféricas e desperdícios. Em pontos do território, a chuva foi insuficiente para abastecer os reservatórios – como foi o caso do Sistema Cantareira, na capital paulista. Em menor grau, mas preocupante, é a situação do abastecimento de água em outras metrópoles, como no Rio de Janeiro, Recife e Brasília, apenas para citar três grandes cidades, somando-se a São Paulo. Portanto, problemas urbanos não faltam.

A seguir, examinam-se alguns aspectos do porquê faltam respostas para os problemas urbanos na capital do país, tida como planejada em seus primórdios. Fica evidente o problema da expansão de Brasília, sob a forma de constelação urbana no interior do Distrito Federal e para além de seus limites – no caso, a Periferia Metropolitana de Brasília, a ser reconhecida e formalizada pelo poder público. Dentro do DF, e fora dele, o polinucleamento urbano gerou a resposta verde, que se traduz em espaços intercalares abundantes em espécies vegetais, o cerrado. Mas os núcleos esparsos no território evidenciam exagerada distância entre um núcleo urbano e outro, entre cada um dos núcleos e o core metropolitano, o Plano Piloto de Brasília. É nesse centro que são oferecidos quase a metade das oportunidades de trabalho do DF ou 42,6%, conforme estimativa da Codeplan. Com isso, os deslocamentos para o trabalho e o retorno para os locais de residência se mostram

demorados em razão do congestionamento das vias. Temos que considerar os municípios próximos, componentes da Área Metropolitana de Brasília, que "liberam" milhares de moradores para trabalhar no DF, são exemplos: Planaltina (Brasilinha), 69,53%; Águas Lindas de Goiás, 61,32%; Novo Gama, 59,34% para citar apenas três casos, conforme a Pesquisa Metropolitana de Amostra por Domicílios, da Codeplan. Esses elevados percentuais indicam a necessidade de se efetivar ações como resposta do planejamento urbano e regional para os problemas antes anotados, com o olhar no futuro desse grande e especial território.

Por fim, o planejamento enfrentará desafios em razão da falta de ações conjuntas, de integração de duas unidades federativas – Goiás e Distrito Federal. O primeiro passo será criar o ente metropolitano, pois esse conjunto urbano cresce sem observar os limites geográfico-administrativos e políticos. Em primeiro lugar, deve-se assumir uma visão de totalidade e de futuro, pois a médio e longo prazos as políticas públicas devem ser transversais aos diferentes governos. De nada adiantará se ações de determinado período governamental for desconsiderada na administração subsequente, gerando a malfadada descontinuidade administrativa. Se assim for, haverá desperdícios múltiplos, sobressaindo-se o descarte de recursos públicos (escassos), com obras paralisadas ou abandonadas, por exemplo. Há um longo caminhar em direção ao necessário planejamento urbano e regional.

5.5 A capital: espaço geopolítico

Brasília tem longa história que se desenrola até se tornar realidade. Os 5.570 municípios brasileiros compõem um mosaico geográfico, em escala nacional, em que não aparecem as subdivisões dos distritos.

Apenas se toma conhecimento da subdivisão do território em outra escala, a das regiões e estados brasileiros. O IBGE recebe o mérito do rendilhado que, no âmbito estadual, se percebe como são compostos geográfica e administrativamente os municípios brasileiros.

No caso do município de Brasília, a subdivisão recebeu a denominação de Região Administrativa. Na atualidade, para efeito dos censos do IBGE, são reconhecidas dezenove RAs, embora o Governo do Distrito Federal tenha criado mais 12 ao longo dos anos. Portanto, ao menos para a governança distrital, há 31 Regiões Administrativas, sendo a mais recente a RA da Fercal. As 12 RAs criadas recentemente necessitam de legislação que defina suas poligonais.

Sob o ponto de vista geopolítico e de governança, as RAs não possuem autonomia político-administrativa; não foram guindadas à condição de municípios; não possuem prefeitura, nem status de cidade, com sede municipal, legislativo e demais órgãos correspondentes. Todavia, são dotadas de sede administrativa e possuem administrador regional nomeado pelo GDF. Com isso, o administrador recebe demandas dos habitantes da RA e certo grau de operacionalidade para atender os pleitos dos moradores ou os encaminha para a sede governamental – o Palácio do Buriti.

Em visão ampla, sociogeográfica, as RAs não são homogêneas e resultam da necessidade de ampliar a localização da crescente expansão populacional. Elas dispõem de infraestrutura urbana e atividades básicas, sobretudo as de serviços, embora insuficientes para reter em cada uma delas expressivo contingente de trabalhadores, que se deslocam todos os dias para o Plano Piloto, como demonstram as pesquisas da Codeplan. No centro, estão quase metade dos postos de trabalho do Distrito Federal. Esse último aspecto faz da Grande Brasília uma

metrópole sem similar entre as que o IBGE considerou em sua obra *Regiões de influência das cidades*, de 2007.

Nessa publicação, Brasília recebeu a indicação de Metrópole 1-B, ao lado da mesma classificação dada ao Rio de Janeiro. São Paulo, a maior metrópole brasileira e da América do Sul, aparece classificada como 1-A. As três grandes cidades nacionais são diversas em termos de atividades, São Paulo e Rio de Janeiro possuem um rol completo de serviços e ramos industriais, enquanto Brasília concentra seus misteres na atividade terciária, de serviços, que se revestem de grande complexidade.

Da mesma forma, as RAs não desenvolveram distrito ou parque industrial, nos moldes das cidades que circundam os demais grandes aglomerados. Por isso, as RAs servem para moradia e retêm parte do contingente de trabalhadores residentes. Os que se ocupam de atividades locais encontram-se em serviços ligados ao comércio, ao atendimento médico-hospitalar e muitas possuem filiais de lojas sediadas no Plano Piloto. O artesanato e a indústria moveleira podem ser encontradas no Gama e em Taguatinga, respectivamente. Quase todas as RAs atendem o reparo de veículos como acontece no Setor de Oficinas do Núcleo Bandeirante. Há outras peculiaridades nas demais RAs, mas não há espaço para expor.

A característica que faz Brasília diversa das demais metrópoles – para além de sua curta história – é a rapidez e a forma de seu povoamento. O formato polinucleado diverge das outras grandes cidades, que se expandiram de modo compacto, emendando bairros. No Distrito Federal, as RAs encontram-se distantes dezenas de quilômetros umas das outras e em relação ao núcleo metropolitano – o Plano Piloto de Brasília. Outra questão problemática é a falta de oportunidades

de trabalho, o desemprego. As Ras, consideradas cidades-satélites, são dependentes do core metropolitano.

O fato de terem sido constituídas para abrigar população e não para moradia e trabalho é outra característica importante, razão que submete centenas de milhares de pessoas ao deslocamento diário para o trabalho no Plano Piloto. Por último, essa estrutura de núcleos múltiplos, disseminados no DF, obrigou o estado a prover infraestrutura de forma linear, com quilometragem extensa e elevados custos de implantação e manutenção. Com isso, não se advoga a conurbação – a destruição do polinucleamento em direção a uma futura grande mancha urbana – assunto para outra ocasião.

Conclusão

Ao longo do tempo, acompanhamos minuciosamente a evolução urbana de Brasília e a ocupação do território do Distrito Federal. As alterações são diversificadas e multiformes, tanto no aspecto paisagístico/urbanístico, como no ambiente demográfico. A demografia mostrou vivacidade na ampliação do número de habitantes da capital e na demanda por locais de moradia e de trabalho. Enquanto setores habitacionais foram ocupando o espaço interno no DF e com o transbordamento para os limites próximos, no estado de Goiás, com a formação e expansão habitacional de 12 municípios próximos. Com isso, juntamente a Brasília, esses 12 municípios formam a Área Metropolitana de Brasília, com aproximadamente 4,2 milhões habitantes. O IBGE considerou Brasília a terceira metrópole brasileira, abaixo de São Paulo (composta por 39 municípios e cerca de 21 milhões de habitantes) e do Rio de Janeiro (com cerca de 22 municípios e 13,2 milhões de habitantes).

Nesta obra, apenas tratei da cidade capital e a liguei ao espaço metropolitano que foi assumido no Núcleo de Estudos Urbanos e Regionais (Neur/Ceam/UnB) e na Companhia de Planejamento do

Distrito Federal (Codeplan). Quanto ao desenvolvimento urbano de Brasília, é importante conhecer seus primórdios, na construção do Plano Piloto e posterior expansão em pontos expandidos do DF. Com isso foi criada uma verdadeira constelação de cidades, a que denominei de cidade polinucleada ou de núcleos múltiplos. Igualmente, neste livro, analisei alguns aspectos do ambiente natural em que o bioma Cerrado predomina, mas enfrenta muitas queimadas no período seco, e substituído por lavouras, sobretudo da sojicultura e que se destina à exportação para outros centros.

Questões ligadas à expansão demográfica também possuem tratamento nesta obra, também ligada à questão da área metropolitana de Brasília. Todavia, uma questão importante é a do emprego e desemprego que é acompanhada há longa data, pois, ao que parece, o desemprego é estrutural e o desenvolvimento de atividades fica circunscrito aos serviços de diversas naturezas, pois o plano urbanístico não prevê um distrito industrial no DF. Por consequência, Brasília apresenta décadas de desemprego sempre superior a 200 mil desocupados e um exército de trabalhadores informais – que, nos dias correntes, passam a fazer competição uns com os outros pela constante entrada de trabalhadores nas atividades de biscateiros, "faz-tudo" e assemelhados. Esse aspecto é um dos pontos cruciais para os governantes e legisladores no sentido da empregabilidade. Sempre será importante que o trabalhador tenha um posto de ocupação para ter salário e capacidade de consumir.

Os capítulos da obra, de modo geral, originam-se de artigos publicados na imprensa, sobretudo no *Correio Braziliense*, em anos passados. Reunidos em dois livros, acabam por serem testemunhos de quem viveu e acompanhou a capital federal por mais de 50 anos.

Sua geografia e urbanismo são aqui esquadrinhados nos aspectos acima referidos. Espero encontrar leitores interessados nessa vivência.

Aos leitores do matutino e à Universidade de Brasília registram-se agradecimentos com o apelo de que multipliquem para outras instituições e profissionais o que aqui foi analisado.

Referências

ADEUS meninos. *Revista IstoÉ*, n. 1.787, p. 36-41, jan. 2004.

ARBACHE, J. Trabalho cresce o desemprego e trimestre perdido. *Correio Braziliense*, Brasília, Caderno Economia, p. 10-11, abr. 2004.

ARROYO, J. Bordas e espaço público: fronteiras internas na cidade contemporânea. *Revista Arquitextos*, São Paulo, ano 7, n. 81, 2 fev. 2007. Disponível em: http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/07.081/269. Acesso em: 15 set. 2021.

AZEVEDO, S.; DANTAS, E. Eles mataram. *Revista Época*, n. 279, p. 52, set. 2003.

BAUMAN, Z. *Em busca da política*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2000.

BAUMAN, Z. *Globalização*: as consequências humanas. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1990.

BAUMAN, Z. *Identidade*. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 2005.

BENFATTI, D. M.; QUEIROGA, E. F.; SILVA, J. M. P. Transformações da metrópole contemporânea: novas dinâmicas espaciais, esfera da vida pública e sistema de espaços livres. *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, Rio de Janeiro, v. 12, n. 1, maio 2010. Disponível em: https://rbeur.anpur.org.br/rbeur/article/view/230/0. Acesso em: 15 set. 2021.

BRASIL. *Constituição da República Federativa do Brasil*: promulgada em 5 de outubro de 1988. 4. ed. São Paulo: Saraiva, 1990.

BUARQUE, C. *Admirável mundo atual*: Dicionário Pessoal dos Horrores e Esperança do Mundo Globalizado. São Paulo: Geração Editorial, 2001.

CARTER, H. *The Study of Urban Geography*. Londres: Edward Arnold, 1972.

CLAMOR nacional por emprego. *Correio Braziliense*, Brasília, Caderno Política, p. 5, maio 2004.

CODEPLAN. Companhia de Planejamento do Distrito Federal. *Índice de Desempenho Econômico do Distrito Federal – 1º Trimestre de 2017*. Brasília: Codeplan, 2017. Disponível em: https://www.ipe.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/02/1%C2%BA-Trimestre.pdf. Acesso em: 26 abr. 2024.

CODEPLAN. Companhia de Planejamento do Distrito Federal. *Nota Técnica nº 01 de 2014*: delimitação do Espaço Metropolitano de Brasília (Área Metropolitana de Brasília). Brasília: Codeplan, 2014. Disponível em: https://bit.ly/2pzXLtC. Acesso em: 17 set. 2021.

CODEPLAN. Companhia de Planejamento do Distrito Federal. *Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios do Distrito Federal*. Brasília: Codeplan, 2015. Disponível em: https://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/02/PDAD-Distrito-Federal-1.pdf. Acesso em: 26 abr. 2024.

CODEPLAN. Companhia de Planejamento do Distrito Federal. *Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios do Distrito Federal*. Brasília: Codeplan, 2018. Disponível em: https://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/02/PDAD-Distrito-Federal-1.pdf. Acesso em: 29 abr. 2024.

CODEPLAN. Companhia de Planejamento do Distrito Federal. *Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios – Setores habitacionais Pôr do Sol e Sol Nascente*. Brasília: Codeplan, 2013. Disponível em: https://www.codeplan.df.gov.br/pdad-2013/. Acesso em: 8 abr. 2024.

CODEPLAN. Companhia de Planejamento do Distrito Federal; DIEESE. Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos. *Mercado de trabalho no Distrito Federal em 2018*. Brasília: Codeplan; DIEESE, 2018. Disponível em: https://www.ipe.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/02/Boletim-PED-DF-me%CC%81dia-anual-2018.pdf. Acesso em: 29 abr. 2024.

CODEPLAN. Companhia de Planejamento do Distrito Federal; DIEESE. Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos. *Pesquisa de Emprego e Desemprego no Distrito Federal*: resultados de agosto de 2019. Brasília: Codeplan; DIEESE, 2019. Disponível em: https://www.ipe.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/02/Boletim-PED-DF-agosto-19.pdf. Acesso em: 29 abr. 2024.

CODEPLAN. Companhia de Planejamento do Distrito Federal; DIEESE. Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos. *Pesquisa de Emprego e Desemprego no Distrito Federal*: resultados de julho de 2020. Brasília: Codeplan; DIEESE, 2020. Disponível em: https://www.ipe.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/02/Boletim-PED-DF-julho-2020.pdf. Acesso em: 26 abr. 2024.

CODEPLAN. Companhia de Planejamento do Distrito Federal; DIEESE. Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos. *Pesquisa de Emprego e Desemprego no Distrito Federal*: resultados de junho de 2019. Brasília: Codeplan; DIEESE, 2019. Disponível em: https://www.ipe.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/02/Boletim-PED-DF-junho-19.pdf. Acesso em: 26 abr. 2024.

DE CERTAU, M. *A invenção do cotidiano*: artes do fazer. Petrópolis, RJ: Editora Vozes, 2011.

DESEMPREGO bate recorde em São Paulo. *Correio Braziliense*, Brasília, Caderno Economia, p. 10, 2004.

DISTRITO FEDERAL. Governo do Distrito Federal. Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados. Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos. *Pesquisa de Emprego e Desemprego no DF – Resultados*: Fevereiro/2004. Brasília: GDF, SEADE, DIEESE, 2004.

FURTADO, C. *Não à recessão e ao desemprego.* Rio de Janeiro: Editora Paz e Terra, 1983.

GONÇALVES, R. Receita ortodoxa: juro tira mais renda do trabalhador, diz estudo. *Folha de S.Paulo*, São Paulo, Caderno Economia, p. B6, 2004.

INSTITUTO BRASILEIRO DE ANÁLISES SOCIAIS E ECONÔMICAS. *A Economia do Distrito Federal*: um estudo analítico dos últimos 10 anos. Brasília: Ibase, 2004.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Divisão regional do Brasil em Regiões Geográficas Imediatas e Regiões Geográficas Intermediárias*: 2017. Rio de Janeiro: IBGE, 2017.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. *Regiões de influência das cidades*: 2007. Rio de Janeiro: IBGE, 2008.

LOPES, C. Faxina na casa. *Revista IstoÉ*, n. 1817, p. 7, 10-11, ago. 2004.

MINISTÉRIO DA SAÚDE. *Retrospectiva 2021: as milhões de vacinas Covid-19 que trouxeram esperança para o Brasil*. Publicado em 30 dez. 2021, atualizado em 1º nov. 2022. Disponível em: https://www.gov.br/saude/pt-br/assuntos/noticias/2021/dezembro/retrospectiva-2021-as-milhoes-de-vacinas-covid-19-que-trouxeram-esperanca-para-o-brasil. Acesso em: 27 mar. 2024.

MONGIN, O. *A condição urbana contemporânea*: a cidade na era da globalização. São Paulo: Estação Liberdade, 2009.

NUNES, B. F. *Brasília*: A Fantasia Corporificada. Brasília: Paralelo 15, 2004.

OLIVETO, P. Juventude: convite à violência. *Correio Braziliense*, Brasília, Caderno Brasil, p. 15, jul. 2004a.

OLIVETO, P. Trabalho Infantil: sem tempo para viver. *Correio Braziliense*, Brasília, Caderno Brasil, p. 8, ago. 2004b.

PAVIANI, A. (org.). *Brasília, ideologia e realidade:* espaço urbano em questão. Brasília: Editora Projeto, 1985.

PAVIANI, A. A realidade da metrópole: mudança ou transformação na cidade? *In*: PAVIANI, A. (org.). *Brasília:* Moradia e exclusão. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1996.

PAVIANI, A. *Brasília*: dimensões da violência urbana, 2005.

PINTO, A. P. Desemprego & fome. *Correio Braziliense*, Brasília, Caderno Opinião, fev. 2003.

POCHMANN, M. Desafios do emprego no Brasil. *Correio Braziliense,* Brasília, Caderno Opinião, maio 2004.

PORTO, M. S. G. *A mudança de endereço da violência*. [*S. l: s. n*.], [1999?].

QUEIROGA, E. F.; BENFATTI, D. M. Entre o nó e a rede, dialéticas espaciais contemporâneas: o caso da metrópole de Campinas diante da Megalópole do Sudeste do Brasil. *In*: ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, 12, Belém, 2007. *Anais* [...]. Belém: ANPUR, 2007. Disponível em: https://anais.anpur.org.br/index.php/anaisenanpur/article/view/1151. Acesso em: 15 set. 2021.

REIS FILHO, N. G. *Notas sobre urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano*. São Paulo: Via das Artes, 2006.

RELATÓRIO da ONU: globalização piorou o mundo. *Correio Braziliense*, Brasília, Caderno Mundo, jul. 2004.

RETOMADA? Ipea vê melhora no mercado de trabalho. *Folha de S.Paulo*, São Paulo, Caderno Dinheiro, p. B10, 2004.

RICUPERO, R. O Brasil e o desemprego em massa. *Folha de S.Paulo*, São Paulo, Caderno Opinião Econômica, ago. 2003.

ROLLI, C.; FERNANDES, F. Crescem os empregos com salários baixos. *Folha de S.Paulo,* São Paulo, Caderno Dinheiro, p. B1, ago. 2004. Disponível em: https://www1.folha.uol.com.br/folha/dinheiro/ult91u87321.shtml. Acesso em: 19 set. 2021.

SANTOS, M. *Espaço e método*: globalização e meio técnico-científico-informacional. São Paulo: Hucitec, 1994.

SILVA, J. F.; LIMA, R. B.; DAL ROSSO, S. (org.). *Violência e trabalho no Brasil*. Goiânia: Editora Universidade Federal de Goiás; Brasília: MNDH, 2001.

SOARES, G. A. D. Violência Urbana: somos mesmo violentos. *Correio Braziliense*, Brasília, Caderno Pensar, jul. 2004.

TRABALHO: fim da moleza. *Revista Veja*, ano 37, n. 31, p. 96, ago. 2004.

TRABALHO: na roda vida. *Revista IstoÉ*, n. 1778, p. 82-83, out. 2003a.

TRABALHO: os samurais sem patrão. *Revista Veja*, ano 36, n. 41, p. 58, 60, out. 2003b.

VIOLÊNCIA: Barbárie na escola. *Correio Braziliense,* Brasília, Caderno Cidades, p. 21, maio 2004.

Sobre o autor

Aldo Paviani é gaúcho, bacharel e licenciado em Geografia e História pela Pontifícia Universidade Católica (PUC) em 1958, Livre-Docente/Doutor em Geografia Urbana pela Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG) em 1977, pós-doutorado no ILAS/Universidade do Texas em 1983. Professor emérito pela Universidade de Brasília (2004). Professor titular, aposentado, pesquisador associado do Departamento de Geografia e do Núcleo de Estudos Urbanos e Regionais (Neur/Ceam/UnB), membro do Núcleo do Futuro (N-Futuro/Ceam/UnB), ex-diretor do Centro de Estudos Avançados Multidisciplinares (Ceam) e ex-diretor do Instituto de Ciências Humanas da UnB. Cidadão Honorário de Brasília pela Câmara Legislativa do DF (1999), Oficial da Ordem do Mérito Legislativo do DF (2012). Ex-diretor de Estudos Urbanos e Ambientais/DEURA/Codeplan (2014/2018). Membro da Associação Nacional de Escritores (ANE). Organizador das obras: *Brasília, ideologia e realidade:* Espaço urbano em questão, ed. Projeto/CNPq (1985)*; Urbanização e metropolização – a gestão dos conflitos em Brasília* (1987)*; Brasília*: a metrópole em crise (1989); *A conquista da cidade* (1991); *Brasília:* moradia e

exclusão (1996); *Brasília – Gestão urbana*: conflitos e cidadania (1999), publicados pela Editora Universidade de Brasília. Coorganizador de: *Brasília: controvérsias ambientais* (2003); *Brasília***:** dimensões da violência Urbana, Editora UnB (2005); *Brasília 50 anos*: da capital a metrópole, Editora UnB, (2010); *Brasília 60 anos*: desigualdade socioespacial em questão, Editora UnB (2024); *Brasília de todos nós:* A capital federal aos 60 anos (no prelo); *Planejamento & urbanismo na atualidade brasileira*: objeto teoria prática, Editora Livre Expressão (2013); *Território e sociedade:* as múltiplas faces da Brasília metropolitana, Editora UnB (2019). Áreas de interesse: urbanização, metropolização, impactos ambientais, emprego e desemprego metropolitanos, desigualdades e exclusão socioespaciais, regularização fundiária urbana, avanços científico-tecnológicos no ambiente urbano, gestão do território.

A Editora UnB é filiada à

Associação Brasileira
das Editoras Universitárias

Este livro foi composto em Adobe Garamond Pro.

Brasília alcança seus 60 anos de inauguração. Foram atingidos os propósitos do presidente Juscelino Kubitscheck de Oliveira de dar concretude ao que se propunham autoridades do tempo do Império e do início da República, que o Brasil tivesse sua capital transferida para o interior. Ideário de séculos, desde Tiradentes, a questão básica era evitar os riscos da capital ser litorânea. Na República, sobretudo após a Marcha para o Oeste do Governo Vargas, desejava-se povoar áreas de baixa densidade populacional no Centro-Oeste e no Norte do Brasil. Brasília, uma vez implantada com projeto inovador, e ao longo de 60 anos, sempre despertou o interesse dos que viram nela o coroamento dos ideais de séculos passados. Há aqueles que a julgam pelo que pensam de sua geografia urbana e o urbanismo em nosso contexto. Nesta obra, interessa descortinar cinco grandes temáticas:

1) como a saúde pública de Brasília enfrentou e ainda faz face à Covid-19 e ao isolamento social; 2) os ajustes no urbanismo da capital em 60 anos, sua evolução e estrutura urbana e regional; 3) a mobilidade urbana, isto é, a cidade em movimento; 4) questões econômicas e sociais das atividades, sobretudo o emprego e o desemprego no DF; e 5) como Brasília organizou sua área metropolitana.

Aos 60 anos, Brasília ultrapassa os 3 milhões de habitantes. Esse quantitativo era inimaginável em 1960, ao ser descerrada a placa inaugural da capital de todos os brasileiros.

Em resumo, o leitor será contemplado com a ampliação do acervo de conhecimento científico que sintetiza as 12 coletâneas precedentes, que compõem a Coleção Brasília, da Editora Universidade de Brasília.