

BEATRICE ARRUDA ELLER GONZAGA

**O PLANEJAMENTO URBANO E A CIDADE REAL:
UM OLHAR SOBRE O CRUZEIRO – DF**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, Área de Concentração Planejamento Urbano, como requisito parcial à obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

Orientador: Prof. Dr. Benny Schvasberg

**BRASÍLIA
2005**

TERMO DE APROVAÇÃO

BEATRICE ARRUDA ELLER GONZAGA

O PLANEJAMENTO URBANO E A CIDADE REAL:
UM OLHAR SOBRE O CRUZEIRO – DF

Dissertação aprovada como requisito parcial para a obtenção do grau de Mestre em Arquitetura e Urbanismo, Área de Concentração Planejamento Urbano, da Universidade de Brasília, pela seguinte banca examinadora:

Orientador:

Prof. Dr. Benny Schvasberg
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, UnB

Prof. Dr. Antônio Carlos Cabral Carpintero
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, UnB

Prof. Dr. Brasilmar Ferreira Nunes
Departamento de Sociologia, UnB

Prof^a. Dr^a. Marta Adriana Bustos Romero
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, UnB, suplente

Brasília, 19 de dezembro de 2005.

Walemberg e Pedro Henrique,
Letras da minha história.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a todos aqueles que contribuíram, direta ou indiretamente, para a realização desta Dissertação. Porém desejo destacar alguns agradecimentos:

Ao Mauro Lúcio, pelo interesse demonstrado na disponibilização dos arquivos do Núcleo de Registro da TERRACAP;

Ao João Júnior, mago das palavras, sempre paciente e bem-humorado;

Ao Benny, por suas palavras certas na hora certa;

Ao Beto, colega prestativo, cuja colaboração ilustrou o discurso abrangido por esta dissertação;

Ao Governo do Distrito Federal, pela oportunidade a mim concedida de dedicação integral ao Mestrado em Arquitetura e Urbanismo.

*Se, para seres bem recebido pelos bons,
Ó Livro, procederes com inteligência,
Nenhum tagarela ousará
Questionar sua pretensão.
Mas se, apressado, tiveres em mente
Ganhar a aprovação dos idiotas,
Logo verás o trabalho perdido,
Ainda sem dar no cravo,
Mesmo que os idiotas se esforcem
Para fingir que entenderam.
.....
.....
Pois se não quis o céu
Que saíesses tão ladino,
Como o negro João Latino,
Deves evitar escrever em latim.
Não te faças de inteligente.
Não cites os filósofos,
Para evitar que torçam a cara
E quem os entender não te diga,
Ao pé do ouvido,
“Para que florear tanto?”*

*Não te metas em censurar os outros,
Nem em saber das vidas alheias.
Ao que não vai nem vem,
Passar ao largo convém.
Não raro a carapuça
Dá-se a quem graceja;
Mas queima suas pestanas
Só em ganhar boa fama;
Quem imprime tolices
Deixa-as impressas para sempre.*

*Lembra que é desatino,
Tendo o telhado de vidro,
Apanhar pedras na mão
Para atirar no vizinho.
Deixa que o homem de juízo,
Nas obras que compõe,
Dê o que pensar a quem lê.
Aquele que produz livros
Para entreter donzelas
Escreve para tontas e à toa.*

*(Cervantes, 1605)**

* Trecho extraído do prólogo do Primeiro Livro de Dom Quixote, com a tradução de Mário Amora Ramos (vide Referências Bibliográficas).

SUMÁRIO

LISTA DE ILUSTRAÇÕES	vii
LISTA DE TABELAS	viii
RESUMO	ix
ABSTRACT	x
INTRODUÇÃO	1
1. REFERENCIAL TEÓRICO E METODOLÓGICO	5
1.1 Referencial teórico-conceitual	6
1.2 Referencial metodológico	27
2. ASPECTOS FÍSICOS	32
2.1 Cruzeiro Velho, Cruzeiro Novo e Octogonal	33
2.2 Setor Sudoeste	61
3. ASPECTOS SOCIAIS	82
3.1 Do passado ao presente: uma sociedade em plena (trans)formação	83
3.2 Do bairro Oeste Sul ao Setor Sudoeste	110
4. ANÁLISE URBANÍSTICA E SÓCIO-ECONÔMICA	127
CONSIDERAÇÕES FINAIS	150
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	155

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Ilustração	Título	Pág.
Figura 1	Croquis de Lúcio Costa para a “super-quadra” do Plano Piloto de Brasília.....	21
Figura 2	Quadrilátero Cruls e Retângulo Belcher.....	35
Figura 3	Cruz em madeira edificada a pedido de Bernardo Sayão.....	36
Figura 4	PPB 1/12, onde está indicada a população prevista para a Vila Operária.....	39
Figura 5	Plano Piloto de Brasília. 1957. Plano definitivo - por Yves Bruand.....	40
Figura 6	Planta SRE-S 1/1.....	42
Figura 7	Croquis elaborado por Lúcio Costa para casas populares em Brasília.....	43
Figura 8	Planta Registrada (PR) 23/2 – Cruzeiro Velho em 1966.....	45
Figura 9	PR 42/1 – Cruzeiro Velho em 1977.....	51
Figura 10	Croquis elaborado por Lúcio Costa para apartamentos populares.....	53
Figura 11	PR 2/3 – Cruzeiro Novo e áreas de expansão urbana.....	56
Figura 12	EP 1/1 – Octogonal.....	58
Figura 13	Áreas residenciais previstas pelo Brasília Revisitada.....	63
Figura 14	Região Administrativa do Cruzeiro em 2002.....	65
Figura 15	Primeiro Projeto Urbanístico registrado para o SHCSW (1988)	66
Figura 16	Croquis elaborado por Lúcio Costa para habitações econômicas.....	71
Figura 17	Projeto Urbanístico das SQSW 105 a 306.....	76
Figura 18	Situação das novas projeções na SQSW 305.....	77
Figura 19	Locação das novas projeções da SQSW 305.....	78
Figura 20	Projeto urbanístico da SQSW 300.....	80
Figura 21	Cruzeiro Velho em 1964.....	92
Figura 22	Cruzeiro Nobre em 1997.....	95
Figura 23	Cruzeiro Nobre em 2004.....	95
Figura 24	Ocupações encortificadoras sobre calçadas do Cruzeiro Velho..	101
Figura 25	“Pousada” edificada em dois lotes residenciais unifamiliares...	101
Figura 26	Avenida Comercial do Sudoeste em 1992.....	112
Figura 27	Avenida Comercial do Sudoeste em 2005.....	112
Figura 28	Sudoeste em 2004.....	121
Figura 29	Sudoeste em 2005.....	121
Mapa 1	Regiões Administrativas próximas à área de estudo.....	24
Mapa 2	Endereçamento.....	46
Mapa 3	Equipamentos urbanos.....	48
Mapa 4	Data de registro dos projetos urbanísticos.....	67
Mapa 5	Número máximo de pavimentos – Áreas residenciais e HFA...	73
Mapa 6	Ano do início da implantação dos núcleos urbanos.....	88

LISTA DE TABELAS

Tabela	Título	Pág.
Tabela 1	Categorias de análise para a caracterização de núcleos urbanos.....	25
Tabela 2	Possibilidades de arranjos para a composição da Superquadra..	68
Tabela 3	Possibilidades de arranjos para a composição demográfica da Superquadra.....	69
Tabela 4	Distribuição dos Chefes de Domicílios segundo a Classe de Renda.....	129
Tabela 5	Evolução de alguns Indicadores Sócio-econômicos – Cruzeiro...	131
Tabela 6	Distribuição dos Chefes de Domicílios segundo o Setor de Atividade Remunerada.....	131
Tabela 7	Distribuição dos Chefes de Domicílios segundo a Situação de Atividade.....	133
Tabela 8	População segundo os Grupos de Idade.....	134
Tabela 9	Distribuição da População segundo a Escolaridade.....	135
Tabela 10	População segundo Tempo de Moradia.....	136

RESUMO

Neste trabalho, alguns dos conceitos atribuídos à cidade, à comunidade e ao bairro pela literatura acadêmica e técnica foram analisados sob o duplo enfoque dos seus aspectos físicos e sociais. Para melhor entendimento do emprego dessa nomenclatura em algumas cidades projetadas, foram apresentados também os conceitos de cidade-satélite, Superquadra e Região Administrativa, largamente utilizados no plano urbanístico da cidade de Brasília (DF). A partir dessa revisão teórica, o processo de urbanização da região do Cruzeiro, no Distrito Federal, foi investigado à luz da leitura de seus projetos urbanísticos e da caracterização dos grupos sociais lá constituídos, tendo como data de partida o ano de 1959, e de término o ano de 2003. Dessa análise, foi possível identificar de que formas o processo de urbanização da região contribuiu para o seu entendimento como cidade, bairro ou comunidade – o que será útil para uma leitura apropriada do núcleo urbano, tanto para técnicos como para a comunidade, quando da realização de revisões em seu planejamento urbano, os chamados Planos Diretores. No caso do Cruzeiro (DF), percebeu-se que as relações sociais entre moradores terminaram por estabelecer grupos sociais homogêneos e/ou heterogêneos, nos quais o fator de união dos habitantes (que pode ser um sentimento, uma necessidade ou mesmo um modismo) está influenciado por variáveis como faixas de renda e níveis de escolaridade. Assim, foi caracterizada a construção de uma identidade coletiva a partir dos gostos, costumes e tradições desses grupos, que passaram a criar mecanismos de apropriação sócio-espacial e a estabelecer laços de comunidade – elementos tão caros à constituição de um lugar para se viver.

Palavras-chave:

Cidade; Comunidade; Bairro; Cidade-Satélite; Região Administrativa; Equipamentos Urbanos; Projeto Urbanístico; Grupos Sociais.

ABSTRACT

This work analyses, in the light of social and physical matters, some of the concepts usually attributed by the technical and academic literature to such categories as “city”, “borough” and “community”. For a better understanding of the nomenclature applied to some projected cities, we also present the concepts of “satellite cities”, “Superblocks” and “administrative zone” – that are largely used in Brasilia’s urbanistic project. Starting from this theoretical revision, the urbanization process of Cruzeiro’s urban area (part of Brazil’s Federal District) has been investigated in the light of its urbanistical projects and social groups’ characterization. Our research, that ranges from 1959 to 2003, enables us to identify how Cruzeiro’s urbanization process determined its classification as a city, community or borough. Such knowledge, by the way, will help experts and laymen alike to have a proper view of that urban area’s traits in the course of future urban planning revisions. We also found that social relations formed homogeneous as well as heterogeneous social groups in Cruzeiro. Such groups, bound by common feelings, needs and trends, were also shaped by the several income bands and educational levels found amongst their components. From this social and cultural melting pot, a collective identity has been established around Cruzeiro’s social groups. Therefore, those groups started to develop patterns of social and spatial appropriation and to set up the communitarian ties that are so essential to the constitution of a suitable settlement.

Keywords:

City; Community; Borough; Satellite City; Administrative Zone; Public Facilities; Urbanistic Project; Social Groups.

Introdução

*Evitem dizer que algumas vezes cidades diferentes
sucedem-se no mesmo solo e com o mesmo nome, nascem
e morrem sem se conhecer, incomunicáveis entre si.*

(Calvino, 2003: 32)

A intenção deste trabalho é descrever os projetos urbanísticos de dois dos núcleos urbanos de uma cidade planejada para ser a capital de um país (Brasília), e analisar as interferências dos seus projetos na formação das relações sociais em seus respectivos territórios, para melhor caracterizá-los como cidade, comunidade ou bairro. A autora acredita, contudo, que poderá oferecer um pouco mais do que uma descrição das transformações sócio-espaciais resultantes do processo de ocupação de Brasília; afinal, o que está sendo proposto é um mergulho na história da criação e implantação de dois núcleos urbanos brasilienses também projetados pelo Estado.

O Cruzeiro Velho e o Sudoeste são os núcleos urbanos objetos de estudo do presente trabalho. Imersos na história de um projeto maior de desenvolvimento do Planalto Central, eles tiveram um início comum: a presença do terreno virgem – ou seja, o terreno sem nenhuma ocupação previamente registrada, pronto para receber todo um roteiro de vida a ser desenrolado sobre sua superfície. Eles foram preparados e produzidos para serem suportes da atuação de um planejamento urbano preso à funcionalidade técnica dos espaços: tudo tem o seu lugar anteriormente previsto pelo Estado – que estabelece, inclusive, as regras e princípios da distribuição social nessas áreas.

A intenção de elaborar a presente obra surgiu do período (de 1994 a 2002) em que a autora trabalhou na Administração Regional do Cruzeiro, inicialmente como estagiária em Arquitetura e Urbanismo e, posteriormente,

como funcionária pública concursada. Naquela época, as áreas em estudo pertenciam a uma mesma Região Administrativa¹, a RA XI – que, além do Cruzeiro Velho e do Sudoeste, era composta por dois outros núcleos urbanos, o Cruzeiro Novo e a Octogonal.

Ao trabalhar na Administração do Cruzeiro, a autora teve a oportunidade de conhecer intimamente uma área geográfica nunca antes visitada por ela (apesar de ter nascido em Brasília e de não ter morado em nenhuma outra cidade). Intimamente porque, além do trabalho de análise e elaboração de projetos de arquitetura e urbanismo na RA XI, bem como na fiscalização de obras em campo, essa experiência também a aproximou, em 1995, de um “cruzeirense” nascido na casa dos pais, na Quadra 3 do Cruzeiro Velho: seu companheiro amado, fonte inesgotável de histórias da região e principal motivador desta obra.

De tais experiências de vida, surgiram indagações que se reportavam à própria existência dessa Região Administrativa (formada a partir da gestão de quatro núcleos urbanos, estritamente residenciais, distintos no espaço e no tempo). Distintos no espaço porque são núcleos urbanos projetados e implantados pelo Estado, seguindo traçados urbanísticos distintos e atendendo a faixas de renda também distintas. E, no tempo, pelo fato de terem sido implantados em momentos diferentes, num intervalo de aproximadamente 30 anos.

O período de abrangência desta pesquisa vai de 1959 – data da construção do primeiro bloco de casas geminadas no Cruzeiro Velho – até 2003, ano da criação da RA XXII (composta pelo Sudoeste e pela Octogonal, e resultante da subdivisão da RA XI – assunto que será amplamente discutido nos capítulos seguintes).

Da observação diária das diferenças sócio-espaciais entre esses núcleos urbanos, emergiu a intenção de estudar de que forma o processo de urbanização da Região Administrativa do Cruzeiro contribuiu para o seu entendimento como cidade, bairro, comunidade ou mesmo cidade-satélite. Para isso, buscou-se subsídios nas ciências sociais que se preocupam com as questões urbanas. Ou

¹ Os conceitos de Região Administrativa, bairro, comunidade e cidade serão oportunamente

seja: a partir da análise dos projetos de parcelamento urbanístico do Cruzeiro Velho e do Setor Sudoeste, e da identificação dos grupos sociais aos quais foram destinadas inicialmente as residências e projeções então criadas nesses núcleos, pretende-se responder as seguintes questões:

1. Até que ponto o projeto urbanístico influencia a formação e manutenção de grupos sociais em cidades planejadas?
2. Quais são as formas pelas quais a população de núcleos urbanos projetados se identifica com o espaço urbano?
3. O Cruzeiro Velho e o Sudoeste conformam ou conformaram, em algum momento, efetivamente um bairro e/ou uma comunidade?

São essas as questões que, preliminarmente, guiarão a busca de entendimento da dinâmica sócio-espacial da região formada pelos núcleos urbanos Cruzeiro Velho, Cruzeiro Novo, Octogonal e Sudoeste, que passaremos a melhor conhecer ao longo dos capítulos seguintes.

O estudo desses núcleos urbanos tornou-se, assim, um grande desafio. Desafio no sentido de estar diante de um território que representa, claramente, os momentos históricos pelos quais passaram Brasília até agora; um território rico em diversidades sociais e tipologias urbanísticas e arquitetônicas, onde o valor da terra é protagonista de muitas das transformações urbanas e sociais hoje facilmente identificáveis.

Neste trabalho, fica evidente a necessidade de buscar definições físico-materiais e sociais de suporte à análise. Optou-se, então, pelo estudo do espaço social e do espaço geográfico – o que, por conseguinte, inclui o estudo da cidade de Brasília (devido à forte influência urbanística, política e econômica do seu Plano Piloto sobre os núcleos urbanos em tela).

Surge, daí, a intenção de iniciar este trabalho com a revisão teórica de alguns conceitos relativos à cidade, à comunidade e ao bairro, que serão freqüentemente empregados nas interpretações das transformações sócio-

espaciais pelas quais a RA XI vem passando ao longo de sua história. Da mesma forma, os termos cidade-satélite, “superquadra” e Região Administrativa também têm seus conceitos chamados ao presente trabalho, na seção 1.1 do Capítulo 1, devido à sua especial importância na conformação urbana de Brasília.

Em seguida, ainda no Capítulo 1, há um breve esclarecimento acerca da metodologia utilizada para a realização do presente trabalho, apresentado na seção 1.2.

No capítulo 2, encontram-se o levantamento e a descrição dos projetos urbanísticos elaborados para o Cruzeiro Velho, o Cruzeiro Novo, a Octogonal e o Setor Sudoeste, caracterizados em seções distintas – com destaque para os aspectos físicos dos núcleos objetos de estudo desta dissertação.

Dando prosseguimento à coleta de dados que proporcionam a construção do perfil dos moradores dos núcleos em estudo, foram apresentadas, no capítulo 3, informações sobre as histórias de vida de alguns moradores representativos do conjunto, bem como a história da implantação e ocupação do Cruzeiro Velho e do Sudoeste.

O capítulo 4 foi reservado ao levantamento e à análise dos dados demográficos e socioeconômicos pesquisados. Ao serem aplicados e articulados à revisão teórica do Capítulo 1, esses dados trarão as ferramentas necessárias à caracterização de cada um dos núcleos urbanos em tela como cidade, comunidade ou bairro.

Na seção final, esta dissertação apresenta as considerações da autora a respeito do que foi analisado, e a proposição de caminhos e abordagens para a continuidade dos estudos referentes ao Cruzeiro Velho, ao Sudoeste ou a outros núcleos e comunidades urbanas, no sentido de aprofundar e ampliar a análise aqui iniciada.

Após esta sumária apresentação, está aqui feito o convite para passarmos à leitura do primeiro capítulo, que é o nosso ponto de partida para uma viagem pela história de Brasília a partir do Cruzeiro Velho e do Sudoeste, onde você é um convidado especial. Boa viagem!

CAPÍTULO 1
REFERENCIAL TEÓRICO E METODOLÓGICO

1.1 Referencial teórico-conceitual

Cidade, comunidade, bairro: conceitos distintos, significados semelhantes?

Cidade, comunidade e bairro são termos comumente utilizados quando o assunto é urbanização. Muitas vezes, essas três palavras assumem significados semelhantes entre si – ora na expectativa de melhor descrever um aglomerado urbano que se diferencia de outro qualquer, ora como uma contraposição ao conceito de rural ou de campo. Já a palavra comunidade, diferentemente de cidade e bairro – termos essencialmente urbanos –, é usada também para se referir a grupos sociais rurais, como comunidades rurais ou agrícolas.

Como resultado de inúmeras discussões de leigos e especialistas, os termos cidade, comunidade e bairro vão adquirindo significados diferentes, caracterizados pela predominância do afetivo, do imaginário, do espiritual. Muitas vezes, predomina como descrição física de unidades sociais como vizinhanças, aldeias ou conjuntos habitacionais, onde populações inteiras são distribuídas sobre um determinado território.

Brasília, como veremos rapidamente neste capítulo, possui particularidades em sua configuração física, provenientes do modelo ou concepção sob a qual foi projetada e construída. Há particularidades como a setorização do endereçamento (existência dos setores mais diversos, como comerciais, residenciais, industriais etc.) e a presença de cidades-satélites, Superquadras, quadras – entre outras que diferem da terminologia “bairro”, mas que possuem características que podem levá-las a serem compreendidas como bairros por seus habitantes e pesquisadores.

Na leitura que se segue, apresentaremos alguns conceitos atribuídos à cidade, à comunidade e ao bairro pela literatura acadêmica e técnica

(urbanística, sociológica, geográfica e antropológica), sob o duplo enfoque dos seus aspectos físicos e sociais.

Cidade

O mundo se tornou urbano em sua maioria. Nas primeiras décadas do século XX, apenas 10% da população mundial era urbana. Hoje, de acordo com dados da Organização das Nações Unidas (ONU), mais de 60% da população mundial vivem em cidades. E o início do que pode ser considerado “moderno” em nossa civilização é caracterizado pelo crescimento e surgimento de novas cidades.

O processo de metropolização que tomou conta das aglomerações urbanas, principalmente no Terceiro Mundo, parece irreversível e o seu crescimento se mostra incontrolável, potencializando conflitos como a segregação sócio-espacial e a exclusão social. O Brasil, apesar de localizar-se entre as regiões caracterizadas como mais pobres (em termos de precariedade urbana e exclusão social), tem perfis urbanos semelhantes aos países desenvolvidos. Trata-se, portanto, de um país extremamente desigual e diferenciado.

Não raramente, o termo cidade é entendido como lugar do mercado (Weber, 1976:69) e lugar da produção industrial e tecnológica, marcado pela existência de ruas, bairros, congestionamento, ordem e caos, riqueza e pobreza. Em geral, essa perspectiva tende a reduzir o conceito de cidade ao seu ambiente construído, aos seus aspectos físicos – esvaziando, assim, o conteúdo representado pelas relações sociais e de vizinhança, que tornam a cidade o lugar preferido pelo homem para a construção de seu modo de vida (Park, 1976:29). Definir cidade, então, passa a ser uma tarefa complexa, pois, segundo Weber, a princípio não poderia existir um tipo ideal, um tipo “puro” de cidade (Nunes, 2000:275) nem uma fórmula pré-definida onde aspectos sociais, unidos a aspectos físicos e territoriais, propiciassem a identificação ou formação imediata de uma cidade.

O processo contínuo e intenso de urbanização e crescimento das cidades no mundo envolve múltiplas combinações que poderiam auxiliar na caracterização como cidade, ao invés de vila² ou de área rural. De fato, não há duas cidades iguais, em forma e conteúdo, pois elas apresentam-se como um composto misto. Dada à diversidade de formas de emprego do termo “cidade”, seriam necessários estudos mais específicos caso se quisesse uma identificação precisa do que vem a ser uma cidade (mesmo quando um determinado aglomerado de casas deixa de ter caráter rural e passa a ser uma área urbana).

Nos anos 50, de acordo com dados do IBGE, 30% dos brasileiros viviam em cidades. Em 1991, o grau de urbanização do Brasil pulou para 75,6% e atualmente atinge 81,2%, segundo o Censo Demográfico de 2000.³

Na análise de José Eli da Veiga, a vigente definição de cidade oferecida pela legislação é obra do Estado Novo – que, no Decreto-Lei 311, de 1938, classificou como cidades todas as sedes municipais existentes até então, independentemente de suas características estruturais e funcionais. “Da noite para o dia, ínfimos povoados, ou simples vilarejos, viraram cidades por norma que continua em vigor, apesar de todas as posteriores evoluções institucionais” (2001).

Se tomarmos como ponto de partida para identificar a formação de uma cidade somente dados quantitativos (como os demográficos, por exemplo), poderemos verificar rapidamente que esses dados não seriam suficientes para uma análise mais complexa. Outros fatores seriam chamados à análise, como as condições culturais, sociais, financeiras, políticas e territoriais dos lugares e dos indivíduos que ali habitam e que possuem laços de atração, potencialmente chamados de relações de vizinhança.

² O Novo Dicionário Aurélio da Língua Portuguesa conceitua o termo **vila** como “1. povoação de categoria superior à de aldeia ou arraial e inferior à de cidade. (...) 3. Conjunto de pequenas habitações independentes, em geral idênticas, e dispostas de modo que formem rua ou praça interior, por via de regra sem caráter de logradouro público;” (1986: 1776).

³ José Eli da Veiga, professor-titular de Economia e Ciência Ambiental da USP, afirma que, com base na caracterização da rede urbana brasileira realizada pelo trio IPEA-IBGE-NESUR (vide referências bibliográficas), somente pouco mais da metade da população pertence à rede urbana. Para ele são certamente urbanos os municípios brasileiros com densidade de 100 hab/km² ou mais, o que perfaz um total de 86,6 milhões de pessoas, correspondendo a 55% da população brasileira.

Louis Wirth é um defensor desta idéia ao não dar peso excessivo à variável demográfica (Nunes, 2000:286), e ao procurar uma definição sociológica de cidade na junção de dados demográficos com informações sobre o contexto social. Em seu texto “O urbanismo como modo de vida”, apresentado na coletânea organizada por Otávio Velho sob o título *O fenômeno Urbano*, Wirth é incisivo ao afirmar que os elementos do urbanismo que marcam os agrupamentos urbanos como um modo distinto de vida é que vão melhor definir as cidades (1973:92). Segundo ele, a análise de dados demográficos – apesar de receber grande importância dos órgãos de recenseamento – não consegue captar toda a complexidade sociológica de uma aglomeração⁴.

Para exemplificar seu raciocínio, Wirth aponta o fato de que, se a densidade populacional de um determinado aglomerado fosse interpretada isoladamente, as áreas comerciais e industriais, em plena atividade durante o dia, dificilmente poderiam ser consideradas urbanas, pois apresentam baixíssima densidade populacional no período noturno.

Finalmente, na visão de Wirth uma cidade pode ser definida como um núcleo relativamente grande, denso e permanente, de indivíduos socialmente heterogêneos (1973:96), onde uma grande variedade de tipos de personalidades interagem criando uma complexa estrutura de classes.

Pressupõe-se que a vida urbana se vale de estruturas físicas e de relações sociais nela estabelecidas – o que produz uma população altamente diferenciada. Por outro lado, ela também cria mecanismos de nivelamento entre indivíduos, que darão origem a segregações espaciais em função de origens étnicas e de classificações de rendas, gostos e preferências (Nunes, 2000:288).

Segundo a análise de Robert Erza Park, a cidade é mais do que a identificação dos aspectos físicos visíveis à sua população, é “algo mais do que um amontoado de homens individuais e de conveniências sociais, ruas, edifícios, luz elétrica; (...) é um estado de espírito, um corpo de costumes e tradições (...), está envolvida nos processos vitais das pessoas que a compõem”

⁴ Os procedimentos adotados pelos órgãos de recenseamento metodologicamente partem da análise de dados populacionais, caracterizando uma determinada aglomeração como urbana a partir da classificação de seu tamanho, densidade demográfica, conformação urbana e de sua área de influência econômica. Levam em consideração alguns aspectos fundamentais de natureza demográfica, de estrutura ocupacional e de integração entre núcleos urbanos (IPEA, 2002:47).

(1976:26). Park caracteriza a cidade como a união entre uma “organização moral” e uma “organização física” que interagem e se modificam, estabelecendo assim uma clara distinção entre a vida no campo e o estilo de vida citadino (1976:29).

A partir do crescimento da cidade em número de habitantes, processos econômicos e políticos de valorização da terra começam a controlar a distribuição populacional. Surgem, assim, bairros compostos por residências elegantes, bem como bairros onde a população mais pobre encontra seu lugar. Os mecanismos de nivelamento aos quais Nunes se referia são as ferramentas dessa segregação. Park atribui a essa idéia a grande influência que o dinheiro e os interesses pessoais exercem nos processos de segregação social – que terminam por estabelecer “distâncias morais que fazem da cidade um mosaico de pequenos mundos que se tocam, mas não se interpenetram” (1976:62). O resultado desse arranjo é que as pessoas, reunidas em vizinhanças⁵, passam a se segregar também de acordo com seus gostos e sentimentos, assumindo a configuração do que Park chamou de “região moral”, onde indivíduos da mesma “laia”⁶ estariam reunidos por meio de suas afinidades – evitando, assim, o “contágio social” de tipos “anormais” situados à sua volta (1976:66).

Por causa dessa segregação social, em um território antes chamado de “cidade” surgem grupos organizados de interesses semelhantes para obterem seus fins, com recursos recrutados para uma causa coletiva, criando-se grupos fictícios de parentesco ou mesmo de afinidades. Mas de que forma poderíamos chamá-los: Comunidades? Bairros? Ou vizinhanças, na forma já definida por Park?

A guisa de melhor identificar a construção complexa do conceito de cidade, passaremos a estudar um pouco mais acerca da nomenclatura dada a esses grupos sociais que se formam a partir de suas semelhanças em qualquer cidade, em qualquer lugar.

⁵ Park define vizinhança como uma localidade com sentimentos, tradições e histórias próprios, que, através do contato constante entre seus vizinhos, terminam por se conformar na associação mais simples e elementar da vida citadina (1976:31).

O que é comunidade?

Em uma primeira análise, poderia haver confusão entre os termos comunidade, bairro e vizinhança, caracterizando a todos eles como construções territoriais com limites claros, fisicamente estabelecidos. Sobre o conceito de bairro falaremos mais à frente; porém, o que dizer, por exemplo, de um grupo baseado em laços de sentimento, sociais, econômicos ou mesmo virtuais?

Certamente, o conceito de comunidade é um dos mais imprecisos das ciências sociais. Muitos autores concordam que uma comunidade possui um território geralmente limitado. William Outhwaite (1993:115) considera que, “no mínimo, comunidade indica um grupo de pessoas dentro de uma área geográfica limitada que interagem dentro de instituições comuns e que possuem um senso comum de interdependência e integração”. Mais adiante, Outhwaite chama a atenção para o fato de que, apesar de os indivíduos interagirem dentro de um mesmo território, eles só serão verdadeiramente uma comunidade, ou um mesmo grupo, caso venham a se considerar dessa forma. E complementa: “O que une uma comunidade não é a sua estrutura, mas um estado de espírito – um *sentimento* de comunidade”. Quando se trata do sentido de comunidade como sentimento, algo problemático surge na análise sociológica desse termo, pois os limites de qualquer grupo social são geralmente fluidos e intangíveis, e não claramente definidos e fixos.

Richard Sennett, em seu livro “O Declínio do Homem Público”, afirma que a sociedade “intimista” atual se apóia no conceito de comunidade como vizinhança; não somente no sentido de estar territorializada, de possuir um lugar no mapa, mas sim no fato de que as pessoas podem estabelecer laços de comunidade independentemente de estarem vivendo próximas umas das outras (2002:274) – como, por exemplo, acontece com os grupos baseados em laços de sentimento ou mesmo virtuais.

Sobre a possibilidade de existir uma comunidade não territorializada, Sennett recorre à Tonnies, que

⁶ O Novo Dicionário Aurélio da Língua Portuguesa conceitua o termo **laia** como “qualidade;

tentou retratar o sentido não-geográfico da comunidade contrastando *Gemeinschaft* a *Gesellschaft* (sociedade). A primeira é a comunidade, no sentido das plenas e abertas relações emocionais com os outros. Ao opor essa idéia de comunidade a *Gesellschaft* (sociedade), Tonnies pretendia criar um contraste histórico, mais do que retratar dois estados diferentes de vida que podem existir ao mesmo tempo. Para ele, *Gemeinschaft* existira no mundo pré-capitalista e pré-urbanizado do final da Idade Média, ou nas sociedades tradicionais. *Gemeinschaft*, a plena e aberta comunicação emocional com os outros, só é possível numa sociedade hierárquica. As relações de *Gesellschaft*, ao contrário, são apropriadas à sociedade moderna, com sua divisão de trabalho e suas classes instáveis, ao invés do *stati* fixos. Aqui, as pessoas aplicarão o princípio da divisão de trabalho a seus próprios sentimentos, de maneira que a cada encontro que tiverem com outras pessoas engajar-se-ão apenas parcialmente. Tonnies lamentava a perda da *Gemeinschaft*, mas acreditava que somente um 'romântico social' poderia acreditar que algum dia ela voltaria a aparecer. (Sennett, 2002:274)

Sennett acredita que "nós nos tornamos o 'romântico social' a que Tonnies se referia" ao acreditarmos que existe uma comunidade a partir do momento em que as pessoas se abrem umas com as outras – criando, assim, um tecido que as mantém unidas, uma espécie de comprometimento psicológico que legitimaria os seus laços sociais como grupo. "Qualquer tipo de comunidade é mais do que um conjunto de costumes, de comportamentos ou de atitudes a respeito de outras pessoas. (...) É também uma identidade coletiva" (2002:275). A chave, segundo Sennett, da identificação dessa identidade (para que comunidade não fosse um conceito tão abrangente a ponto de contemplar qualquer grupamento social) nasceria de uma situação onde um determinado grupo estaria ameaçado em sua própria sobrevivência. O "senso do eu coletivo compartilhado" se uniria a uma ação compartilhada para fazer frente a essa ameaça, criando um "senso de comunidade" a partir de imagens que mantivessem unido o grupo social por meio do seu comprometimento psicológico.

Tomando-se como exemplo as comunidades religiosas, que são uma espécie de comunidade emocional, nos deparamos com um neologismo

jaez; casta:" (1986:1004).

empregado por Weber⁷: *comunalização*, utilizado para definir as diferentes formas de uma rede de relações muito fortes em que se podem organizar os que acolhem e seguem uma mensagem comum. Por exemplo, os discípulos de Jesus, os de Buda, entre outros, constituem, então, comunalizações. Esse conceito abrange também agrupamentos chamados econômicos, caracterizando a família como unidade de produção e consumo coletivos (preocupada com a constituição e transferência de um patrimônio), com laços de solidariedade e de participação nos negócios comuns (Boudon; Bourricaud, 1993:72).

Seja sob o significado de representação territorial e física ou como entidade simbólica, sem parâmetros fixos ou mesmo ameaçada de extinção, na forma apresentada por Sennett para o surgimento do “senso de comunidade”, a palavra comunidade parece não ser apropriada para um significado desfavorável, pejorativo. É quase uma palavra de ordem quando se quer ressaltar os valores e um código moral que proporcionam certa identidade a um determinado grupo.

A partir desta breve exposição dos significados de comunidade, podemos verificar o peso atribuído aos aspectos sociais do grupo para a sua caracterização como comunidade. Faz-se necessária a presença de um sentimento de comunidade, de uma identidade coletiva (como abordado por Outhwaite e Sennett) na caracterização de um determinado grupo social para que ele seja considerado uma comunidade, independentemente de possuir um espaço físico delimitado.

Para dar prosseguimento à análise dos termos utilizados quando o assunto é urbanização, sem a pretensão de esgotá-los em suas definições, passaremos, a seguir, a estudar os significados da palavra bairro sob a ótica de outros autores.

E o que é um bairro?

Para melhor definirmos o termo bairro recorreremos, primeiramente, à pesquisa realizada pelo Gabinete de Planejamento Urbano e Regional da

⁷ Citado por Boudon e Bourricaud (1993: 74).

Universidade Federal do Rio Grande do Sul, intitulada *Anatomia de Um Bairro: Menino Deus*. Apesar de o estudo ter sido realizado há 35 anos em um bairro da cidade de Porto Alegre (RS), ele se mostra bastante adequado ao contexto do presente trabalho, pois procura criar uma metodologia que permita a identificação de um bairro, qualquer que seja a sua localização.

Logo na página 1 do trabalho supracitado, a Divisão de Urbanismo da Prefeitura Municipal de Porto Alegre define bairro como “a porção de território urbano que reúne as pessoas que usam o mesmo equipamento comunitário e que, através desse uso, estreitam relações de fraternidade e vizinhança que caracterizam uma comunidade típica”. Trata-se de uma área homogênea ou composta pela agregação de áreas também homogêneas, unidas por algo em comum - como feiras, centros de compras, atividades culturais e recreativas.

De acordo com esse estudo, definir bairro envolve, pelo menos, duas variáveis: *espaço* e *população*. Espaço por ser parte de um território urbano e, como tal, componente de uma estrutura urbana; e população pelo fato de utilizar um mesmo equipamento comunitário, fundando, então, certa relação de vizinhança. A partir dessas variáveis, o bairro passa a ser integrante de um complexo urbano-social, confirmando as causas primárias da urbanização contemporânea: “estruturas urbanas são causa e efeito de estruturas sociais – o homem conforma a cidade e a casa mas, em contrapartida, é também conformado por eles” (1969:2).

Na visão dos técnicos envolvidos no citado trabalho, coordenado por Doris Maria Muller, o bairro é também um organismo gerado por uma função, que é a de atender à necessidade urbana da vida em sociedade, esta entendida como relacionamento humano e usufruto comum dos bens oferecidos pela civilização:

Cada bairro (ou cada forma) relata momentos particulares da vida social. Conta as necessidades que nele surgiram, através dos meios materiais que o tornaram realidade e pelas experiências humanas que utilizaram esses meios. É o resultado de uma acumulação de necessidades vitais, humanas e sociais; conceitua essas necessidades – e pode, por isso, ser utilizado como instrumento de comunicação, como linguagem. (Muller, 1969:14)

Quanto ao planejamento urbano tradicional, ao se traçar um plano de uma cidade ou mesmo indicar as áreas de desenvolvimento, o bairro geralmente surge bem delimitado em mapas elaborados a pedido dos administradores e se torna uma economia distinta, pois possui seus próprios equipamentos urbanos e se interliga com outras áreas também chamadas de bairros⁸. Porém, os bairros, principalmente nas cidades tradicionais, não são tão bem definidos nem seguem padrões rígidos. Para melhor compreender tal situação, basta lembrar as manchas urbanas de cidades antigas e coloniais, como Ouro Preto (MG) – que teve crescimento urbano de forma não planejada durante os últimos três séculos, e as cidades planejadas como Goiânia (GO) e Brasília (DF), cujos bairros ou setores estão definidos em projetos urbanísticos elaborados por técnicos competentes para esta tarefa.

Apesar de indefinidos ou imprecisos aos olhos de seus moradores, os limites de um bairro não podem variar muito de pessoa para pessoa, pois se isto ocorrer, dificilmente estaremos diante de um bairro – dada a dificuldade de formação de uma “identidade compartilhada” ou de um simbolismo suficientemente expressivo.

Além de a idéia de bairro indicar áreas fisicamente e socialmente limitadas, é bastante provável que, na transição de um bairro para outro, exista uma área carente de equipamentos urbanos que desmancha em parte os limites pré-estabelecidos. Situados em uma espécie de periferia, equipamentos urbanos do bairro vizinho podem estar mais próximos desta “borda”, fazendo com que os moradores do primeiro utilizem a infra-estrutura do segundo, proporcionando aí uma sensação de maior identidade com o bairro vizinho.

Carlos Nelson F. Santos (1988: 116), em seu livro “A cidade como um jogo de cartas”, argumenta que, para os habitantes de um bairro, importa mais a identificação de um centro (na média das representações coletivas de um centro de bairro) do que o reconhecimento dos seus limites – ou seja, a identificação de onde acaba uma determinada zona homogênea e começa outra. Neste centro, ou

⁸ A este planejamento urbano tradicional de bairros, Souza chamou de **bairro clássico**, “estruturado como um coeso agregado de unidades de vizinhança e apresentando uma vida de

nos centros de um bairro que não se localizariam necessariamente por força de um plano urbanístico, é que as atividades sociais e cotidianas seriam superpostas, caracterizando o seu coração, o seu núcleo. Daí argumentar que o conceito de bairro se assemelha ao de vizinhança, que seria a unidade mínima do bairro – e, este, uma grande vizinhança (1988:115).

Para facilitar a tarefa dos planejadores urbanos e com o auxílio do conteúdo da Lei Federal nº 6.766/1979, que normatiza o parcelamento do solo em território brasileiro, Santos cria uma “receita” de bairro com alguns “ingredientes” que já nos foram apresentados anteriormente por Doris Maria Muller no trabalho sobre o bairro Menino Deus:

Foi imaginado que um conjunto de nove quarteirões configure a base de um bairro, a unidade de vizinhança mínima, princípio de todas as previsões. Oito quadras seriam parceladas em lotes de propriedade privada. A nona, que poderia se situar em qualquer posição, seria destinada a uso público. Sua superfície seria suficiente para implantar praça, escola, creche, posto de saúde, campos de esporte. Aí também poderia haver serviços explorados por concessão como bares e bancas de jornais, além de edificações comunitárias como sedes de associações, igrejas e malocões. 1 (sic) A área permitiria ainda que nela se construíssem pequenas estações necessárias à operação de serviços de infra-estrutura (água, esgoto etc.). (...) Para se chegar à escala de bairro será preciso articular quatro conjuntos de vizinhança com nove quarteirões cada. (Santos, 1988:118)

Apesar do emprego de certa racionalidade, típica do planejador urbano ao definir uma unidade de vizinhança, o componente social dessa “receita” – corporificado pela população que habitaria o que Souza chamou de “bairro clássico” (1989:155) – comparece por meio do uso coletivo dos espaços públicos e da construção de um “sentimento de vizinhança”.

Neste ponto, retornamos à idéia que nos guiou quando tratamos de relações de vizinhança ao procurar definir comunidade, e onde descobrimos a existência de uma linha muito tênue entre a posição geográfica e os laços de

relações consistente e um tanto fechada” e que estaria em extinção nas cidades modernas

associação humana ali estabelecidos. De acordo com Souza, o bairro “é simultaneamente uma realidade objetiva e subjetiva/intersubjetiva, e estas duas dimensões interpenetram-se e condicionam-se uma à outra ao longo processo histórico” (1989:148). São “pedaços da realidade social” que possuem uma identidade distinta e aceita por seus moradores e pelos moradores de outros bairros e que despertam uma empatia⁹, que é a base da formação da identidade do local e fortalece seu senso de comunidade. Segundo Souza (1989:149):

Um olhar fenomenológico sobre a constituição dos bairros evidencia que o bairro corresponde a certa parcela da cidade que, por força das relações sociais, constitui para o indivíduo um Espaço vivido e sentido. O reconhecimento e a sensação do bairro, que advêm do fato de ser ele o Espaço onde se encontra a casa do indivíduo, e onde ele talvez tenha nascido, onde se acham igualmente as casas de amigos, a praça que ele freqüenta aos domingos pela manhã, é entretanto aqui colocado em termos ideais. É certo que um fragmento urbano, por mais que encerre unidade de composição material e social, se não desperta o menor afeto, a menor empatia, ou simplesmente como referencial para o dia-a-dia, não é um bairro, mas tão somente uma parcela da cidade singularizável por este ou aquele critério. Contudo, e dado que a vivência do Espaço tem intensidade variável de pessoa para pessoa, situações existem em que, de uma forma geral, o bairro é uma realidade pouco significativa para a maioria das pessoas nele residentes.

Por outro lado, o reconhecimento dos outros espaços como bairros por indivíduos que não moram nos mesmos não ocorre com a mesma intensidade, ressaltando-se aí a importância do fator subjetividade na caracterização de um espaço enquanto bairro. Contudo, é necessário ressaltar também a importância do fator objetividade, sem o qual as nossas mentes seriam as únicas responsáveis pela existência dos bairros. Souza (1989: 151) afirma que

(1989: 155), do qual voltaremos a falar no quarto capítulo.

⁹ Souza chama de empatia o simples reconhecimento de uma identidade (amparado por diferenças objetivas ou mesmo pela tradição), que pode ser traduzido em simpatia (afeição e apego ao bairro) ou antipatia (1989: 150).

é imperativo fazer interagirem dialeticamente as duas dimensões da realidade social, sem o que os bairros serão **coisificados** (objetivismo: o bairro como uma individualidade objetiva de formas espaciais e funções, historicamente forjadas no contexto da ação das ‘leis gerais da sociedade’ e acima das subjetividades) ou então **fantasmagorizados** (subjetivismo: o bairro é um Espaço vivido e sentido por um coletivo, mas a realidade sócio-espacial que existe objetivamente, fora da mente de cada um, não é examinada seriamente e criticada).

A partir da discussão anterior, se torna possível analisar o surgimento de grupos de moradores que, ao se unirem, defendem posições distintas dentro de um mesmo bairro, o que poderia aqui ser chamado de ativismo de bairro. Os diferentes moradores não enxergam o seu bairro da mesma forma. As diferenças e as semelhanças dessas leituras, de acordo com Souza, gravitam em torno de fatores como faixa de renda, ocupações no mercado de trabalho e faixa etária (1989:151). A imagem de bairro criada a partir da união dessas impressões objetivas e subjetivas de seus moradores é que dará a tônica do ativismo de bairro, que propiciará a sua releitura e das suas reformulações posteriores.

Apesar de o significado da idéia de bairro ser passível de transformações, de acordo com posições objetivas e subjetivas de seus moradores e quiçá planejadores urbanos, certa unidade pode ser vista diante da discussão acima apresentada: a formação de um bairro também envolve aspectos físicos e aspectos sociais. Um bairro está geograficamente localizado e habitado por grupos sociais que podem ser distintos ou não.

Nesta fusão de aspectos físicos e aspectos sociais, nasceu a idéia de Superquadra tão utilizada no traçado do Plano Piloto de Brasília, da qual trataremos brevemente a seguir no afã de compreender como se dão esses processos na cidade projetada para ser a capital do País.

Cidade-satélite, “super-quadra” e Região Administrativa (RA):

Brasília e suas particularidades.

Como solução para o problema residencial, e agregando a idéia de áreas homogêneas e relações de vizinhança, Lúcio Costa propôs no Relatório do Plano Piloto de Brasília a criação do que chamou de “super-quadras”. Compostas por blocos residenciais sobre pilotis, dispostos de maneira variada (Fig. 1), obedecendo a regras urbanísticas como gabarito máximo uniforme (seis pavimentos mais pilotis) e separação do tráfego de veículos do trânsito de pedestres, as Superquadras buscaram inspiração na idéia de unidade de vizinhança desenvolvida por Clarice Stein na década de 20 (Carpintero, 1998:131) – que, por sua vez, deriva da idéia de cidade-jardim¹⁰.

A partir da justaposição das Superquadras (quase como na “receita” prescrita por Santos neste capítulo), foram intercaladas largas faixas de terra urbanizada com acesso alternado, “onde se localizaram a igreja, as escolas secundárias, o cinema e o varejo do bairro, disposto conforme a sua classe ou natureza” (Costa, 1957). Segundo o mesmo Lúcio Costa:

O mercadinho, os açougues, as vendas, quitandas, casas de ferragens, etc., na primeira metade da faixa correspondente ao acesso de serviço; as barbearias, cabeleireiros, modistas, confeitarias, etc., na primeira seção da faixa de acesso privativa dos automóveis e ônibus, onde se encontram igualmente os postos de serviço para venda de gasolina. As lojas dispõem-se em frente com vitrinas e passeio coberto, na face fronteira às cintas arborizadas de enquadramento dos quarteirões e privativas dos pedestres, e o estacionamento na face oposta, contígua às vias de acesso motorizado, prevendo-se travessas para a ligação de

¹⁰ O conceito de cidade-jardim, originariamente do urbanista inglês Ebenezer Howard em sua obra *Cidades-Jardins de Amanhã* (ver referência completa à esta obra em Referências Bibliográficas), procura conciliar o ambiente urbano com o rural no plano comum de desenvolvimento, onde as cidades seriam envoltas por densos cinturões verdes destinados à agricultura, fazendo parte integrante da cidade.

uma parte à outra, ficando assim as lojas geminadas duas a duas, embora o seu conjunto constitua um corpo só.¹¹

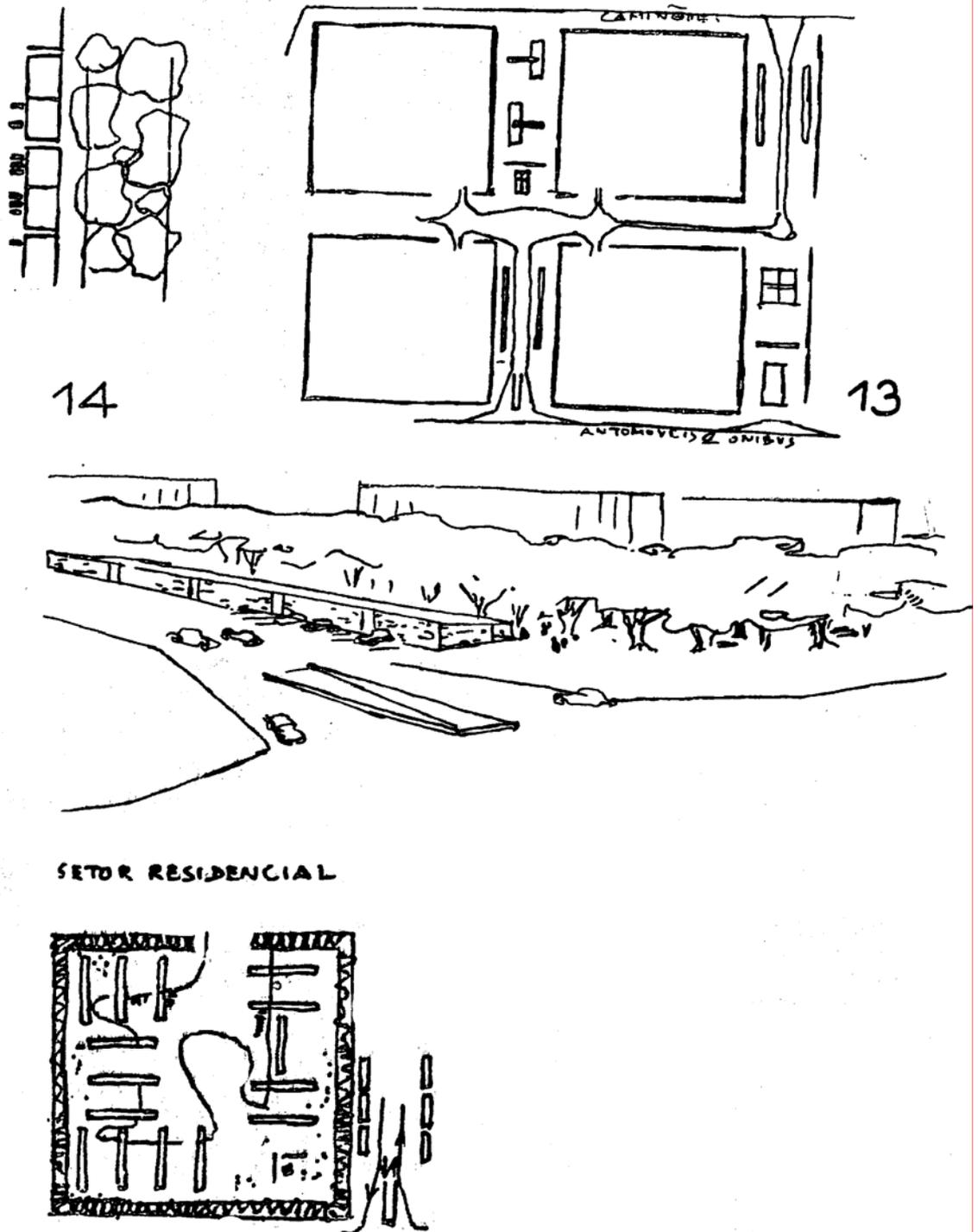
Essa justaposição das quatro “super-quadras” Lúcio Costa chamou de bairro, e não unidade de vizinhança como se poderia supor, reproduzindo outros conjuntos de quatro quadras (outros bairros, para Lúcio Costa) ao longo de todo o eixo rodoviário, em ambos os lados, emolduradas por densa massa vegetal. Costa sugeriu também uma distribuição social ao longo das “super-quadras”, valorizando áreas com melhor acesso e permitindo a variação de padrão de construção e densidade dos seus edifícios.

A idéia que Lúcio Costa vem a ter de bairro coincide em parte com o conceito trabalhado por Santos: área fisicamente delimitada, servida por equipamentos comunitários utilizados pelos habitantes do bairro, sem a necessidade de grandes deslocamentos. Porém, Costa chama de bairro a justaposição de quatro “super-quadras”¹² com características semelhantes a tantas outras dispostas ao longo do Eixo Rodoviário do Plano Piloto de Brasília. Será que um bairro pode ser configurado a partir dessa composição de quatro Superquadras? Será que o sentimento de pertencer a um determinado bairro estaria, no caso de Brasília, preso à conformação de quatro Superquadras fisicamente tão bem delimitadas e semelhantes? Neste trabalho não chegaremos a uma resposta a estas perguntas, mas ficam aqui as sugestões de pesquisa para um estudo futuro.

¹¹ Trecho extraído do Relatório do Plano Piloto de Brasília, item 16, elaborado por Lúcio Costa em 1957 como candidato ao Concurso Nacional do Plano Piloto da Nova Capital do Brasil.

¹² Ao se calcular a área ocupada por estas Superquadras (4 Superquadras com área de 90.000 m² cada) chega-se à conclusão de que em muito se assemelha à estimativa apresentada por Santos (1988:118) para a conformação de um bairro, ou seja, para ele a composição ideal seria a justaposição de 36 quarteirões de 10.000 m² cada, o que perfaz uma área de, aproximadamente, 360.000m². Faz-se importante frisar que a análise acima exposta se refere apenas ao cálculo da área a ser ocupada pelo bairro, retirando-se desta análise fator importante como densidade populacional.

Figura 1 - Croquis de Lúcio Costa para a "super-quadra" do Plano Piloto de Brasília.



Fonte: CARPINTERO, A. C. C. Brasília: Prática e Teoria Urbanística. São Paulo, 1998. p. 134. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo.

No Plano Piloto de Brasília, os bairros residenciais foram administrativamente divididos de forma distinta do previsto por Lúcio Costa em seu Relatório. Constituindo-se, inicialmente, em dois grandes bairros chamados de Asa Sul e Asa Norte, possuem variações de tipologia arquitetônica, de renda e de faixa etária entre seus habitantes, tendo sido absorvida pela população brasiliense esta imagem mental de bairro.

Em relação à divisão do território de uma cidade, Brasília possui outra particularidade em seu planejamento urbano. Desde a sua concepção, a cidade-satélite foi a forma indicada para a expansão urbana de Brasília. O Plano Piloto seria o ponto de partida da urbanização da região escolhida para abrigar a nova capital, e tão logo ele estivesse concluído, cidades-satélites¹³ seriam criadas para abrigar os futuros habitantes. Porém, antes da inauguração do Plano Piloto a cidade-satélite de Taguatinga já havia sido criada, em 1958 – fruto da fragmentação urbana ocorrida no território de Brasília a partir da distribuição da população segundo as classes sociais e por faixa de renda (Mapa 1).

No início dos anos 60 – em 1964, mais precisamente –, a gestão do território do Distrito Federal já estava dividida em sete Regiões Administrativas - RA¹⁴, chefiadas por “prefeitos” nomeados e subordinados, por sua vez, à Secretaria de Governo. Atualmente, cabem à Secretaria de Estado de Coordenação das Administrações Regionais a gestão e o controle dos trabalhos das RAs, e a estrutura organizacional do Governo do Distrito Federal já conta com 28 Regiões Administrativas (incluída a do Plano Piloto), chefiadas por administradores regionais indicados pelo governador do Distrito Federal, que corresponderiam às cidades-satélites originalmente idealizadas.

A princípio, tanto a cidade-satélite quanto a Região Administrativa guardam algumas semelhanças com a estrutura aqui apresentada de cidade e de bairro. Podemos indicar, por exemplo, a existência de centros de bairros

¹³ Cidades dependentes de um núcleo central, no caso o Plano Piloto, na medida em que a maior parte da sua população recorre ao núcleo por meio de transporte coletivo para trabalhar e utilizar serviços públicos mais complexos, como universidades, hospitais, parques etc. Muitas dessas cidades possuem centros urbanos pouco consolidados, baixo nível de atendimento educacional, de saúde e de lazer e baixo nível de urbanidade. O termo “cidade-satélite” surgiu pela primeira vez na Lei nº 3.751, de 13/04/1960 (IPEA, 2002: 70).

¹⁴ As Regiões Administrativas são áreas territoriais do Distrito Federal cujos limites físicos, estabelecidos pelo poder público local, definem a jurisdição da ação governamental para fins de descentralização administrativa e coordenação dos serviços públicos de natureza local.

projetados em cada uma delas (geralmente onde estão concentrados os equipamentos comunitários ou onde estão sobrepostas as atividades diárias de sua população) e limites físicos claramente estabelecidos. Porém, dentro dos objetivos propostos para este trabalho, a identificação de relações de vizinhança e da formação de um sentimento de bairro em cada uma das Regiões Administrativas se torna um trabalho hercúleo e não interessante ao desenvolvimento do mesmo.

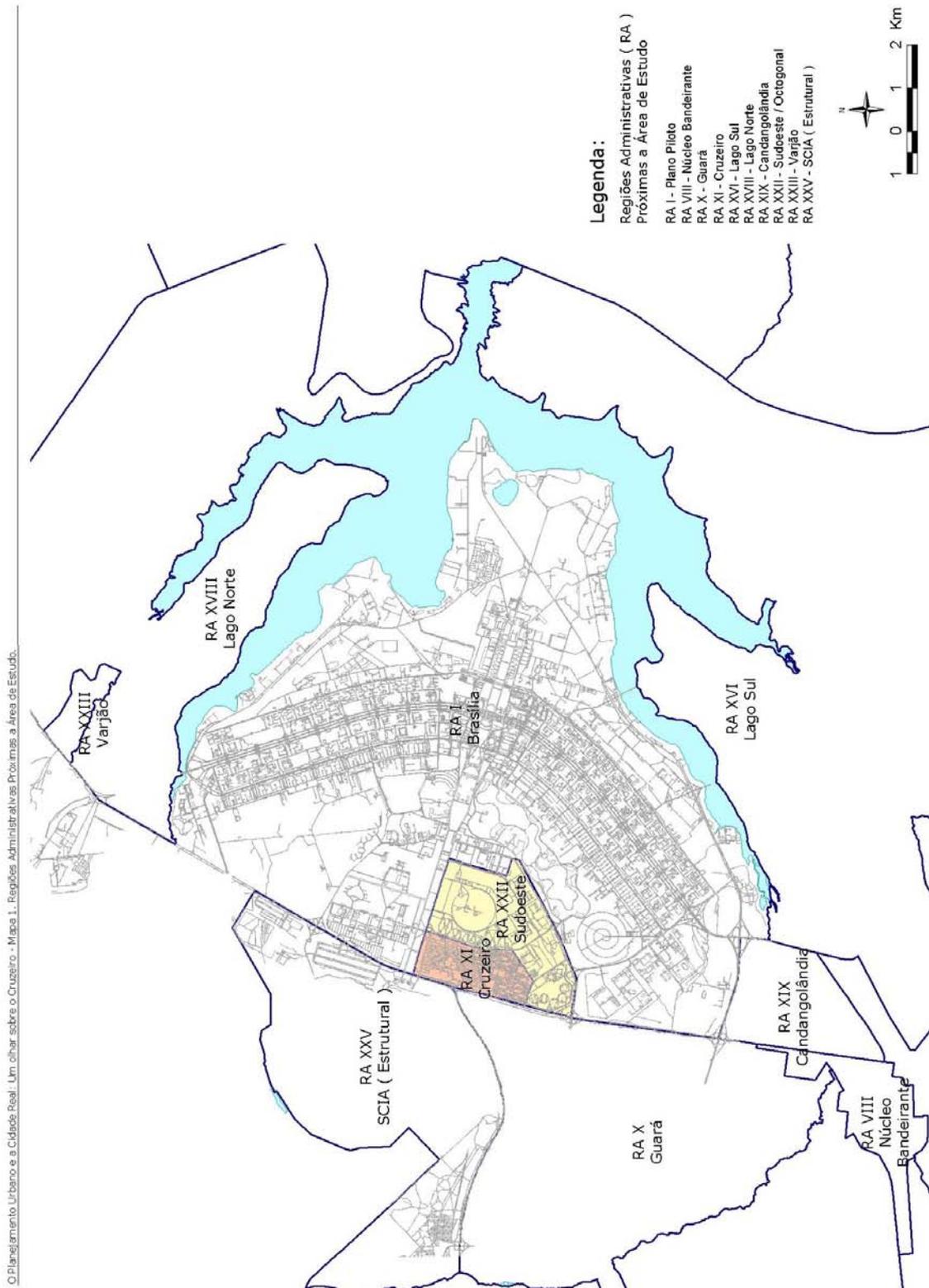
Passaremos, a seguir, à tentativa de sistematização dos aspectos e conceitos até aqui apresentados, a fim de identificarmos as principais características de cada nomenclatura utilizada para melhor definir os aglomerados urbanos.

Cidade, comunidade, bairro – bases para uma análise

Apesar do fato de que nos propusemos a discutir termos representativos de escalas distintas, vemos que os conceitos até aqui reunidos nos confirmaram duas categorias de análise para os significados de cidade, comunidade e bairro, denominadas aspectos físicos e aspectos sociais.

O quadro seguinte foi construído a partir da identificação dessas categorias ao longo da leitura conceitual presente neste capítulo, visando ao melhor entendimento das informações e possibilitando a classificação de um determinado núcleo urbano (Tabela 1):

Mapa 1 - Regiões Administrativas próximas a área de estudo.



O Planejamento Urbano e a Cidade Real: Um olhar sobre o Cruzeiro - Mapa 1. Regiões Administrativas Próximas a Área de Estudo.

Tabela 1 – Categorias de análise para a caracterização de núcleos urbanos.

<i>Categorias</i>	<i>Aspectos físicos</i>	<i>Aspectos sociais</i>
Cidade	Apresenta-se como um núcleo urbano denso, grande, permanente e possui lugares heterogêneos (Wirth, 1973:96). Possui uma organização física conformada por uma organização social e vice-versa (Park, 1976:29). “...mosaico de pequenos mundos que se tocam, mas não se interpenetram” (1976:62).	Possui grupos sociais (formados através do nivelamento entre indivíduos) e indivíduos heterogêneos (Wirth, 1973). É um estado de espírito, um corpo de costumes e tradições (Park, 1976:26). Para Park, está dividida em regiões morais (1976:66) e envolvida nos processos vitais de sua população, caracterizados como a união entre uma organização moral e uma organização física que se interagem e se modificam, estabelecendo uma clara distinção entre a vida no campo e a vida na cidade (1976:29).
Comunidade	Pode ou não possuir um território (Sennett, 2002:274). Não há a necessidade da espacialização de uma comunidade, pois os limites de um grupo social não são geralmente definidos e fixos (Outhwaite, 1993:115).	Possui grupos homogêneos com senso comum de interdependência e integração. A existência de um sentimento de comunidade se faz necessária (Outhwaite, 1993:115), bem como a de uma identidade coletiva e do “senso do eu coletivo compartilhado” para a manutenção deste grupo social através de seu comprometimento psicológico (Sennett, 2002:275).
Bairro	Possui uma área geográfica nem sempre bem delimitada, conformada pela presença de equipamentos urbanos utilizados pelos seus moradores, gerada por uma função/necessidade, envolvendo variáveis como espaço e população (Muller, 1969:2). Possui um centro geográfico na média das representações sociais (Santos, 1988:116). São diferenciados por faixas de renda, ocupação no mercado de trabalho e pela faixa etária de seus habitantes (Souza, 1989:151).	Baseado em relações de vizinhança. Possui uma identidade coletiva e compartilhada (como também possui a comunidade para Sennett) e é conformado pela integração de impressões subjetivas e objetivas. Seus moradores possuem um sentimento de pertencimento ao bairro, como um espaço vivido e sentido, que desperta uma empatia variável de pessoa para pessoa (Souza, 1989:149-151).

A partir da síntese apresentada no quadro acima, podemos constatar que as formas em que se dão as relações sociais em determinado aglomerado urbano, e como estas são territorializadas, é que tendem a classificá-lo como cidade, comunidade ou bairro. As relações sociais terminam por estabelecer

grupos homogêneos e/ou heterogêneos, e o componente que os une (que pode ser um sentimento, uma necessidade ou mesmo um modismo) estará influenciado (e vice-versa) por fatores variáveis, como faixas de renda e faixa etária de sua população, criando assim uma imagem construída a partir da identificação dos gostos, costumes e tradições desses grupos.

As relações sociais ocorridas no interior de grupos homogêneos são importantes quando tratamos de comunidade e bairro – especialmente para uma comunidade –, mas não adquirem o mesmo peso na classificação como cidade. Caracterizada principalmente pela diversidade de grupos sociais coabitando um mesmo espaço geográfico, a cidade se apresenta como o local escolhido para a vida em grupo, para a coletividade – que, de qualquer forma, também envolve as relações sociais advindas do trabalho organizado, da produção econômica e do mercado.

Portanto, a partir da leitura dos aspectos físicos e sociais dos termos estudados e dispostos no referido quadro, podemos concluir que um determinado aglomerado composto por um grupo homogêneo, com os mesmos gostos, costumes e tradições, não poderia ser classificado como cidade. Seria necessário um estudo mais aprofundado para nele identificarmos “pistas” que proporcionassem a sua caracterização como bairro ou como uma comunidade.

Quanto às cidades projetadas, entendemos que seria necessário um estudo mais aprofundado de seus núcleos urbanos para ser feita a caracterização como bairro ou mesmo como comunidade (a exemplo das cidades tradicionais), principalmente em Brasília, habitada por grupos sociais previamente conformados pelo poder público federal e local (em sua maioria funcionários públicos) que passam a criar mecanismos de apropriação sócio-espacial e a estabelecer laços de comunidade tão caros à formação de uma identidade coletiva e à constituição de um lugar para viver.

A partir dessas referências teórico-conceituais preliminares, passaremos a descrever os métodos e técnicas utilizados para a realização da presente dissertação de mestrado, que será assunto da próxima seção.

1.2 Referencial metodológico

A mente humana não pode captar as causas dos conhecimentos em sua totalidade, mas o desejo de encontrar essas causas está implantado na alma humana.

(Leon Tolstoi – 1869)

Ao iniciar, no primeiro semestre de 2003, o curso de mestrado em Planejamento Urbano da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília – FAU/UnB, o objetivo maior da pesquisa que ainda seria realizada era o de estudar e propor meios para uma integração urbanística e social entre o Cruzeiro Velho, o Cruzeiro Novo, a Octogonal e o Setor Sudoeste, a partir da leitura detalhada do território onde estão localizados. Estes núcleos urbanos, distintos em sua configuração urbana e social, fizeram parte de uma mesma Região Administrativa (RA XI) até maio de 2003, mês em que foi criada a RA XXII composta pelos núcleos urbanos Sudoeste e Octogonal (Mapa 1).

Diante da criação de mais uma RA na área escolhida para estudo, a autora entendeu que o objetivo inicial de análise das possibilidades e limites para uma integração sócio-urbanística deveria ser revisto, vez que além das barreiras sócio-espaciais anteriormente identificadas através da sua experiência profissional na área, uma barreira político-administrativa acabara de surgir a partir desta decisão do governo local. Desta forma, optou por assumir uma postura de análise crítica em relação à criação da RA XXII a partir do desmembramento da RA XI, fundamentada em um exame dos processos sócio-econômicos que levaram a esta ação política.

Todavia, para a criação de um referencial de análise, o termo “região” foi mantido para a caracterização proposta pelo presente trabalho. A principal referência deste termo está na composição da antiga RA XI, que fará a correspondência entre o núcleo analisado e a área geográfica em que está originalmente inserido.

Considerando-se que o objetivo deste trabalho é o resgate histórico do processo de urbanização da RA XI, bem como a identificação dos grupos sociais constituídos nesta região a fim de descobrir se o seu projeto urbanístico de fato proporcionou a formação e a interação destes grupos, outras inquietações surgiram frente à gama de informações, as mais variadas, referentes aos núcleos urbanos objetos de estudo. Dada a diversidade de tipologias urbanas e de grupos sociais presentes nos quatro núcleos das RAs XI e XXII, conforme poderá ser visto nos capítulos seguintes, chegou-se à conclusão de que, para uma melhor caracterização dos mesmos enquanto bairro, comunidade ou cidade, seria necessário delimitar ainda mais a área de estudo, porém sem perder o elo com o processo de urbanização da região.

Desta forma, o primeiro corte metodológico da pesquisa foi a eleição de dois dos quatro núcleos urbanos para a investigação. Foram então eleitos o Cruzeiro Velho e o Sudoeste, por possuírem características mais representativas à análise proposta por este trabalho. O Cruzeiro Velho foi escolhido por ser o mais antigo dos quatro núcleos, composto essencialmente por casas populares e destinado à habitação de funcionários públicos com menores rendimentos transferidos do Rio de Janeiro. E o Sudoeste, por ser o núcleo urbano mais recente, composto por prédios de apartamentos destinados a uma população de classe média e média/alta, e o único dos núcleos da região que, apesar de também ter sido projetado pelo Governo do Distrito Federal, não fora criado para abrigar funcionários públicos.

Escolhidos os dois núcleos que serão, aqui, especialmente estudados, sem desconsiderar as relações com os outros dois núcleos adjacentes que compõem o conjunto da região, a pesquisa foi então dividida em duas categorias de análise, já confirmadas pela revisão teórica anteriormente apresentada: a dos **aspectos físicos** e a dos **aspectos sociais** do Cruzeiro Velho e do Sudoeste.

Para realizar a leitura dos aspectos físicos dos núcleos estudados, recorreremos às seguintes fontes para a obtenção de dados e informações:

1. Arquivos da Agência de Desenvolvimento do Distrito Federal, a TERRACAP;

2. Arquivos da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação - SEDUH/GDF;
3. Arquivos da Gerência de Projetos e Licenciamentos - GEPROL da Administração Regional do Sudoeste/Octogonal – RA XXII;
4. Arquivos da Divisão Regional de Exame, Aprovação e Elaboração de Projetos – DREAEP da Administração Regional do Cruzeiro - RA XI.

A partir destas fontes e dos conceitos reunidos neste primeiro capítulo, foram analisados todos os projetos urbanísticos (registrados em cartório), bem como os memoriais descritivos dos quatro núcleos integrantes da RA XI. Esta análise proporcionou uma leitura mais detalhada da configuração urbana do território, palco das relações sociais estabelecidas após a implantação destes núcleos urbanos.

Ainda na descrição dos seus aspectos físicos, foi inserida uma única entrevista, realizada pela autora, com o Engenheiro Civil especializado em luminotécnica, Sr. Geraldo Orlandi, devido à sua natureza descritiva relativa à implantação do Plano Piloto de Brasília concomitantemente à do loteamento SRES, o Cruzeiro Velho. Graças ao seu profundo conhecimento profissional e vivência pessoal acumulados desde a sua mudança para Brasília, em 1959, o Sr. Orlandi tornou-se um verdadeiro e precioso “arquivo vivo” do processo de implantação de Brasília.

Para explorar os aspectos sociais, também à luz do exposto na seção anterior, procurou-se conhecer o processo de formação e a caracterização social da população local. Por serem núcleos urbanos relativamente jovens (quando comparados a outros grupamentos brasileiros), foi possível estabelecer contato pessoal com moradores pioneiros e líderes comunitários tanto do Cruzeiro Velho como do Sudoeste, cuja escolha foi baseada em critérios de antiguidade, importância e representatividade na atuação comunitária.

Através destas entrevistas, toda uma história oral da implantação do Cruzeiro Velho e do Sudoeste foi reconstituída, a qual pôde ser também confirmada por outros registros literários, como o elaborado por Vasconcelos

(1988). A autora procurou transcrever fielmente o modo em que as frases foram ditas, através da seleção dos trechos mais importantes para o trabalho em curso.

Desta forma, foram realizadas entrevistas qualitativas, semi-estruturadas, gravadas em aparelho de áudio digital apropriado, onde a conversação efetuada face a face fluiu, sem limite de tempo, a partir de um roteiro composto por cinco perguntas básicas:

1. Há quanto tempo reside no núcleo em estudo?
2. O quê motivou a sua mudança para este núcleo urbano?
3. Como você enxerga o núcleo urbano em que mora e os que estão ao seu redor?
4. Você faz uso dos equipamentos urbanos situados no núcleo urbano em que reside?
5. Na sua opinião, onde acontecem os encontros sociais entre os moradores da região?

Foram realizadas entrevistas também com funcionários e dirigentes de escolas e centro de saúde públicos localizados no Cruzeiro Velho, frente à inexistência dos mesmos no Sudoeste. Durante estas entrevistas, procuramos apurar a natureza e o volume da demanda mensal/anual destes equipamentos urbanos, para a verificar se os mesmos cumprem a função de atendimento aos moradores do Cruzeiro Velho.

Vale lembrar que, em virtude dos contatos e experiências que foram construídos durante o período em que a autora trabalhou na Administração Regional do Cruzeiro, a escolha e o acesso às pessoas entrevistadas ocorreu de forma direta e objetiva, pois com todas já mantinha relações profissionais, comerciais ou mesmo pessoais.

Além das entrevistas, foram realizadas consultas às seguintes fontes:

1. Recortes de jornais locais, com assuntos relativos à região, catalogados pelo Arquivo Público do Distrito Federal – ArPDF e pelo Departamento de Patrimônio Histórico e Artístico – DePHA/GDF;
2. Pesquisa Distrital por Amostras de Domicílios - PDAD 2004.

A análise dos dados estatísticos, disponibilizados pela PDAD 2004, teve como objetivo a caracterização social da população residente nos núcleos em estudo, à luz do proposto por Souza (1989) para a identificação de um bairro dito tradicional. Para ele, as diferenças e as semelhanças das imagens mentais de bairro gravitam em torno de fatores como renda, ocupações no mercado de trabalho e faixa etária. Para tanto, procedemos ao cruzamento dos dados referentes às seguintes variáveis:

- Renda;
- Ocupação no mercado de trabalho;
- Faixa etária;
- Escolaridade;
- Tempo de moradia na RA em estudo.

Valendo-se das referências conceituais apresentadas na seção anterior e da descrição dos métodos e técnicas utilizados para a realização da presente dissertação de mestrado, passaremos a descrever o processo de urbanização dos núcleos urbanos Cruzeiro Velho, Cruzeiro Novo, Octogonal e Setor Sudoeste, através da leitura dos seus projetos urbanísticos e memoriais descritivos.

Procuraremos identificar, nos capítulos seguintes, seus aspectos físicos e sociais, na tentativa de melhor compreender as relações sociais estabelecidas em núcleos urbanos projetados pelo Estado para abrigar uma população composta por distintas faixas de renda, e de entender como esses núcleos foram fisicamente conformados por essas populações a partir de suas relações sociais.

CAPÍTULO 2
ASPECTOS FÍSICOS

2.1 Cruzeiro Velho, Cruzeiro Novo e Octogonal

Antecedentes: o Relatório Cruls

Não há como negar que a existência do Cruzeiro está intimamente ligada à construção de Brasília; afinal, a região onde está localizado faz parte de uma história tão antiga quanto as primeiras iniciativas de mudança da capital federal para o interior do País.

Ainda em 1808, foi publicado no Correio Braziliense um artigo de J. da Costa Furtado de Mendonça sobre as possibilidades de erguer a capital federal no interior, perto das cabeceiras dos grandes rios brasileiros. Luiz Cruls, chefe da comissão exploratória do Planalto Central do Brasil, criada em maio de 1892, citou esse artigo em seu relatório final, classificando-o como a mais antiga publicação referente à transferência da capital do Brasil.

A partir daquela data, em todas as constituições brasileiras havia sempre alguma referência à transferência da capital para o interior do País (Carpintero, 1998:53). Para iniciar o processo de escolha e demarcação da área da nova capital federal, foi constituída uma comissão formada por 22 membros, chefiada pelo astrônomo Luiz Cruls, diretor do Observatório Nacional, e que passou a ser conhecida como Missão Cruls.

O local a ser explorado por essa Missão abrigava as cabeceiras dos tributários de três dos maiores rios brasileiros – o Maranhão, afluente do Tocantins; o Preto, do São Francisco; e os rios São Bartolomeu e Descoberto, do Paraná.

O grupo dividiu-se em quatro turmas, visando à demarcação dos vértices do quadrilátero do Distrito Federal. Esse trabalho durou sete meses (de meados de 1892 a princípios de 1893), num percurso de quatro mil quilômetros. Foi gerado, então, um levantamento minucioso sobre topografia, clima, hidrologia,

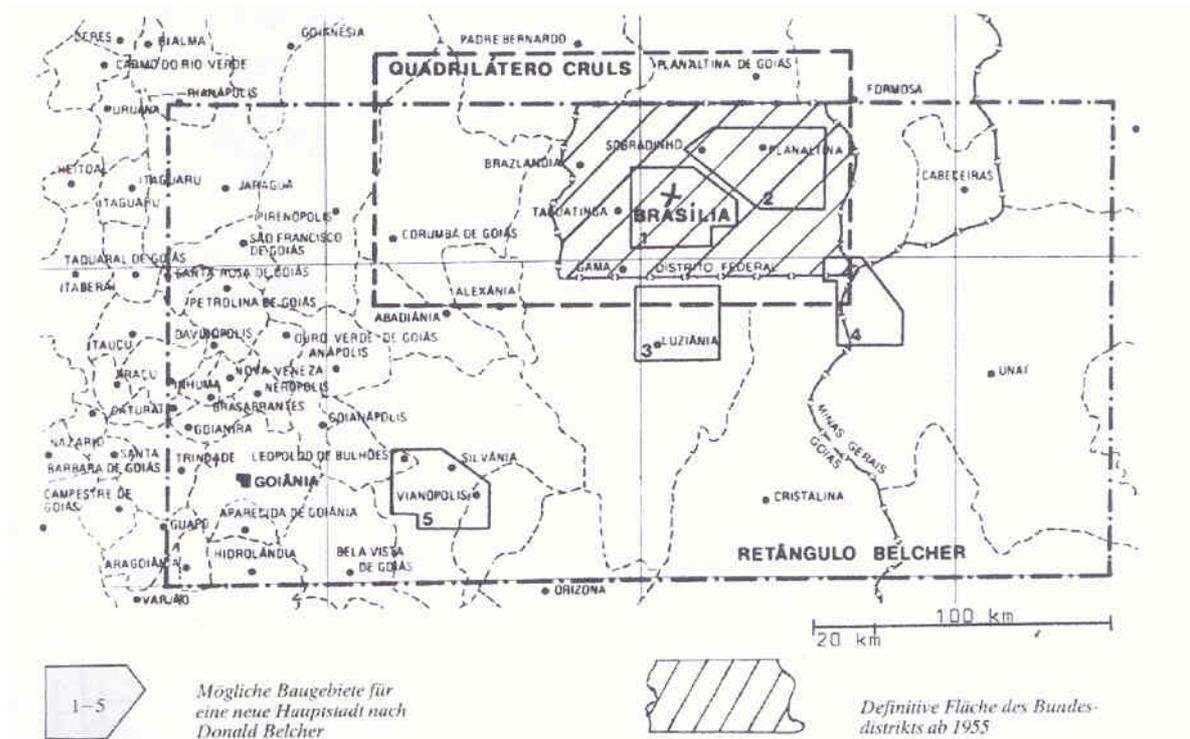
geologia, fauna, flora, recursos naturais e materiais de construção existentes na região (CODEPLAN, 1995).

De acordo com Vasconcelos (1988:331), a região onde hoje está o Cruzeiro foi percorrida pelos integrantes da Comissão Exploradora do Planalto Central do Brasil, inclusive tendo sido base territorial para técnicos que lá instalaram equipamentos de observação climatológica. Por se tratar de um altiplano, Vasconcelos nos relata que o botânico integrante da Missão, Auguste Glaziou, apreciava percorrer a região quase sempre a pé, pois assim podia observar o vale banhado pelos rios Torto, Gama, Vicente Pires e Riacho Fundo. Anos mais tarde, em 1956, essa vista foi compartilhada por Juscelino Kubitschek, então presidente da República, quando esteve pela primeira vez no local onde seria construída Brasília¹⁵.

Posteriormente à Missão Cruls, em 1946, a firma americana de Donald Belcher foi enviada ao Planalto Central pela Comissão de Estudos e de Localização da Nova Capital (Comissão Poli Coelho), motivada pela retomada da idéia da transferência da capital (Fig. 2). Deste novo levantamento, surgiu o Relatório Belcher – elaborado em 1948 a partir da área demarcada pela Missão Cruls –, que recomendava cinco sítios para a escolha da futura capital do País, diferenciados por cores em sua nomenclatura¹⁶. Em 15 de abril de 1955, foi escolhido o sítio Castanho, área onde esteve acampada a comitiva de Luiz Cruls, próxima à região do Cruzeiro, na Fazenda Bananal (DePHA, 1998).

¹⁵ Ibid., p. 339.

Figura 2 - Quadrilátero Cruls e Retângulo Belcher



Fonte: LEITÃO, F. das C., **Do risco à cidade: as plantas urbanísticas de Brasília, 1957-1964**. Brasília, 2003. Dissertação (tese de mestrado), P. 20. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília.

A História, a implantação do Cruzeiro

O início da ocupação do Cruzeiro remonta ao período em que Brasília estava sendo construída. Em 1959, surgiram os primeiros blocos de 10 casas geminadas cada, em área lateral à extremidade oeste do Eixo Monumental. Esses blocos – que formam o Setor Residencial Econômico Sul (SRES) – foram construídos pelo Grupo de Trabalho de Brasília (GTB), em convênio com a Companhia Urbanizadora da Nova Capital (NOVACAP). Ao norte, onde foi celebrada a Primeira Missa de Brasília,¹⁷ estava situada a grande cruz em madeira edificada a pedido de Bernardo Sayão (Fig. 3).

¹⁶ Este estudo, que incluiu mosaicos aerofotogramétricos, foi colocado à disposição dos participantes do Concurso Nacional do Plano Piloto da Nova Capital do Brasil, que teve como vencedor o projeto nº 22, de autoria de Lúcio Costa (ArPDF, 1991:15).

¹⁷ A grande cruz em pau-brasil foi construída em 1955, por carpinteiros de Planaltina, e instalada no ponto mais alto da região onde seria construído o Plano Piloto de Brasília. Neste local,

Figura 3 - Cruz de madeira edificada a pedido de Bernardo Sayão.



Fonte: Breno Fontes. Meu Lugar 3. **Correio Braziliense**, Brasília, 24 jul. 2005.

Antes mesmo de ser conhecido como Cruzeiro, o SRES já despertava a atenção dos muitos profissionais envolvidos na construção do Plano Piloto de

mais de 10 mil pessoas receberam o presidente Juscelino na ocasião da realização da Primeira Missa de Brasília, na qual ouviram as palavras de Dom Carlos Carmelo de Vasconcellos Motta

Brasília. Eles estranhavam a presença de um núcleo habitacional desprovido de características monumentais tão próximo aos prédios públicos imponentes que encantavam os candangos, os brasileiros e o mundo.

Testemunha ocular da epopéia em que se transformou a construção e transferência da capital do País, o Sr. Geraldo Orlandi, Engenheiro Civil especializado em luminotécnica, foi o responsável por muitos dos projetos de eletrificação do Plano Piloto de Brasília, e trabalhou ativamente com as equipes chefiadas por Lúcio Costa e Oscar Niemeyer no Rio de Janeiro e em Brasília, em 1959.

Perguntado sobre sua atuação profissional no Cruzeiro, o Sr. Orlandi relata que passava por lá diariamente, pois atuava na eletrificação das edificações oficiais do Governo no Eixo Monumental e nos Setores adjacentes, a serviço da NOVACAP. Dessa forma ele acompanhou, ainda que remotamente e a distância, a construção de um bairro residencial dito de “baixa renda” – o SRES, que destoava de todas as outras obras tão imponentes ao longo do Eixo Monumental.

Algumas pessoas que trabalhavam com a gente ficaram meio zangadas e indignadas com a implantação de um bairro residencial no Eixo Monumental. Achavam que deveriam colocar uma barreira de vegetação forte, para não misturar o conceito residencial com o monumental. Essa reação poderia ter sido a mesma se as habitações fossem de melhor padrão; porém, pelo fato de elas serem econômicas o impacto era pior ainda. Habitação nunca foi um monumento no nosso País.¹⁸

Mesmo sendo vista do Eixo Monumental através das árvores características do cerrado, a implantação do Cruzeiro seguiu o seu ritmo, desatenta aos poucos comentários pejorativos que chegavam aos ouvidos dos planejadores. A demanda por habitações funcionais crescia tão rapidamente quanto o ritmo empregado na sua construção, bem como na construção das residências funcionais ao longo da W3 Sul, na Asa Sul.

(Vasconcelos, 1988: 344).

¹⁸ Entrevista concedida à autora em 21 de março de 2005.

Com base em um projeto urbanístico elaborado a partir de um croqui de Lúcio Costa, ainda quando a Divisão de Urbanismo e Arquitetura (DUA) da NOVACAP funcionava no Rio de Janeiro, o SRES foi tomando forma pelas mãos de operários contratados pela NOVACAP.

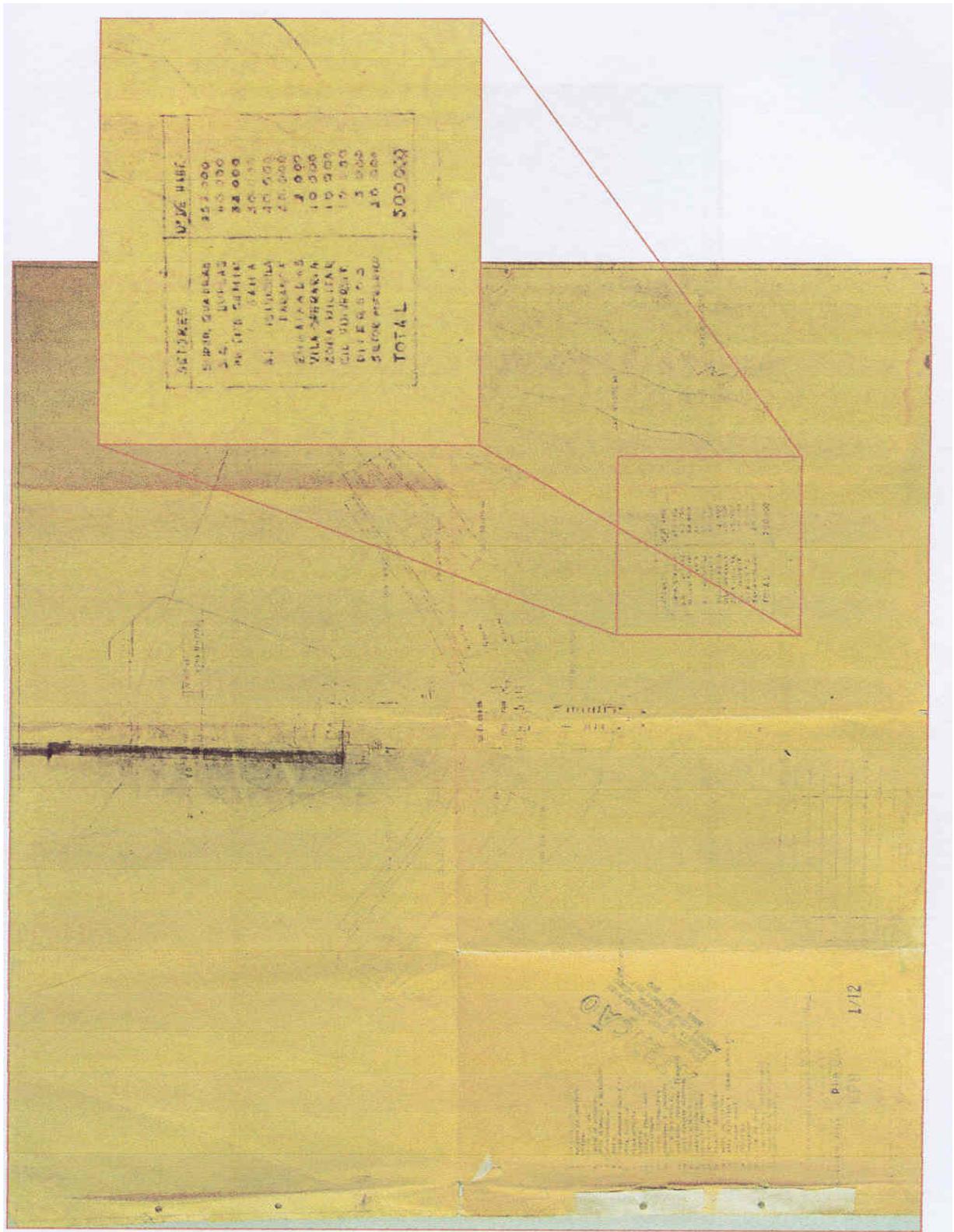
Ao longo deste trabalho, voltaremos a descrever o processo de urbanização da região na qual foi instalado o Cruzeiro, destacando os núcleos residenciais projetados pelo Governo do Distrito Federal que, junto com o Cruzeiro, passaram a fazer parte da Região Administrativa XI (RA XI). O próximo passo será a apresentação do projeto urbanístico elaborado para o núcleo residencial do Cruzeiro, procurando ressaltar a lógica do partido urbanístico empregado pela equipe de urbanistas coordenada por Lúcio Costa e Oscar Niemeyer.

O Plano Piloto de Brasília e o SRES.

Apesar de ter o nome Setor de Residências Econômicas Sul – SRES, designado pelos planejadores de Brasília, este núcleo residencial passou a assumir efetivamente a identidade de Cruzeiro, nome pelo qual era conhecido por seus moradores e visitantes.

Antes de ser o SRES, a região foi destinada no Relatório do Plano Piloto de Brasília a um “setor residencial autônomo” (ArPDF, 1991:26) que serviria de abrigo aos operários empregados nos setores de armazenamento e de indústrias próximos à estação ferroviária. De acordo com a distribuição populacional apresentada na planta PPB 1/12, de 11/11/1959, o setor passou à denominação de “Vila Operária” (Fig. 4), apta a abrigar 10.000 habitantes (Leitão, 2003:111).

Figura 4 – PPB 1/12, onde está indicada a população prevista para a Vila Operária.



Fonte: LEITÃO, F. das C., **Do risco à cidade**: as plantas urbanísticas de Brasília, 1957-1964. Brasília, 2003. Dissertação (tese de mestrado), P.142. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília.

A partir das modificações impostas pela NOVACAP¹⁹ ao plano urbanístico de Lúcio Costa, vencedor do Concurso Nacional, outras plantas do conjunto urbanístico do Plano Piloto de Brasília foram desenvolvidas. Em todas elas, estava incluído em definitivo um setor destinado a habitações populares, conforme pode ser visto na planta abaixo (Fig. 5), denominada por Yves Bruand como: “Plano Piloto de Brasília. 1957. Plano definitivo”.

Figura 5 - Plano Piloto de Brasília. 1957. Plano definitivo - por Yves Bruand.

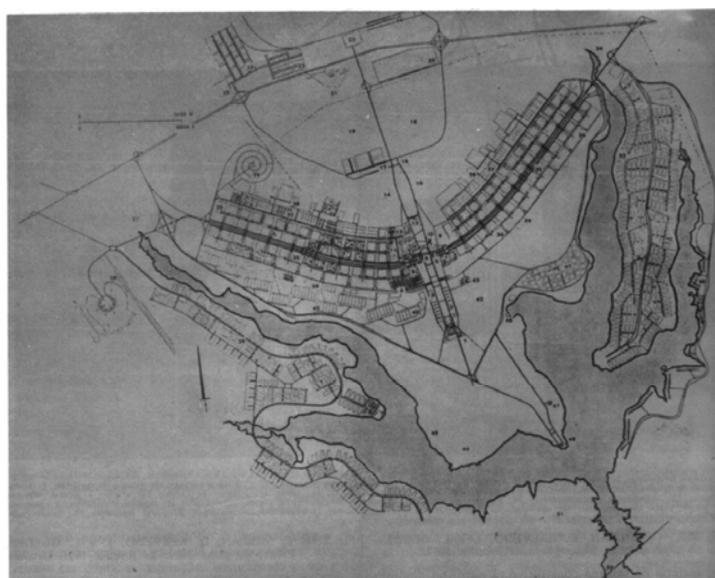


Fig. 324. Lúcio COSTA. *Plano piloto de Brasília*. 1957. Plano definitivo.

- | | | | |
|-------------------------------------|--------------------------------|-------------------------------------|----------------------------|
| 1: Praça dos Três Poderes | 12: torre de televisão | 23: zona industrial | 37: casas geminadas |
| 2: Esplanada dos Ministérios | 13: setor de rádio e televisão | 24: estação de triagem | 38, 39: superfícies livres |
| 3: catedral | 14: setor esportivo | 25: cemitério | 40: embaixadas |
| 4: setor administrativo | 15: Jôquei Clube | 26: jardim zoológico | 41: casas individuais |
| 5: setor cultural | 16: praça municipal | 27: jardim zoológico | 42: cidade universitária |
| 6: plataforma da estação rodoviária | 17: imprensa | 28: aeroporto provisório | 43: Petrobrás |
| 7: setor de espetáculos e lazer | 18: bosque | 29 a 32: zonas residenciais (casas) | 44: golfe |
| 8: setor bancário | 19: meteorologia | 33: lago | 45: hipódromo |
| 9: setor comercial | 20: quartéis | 34: Jardim Botânico | 46: clube náutico |
| 10: hotéis | 21: residências populares | 35: superquadra | 47: Hotel Brasília Palace |
| 11: setor dos hospitais | 22: estação ferroviária | 36: superquadra dupla | 48: Palácio da Alvorada |

Fonte: Ibid., p. 19.

Devido à necessidade de abrigar o grande número de servidores transferidos do Rio de Janeiro, era notável a produção de projetos urbanísticos para setores residenciais. Em 28 de dezembro de 1959, foi aprovado um

¹⁹ Carpintero (1998:156) afirma que “a NOVACAP promoveu, imediatamente após o concurso, uma revisão do projeto, introduzindo algumas mudanças e complementações na concepção original”. Dentre essas mudanças, está o deslocamento do conjunto urbano projetado em direção ao Lago Paranoá, fruto das observações de um integrante da comissão julgadora do Concurso Nacional, Sir William Holford, que considerava demasiada a quantidade de terra indiscriminada entre o centro governamental e o lago. Dessa forma, foi ampliada sobremaneira a área entre a Estrada Parque Indústria e Abastecimento (EPIA) e o Eixo Rodoviário, possibilitando a inserção do núcleo residencial econômico SRES na porção sul.

primeiro projeto urbanístico para o SRES dentro do polígono do Plano Piloto²⁰, destinado a habitações populares²¹. Quanto à sua autoria, Leitão (2003:121), ao estudar as plantas urbanísticas elaboradas para o Plano Piloto entre 1957 e 1964, afirma que a planta SER-S 1/1 (Fig. 6) é um desenho com traço bastante semelhante ao de Lúcio Costa, onde consta a composição geral do Cruzeiro²². A dúvida na identificação de um autor para esse projeto estaria no fato de que os trabalhos eram realizados por equipes, e não de forma individual. Não consta o campo autoria na planta SRES 1/1; porém, a mesma foi devidamente registrada em cartório e aprovada pelo Departamento de Urbanismo e Arquitetura (DUA) da NOVACAP.

Apesar de não estar clara para Leitão a autoria de Lúcio Costa nos projetos urbanísticos do SRES, historiadores como Vasconcelos (1988:365) tomam como certa a sua participação na elaboração não só do plano do SRES, como também do núcleo habitacional implantado no final da década de 1960 ao lado do SRES, o Setor de Habitações Coletivas Econômicas Sul (SHCES), sobre o qual falaremos em outro ponto deste capítulo.

Como registro de sua participação nesses projetos, Lúcio Costa, às folhas 340 e 341 de sua obra *Lucio Costa, Registro de uma Vivência (1995)*, discute o problema da habitação popular apresentando como exemplo justamente o croquis que originou o projeto urbanístico elaborado para o SRES (Fig. 7). Para este urbanista, era urgente repensar o modo de morar da *maioria dos brasileiros* com “um mínimo de decência na sua vida familiar cotidiana”. Dessa forma, ele propunha a construção de casas geminadas agrupadas em renques, com entradas alpendradas, “com uma árvore plantada de lado para dar sombra ao provável banco, ficando o outro lado livre para as crianças brincarem ou para dar abrigo ao eventual carro de terceira ou quarta mão” (1995:340). O projeto deveria ser flexível a ponto de contemplar a possibilidade de construção de um ou mais cômodos nos fundos do lote, duplicando-se a densidade de ocupação da

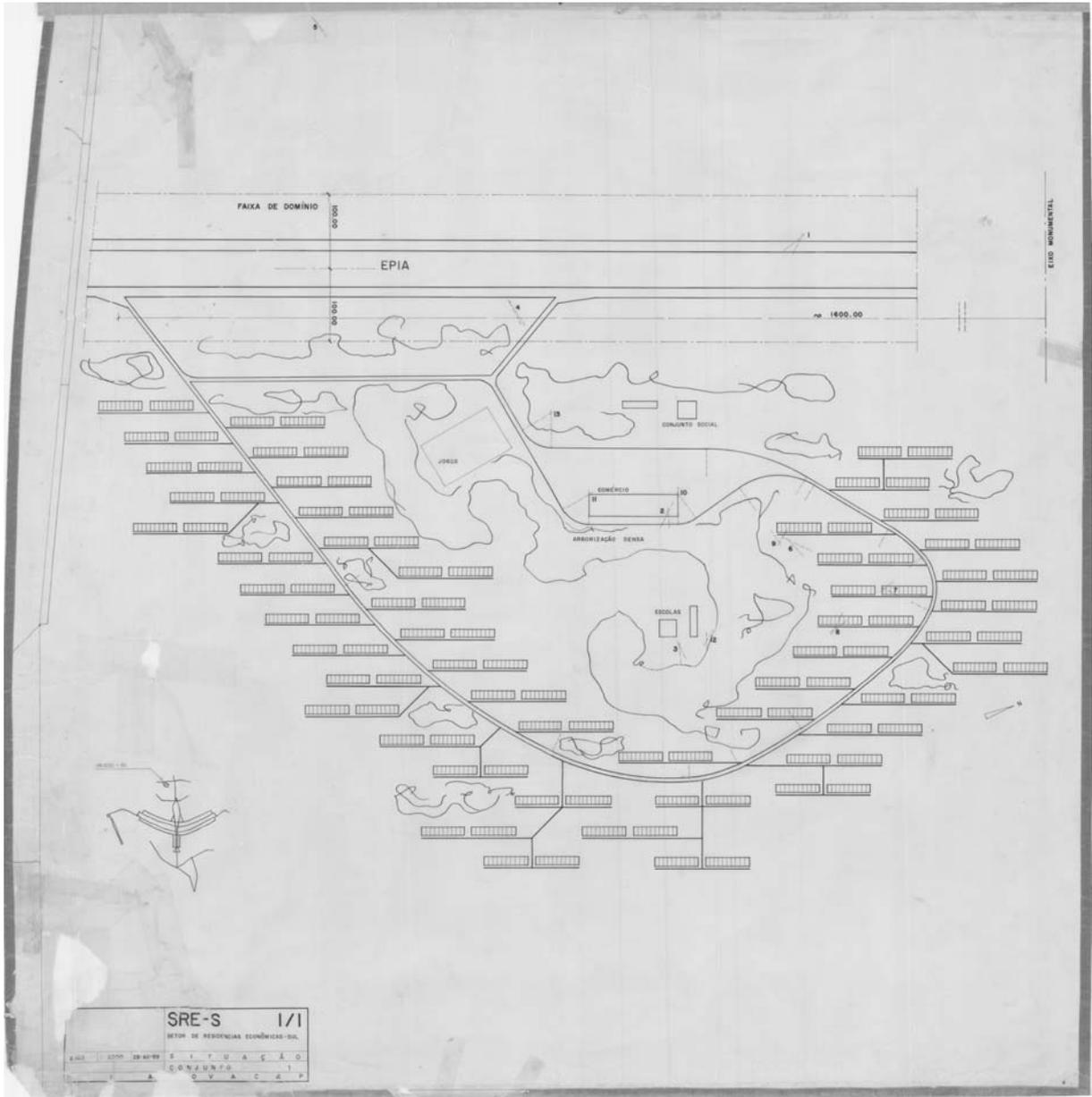
20 O fato de o Cruzeiro ser ou não integrante do Plano Piloto de Brasília era uma dúvida que permanecia no início deste trabalho. Porém, o texto do Memorial de Loteamento do Setor de Residências Econômicas Sul (SRES), elaborado pela Companhia Urbanizadora da Nova Capital (NOVACAP) em setembro de 1966, traz claramente a informação de que o Setor é parte integrante da zona urbana do Plano Piloto, sendo complemento do seu desenvolvimento urbano. Em sua dissertação de mestrado, Leitão (2003) também confirma essa informação à pág. 56.

21 Id.

22 Ibid., p. 121.

área edificada, porém sem possibilitar a individualização das unidades, que permaneceriam geminadas devido às pequenas dimensões de sua testada (6 metros).

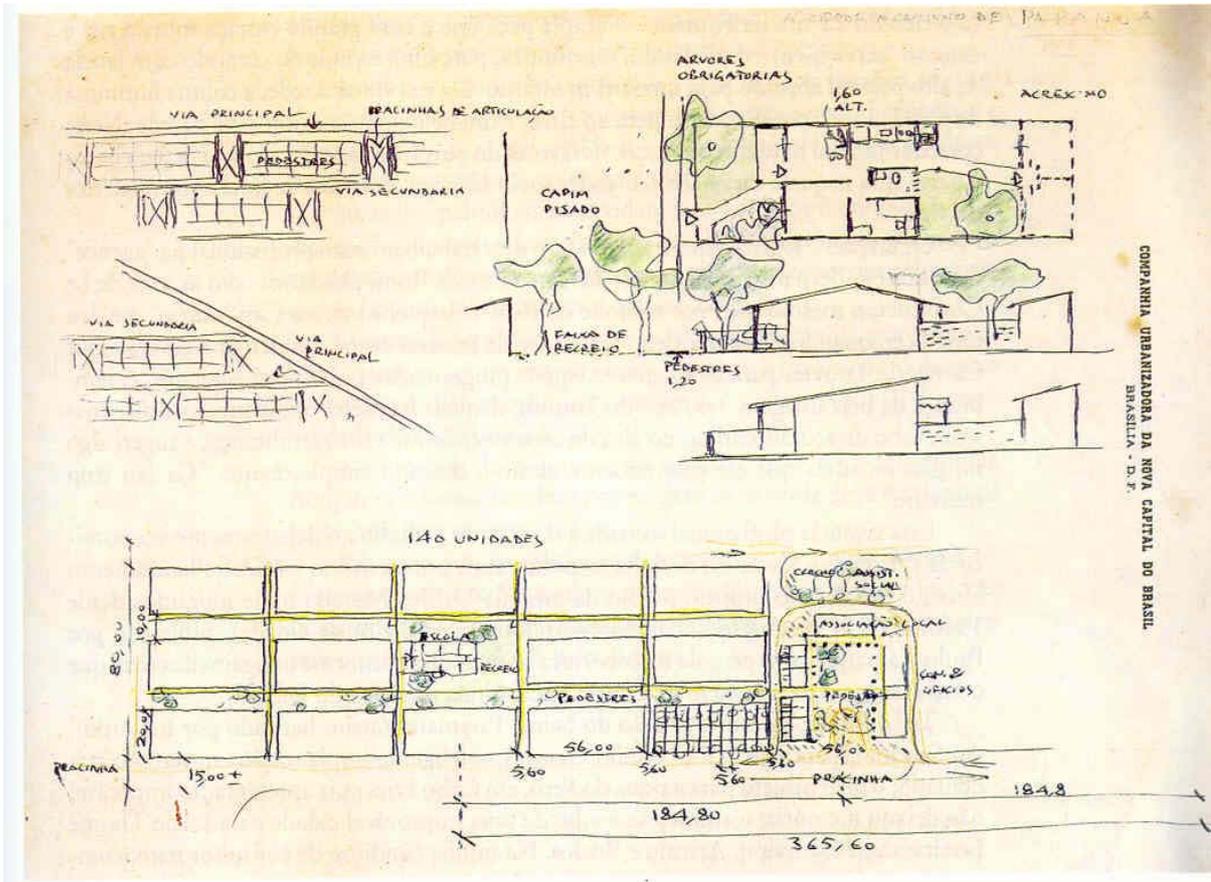
Figura 6 – Planta SRE-S 1/1



Fonte: Arquivos SEDUH/GDF.

A partir desse ideário, nasceu o projeto urbanístico do SRES, diretamente influenciado pelo projeto do Plano Piloto de Brasília²³, principalmente no que diz respeito aos ditames expressos na Carta de Atenas e no plano de Ebenezer Howard para a Cidade-Jardim.

Figura 7 - Croquis elaborado por Lúcio Costa para casas populares em Brasília.



Fonte: COSTA, L. **Lúcio Costa**: Registro de uma vivência. São Paulo: Empresa das Artes, 1995. p. 341.

²³ Esquemáticamente, o projeto do Plano Piloto foi concebido sob os princípios urbanísticos elaborados pelos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna (CIAM), especialmente aqueles formalizados durante o Congresso de 1933 e documentados na Carta de Atenas, publicada em 1942, que prevê um estricto zoneamento funcional baseado nas funções “morar”, “trabalhar”, “recrear” e “circular”. O conceito cidade-jardim, originário do urbanista inglês Ebenezer Howard em sua obra Cidades-Jardins de Amanhã (ver referência completa a essa obra em Referências Bibliográficas), procura conciliar o ambiente urbano com o rural no plano comum de desenvolvimento. As cidades seriam envoltas por densos cinturões verdes destinados à agricultura – que, por sua vez, seriam partes integrantes das próprias cidades.

Projetos urbanísticos para o SRES - Cruzeiro Velho.

Tal como o Plano Piloto de Brasília, o SRES está situado nas terras da antiga fazenda Bananal ou Larga do Bananal, desapropriada amigavelmente em dezembro de 1955 para a construção da nova capital brasileira. Apesar da sua ocupação ter sido iniciada em 1959, o SRES somente foi registrado em cartório em setembro de 1966, quando surgiu a necessidade de regularizar todas as residências funcionais construídas pelo GTB para que elas pudessem ser vendidas aos seus legítimos ocupantes.

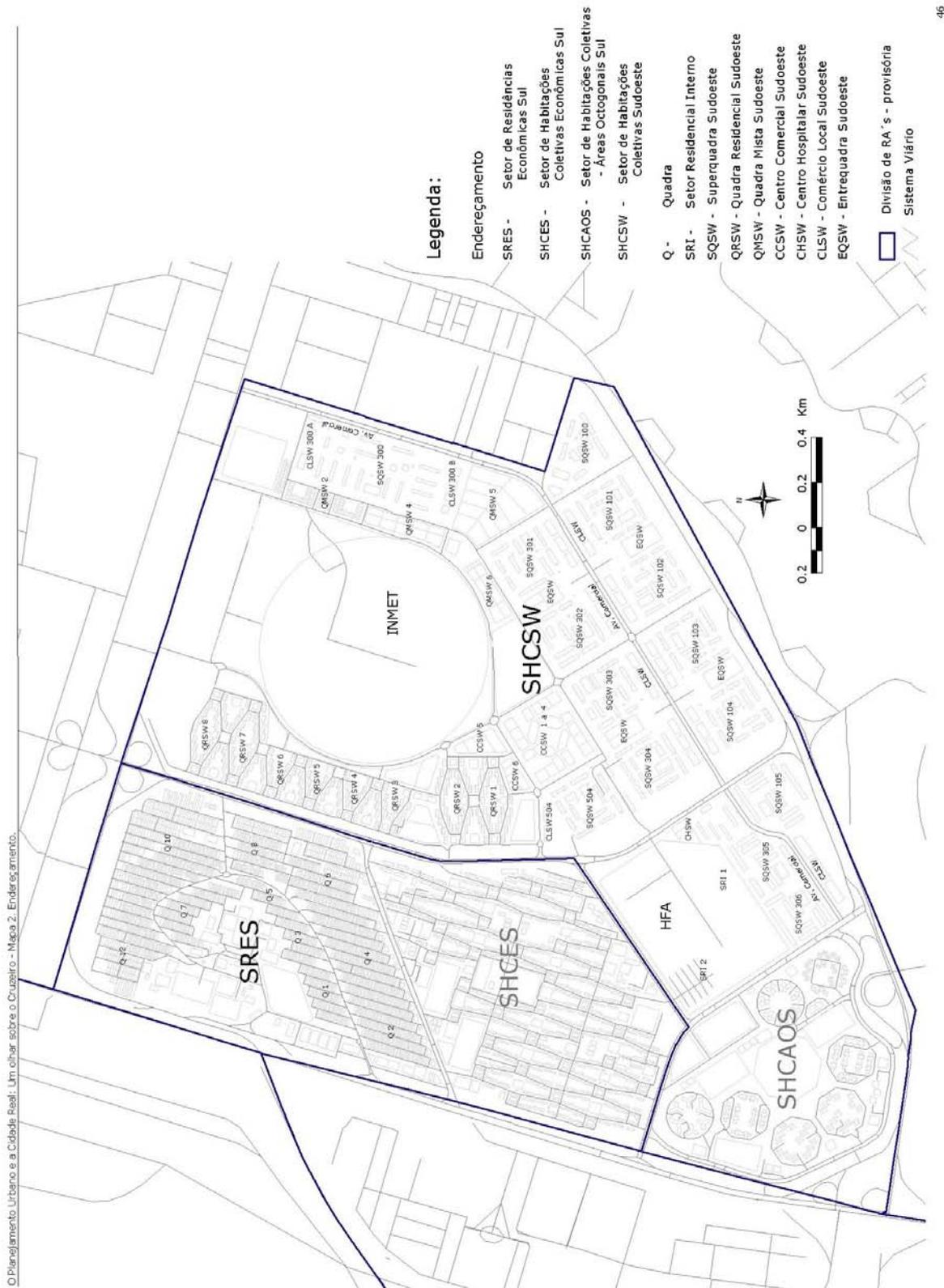
Outra explicação para o atraso no registro das plantas urbanísticas do SRES é o grande número de projetos e registros imobiliários que estavam sendo realizados nos primeiros anos de vida de Brasília. A qualquer tempo os projetos poderiam ser questionados e remodelados, pois estavam em permanente revisão e adequação²⁴.

O projeto urbanístico registrado em 1966 abrangia uma área cujos limites eram o Eixo Monumental ao norte, o recém criado SHCES ao sul, a Estrada Parque Indústria e Abastecimento (EPIA) a Oeste e a linha de alta tensão a leste (Fig. 8).

Segundo o seu memorial descritivo, a área destinada ao SRES fora dividida em duas partes: a residencial, externa; e a central, interna. A parte que circunda a área central é constituída por Quadras Residenciais – que, por sua vez, são formadas por Blocos compostos de 10 casas geminadas cada. Dessa forma, foram dispostos 1490 lotes residenciais, com seis metros de frente e fundos e vinte metros nas laterais, ocupando uma superfície de 178.800,00 m². As quadras e os blocos estão respectivamente caracterizados por números e letras do alfabeto – Quadras de 01 a 12 e blocos de A a Z (Mapa 2)– e apresentados em Plantas Registradas, conhecidas como “PR”, que receberam numeração própria: PR 19/1, PR 21/1, PR 22/1 e PR 23/1. Essas plantas foram elaboradas pela Coordenação de Urbanismo e Arquitetura da Secretaria de Viação e Obras da Prefeitura do Distrito Federal (SVO/DF), contendo um grande número de

²⁴ Leitão, op. cit., p. 74

Mapa 2 – Endereçamento.



O Planejamento Urbano e a Cidade Real: Um olhar sobre o Cruzeiro – Mapa 2. Endereçamento.

elementos definidores da tipologia de uso e da ocupação do solo da área projetada²⁵.

Com 120 m² de área privativa e servida por vias locais nas duas testadas, cada uma das casas do SRES foi projetada em atendimento a um programa arquitetônico de habitação econômica²⁶, destinada a moradores com menor poder aquisitivo. A vasta área verde proporcionaria um ambiente agradável aos conjuntos de casas, pois os jardins compensariam a queda da umidade nos dias secos, barrando o vento frio do inverno brasiliense e embelezando os blocos residenciais – providos, assim, de áreas sombreadas sempre bem-vindas nos dias de sol intenso.

Na parte central, circundada pela residencial, se encontram as áreas reservadas aos equipamentos urbanos do SRES, proporcionando aos moradores recreação, educação, saúde pública, prática religiosa e acesso aos serviços públicos – meios e recursos imprescindíveis a qualquer agrupamento humano. Lá estão o Setor Escolar, o centro comercial, o comércio local, as áreas destinadas ao clube de vizinhança, posto de saúde, cinema e igrejas; bem como as áreas destinadas aos serviços públicos – como os correios e as concessionárias de serviços de energia, água e telefone (Mapa 3).

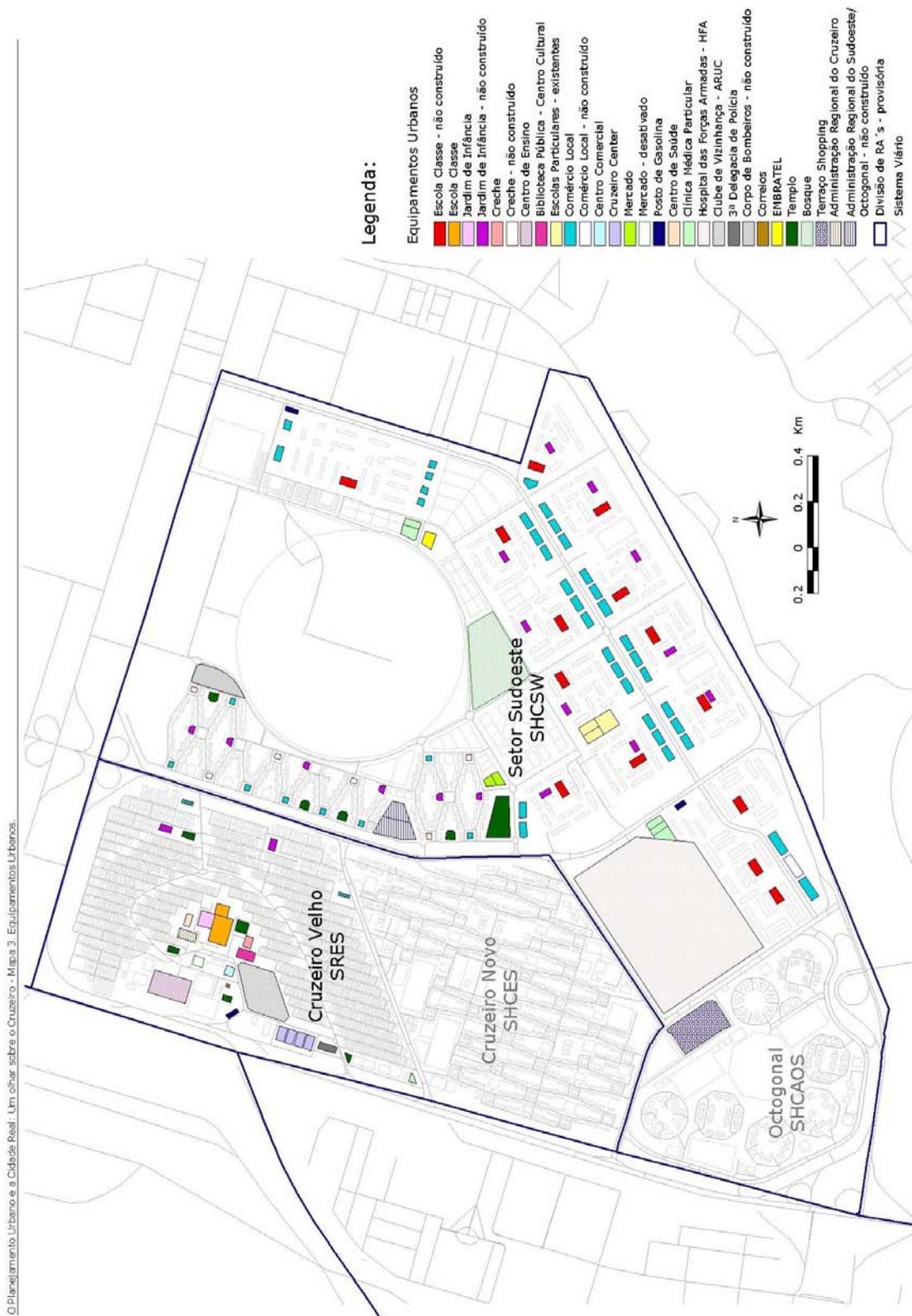
Reconhecida como um centro urbano pelo memorial descritivo do SRES, essa parte central teve como objetivo concentrar as atividades culturais, comerciais e institucionais deste núcleo, a serem facilmente acessadas a pé por sua população originalmente caracterizada como “de menor poder aquisitivo”. Assim, essa base urbanística, esse suporte da vida social, propiciaria a construção de uma identidade coletiva e compartilhada, especialmente para grupos sociais mais homogêneos em termos de renda, educação, cultura e valores.

No primeiro capítulo deste trabalho vimos que, para Santos (1988:118), a unidade de vizinhança mínima, a base de um bairro, seria composta por um

²⁵ Leitão, op. cit., p. 72

²⁶ O Código de Edificações de Brasília (RA 1), elaborado em 1980, trouxe a definição corrente para habitação econômica: “Art. 1º; §2º; Entende-se por Habitações Econômicas aquelas que apresentam as mínimas condições de funcionamento e habitabilidade, com área construída igual ou inferior a 60,00 m², executada com materiais básicos, com acabamento simples, e aparelhos, metais e demais acessórios de categoria popular. Admite-se no caso dos materiais, a similaridade em custo e funcionamento”.

Mapa 3 - Equipamentos Urbanos.



O Planejamento Urbano e a Cidade Real: Um olhar sobre o Cruzeiro - Mapa 3 - Equipamentos Urbanos.

conjunto de quarteirões aglutinados ao redor de outro quarteirão, com superfície suficiente para abrigar creches, praças, escola, posto de saúde e igrejas. Ficaria, assim, caracterizado um centro de bairro, onde os encontros poderiam ocorrer com a frequência necessária para a formação de laços comunitários. Muller (1969:1) também ressalta a importância do uso coletivo de um mesmo equipamento comunitário para o surgimento de relações de fraternidade e vizinhança que, para ela, caracterizariam uma “comunidade típica”.

Acreditamos que proporcionar o convívio social dos habitantes foi o principal motivo da criação de um centro de bairro para o SRES, reunindo em uma área central o Setor Escolar e os outros equipamentos urbanos indispensáveis aos seus moradores.

Uma vez criados os lotes residenciais pela NOVACAP, eles foram repassados ao GTB – que, durante os anos de 1960, 1963 e 1964, construiu 1160 residências populares no SRES. Até 12 de fevereiro de 1968, o GTB foi o responsável pela elaboração dos projetos arquitetônicos, construção das residências populares e pela sua distribuição aos servidores públicos (civis e militares) de menor faixa de renda. Após a sua extinção, a CODEBRÁS²⁷ foi criada em seu lugar, ligada ao Fundo Rotativo Habitacional de Brasília (FRHB)²⁸, que deu prosseguimento ao processo de urbanização e ocupação do SRES, bem como à regularização das construções residenciais executadas pelo GTB.

Espaços públicos e áreas verdes eram abundantes no projeto do SRES: ele abrangia uma superfície de 1.132.060,00 m², da qual 294.197,38 m² foram destinados aos lotes comerciais, residenciais, áreas especiais etc., restando 837.862,62 m² para arruamento, calçadas, logradouros públicos e futuras expansões urbanas do SRES (ou seja, quase três vezes mais área que a destinada inicialmente às edificações²⁹).

²⁷ A Coordenação do Desenvolvimento de Brasília (CODEBRÁS) foi criada pelo Decreto-Lei nº 302, de 28 de fevereiro de 1967, subordinada ao DASP – Departamento Administrativo do Serviço Público.

²⁸ O FRHB, subordinado ao DASP, foi criado com base no Art. 65 da Lei 4.380/64 para a celebração de convênio com a Caixa Econômica Federal, a fim de garantir a alienação dos imóveis residenciais funcionais do Distrito Federal aos seus respectivos ocupantes, devendo o produto da operação constituir fundo rotativo destinado a novos investimentos em construções residenciais em Brasília.

²⁹ De acordo com o disposto no Art.4º da Lei Federal 6766/79, que trata do parcelamento do solo urbano, os loteamentos deverão possuir, obrigatoriamente, áreas destinadas ao sistema de circulação, equipamentos urbanos e comunitários, bem como espaços livres de uso público que

Por causa do crescimento urbano acelerado de Brasília nas décadas de 1960 e 70, durante o regime militar, e frente à necessidade de destinar novas áreas para assentamento de famílias de servidores públicos com menores rendimentos, o projeto urbanístico do SRES foi modificado em 1977 pelo Departamento de Arquitetura e Urbanismo da SVO/DF (Mapa 4). Foram criados, então, mais 400 lotes residenciais, quatro lotes comerciais, dois lotes para Jardim de Infância e outras quatro Áreas Especiais. Essa ampliação foi registrada pela PR 42/1, em 30 de novembro de 1977 (Fig. 9 e Mapa 4).

Assim como ocorreu no loteamento primitivo, esse acréscimo também se desenvolveu obedecendo à distribuição em quadras, blocos e lotes. Porém, naquele momento os blocos não eram mais compostos por casas geminadas, e sim por casas afastadas de suas divisas em lotes de 200m² cada, com dez metros de frente e vinte metros nas laterais.

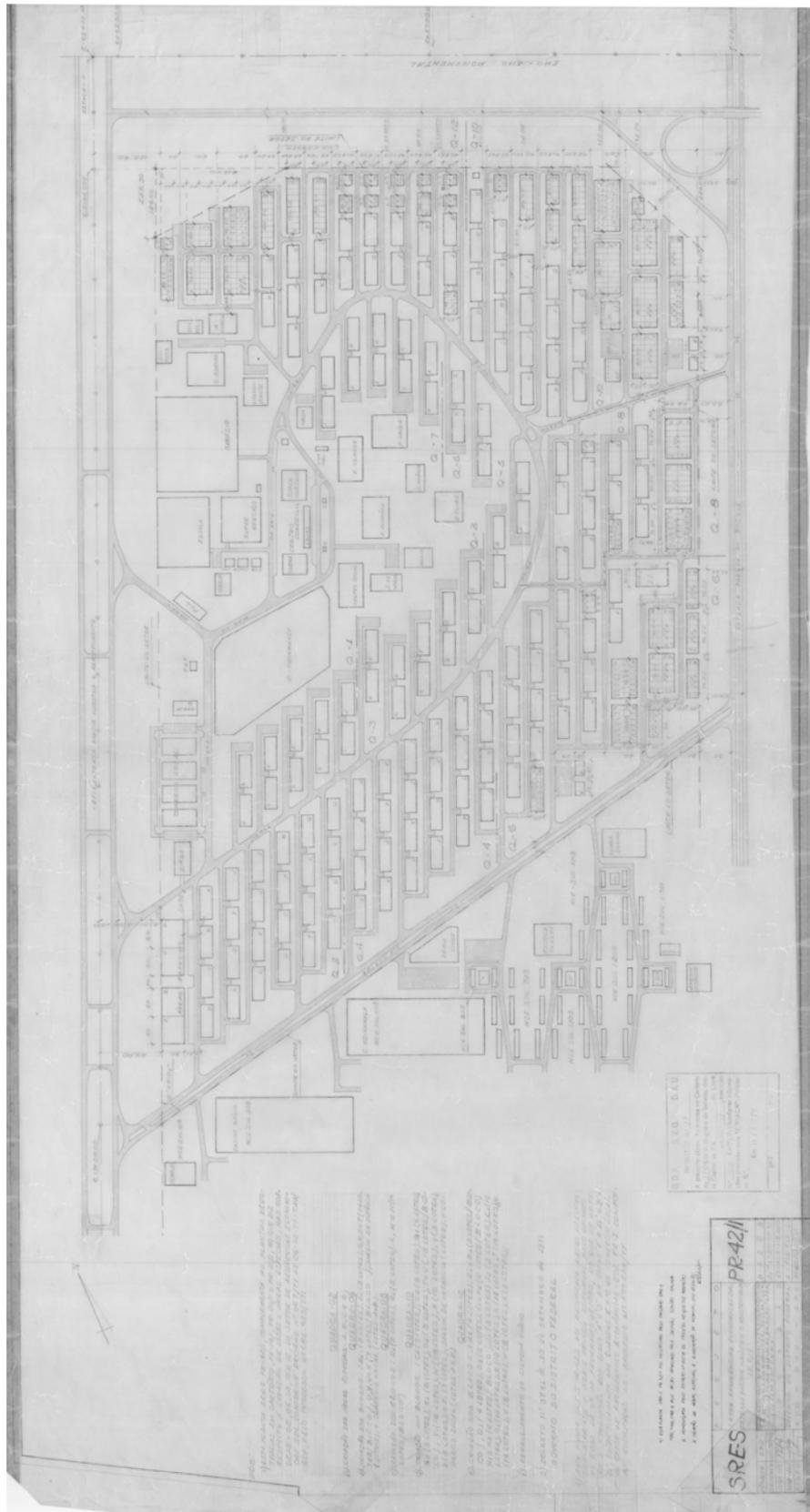
A Decisão nº 87/79, proferida pelo Conselho de Arquitetura e Urbanismo (CAU) em 24 de outubro de 1979, aprovou o gabarito e as normas de edificação do acréscimo ao SRES, permitindo um afastamento de 3,00m da divisa frontal do lote e outros afastamentos de 1,50m das divisas lateral norte e fundos. Outra novidade foi a obrigatoriedade da previsão de abrigo para veículos no interior do lote, com área mínima de 2,50 x 5,00m. Isso representou uma alteração sensível dos parâmetros sociais do SRES: como não se tratava mais de residências com características econômicas, estava indicada uma possível ascensão social da população residente no Cruzeiro Velho.

Conforme dados colhidos no processo que tratou da ampliação do SRES, o Hospital das Forças Armadas (HFA) solicitou à Companhia Imobiliária de Brasília (TERRACAP)³⁰ que procedesse à criação de 400 lotes, visando à implementação de um programa habitacional para os funcionários (civis e militares) de menor

serão proporcionais à densidade populacional prevista para o núcleo urbano. Essa lei federal está sendo revista e encontra-se atualmente em fase adiantada de discussão na Câmara dos Deputados, após alterações introduzidas pela Lei Federal 9.785/99, que modificou algumas exigências urbanísticas para a aprovação de novos parcelamentos e a regularização de outros mais antigos.

³⁰ A TERRACAP foi criada em 12/12/1972 através da Lei nº 5.861, a partir do desmembramento da NOVACAP, assumindo todos os seus direitos e obrigações relativos à execução de atividades imobiliárias de interesse do Distrito Federal. A partir de 2003, a TERRACAP passou a ser denominada Agência de Desenvolvimento do Distrito Federal.

Figura 9 – PR 42/1 – Cruzeiro Velho em 1977.



Fonte: Arquivos SEDUH/GDF.

poder aquisitivo do próprio HFA; do Estado Maior das Forças Armadas (EMFA); do Superior Tribunal Militar (STM); da Vice-Presidência da República e dos ministérios militares que ainda não dispunham de casas próprias para os seus respectivos servidores. Para viabilizar o futuro repasse dos lotes e das residências aos servidores contemplados, foi criado em cinco de novembro de 1976 o Grupo Habitacional Oswaldo Cruz, entidade sem fins lucrativos cuja gestão ficou a cargo do HFA.

Criados os lotes, a TERRACAP procedeu à seleção dos associados que estavam aptos a financiar a compra dos imóveis, através da análise de seus rendimentos anuais. Dos 400 servidores inscritos no programa, 250 foram selecionados pela TERRACAP, que firmaram contrato com a Caixa Econômica Federal (CEF) para a compra das residências. Os 150 lotes restantes foram vendidos pela TERRACAP por meio de licitação pública – mediante a qual o poder público estava destinando, pela primeira vez no SRES, lotes que poderiam ser ocupados por qualquer comprador (servidor público ou não).

Já naquela época, o SRES não era o único parcelamento urbano da região. Em 28 de novembro de 1967, foi registrado o loteamento Setor de Habitações Coletivas Econômicas Sul (SHCES), localizado ao sul do SRES. Já em dois de setembro de 1975, foi registrado o Setor de Habitações Coletivas – Áreas Octogonais, o SHC/AOS. Ambos serão brevemente apresentados a seguir.

Setor de Habitações Coletivas Econômicas Sul – SHCES

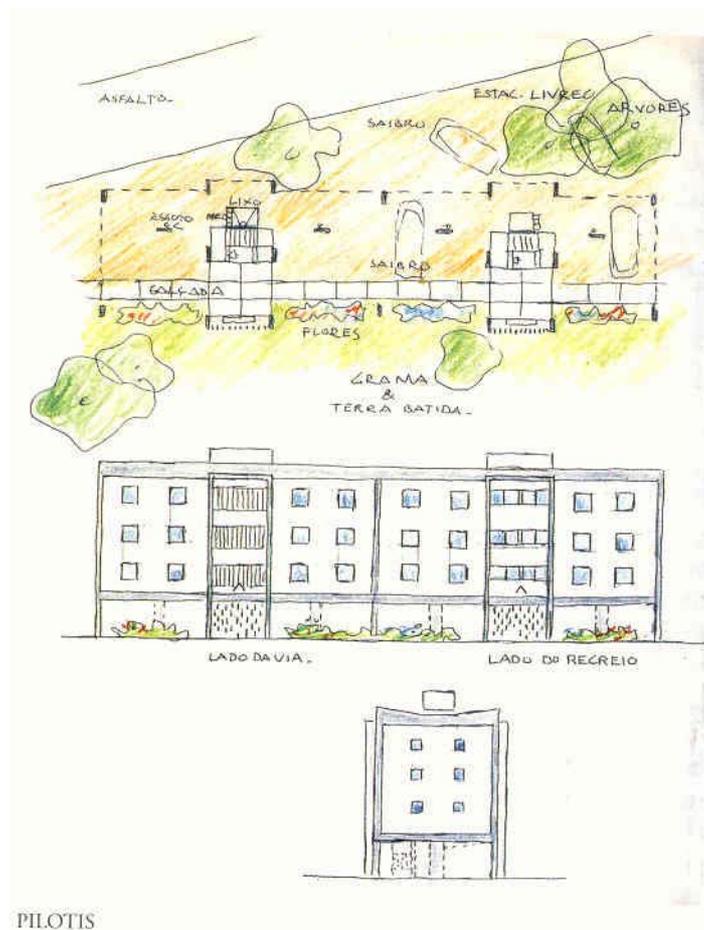
O Cruzeiro Novo.

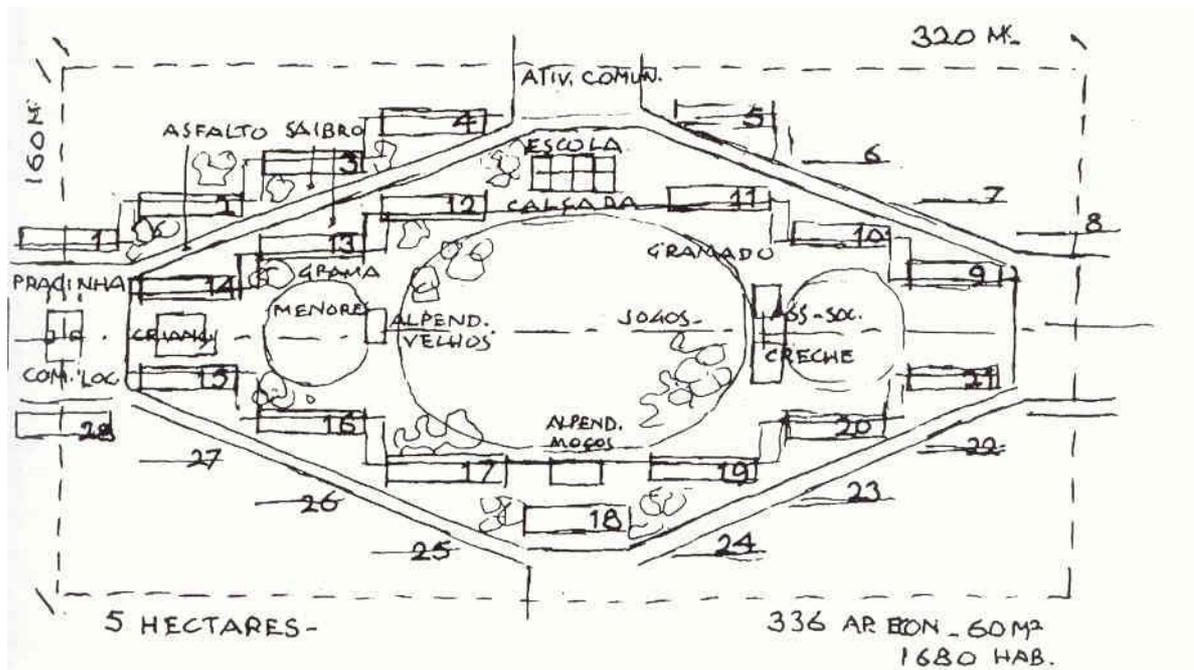
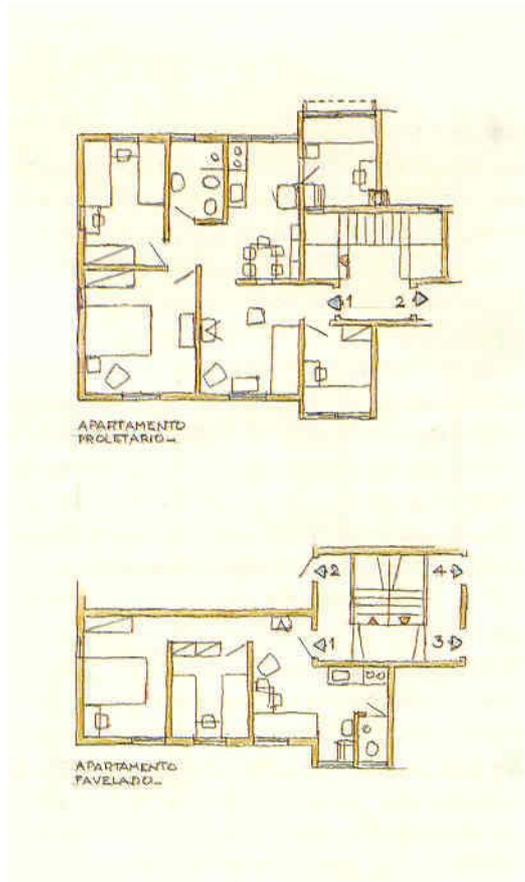
Com implantação iniciada no final da década de 1960, quando Hélio Prates da Silveira era governador de Brasília, o SHCES é um conjunto de edifícios residenciais com quatro pavimentos sobre pilotis, localizado ao sul do SRES. À medida que o SHCES era implantado, o SRES – que já era chamado de Cruzeiro por seus moradores – passava a ser conhecido como “Cruzeiro Velho”, e o SHCES como “Cruzeiro Novo”.

O plano urbanístico do SHCES também parte da idéia de habitação

econômica, com edifícios residenciais que comportam apartamentos populares acessados exclusivamente por escadas. Elaborado pela Coordenação de Arquitetura e Urbanismo da SVO/DF, o plano do SHCES é composto por quadras cujas projeções formam figuras geométricas de 8 e 4 lados, interligadas por uma malha viária que, por sua vez, conduz o tráfego interno às vias coletoras dispostas nos limites do loteamento. Esse plano também foi desenvolvido a partir de croquis elaborados por Lúcio Costa para apartamentos populares (Fig. 10).

Figura 10 - Croquis elaborado por Lúcio Costa para apartamentos populares.





Fonte: COSTA, L. **Lúcio Costa**: Registro de uma vivência. São Paulo: Empresa das Artes, 1995. p. 336 e 337.

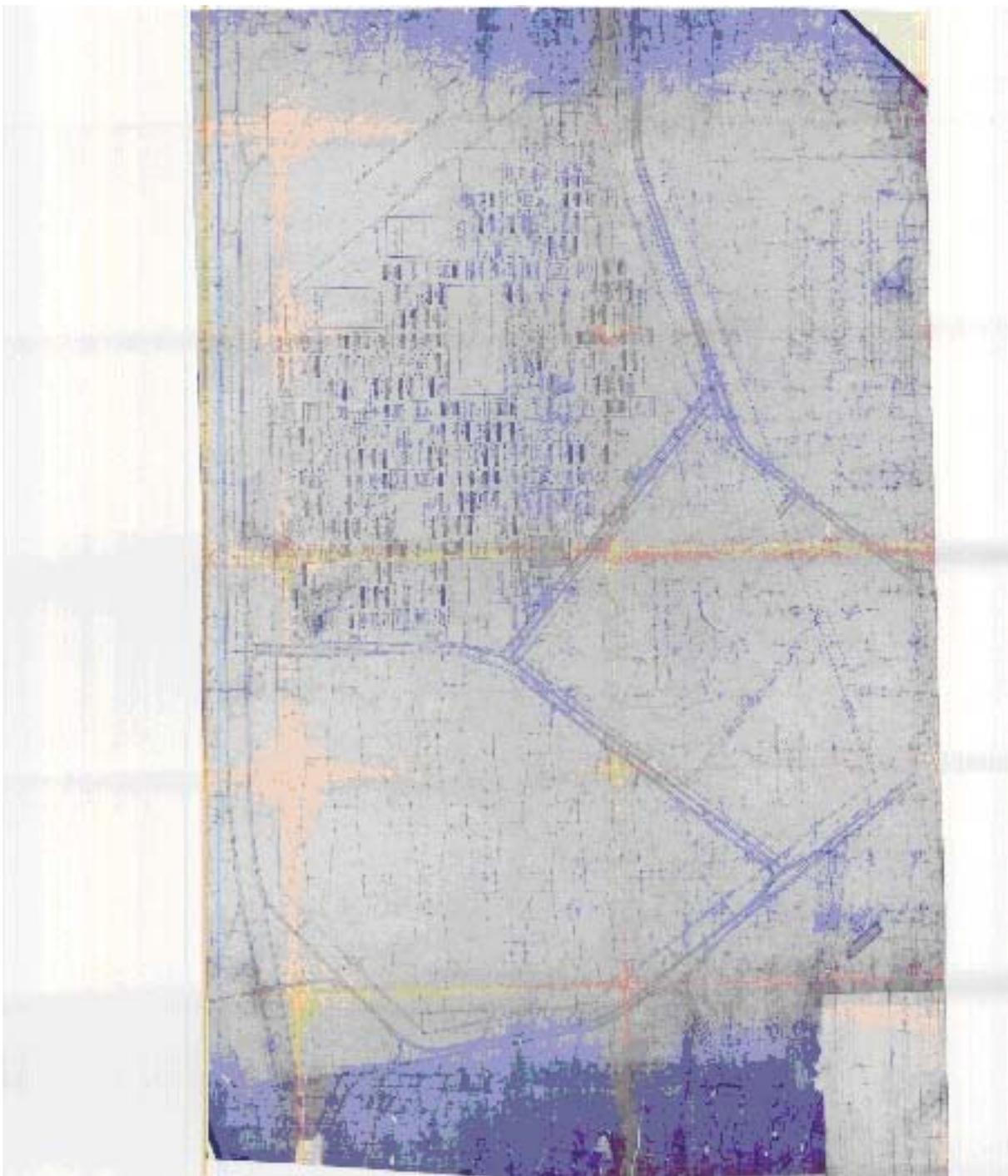
Apesar de haver sido criado para abrigar uma boa parcela do funcionalismo público federal, o SHCES também possui edificações construídas por empresas que adquiriram as projeções junto à NOVACAP e à TERRACAP. Conforme dados da TERRACAP, 183 das 281 projeções foram vendidas de forma direta para órgãos como a CODEBRÁS, ou por licitação pública para empresas do setor imobiliário. As projeções restantes foram doadas à União, que por sua vez repassou-as aos Ministérios do Exército, Fazenda e Aeronáutica; à Escola Superior de Guerra; ao Estado Maior das Forças Armadas e ao Ministério Público da União.

Com 123ha, o SHCES possui mais área destinada a vias, espaços livres e calçadas (somando 78ha) do que aos lotes institucionais e comerciais e às projeções residenciais (total de 45ha). Os terrenos reservados ao comércio local, templos, escolas, feira permanente, ginásio, biblioteca, hospital, posto de saúde, mercado, clube, cinema, posto de gasolina e concessionárias de serviços públicos foram distribuídos em pontos dispersos no SHCES, não tendo sido concentrados em sua porção central, como ocorreu no Cruzeiro Velho³¹ (Fig. 11).

A grande área destinada no projeto a um hospital foi reservada, em 1962, para o Hospital das Forças Armadas (HFA) – que nela construiu um complexo hospitalar cuja área de abrangência incluía não só o SHCES e o SRES (onde já viviam muitos militares) como também o Plano Piloto e adjacências. Além das instalações hospitalares, moradias funcionais foram erguidas no interior da área do HFA, agrupadas em duas partes: o Setor Residencial Interno 1 (SRI 1) e o Setor Residencial Interno 2 (SRI 2). O SRI 1, que possui acesso a partir da entrada principal do complexo hospitalar, é composto por 12 casas térreas destinadas ao alto comando e à direção do HFA e por outros três blocos com 24 apartamentos cada, somando 72 unidades residenciais. O SRI 2, acessado pela via HCE 1 (divisa lateral desta área hospitalar), é composto por 10 blocos,

³¹ Por não ser objeto de estudo específico do presente trabalho, o convívio social proporcionado pela concepção urbanística do SHCES e a possível formação de uma identidade coletiva (Souza, 1989:151) não foram estudados como o ocorrido com o Cruzeiro Velho e Sudoeste, conforme poderá ser verificado nos próximos capítulos. O SHCES é aqui citado por força

Figura 11 – PR 2/3 – Cruzeiro Novo e áreas de expansão urbana.



Fonte: Arquivos SEDUH/GDF

da influência geográfica e demográfica que exerce sobre o Cruzeiro Velho e o Setor Sudoeste, legítimos objetos de estudo deste trabalho.

totalizando 240 unidades residenciais destinadas aos funcionários civis e militares do HFA32 (Mapas 2 e 5).

Conforme pode ser visto na PR 2/3 (Fig. 11), estava prevista para o SHCES uma futura expansão urbana onde poderiam ser criadas mais projeções, à medida que fosse crescendo a demanda habitacional para faixas de renda baixa e média baixa. O desenho seria o mesmo do trecho já implantado do SHCES.

Entretanto, a TERRACAP requereu em 28 de maio de 1975 o registro imobiliário de um outro loteamento naquela área de expansão: o Setor de Habitação Coletiva – Áreas Octogonais Sul (SHC/AOS), do qual trataremos a seguir.

SHC/AOS, ou simplesmente Octogonal.

Situados ao lado do SHCES e do HFA, e limitados pela Estrada Parque Indústria e Abastecimento (EPIA) e pela Estrada Parque Indústrias Gráficas (EPIG), os edifícios de habitação coletiva do SHC/AOS foram erguidos no final da década de 1970 e início da década de 1980 por construtoras que adquiriram os terrenos junto à TERRACAP (Mapa 2 e 5).

Diferentemente dos setores habitacionais implantados naquela região e em Brasília até 1980, o SHC/AOS traz uma proposta urbanística inovadora para a cidade: edifícios sobre pilotis foram distribuídos em lotes (ao invés de projeções³³) com formato de octógonos, o que lhes deu o nome de Áreas Octogonais. Ao serem cercados, esses lotes tornaram-se os primeiros condomínios residenciais fechados de Brasília, com entradas únicas e exclusivas. A população prevista em projeto era de 20 mil habitantes (Fig. 12).

De autoria de Luís Fernando Muzzi, Diretor do Departamento de Urbanismo da SVO/DF à época, o projeto urbanístico do SHC/AOS nasceu a

32 Segundo informações colhidas junto à Prefeitura do HFA em 2005, além das residências funcionais internas o Hospital ainda possui outros 332 imóveis funcionais no SHCES.

partir da alteração de parte do plano urbanístico do SHCES, em outubro de 1973. Ao invés de dar prosseguimento à construção de mais habitações com caráter econômico e de baixo rendimento (Fig. 11), o projeto levou em conta uma demanda para habitações de melhor qualidade (semelhantes, em termos de padrão construtivo, às já existentes nas Superquadras do Plano Piloto), sob a ótica da valorização imobiliária das terras do Plano Piloto e próximas a ele. Possibilitou-se, assim, um melhor aproveitamento da área disponível, pois um número maior de unidades habitacionais seriam construídas e colocadas à venda.

Em uma área total de 901.300m², foram dispostas oito quadras residenciais em forma octogonal, permeadas por equipamentos urbanos a serem utilizados pela população local – como, por exemplo, um grande centro comercial, comércios locais; dois centros de ensino, áreas para jardim de infância, para concessionárias de serviços públicos e para esportes; um clube comunitário, áreas para templos religiosos e áreas especiais. O conjunto é atendido por uma grande via externa com pistas duplas – que, por sua vez, servem a ramais secundários que dão acesso às quadras residenciais.

As quadras residenciais foram identificadas por algarismos arábicos, antecidos da sigla AOS. Dessa forma, as quadras AOS vão do número 1 ao 8, estando entre elas as chamadas Entre Áreas (EA) – como a EA 1 / 2, a EA 1 / 4 e a EA 2/8, representadas na EP 1/1 (Fig. 12). Essa planta mostra também a distribuição dos estacionamentos, o arruamento, as calçadas, as áreas de recreação, os espaços livres, as áreas verdes e as áreas a serem urbanizadas – elementos indispensáveis em qualquer núcleo urbano projetado.

Das oito quadras previstas, com no máximo sete blocos residenciais cada uma e gabarito de seis pavimentos sobre pilotis, uma teria maior dimensionamento: segundo o memorial descritivo do projeto do SHC/AOS, ela deveria ser ocupada com, no máximo, 9 blocos de 12 pavimentos, para uma melhor composição de massa e adensamento populacional. Essa quadra foi vendida em 1976 para o Banco Central do Brasil – que, até o presente ano (2005), não executou nenhuma obra no local³⁴.

³⁴ Segundo informações obtidas junto a TERRACAP, através do processo nº 111.006.239/76-7, a AOS 3 foi arrematada pela construtora brasiliense Paulo Octávio Investimentos Imobiliários Ltda em 26/03/1992, por meio de licitação pública promovida pelo

Mesmo após a conclusão dos edifícios do SHC/AOS, a demanda por áreas residenciais para a classe média brasiliense aumentava a cada ano. Na região em comento, ainda havia uma grande área a ser parcelada próxima ao SHC/AOS, ao SHCES e ao SRES, que era chamada até então de Bosque. Nessa área nasceu um novo setor residencial, o Setor Sudoeste, assunto da próxima sessão.

Banco Central - que já não tinha mais interesse em construir apartamentos funcionais naquela área. Porém, a venda não foi concretizada até 2005, pois o processo licitatório aguarda decisão judicial junto ao TRF 1ª Região desde 1993, em virtude de supostas irregularidades ocorridas no seu encaminhamento, que resultariam em perdas e danos ao patrimônio público.

2.2 Setor Sudoeste

Antecedentes: Brasília Revisitada

É exatamente na concomitância destas duas contingências (capital histórica de nascença assim como a exigência de sua preservação) que reside a peculiaridade do momento crucial que Brasília hoje atravessa: de um lado, como crescer assegurando a permanência do testemunho da proposta original, de outro, como preservá-la sem cortar o impulso vital inerente a uma cidade tão jovem.³⁵

(Costa: 1987).

Brasília definitivamente saiu do papel e consolidou-se, de fato, como a capital do País. Passa a preencher os seus espaços desocupados e quer se expandir.

Em 1987, Brasília contava com sete cidades-satélites e cada uma delas conformava uma Região Administrativa responsável pela gestão do seu espaço territorial. Para o governo local, a preservação do Plano Piloto frente ao crescimento territorial e populacional de Brasília era uma questão fundamental. Por isso, o então governador do Distrito Federal, José Aparecido de Oliveira, convidou Lúcio Costa a “revisitar” sua criatura, visando à proposição de soluções para os problemas resultantes do desenvolvimento da cidade, bem como a indicação de linhas de expansão urbana para a jovem capital. Dessa ação governamental e da releitura que Lúcio Costa fez de Brasília, surgiu o documento intitulado Brasília Revisitada 1985/87 – Complementação, Preservação, Adensamento e Expansão Urbana³⁶.

³⁵ Trecho extraído do texto “Brasília Revisitada”, elaborado por Lúcio Costa em 1987.

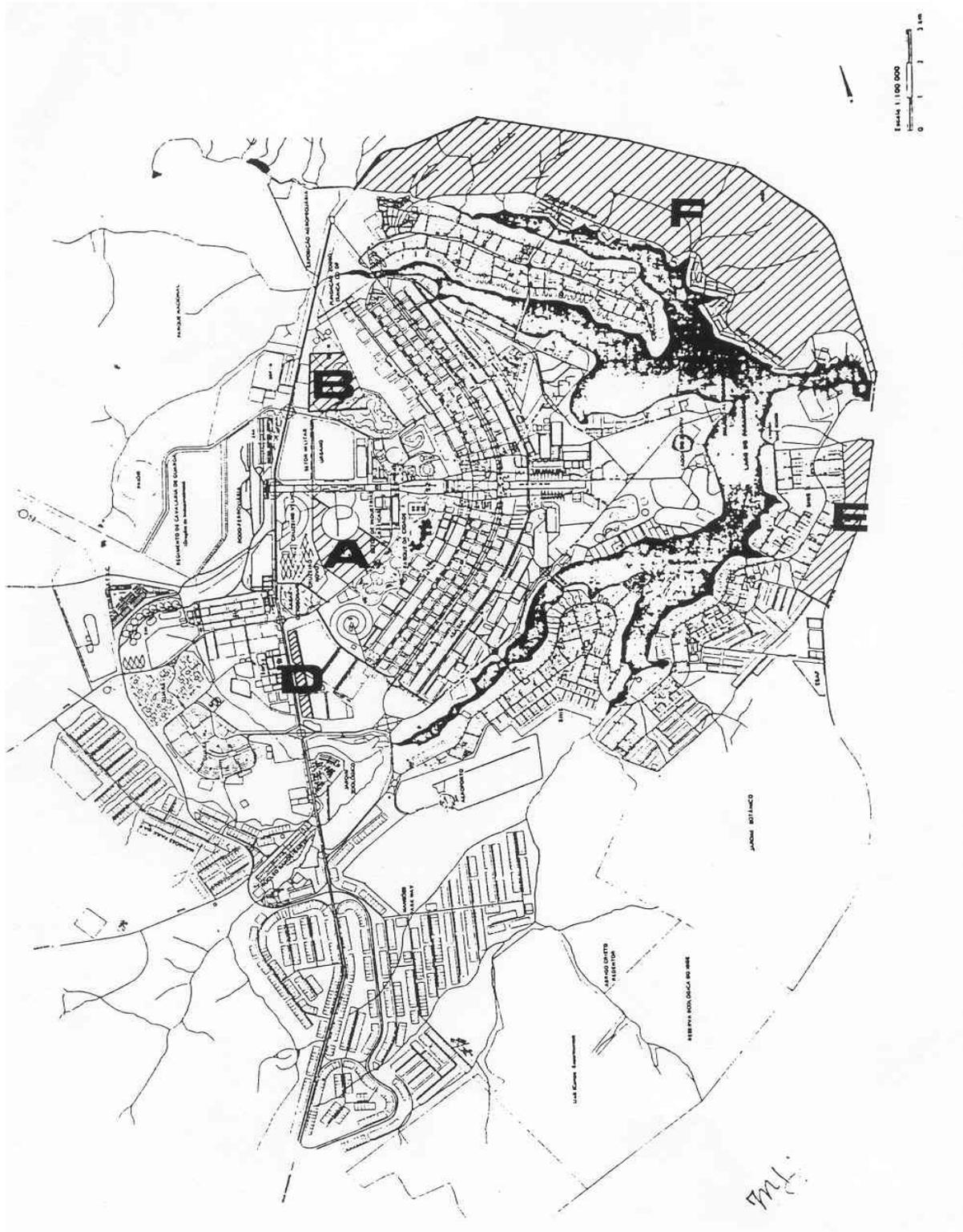
³⁶ Esse documento contemplou um conjunto de propostas de ocupação e uso do solo dentro da bacia do Lago Paranoá – onde estão localizados o Plano Piloto, bem como o Cruzeiro Velho e o Sudoeste –, servindo de suporte para a inscrição de Brasília como Patrimônio Cultural da

No campo Complementação – Preservação do referido trabalho, Lúcio Costa, entre outros itens, levantou a importância de garantir o tombamento de edifícios em separado, a manutenção dos gabaritos vigentes ao longo dos dois eixos do Plano Piloto e a proibição da obstrução dos pilotis dos edifícios residenciais. Além disso, ele recomendou que se evitasse a excessiva setorização de usos no centro urbano (pois o seu plano original propunha apenas a predominância de certos usos, a exemplo do que ocorre nas cidades tradicionais, e não uma setorização).

No campo Adensamento e Expansão Urbana, Lúcio Costa apontou áreas próximas ao Plano Piloto, dentro da Bacia do Paranoá, onde a ocupação urbana poderia ser incentivada – sempre integrada, em forma e espírito, à ocupação já existente. Nesse sentido, ele propôs a criação de seis áreas residenciais multifamiliares, batizadas com as letras de A a F, onde as demandas por habitações populares e para famílias de renda média poderiam ser articuladas entre si por pequenos centros de bairro, com ocupação mais densa, gabaritos mais baixos e uso misto (Fig. 13).

Em função da impossibilidade político-econômica de implantação de todas essas áreas de expansão urbana, foi priorizada apenas uma – a que estava mais próxima e integrada ao tecido urbano do Plano Piloto, com topografia favorável a ponto de poder ser considerada como extensão natural dos outros núcleos urbanos. Tais características levaram à escolha da Área A, chamada por Lúcio Costa de “bairro Oeste Sul”, cujo estudo interessa diretamente a este trabalho. A partir do desenvolvimento de seu projeto urbanístico, a área recebeu oficialmente o nome Setor de Habitações Coletivas Sudoeste (SHCSW) – o Setor Sudoeste.

Figura 13 – Áreas residenciais previstas pelo Brasília Revisitada.



Fonte: MDE – 147/88

Um projeto urbanístico para o Setor Sudoeste

Em janeiro de 1989 nascia oficialmente o SHCSW, a partir da publicação no Diário Oficial do Distrito Federal do memorial descritivo - MDE desse parcelamento urbano, originado a partir das premissas do documento "Brasília Revisitada" (a Área A, como já descrito anteriormente).

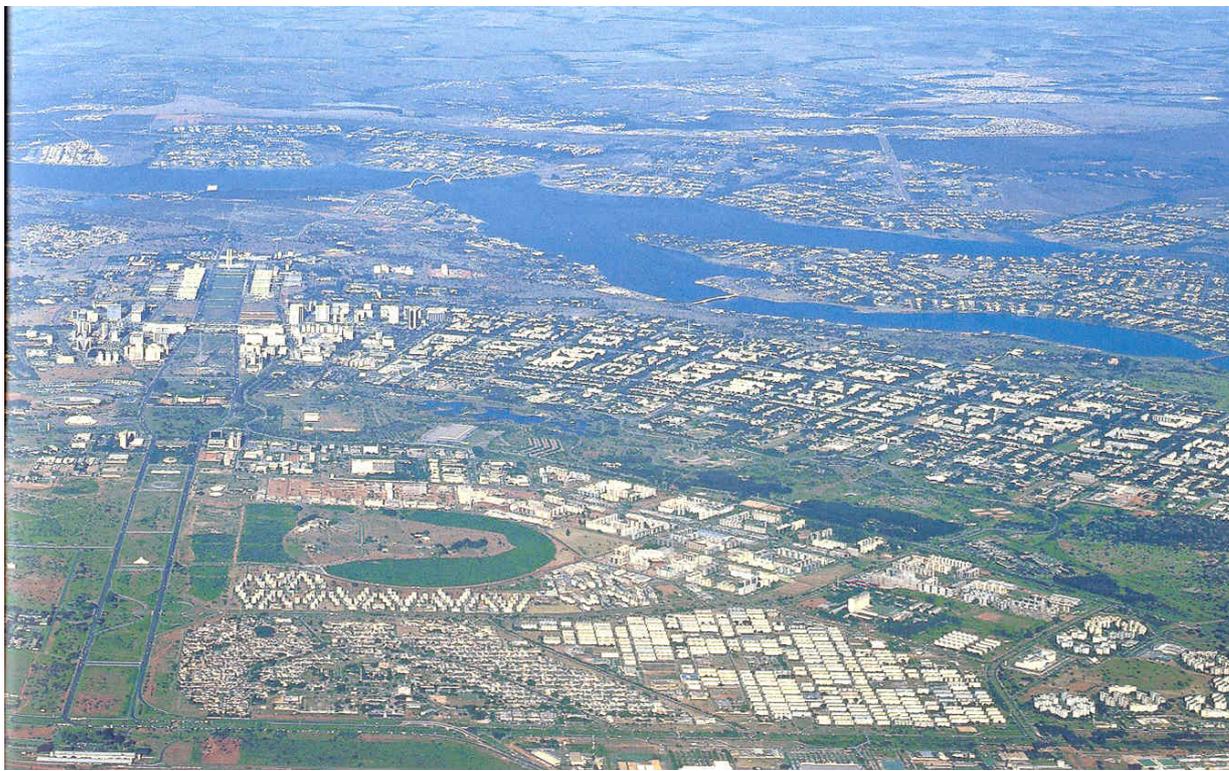
Ocupando uma superfície de 424,514ha e limitado pelo SRES, SHCES, SHC/AOS, EPIG e Eixo Monumental (Mapa 1), o Sudoeste, tal como conhecido hoje pelos brasilienses, foi implantado em área razoavelmente plana, anteriormente ocupada por um bosque de eucaliptos e bancos de areia. Toda a área é de fácil acesso devido à boa infra-estrutura viária preexistente, possibilitando uma ótima ligação ao Plano Piloto e aos demais núcleos urbanos do DF (Fig. 14).

A implantação do SHCSW ocorreu em três fases diferentes, de acordo com a demanda habitacional de cada momento (Mapa 4). Essas etapas não foram planejadas em conjunto, pois são resultantes de modificações do projeto urbanístico original para o SHCSW ao longo de uma década – o que levou o órgão de planejamento urbano do GDF a elaborar memoriais descritivos distintos, dos quais trataremos separadamente, a seguir, na tentativa de melhor compreender a ocupação territorial do setor.

O primeiro projeto para o SHCSW – 1988

Em novembro de 1988, foi finalizado o MDE 147/88, elaborado pela empresa Construções e Topografia Basevi S/A, sob a supervisão do Departamento de Urbanismo da Secretaria de Viação e Obras do Governo do Distrito Federal – DeU/SVO/GDF e aprovado pelo Conselho de Arquitetura, Urbanismo e Meio Ambiente (CAUMA) em 19 de dezembro de 1988, por meio da Decisão 157/88 (Fig. 15).

Figura 14 – Região Administrativa do Cruzeiro em 2002. Em primeiro plano, composta pelos núcleos urbanos Cruzeiro Velho (abaixo e à esquerda), Cruzeiro Novo, Octogonal (abaixo, à direita) e Setor Sudoeste (centro).



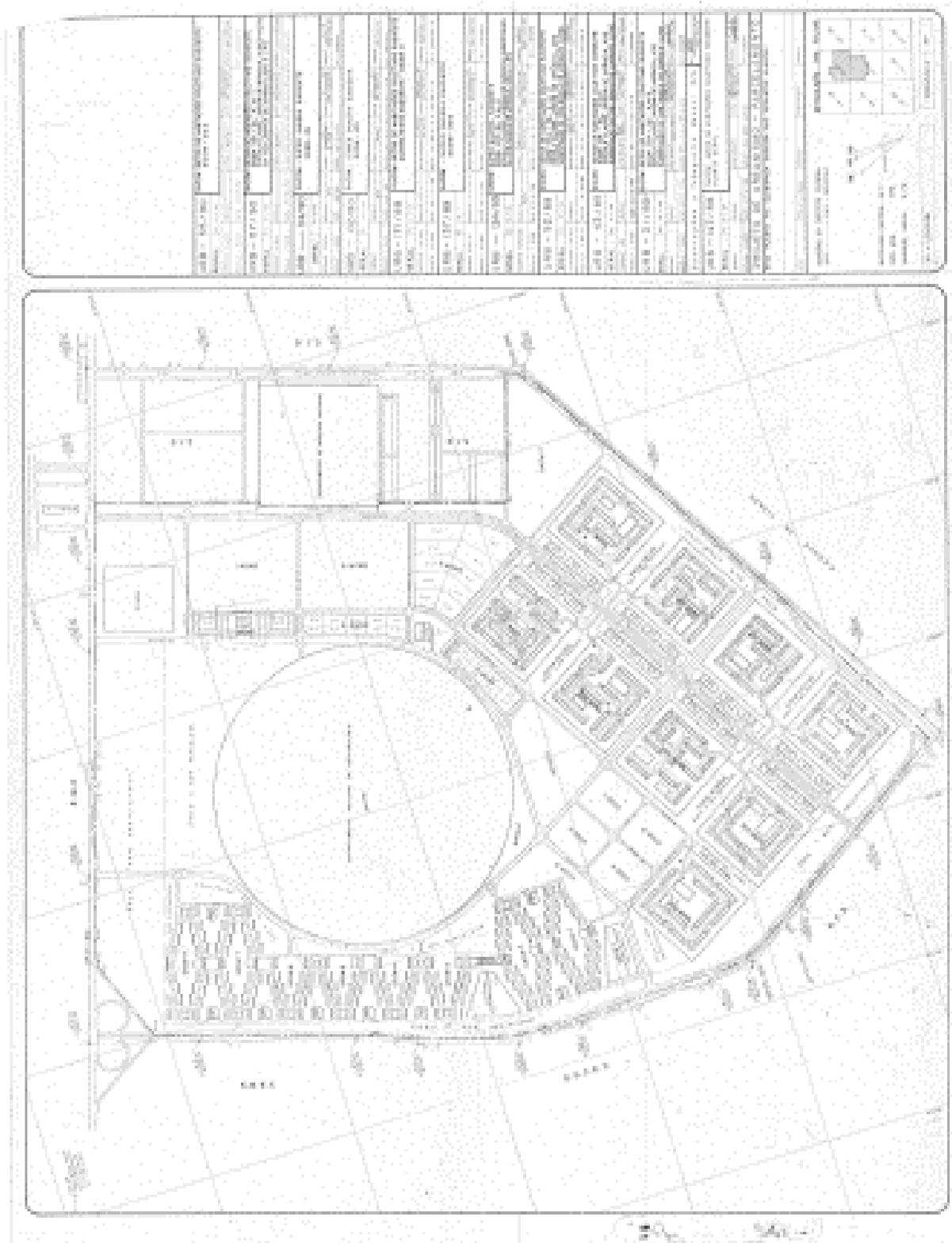
Fonte: FACÓ, J. **Nas Asas de Brasília**. 2003. 1 fot. : color.; 31 X 23cm.

Durante a realização dos estudos preliminares que subsidiaram a elaboração do projeto, foi constatado que a área já possuía algumas edificações com registro legal, como o Instituto Nacional de Meteorologia (INMET)³⁷ e o reservatório da CAESB. Essas obras foram incorporadas ao projeto após consultas à TERRACAP acerca da situação legal dos respectivos lotes.

Destinado a “responder à demanda habitacional para classe média” (Costa:1985), o projeto dá continuidade à proposta predominante no Plano Piloto, onde habitações coletivas de seis pavimentos mais pilotis são distribuídas

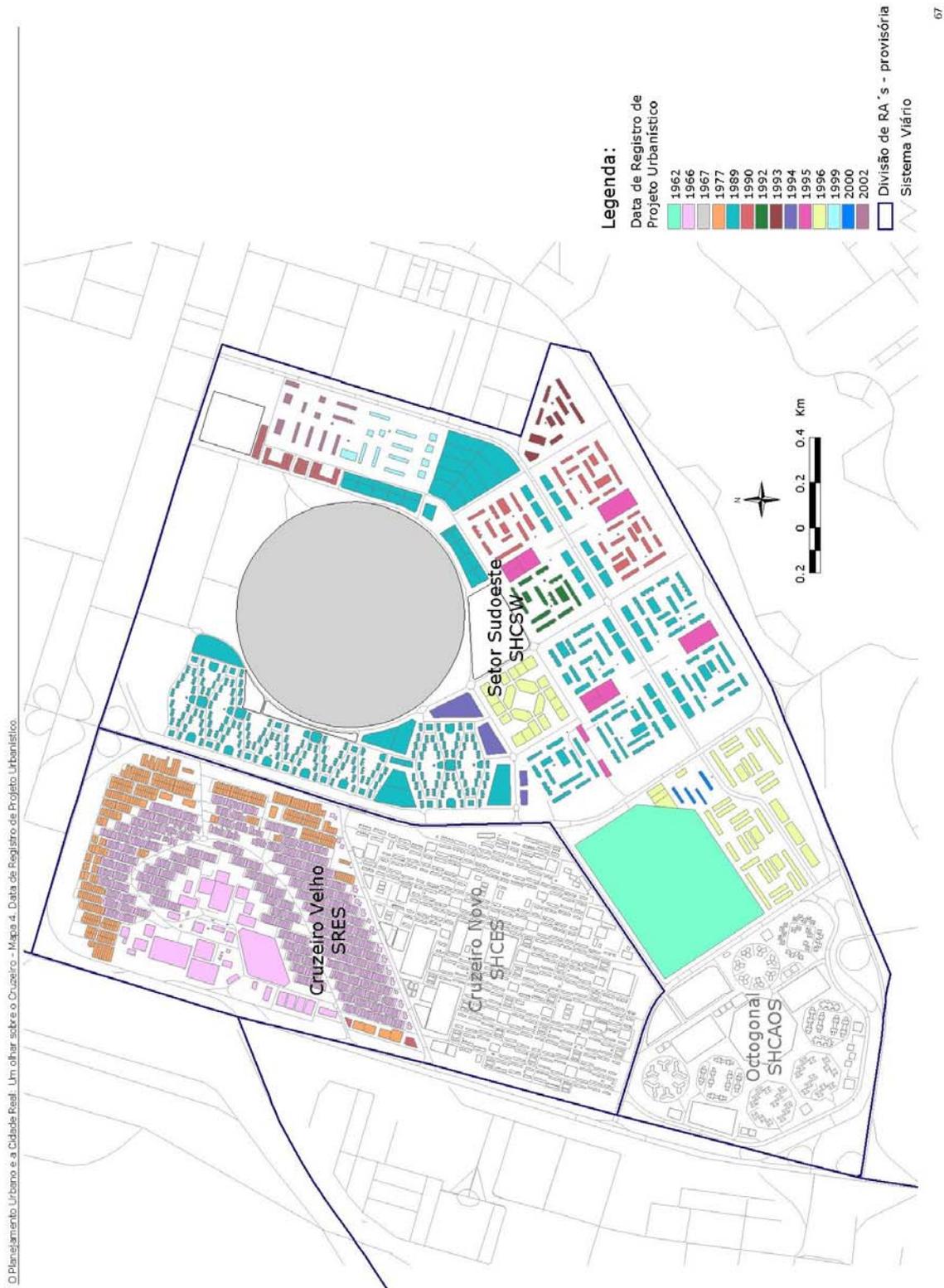
³⁷ O Instituto Nacional de Meteorologia – INMET, subordinado ao Ministério da Agricultura e do Abastecimento (MA), foi criado em 1909 como Diretoria de Meteorologia e Astronomia. Com a transferência da capital federal para o interior do país, o INMET teve sua sede também transferida do Rio de Janeiro para Brasília, vindo a ocupar a área circular criada em 15 de dezembro de 1967, pertencente à União Federal, que hoje é parte integrante do parcelamento urbano do Setor Sudoeste.

Figura 15 – Primeiro Projeto Urbanístico registrado para o SHCSW (1988).



Fonte: Arquivos TERRACAP.

Mapa 4 - Data de registro dos projetos urbanísticos.



O Planejamento Urbano e a Cidade Real: Um olhar sobre o Cruzeiro – DF. Capítulo 3: Aspectos Sociais. Mapa 4. Data de Registro de Projeto Urbanístico.

em Superquadras. As quadras compostas por edifícios residenciais de três pavimentos, com caráter econômico, são chamadas Quadras Residenciais³⁸. Tanto a primeira como a segunda áreas estariam articuladas entre si por pequenos centros de bairro, com ocupação mais densa, gabaritos mais baixos (dois pavimentos sem pilotis) e uso misto, conforme sugerido por Lúcio Costa em “Brasília Revisitada” (Mapa 5).

A exemplo do ocorrido na elaboração do relatório do Plano Piloto de Brasília, adotou-se como condicionante de projeto a hipótese de que as Superquadras do SHCSW conteriam tipos, arranjos e tamanhos diferentes de projeções e apartamentos, possibilitando a ocupação dos mesmos por pessoas de diferentes níveis de renda dentro de uma densidade populacional máxima desejável de 500 hab/ha. Para ilustrar essa idéia, o MDE 147/88 traz dois quadros com possibilidades de arranjos, transcritos abaixo.

Tabela 2 – Possibilidades de arranjos para a composição da Superquadra.

<i>Área da SQ³⁹ (280 x 280)</i>	<i>Nº de aptos. por andar</i>	<i>Área dos aptos.</i>	<i>Nº de aptos. por bloco</i>	<i>Pop. do bloco</i>	<i>Nº de apto. da SQ</i>	<i>Pop. da SQ</i>	<i>Dens. Média</i>
7,84 ha	4	258m2	24	117,84	264	1.296,24	165,33
7,84 ha	6	172m2	36	176,76	396	1.944,36	248,00
7,84 ha	8	129m2	48	235,68	528	2.592,48	235,68
7,84 ha	10	103m2	60	294,60	660	3.249,60	294,60
7,84 ha	12	86m2	72	353,52	792	3.888,72	353,52

Fonte: MDE 147/88 fl. 15

³⁸ De acordo com o MDE 147/88, fl. 16, o projeto urbanístico das Quadras Residenciais do SHCSW foi elaborado por Lúcio Costa e sua filha, Maria Elisa Costa, que propuseram uma solução habitacional para a população de baixa renda do DF. Lúcio Costa, em sua obra Brasília Revisitada, fala da Quadra Econômica como uma espécie de “pré-moldado” urbano, onde a disposição escalonada dos blocos residenciais ao longo da trama viária losangular proporcionaria a criação de espaços livres no interior de cada quadra (Fig. 16). A existência desse “quintal comum” funcionaria como uma extensão da habitação, proporcionando “áreas de encontro” e a construção de equipamentos urbanos chamados por Lúcio Costa de “complementos da moradia” (Costa: 1985).

Tabela 3 – Possibilidades de arranjos para a composição demográfica da Superquadra.

<i>Área da SQ (280 x 280)</i>	<i>Nº de aptos. por andar</i>	<i>Área dos aptos.</i>	<i>Nº de aptos. por bloco</i>	<i>Pop. do bloco</i>	<i>Nº de blocos por SQ</i>	<i>Pop. da SQ</i>
7,84 ha	6	172m2	36	176,76	2	353,52
7,84 ha	8	129m2	48	235,68	3	707,04
7,84 ha	10	103m2	60	294,60	1	294,60
7,84 ha	12	86m2	72	353,52	3	1.060,56
7,84 ha	20	51m2	120	589,20	2	1.178,40
População Total – 3.593,76						
Densidade Bruta – 458,38						

Fonte: MDE 147/88 fl. 15

Além da gama de possibilidades de arranjos acima expostos, o MDE 147/88 não limita em onze o número de blocos em cada Superquadra, porém termina por repetir a mesma teoria aplicada no projeto urbanístico do Plano Piloto, onde pessoas de níveis de renda diferentes compartilhariam o mesmo espaço, teoria que não se tornou prática nem mesmo no Plano Piloto.

Dessa forma, na primeira etapa foram projetadas nove Superquadras – as SQSW 101 a 104 e as SQSW 301 a 304, dispostas ao longo da Avenida Comercial do SHCSW; e a SQSW 504⁴⁰, acima da SQSW 304 – que agruparam, em seu interior, de 10 a 11 blocos residenciais com diferentes densidades populacionais (Fig. 15).

Essa etapa contemplava 97 projeções para habitação coletiva sobre pilotis, além de projeções comerciais e institucionais previstas no projeto urbanístico do Setor. Para todas as Superquadras e Quadras Residenciais, foram previstos

³⁹ Nas referidas tabelas foram originalmente utilizadas as letras S e Q como abreviação de Super Quadra.

⁴⁰ Segundo o MDE 147/88, o endereçamento das SQSW – Super Quadras Sudoeste, obedeceria a uma numeração ímpar, pois a numeração par das centenas seria adotada nas quadras da área de expansão “B”, o bairro “Oeste Norte” – que, até o ano de 2005, não havia sido implantado. Dessa forma, a partir da EPIG para oeste, as quadras receberiam as centenas 100, 300 e 500, com numeração crescente em relação ao Eixo Monumental, não existindo as SQSW 501, 502 e 503 (Mapa 2).

equipamentos públicos comunitários⁴¹ destinados a atividades de educação, cultura, lazer e similares, dimensionados a partir da população estimada em projeto de 51.500 habitantes (Mapa 3).

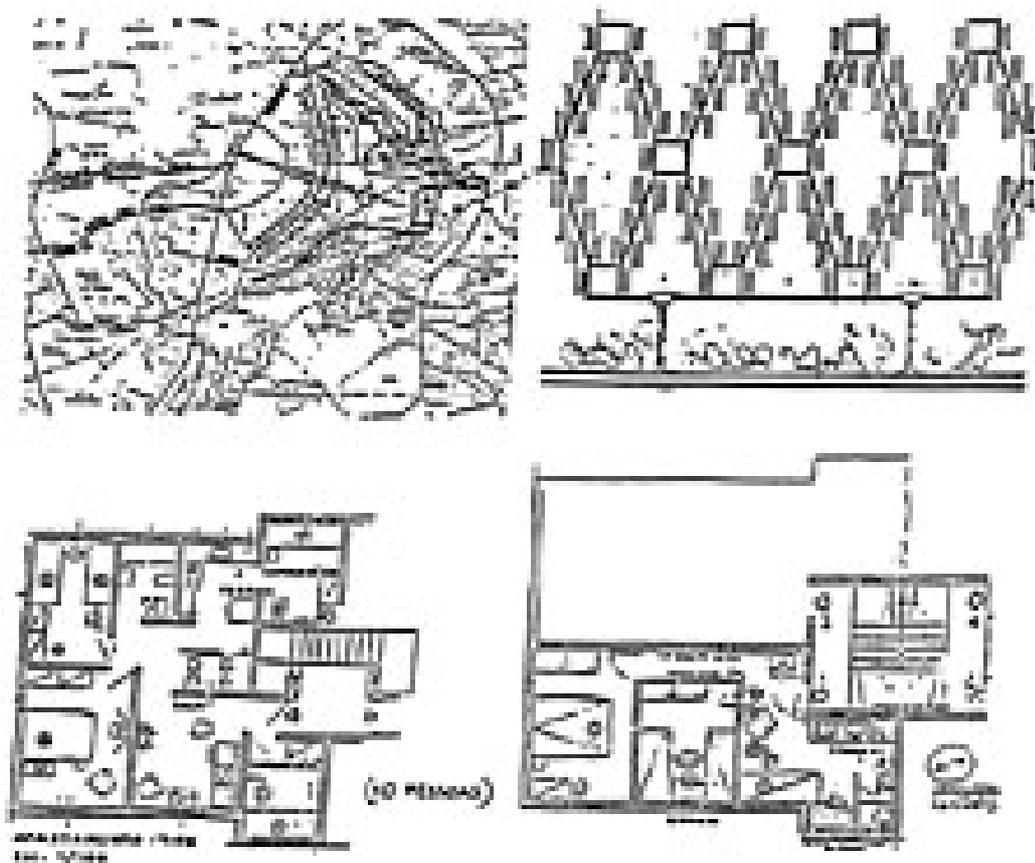
Devido ao seu caráter econômico⁴², as Quadras Residenciais foram dispostas ao longo da Estrada Parque Contorno do Bosque (EPCB), em frente aos já consolidados SRES e SHCES, distantes dos locais originalmente destinados às faixas de renda média (AOS e Superquadras) e próximas aos setores econômicos da região (Mapa 2).

Composta por oito quadras residenciais – QRSW 1 a 8 – e permeada por áreas comerciais, institucionais e de uso misto, cada quadra da QRSW foi numerada de forma crescente em relação ao Centro Comercial. Dessa forma, 166 projeções para habitação coletiva foram agrupadas em quadras ao longo da malha losangular, originalmente proposta por Lúcio Costa para habitações econômicas e de maneira semelhante à empregada no SHCES (Fig. 16).

⁴¹ Ver definição de Equipamentos Públicos Comunitários às fls. 102 do presente trabalho.

⁴² Para os apartamentos situados nas quadras ditas residenciais, não é obrigatória a destinação de vagas de garagem em subsolo, de elevadores e de dependências de empregados. São permitidos cômodos com dimensões menores, previstos pelo Código de Obras e Edificações de Brasília, caracterizando, assim, uma habitação com fins populares. Essas mesmas características foram utilizadas na elaboração dos projetos urbanísticos do Cruzeiro Velho e do Cruzeiro Novo. Para complementar esta definição, ver nota à página 47 do presente trabalho.

Figura 16 - Croquis elaborado por Lúcio Costa para habitações econômicas.



Fonte: COSTA, L. Brasília Revisitada – 1985/87.

Neste ponto, percebemos a intenção do planejador de aproximar os semelhantes e, ao mesmo tempo, afastá-los do convívio social com os moradores das SQSW, ditos de classe média.

Ao localizar as QRSW em frente aos setores econômicos do Cruzeiro, a grande área ocupada pelo INMET terminou por servir de barreira física entre as duas classes sociais indicadas em projeto. As CCSW, por sua vez, fazem a transição entre a área dita econômica e as Superquadras (Mapa 2).

Dessa forma, regiões morais foram projetadas sob a influência que o dinheiro e os interesses sociais exercem nos processos de segregação social, materializando as palavras de Park ao se criar, no SHCSW, “um mosaico de pequenos mundos que se tocam, mas não se interpenetram” (1976:62).

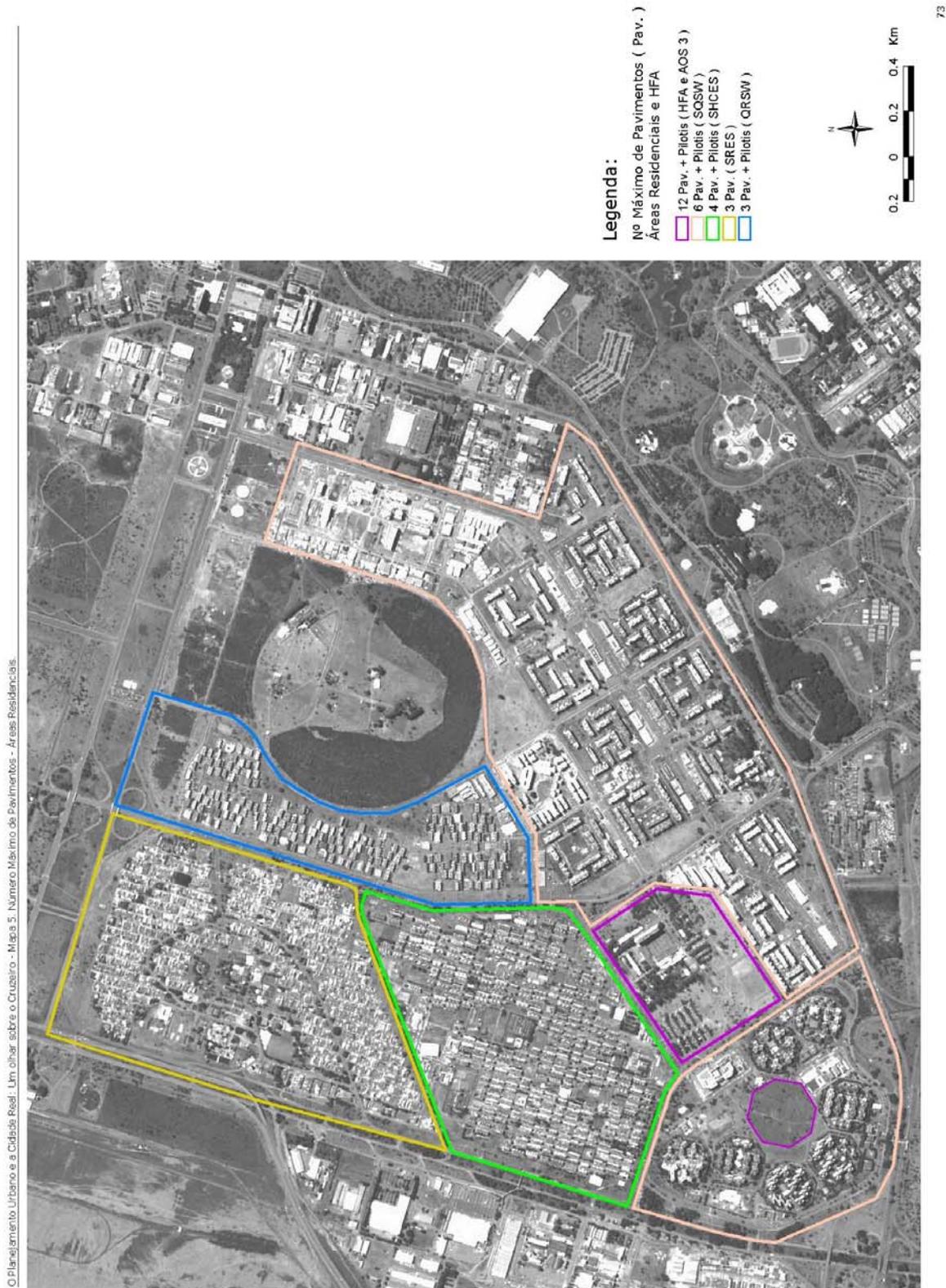
As Quadras de Uso Misto (QMSW) foram dispostas no prosseguimento das SQSW, ao longo da Avenida Comercial, servindo como elo entre o Setor de Indústrias Gráficas (SIG) e o SHCSW no momento em que foram destinadas a indústrias não poluentes e comércio de grande porte. Com lotes maiores em relação às demais quadras e de tamanhos variados, as oito QMSW permitiriam o gabarito máximo de dois pavimentos, sem a possibilidade de construção de unidades residenciais.

Para atender ao forte crescimento da procura por imóveis de menor área e bem localizados, edifícios compostos só por unidades residenciais pequenas, conhecidas como quitinetes, surgiram nos lotes das QMSW, contribuindo para a modificação do projeto urbanístico original (que não previa residências naquela área). Voltaremos a este assunto ao longo do terceiro capítulo do presente trabalho.

Com o objetivo de constituir um referencial urbano onde a população pudesse estabelecer seu ponto de encontro, o Centro Comercial (CCSW) foi posicionado em uma porção central do SHCSW, com capacidade para comportar uma vasta gama de usos – tais como comércio, autarquias, serviços e equipamentos públicos, distribuídos em edificações de, no máximo, dois pavimentos. Também era proposta uma interação com o SHCES, SRES e SHC/AOS, constituindo-se em um centro urbano de toda a região. Composto por cinco quadras, o Centro Comercial recebeu um endereçamento numérico crescente em relação ao Eixo Monumental, e as quadras foram intercaladas numa seqüência de ímpares e pares: CCSW 1 e 3, CCSW2 e 4 e CCSW 5 (Mapa 2).

Apesar do esforço do planejador em constituir um bairro nos moldes do que Souza chamou de “clássico” (1989:155), a partir da junção de Superquadras gravitando ao redor de um centro urbano catalisador, este referencial urbano, enquanto conteúdo interacional da comunidade, definitivamente não foi concretizado. O CCSW não seria mais implantado como uma área a ser compartilhada e vivida por todos os moradores da região, que se evidenciaria por meio do uso comum do comércio de bairro e das áreas de lazer.

Mapa 5 - Número máximo de pavimentos – Áreas residenciais e HFA.



O Planejamento Urbano e a Cidade Real: Um olhar sobre o Cruzeiro - Mapa 5: Número Máximo de Pavimentos - Áreas Residenciais.

Logo após o registro cartorário do SHCSW, ocorrido em 1988, o processo de licitação das projeções residenciais e comerciais foi iniciado pela TERRACAP, que em seguida apontaria as necessidades de modificação no plano urbanístico do setor diante da ampliação da demanda de imóveis habitacionais pela classe média brasiliense.

Em agosto de 1993, o GDF aprovou a alteração de uso da QMSW 07 – que passou a ser constituída pela SQSW 100, com sete blocos residenciais de seis pavimentos, também servida por comércio local e equipamentos urbanos comunitários (Mapas 2 e 4).

Voltando ao assunto do CCSW, outra alteração do MDE 147/88 ocorreu em setembro de 1995, quando o governo local, pressionado pelo setor imobiliário, admitiu o uso residencial (inclusive apart-hotel) para as unidades imobiliárias a serem construídas no CCSW, conjugado com o uso comercial no embasamento da edificação. O MDE 40/95 trouxe outras alterações, o que terminou por desvirtuar o projeto original de centro de bairro, originalmente com atividades 24 horas, restaurantes, bares e cafés, tornando-se mais uma quadra residencial do Setor Sudoeste, porém com um diferencial agravante: uma densidade demográfica de 3.000 hab/ha. Com essas alterações, os lotes tornaram-se atraentes à indústria da construção civil brasiliense, sempre interessada nas licitações públicas (principalmente quando projeções residenciais são colocadas à venda).

Dessa forma, a intenção original do projeto – que era a consolidação de um local propício ao encontro, à vida social em grupo – deu lugar à criação de mais unidades residenciais para a classe média. Ao mesmo tempo em que o Setor Sudoeste ficou desprovido de um centro urbano, criou-se um importante pólo gerador de tráfego.

Vale ressaltar uma particularidade do CCSW, que é o predomínio do lote como fração urbana, diferentemente do ocorrido nas Superquadras – que têm a projeção, como a sua parcela mínima⁴³. Essa peculiaridade se mostra bastante

⁴³ Segundo o Código de Edificações do Distrito Federal vigente em 2005, lote é a unidade imobiliária que constitui parcela autônoma de um parcelamento, definida por limites geométricos e com pelo menos uma das divisas voltadas para a área pública. Segundo o mesmo documento, projeção é a unidade imobiliária peculiar do Distrito Federal que constitui parcela autônoma de parcelamento, definida por limites geométricos e caracterizada por possuir, no mínimo, três de

importante se analisarmos que a norma urbanística para o local permite o cercamento das divisas dos lotes, impedindo, assim, o livre vai-e-vem de transeuntes por sob os pilotis dos edifícios, contrariando as premissas do Brasília Revisitada para as áreas de expansão habitacional coletiva de Brasília.

As alterações no desenho urbano do SHCSW não pararam por aí. A seguir, trataremos de uma nova etapa da implantação do SHCSW, na qual o Setor sofreu a sua primeira expansão urbana.

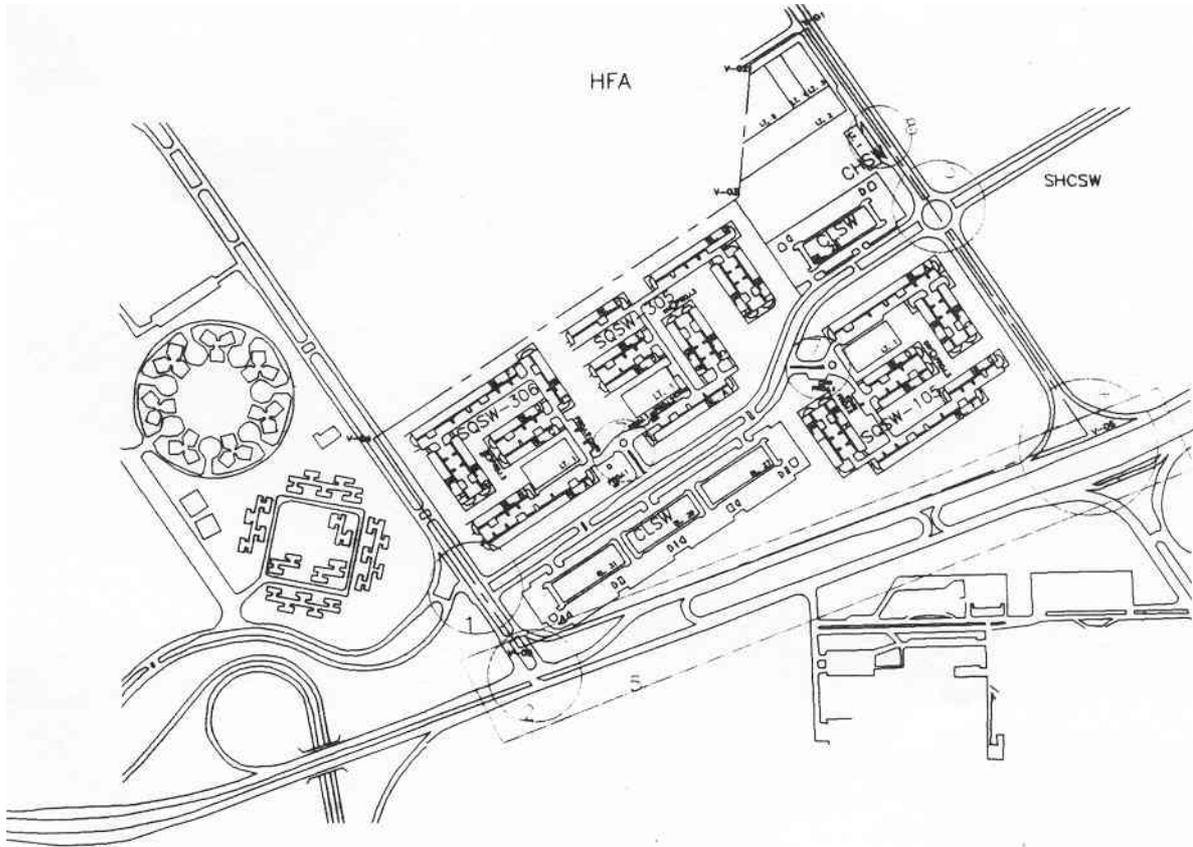
Primeira expansão. O SHCSW precisava crescer...

Dando continuidade ao atendimento à demanda habitacional da classe média, a TERRACAP propôs o parcelamento de uma área situada entre o HFA e a EPIG, em 1996, com cerca de 34 ha. Essa área já contava com uma destinação prévia em projeto desde 1961: um lote de 14,65 ha destinado ao Hospital Distrital do SHCES e doado à Secretaria de Saúde do GDF em 1970. Porém, até junho de 1996 nenhuma edificação havia sido executada. Após as devidas negociações junto à Secretaria de Saúde do GDF⁴⁴, o lote foi eliminado, dando lugar a três novas Superquadras – as SQSW 105, 305 e 306, a três edificações de uso comercial e a um Centro Hospitalar, o CHSW (Fig. 17).

suas divisas voltadas para a área pública e taxa de ocupação de 100% de sua área. Às projeções residenciais, situadas no Plano Piloto, é vedado o cercamento de seus pilotis, afim de permitir o trânsito de pedestres por sob os prédios de apartamentos.

⁴⁴ Segundo reportagem publicada no jornal Correio Braziliense em 10 de março de 1996, parte dos valores arrecadados com a venda das projeções habitacionais seria repassada à Secretaria de Saúde do GDF para a construção e reforma de unidades de saúde nas áreas mais carentes do Distrito Federal. Dessa forma, a TERRACAP atenderia a demanda do mercado

Figura 17 – Projeto Urbanístico das SQSW 105 a 306.



Fonte: MDE 21/96

Da área total parcelada de 355.037,00 m², 64.275,07 m² foram destinados às projeções residenciais e comerciais; 269.146,86 m² para áreas públicas e 21.615,07 m² para equipamentos comunitários (educação, saúde e segurança). Da área das projeções, 29.760 m² foram destinados à habitação coletiva, com seis pavimentos sobre pilotis, atendendo a uma demanda de 11.000 habitantes, onde algo em torno de 2.232 unidades residenciais estariam sendo produzidas (Mapa 5).

A ocupação dessa área definiu-se em função do prolongamento da Avenida Comercial do SHCSW em direção à via AO 1 (Contorno da Área Octogonal), ao longo do qual foram dispostas as Superquadras 105, 305 e 306, com as mesmas características das outras componentes do Setor (Mapa 2). Foram, então, criadas

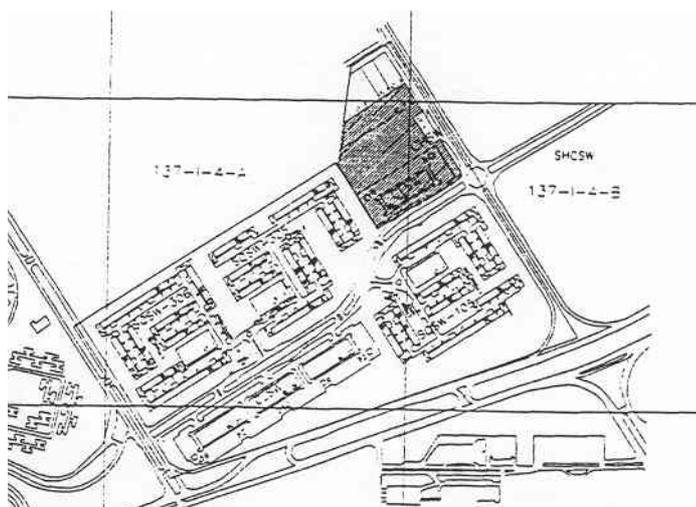
imobiliário por terrenos e a Secretaria de Saúde teria os recursos necessários à ampliação de sua

vinte e seis projeções de habitação coletiva, quatro lotes para comércio local, um para posto de abastecimento de combustível e outro para o Corpo de Bombeiros. Como havia ocorrido nas demais quadras do SHCSW, foi prevista a existência de equipamentos urbanos comunitários no interior das quadras, e propostas mais vagas de estacionamento público.

Na parte oeste da área de projeto, próximo ao acesso ao HFA, foi criado o Centro Hospitalar do Sudoeste (CHSW) – composto por três lotes destinados à saúde –, bem como uma área para posto de abastecimento de combustíveis e para o Corpo de Bombeiros (Mapa 3).

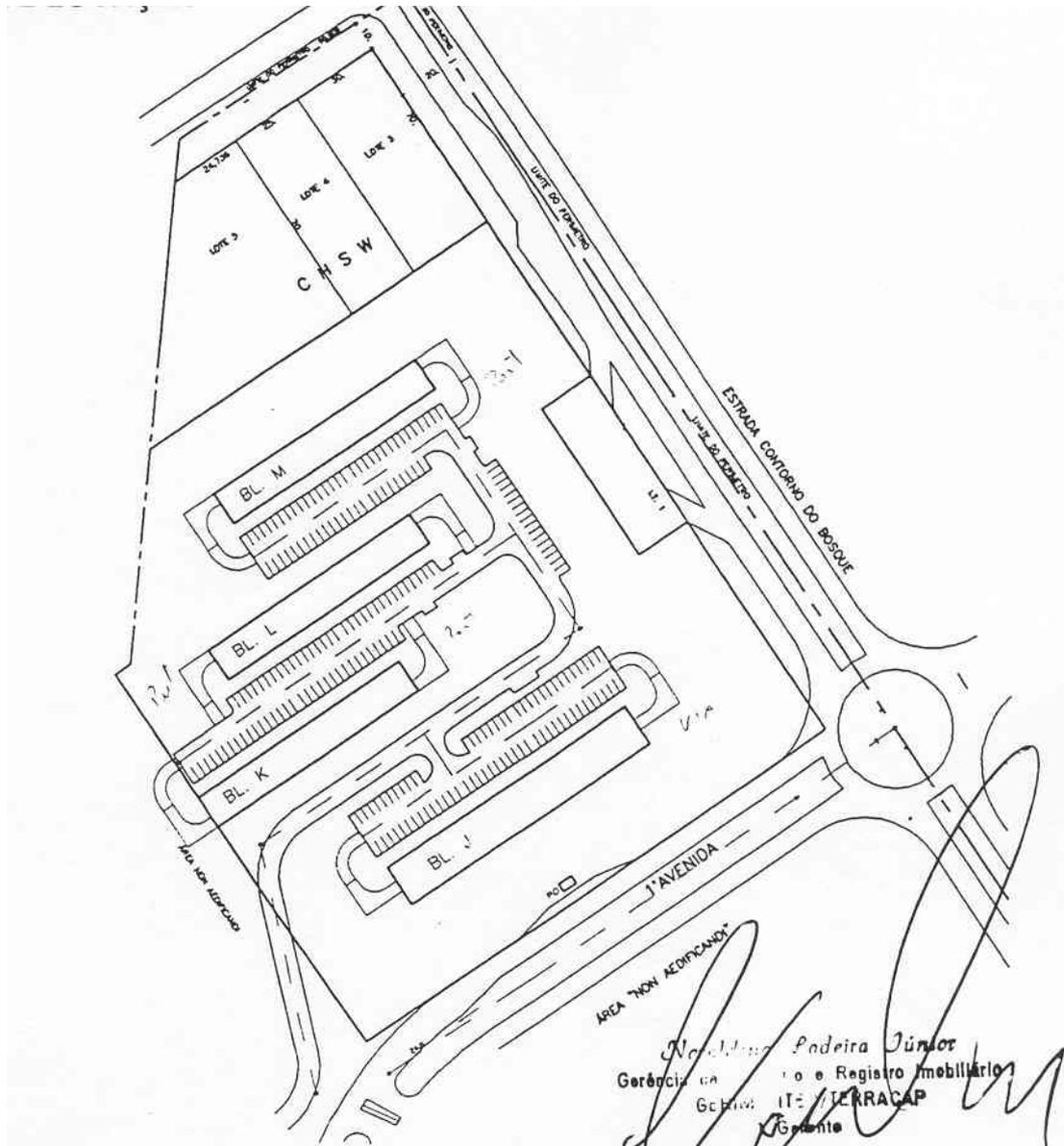
Prevista pelo MDE 21/96, essa expansão contemplava uma pequena área destinada a parcelamento futuro, próxima ao CHSW. Em outubro de 2000, ela foi parcelada a pedido da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação (SEDUH/GDF), com o objetivo de aproveitar melhor a infra-estrutura urbana já implantada no setor (descrita pelo MDE 27/2000). Ainda com o propósito de suprir a infundável demanda habitacional para a classe média, foram assim criadas quatro novas projeções habitacionais para a SQSW 305, servidas por um sistema viário próprio (fruto de alterações no projeto anteriormente registrado), a partir da supressão de um lote comercial e o lote 2 do CHSW (Fig. 18 e 19).

Figura 18 – Situação das novas projeções na SQSW 305.



Fonte: MDE – 27/2000.

Figura 19 – Locação das novas projeções da SQSW 305.



Fonte: MDE – 27/2000.

Porém, um pouco antes da criação dessas últimas quatro projeções residenciais na SQSW 305, outras mudanças significativas ocorreram no outro extremo do SHCSW em 1999. É o que abordaremos a seguir.

Segunda expansão. Mudança de ventos...

Lembram-se das QMSW 1 e 3 (Fig. 15)? Vale recordar que a QMSW 7 já havia sido transformada em SQSW 100, em 1993. Com limites e áreas semelhantes às das Superquadras preexistentes, e ainda não ocupadas, as QMSW 1 e 3 tiveram seu uso alterado para “residencial coletivo” em agosto de 1999, pela TERRACAP. Elas foram reparceladas por causa da necessidade de criar mais alternativas de habitação para a população de Brasília. Assim, foram criados uma Superquadra dupla (a SQSW 300 A e B) e um comércio local (o CLSW 300 A e B), ambos nas proximidades do reservatório de água da CAESB (Mapa 4).

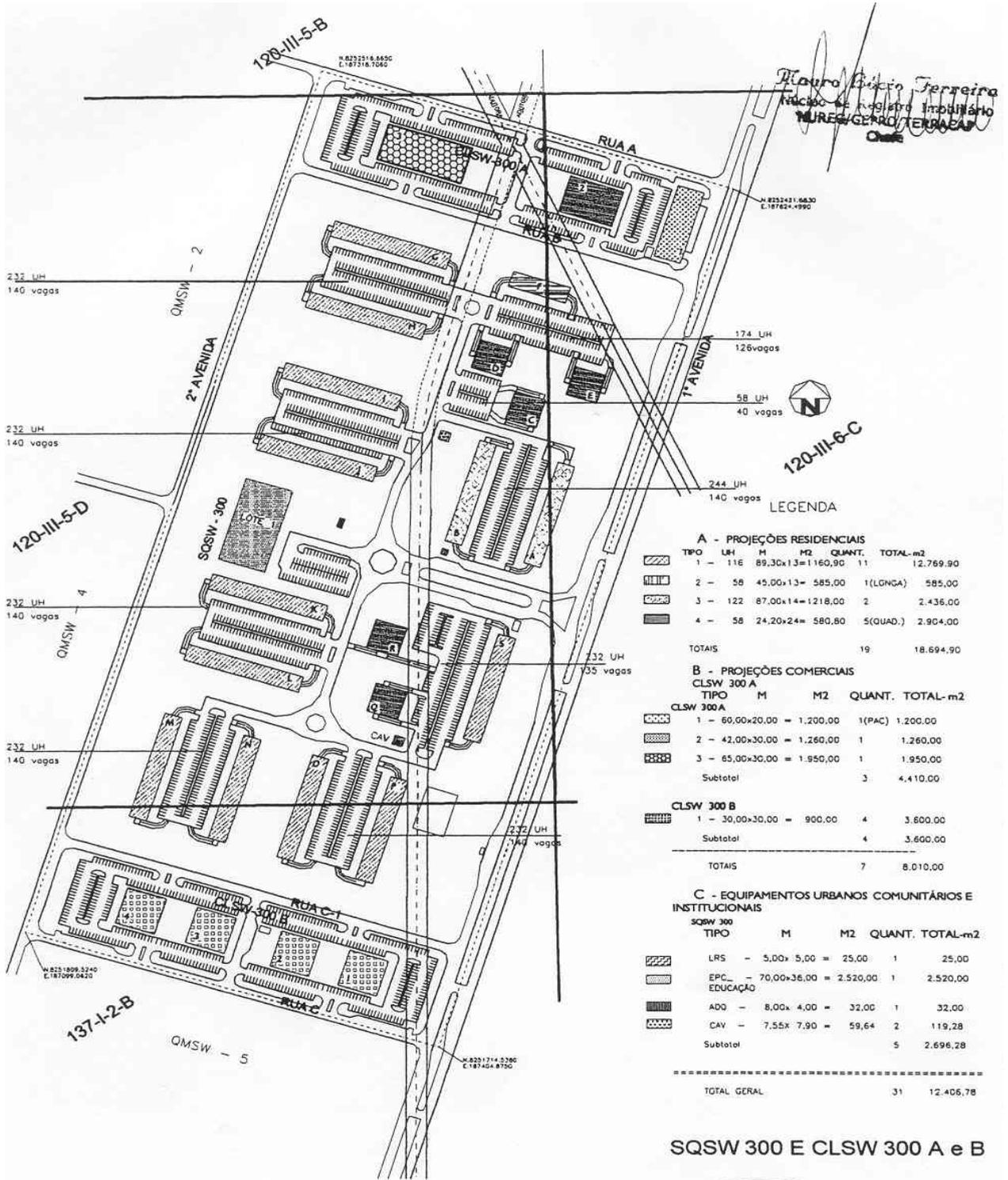
Prevista para abrigar uma população em torno de 7.850 habitantes com características de média e alta renda, as quadras reparceladas contam com área total de 236.809,06 m², dos quais 28.741,53 m² foram reservados para dezenove projeções residenciais; seis comerciais; um lote para escola; quatro para equipamentos comunitários; um para banca de jornal e revista e outro para posto de abastecimento de combustível (Mapa 3). O restante da área foi reservado para a circulação de veículos e para espaços livres de uso público.

O sistema viário da quadra residencial dupla foi inteiramente articulado à 1ª Avenida do SHCSW, seguindo as recomendações expressas por Maria Elisa Costa no sentido de manter um único acesso à SQSW 300 A e B. As áreas comerciais CLSW A e B foram localizadas nas extremidades da quadra dupla (Fig. 20), com três tamanhos distintos (65 x 30m, 42 x 30m e 30 x 30m).

Em conseqüência de tantos ajustes urbanísticos, o Setor Sudoeste definitivamente se tornou um empreendimento altamente rentável aos cofres públicos. Recentemente, em setembro de 2004, a última projeção residencial do Sudoeste – entre as mais de 300 criadas nos últimos quinze anos no SHCSW – foi licitada pela TERRACAP, com preço mínimo estipulado em R\$ 9 milhões⁴⁵.

⁴⁵ Dados coletados em matéria jornalística publicada em 05 de setembro de 2004, no jornal Correio Braziliense.

Figura 20 – Projeto urbanístico da SQSW 300



Fonte: MDE - 54/99.

A venda das últimas projeções do Setor Sudoeste fez com que o mercado imobiliário procurasse ainda mais áreas habitacionais destinadas à classe média,

frente à escassez de terras na área central do Plano Piloto. Das seis áreas destinadas à expansão urbana propostas pelo Brasília Revisitada, somente o Setor Sudoeste foi implantado até 2005.

Em busca da ampliação da oferta de imóveis para a classe média, os empresários da construção civil do DF voltaram as suas atenções para o terreno do INMET, situado numa área de um quilômetro de raio no interior do Setor Sudoeste.

Segundo reportagem publicada pelo Correio Braziliense em cinco de abril de 2004, a área do INMET seria suficiente para comportar 20 projeções, com valor unitário estimado em R\$ 9 milhões. Essa possibilidade de expansão urbana foi analisada pelo GDF, por meio da TERRACAP; porém, até 2005 nenhuma decisão havia sido anunciada. Mesmo assim, as lideranças comunitárias do Sudoeste já debatem os efeitos do provável aumento do fluxo de veículos proveniente do possível adensamento populacional.

Até aqui, relatamos os processos de planejamento e implantação do Cruzeiro Velho e do Setor Sudoeste. Porém, quem são os moradores desses núcleos residenciais até agora pesquisados? Qual é o grau de interação que mantêm com o espaço em que vivem? De que forma ou com que frequência utilizam os equipamentos comunitários e as áreas comerciais previstas em projeto e efetivamente construídas? De que forma os moradores enxergam o espaço em que vivem e os núcleos urbanos vizinhos?

No afã de responder a essas perguntas, passaremos ao terceiro capítulo deste trabalho, no qual procuraremos identificar os aspectos sociais das áreas até aqui estudadas. Nosso objetivo é analisar, um pouco mais de perto, os componentes sociais dos núcleos urbanos projetados pelos órgãos de planejamento urbano do Governo do Distrito Federal.

CAPÍTULO 3
ASPECTOS SOCIAIS

3.1 Do passado ao presente: uma sociedade em plena (trans)formação.

Cruzeiro Velho

Após a descrição dos aspectos físicos do Cruzeiro Velho e do Setor Sudoeste, chegamos neste trabalho ao ano de 2005, quando esses dois núcleos urbanos, projetados e construídos pelo Estado em momentos politicamente e economicamente distintos, já estão implantados e consolidados territorialmente.

Durante as quatro décadas aqui relatadas, Brasília presenciou e estimulou o surgimento de uma dinâmica social própria através da mistura das diversas trajetórias individuais, permitindo a estruturação de uma vida em sociedade calcada no trabalho, na família, nos costumes antigos e nos recém-criados. As raízes originais vão perdendo muito de sua importância e significado ao se mesclarem, através de laços de vizinhança, com costumes e valores de tantas outras regiões que possuem representantes na estrutura social de Brasília. Assim, recriar vínculos, construir amizades, estruturar uma vida social em um ambiente totalmente novo foi uma constante durante essas décadas – o que, sem dúvida, produziu uma sociedade dita brasiliense que já conta com três gerações de filhos de sua terra.

Nunes (2004:89) nos fala da formação de uma sociedade brasiliense em sua obra *Brasília: A fantasia corporificada*, da qual extraímos o trecho abaixo:

Muitas são as histórias individuais que se confundem com a história da cidade e esta inter-relação dá a característica do *lugar* do indivíduo na sociedade urbana de Brasília. Na medida em que o projeto atraiu multidões, para as quais a cidade se incorpora nos seus projetos pessoais de vida, o sucesso desta iniciativa

transforma-se em aspiração do conjunto destes indivíduos, que agem em bloco para a concretização da proposta. A mobilização é, portanto, a *posteriori*, depois de instalados e tendo que, pouco a pouco, se adaptarem ao lugar. Não há uma consciência clara de que as ações individuais estão se integrando num coletivo com objetivos comuns. O somatório das ações produz algo superior e qualitativamente diferente à soma das partes. Interesses grupais se geram, novas relações se formam e os indivíduos vão se ajustando a uma nova realidade que é constituída ao longo da implantação da nova capital.

Aqueles que chegaram nas décadas de 60 e 70, em busca de postos de trabalho e melhores condições de vida, encontraram aqui o local apropriado para sua ascensão social e econômica, principalmente os que se engajaram no funcionalismo público (cuja estabilidade financeira é uma característica marcante). Da mesma forma, muitos migrantes também assistiram à ascensão social de seus descendentes, reforçando a intenção de permanecer em Brasília e afastando a intenção de retorno às cidades de origem (Nunes, 2004:90).

O Cruzeiro Velho e o Setor Sudoeste, como territórios integrantes do projeto de expansão urbana do Plano Piloto de Brasília, não se distanciaram desse processo de amadurecimento urbanístico. Juntamente com a Octogonal e o Cruzeiro Novo, eles abrigam hoje 87.763 habitantes (2,38% da população de todo o Distrito Federal), dos quais 33.029 nasceram no Distrito Federal⁴⁶.

Para avançar na análise da estrutura social e, ao mesmo tempo, explicar o porquê da constante citação dos quatro núcleos urbanos (Cruzeiros Velho e Novo, Octogonal e Setor Sudoeste) agrupados em uma mesma região, faz-se necessária uma pequena parada para maiores informações.

⁴⁶ 41,4% dos moradores desta região nasceram no Distrito Federal, o que representa um número bastante razoável ao se considerar que 48% dos habitantes de todo o Distrito Federal são brasilienses natos, segundo dados da PDAD 2004.

Região Administrativa do Cruzeiro – RA XI

No primeiro capítulo deste trabalho, bem como na sua Introdução, abordamos a divisão administrativa do território do Distrito Federal. Aqui, voltaremos a falar de Região Administrativa, que é a menor unidade censitária utilizada nas pesquisas no Distrito Federal.

A Região Administrativa do Cruzeiro (RA XI) foi criada a partir de um desmembramento da Região Administrativa de Brasília (RA I). Em atendimento à solicitação da já constituída comunidade cruzeirense – que reivindicava uma unidade administrativa local –, o então governador do Distrito Federal José Aparecido de Oliveira criou em 30 de dezembro de 1987, por meio do Decreto nº 10.970, a Administração do Cruzeiro, composta pelos Setores Residencial Econômico Sul (o Cruzeiro Velho); de Habitações Coletivas Econômicas Sul (o Cruzeiro Novo); de Áreas Octogonais Sul (a Octogonal) e “áreas adjacentes”. Para completar a composição dessa RA, foi criado em 1988 o Setor de Habitações Coletivas Sudoeste nas “áreas adjacentes” citadas no Decreto.

Porém, essa composição administrativa formada pelos quatro núcleos urbanos só durou até o ano de 2003, quando, em seis de maio, o governador Joaquim Domingos Roriz criou a Região Administrativa XXII, composta pelos núcleos urbanos Setor Sudoeste e Octogonal. Dessa forma, a Administração Regional do Cruzeiro (RA XI) passou a ser formada apenas pelos núcleos urbanos Cruzeiro Velho e Cruzeiro Novo, unidos na característica de setores de habitações econômicas (Mapa 1).

Nos vários discursos que motivaram essa separação administrativa, foram usados argumentos como a necessidade de aproximação do governo do DF aos problemas dessas comunidades. Ficou subjacente, também, um preconceito em relação à possibilidade de convivência entre grupos sociais com diferentes níveis de renda e escolaridade em uma mesma RA. Sobre os motivos e conseqüências dessa separação, falaremos adiante ao discutir os conflitos sociais nas RA's em estudo.

Explicada a atual situação político-administrativa das RA's XI e XXII, poderemos desenhar com mais segurança o perfil sócio-econômico da população

dessas duas RA's. Os dados censitários disponíveis para a região foram obtidos pela Pesquisa Distrital por Amostras de Domicílios – PDAD 2004 (CODEPLAN/SEPLAN/GDF), que contempla a atual divisão político-administrativa do Distrito Federal.

Do SRES ao Cruzeiro Velho.

Criado para abrigar boa parte do funcionalismo público federal com menor poder aquisitivo, hoje o Cruzeiro Velho é habitado por uma classe média que lá encontra qualidade de vida aliada à proximidade dos postos de trabalho.

Segundo o Memorial do Loteamento SRES, elaborado pela NOVACAP em setembro de 1966, o Cruzeiro Velho foi criado para a construção de casas para operários que trabalhassem no Setor de Indústrias e Abastecimento (SIA), por causa da sua proximidade com este setor. Porém, após a conclusão das obras das 1490 unidades residenciais construídas em convênio com a NOVACAP, o GTB distribuiu os imóveis aos funcionários públicos transferidos do Rio de Janeiro, e não a operários, como previsto pelo plano original⁴⁷.

De acordo com os registros imobiliários da TERRACAP, esses imóveis foram repassados na modalidade venda direta a órgãos militares e civis, como os Ministérios da Aeronáutica, do Exército e da Guerra e o próprio GTB – que, por sua vez, repassou-os a diversos órgãos federais (Tribunais Superiores; Imprensa Nacional; Câmara dos Deputados; Senado Federal; Ministérios da Fazenda, Saúde, Educação, Trabalho, Justiça, Relações Exteriores e Previdência Social).

⁴⁷ O afastamento territorial das faixas mais baixas de renda em relação ao Plano Piloto se tornou uma prática comum no DF. A criação prematura das cidades-satélites é o seu maior exemplo. A intenção inicial de Lúcio Costa de propiciar um “certo grau de coexistência social” através da gradação social e demográfica nas Superquadras, “a fim de evitar a estratificação social da cidade em bairros ricos e bairros pobres”, converteu-se em uma ocupação homogênea e maciça de técnicos graduados, políticos e funcionários públicos de médio e alto padrão social. Maria Elisa Costa, referindo-se à não efetivação da coexistência social, apresenta algumas causas para as modificações: “De uma parte o ‘falso realismo’ da mentalidade imobiliária insistiu em vender todas as quadras a pretexto de tornar o empreendimento autofinanciável; de outra parte, a abstração utópica só admitia um mesmo padrão de apartamentos, como se a sociedade atual já fosse em classes. E assim, a oportunidade de uma solução verdadeiramente racional e humana, para a época, se perdeu.” (Lima, 1985: 13). Em verdade, Brasília expõe, sem subterfúgios, a estratificação social existente na sociedade moderna. E o fato de o Cruzeiro ter sido ocupado por funcionários públicos, ao invés de operários, mostra a intenção política de homogeneizar, a partir do tipo de ocupação no mercado de trabalho, o perfil social das áreas centrais de Brasília.

Com a conclusão das primeiras moradias em 30 de novembro de 1959 (segundo os arquivos da Associação Recreativa Cultural Unidos do Cruzeiro – ARUC), funcionários públicos transferidos do Rio de Janeiro pelo Departamento Administrativo do Serviço Público (DASP) foram alojados nas casas geminadas prontas até então (Mapa 6). Mesmo diante da situação precária daquele momento, eles vieram motivados pela promessa de casa própria e pelos salários que seriam pagos em dobro pelo período de dois anos – a chamada “dobradinha”⁴⁸.

No início, tudo era mato, barro e poeira. “As noites eram tristes. Não havia iluminação pública. (...) O único entretenimento era mesmo ouvir rádio, ou seja, a Rádio Nacional, a única instalada em Brasília” (Vasconcelos, 1988:347). Inicialmente desprovidos de água encanada, luz elétrica, esgoto e transporte público, os novos moradores se viram imersos em uma experiência de vida totalmente distinta da que tinham originalmente no Rio de Janeiro, pois passaram a morar em um local mais parecido com um acampamento do que com uma cidade nova.

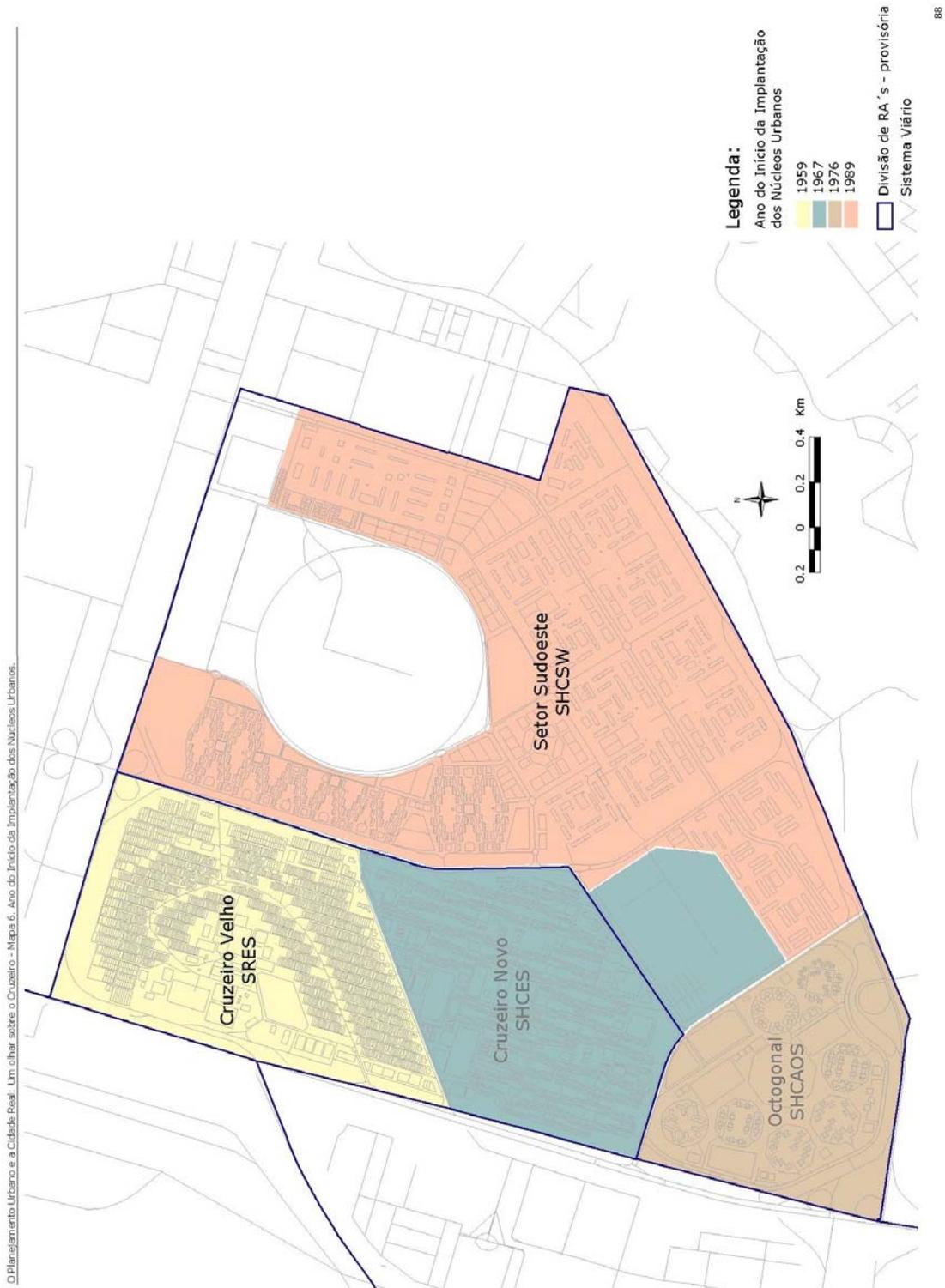
Ao depararem com o cenário descrito acima, onde vários blocos de casas geminadas pintadas de branco pareciam surgir do mato e da terra vermelha, os primeiros moradores passaram a chamar o local de Cemitério (resistindo ao nome oferecido pelos planejadores de Brasília, o Setor de Residências Econômicas Sul – SRES), nome que foi logo substituído por Gavião, devido ao grande número de gaviões vermelhos que por lá apareciam.

Em 1960, um grupo de moradores insatisfeitos com o nome Bairro do Gavião procurou o jornal Correio Braziliense para expor a sua manifestação. A partir dessa iniciativa, a comunidade escolheu um novo nome para o núcleo residencial, que passou a ser chamado de Cruzeiro – em referência à grande cruz de madeira vizinha (Fig.3), ponto final dos ônibus da empresa Transportes Coletivos de Brasília (TCB) que por lá passavam⁴⁹.

Sem a opção de volta para o Rio de Janeiro, pois os órgãos federais já haviam sido transferidos para Brasília, os novos moradores foram forçados a se adaptarem da maneira que melhor lhes aprouvesse. Caso contrário, ficariam

⁴⁸ Vasconcelos, op. Cit., p. 347.

Mapa 6 - Ano do início da implantação dos núcleos urbanos.



desempregados.

Crescia o número de funcionários transferidos para Brasília. Assim, no Cruzeiro do início da década de 1960 formou-se um grupo social homogêneo, com moradores de faixas de renda semelhantes, adequado à configuração econômica de residências populares que o núcleo urbano oferecia. Dessa forma, um sentimento de comunidade foi sendo construído e cultivado; as dificuldades iniciais eram enfrentadas em conjunto e convertidas em benefícios para a coletividade.

Sennett (2002:275), conforme apresentado no primeiro capítulo do presente trabalho, fala da criação de uma identidade coletiva a partir de situações de risco pelas quais passaria um determinado grupo. No caso em estudo, aquele grupo recém-formado de moradores do SRES, atingido por toda a sorte de problemas típicos de um local em formação, poderia não ter tido outra opção a não ser se unir em torno de sua causa comum; era preciso enfrentar diretamente as dificuldades que ameaçavam a sua sobrevivência como grupo social. Dessa forma, estaria sendo desenvolvido um elo entre os moradores, um senso de comunidade, nas palavras de Sennett, a partir de ações que mantivessem unido o grupo social através de seu comprometimento psicológico.

Laços de vizinhança foram sendo criados diante da necessidade de suprir carências básicas, como ir ao supermercado ou à igreja. Segundo Vasconcelos, os moradores iam à Cidade Livre⁵⁰, aos domingos, para fazer suas compras da semana em ônibus cedidos pelo GTB. Os moradores praticamente se viam obrigados a utilizarem esses ônibus – eles certamente passariam por necessidades durante a semana caso não o fizessem, pois não havia nenhum mercado nas proximidades do Cruzeiro.

De maioria católica, os habitantes reuniam-se em algumas casas do núcleo devido à ausência de uma edificação mais apropriada para o ato litúrgico. Somente em dezembro de 1961 foi fundada a Paróquia Nossa Senhora das Dores, que até hoje é a única igreja católica do Cruzeiro Velho⁵¹.

⁵⁰ Hoje Núcleo Bandeirante, que foi considerado como cidade-satélite em 1961, distante 12 km do Cruzeiro Velho.

⁵¹ Id.

Em entrevista ao jornal Correio Braziliense de 24 de julho de 2005, a primeira habitante do Cruzeiro Velho, Dona Ivone, de 74 anos, declara que a Associação Recreativa Cultural Unidos do Cruzeiro (ARUC) nasceu do espírito comunitário dos primeiros moradores, em 1961. Ela guarda na memória os momentos difíceis vividos após sua chegada em Brasília. Sem a infra-estrutura básica esperada, ela e sua família foram morar em uma das primeiras 10 casas prontas no Cruzeiro Velho, muito longe dos postos de trabalho e em meio a cobras, insetos e outros bichos. Somente 20 dias depois da chegada de Dona Ivone, uma segunda família se instalou em outra das nove casas disponíveis; logo as demais foram ocupadas, dando início ao primeiro grupo comunitário cruzeirense.

Em outubro de 1961, foi criada a ARUC, literalmente em um fundo de quintal nas imediações da casa de Dona Ivone. Fruto da necessidade dos cariocas, agora cruzeirenses, de reproduzir o ambiente cultural do Rio de Janeiro em Brasília, a ARUC se tornou um legítimo ponto de encontro e de integração social da recém-criada comunidade (Mapa 3).

Instalada em uma área destinada ao Clube Unidade de Vizinhança do SRES – a Área Especial nº 8 –, em pouco tempo a ARUC passou a ser uma das referências carnavalescas e desportivas mais importantes do Distrito Federal. Desde o primeiro desfile, em 1962, até 2004, foi 26 vezes campeã do carnaval brasiliense e vem conquistando títulos em diversas categorias esportivas, como futebol de salão, handebol, futebol de campo e futebol de areia (DePHA, 1998).

Principalmente devido à sua posição ativa na comunidade, a ARUC foi uma das principais responsáveis pela formação do movimento comunitário que culminou na fixação do Cruzeiro como uma Região Administrativa (RA) de Brasília, a Região Administrativa XI.

São várias as histórias de pioneirismo que ainda hoje podem ser encontradas no Cruzeiro Velho. Disposto a melhorar de vida por meio da realização do sonho da casa própria, o Sr. Joaquim Gonzaga da Silva chegou a Brasília, em 1960, como auxiliar de portaria do Tribunal Federal de Recursos (TFR) – atualmente denominado Superior Tribunal de Justiça (STJ) –, tendo sido alojado, provisoriamente, em um apartamento com características econômicas na Asa Sul. Com um salário mínimo e meio de rendimentos familiares mensais,

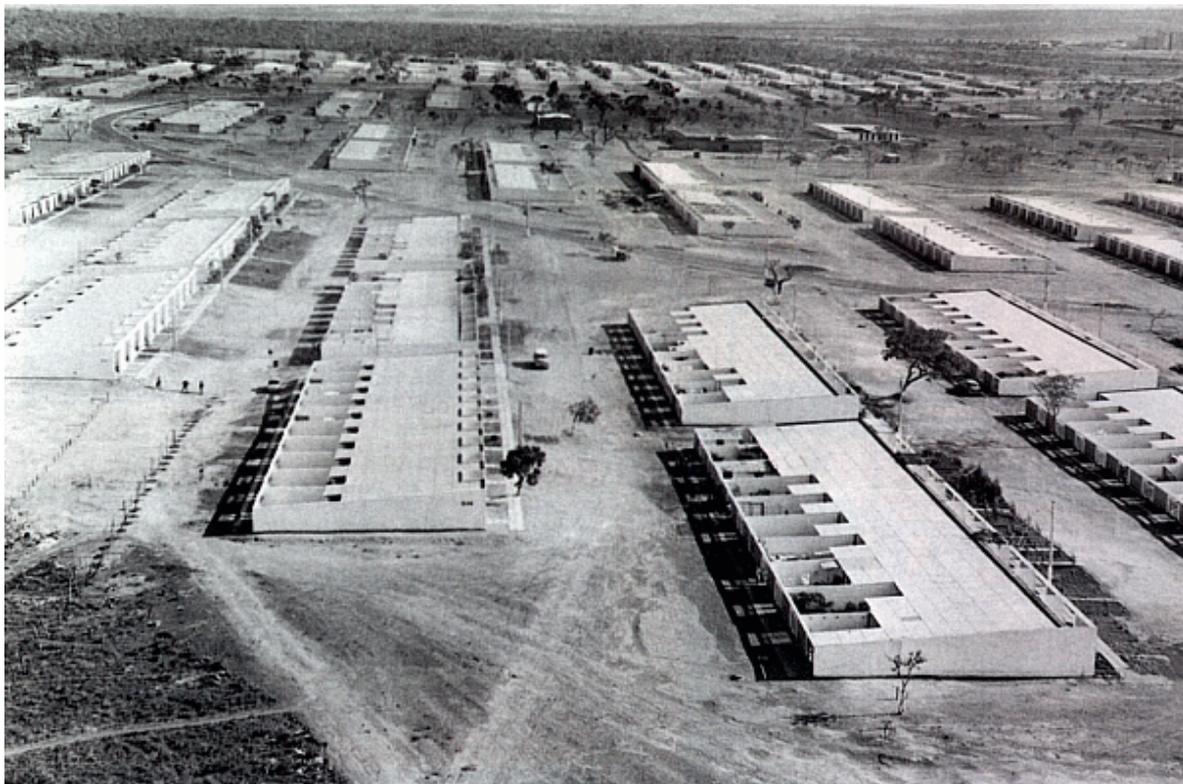
ele providenciou a mudança de sua família assim que soube do término das obras das casas destinadas ao TFR no Cruzeiro Velho (que então se chamava Gavião).

O susto foi imediato: não havia mercadinhos, transporte público nem iluminação. “Quando queriam dar punição para o servidor, botavam pra morar no Cruzeiro. A W3 era da turma da elite!”, lembra o Sr. Joaquim Gonzaga, referindo-se às casas mais confortáveis construídas ao longo da via W3, na Asa Sul, para onde eram encaminhadas as famílias de funcionários com melhores rendimentos. Com uma bicicleta, o Sr. Joaquim ia até a Cidade Livre comprar frutas e verduras e, para as compras quinzenais, fazia uso do ônibus que o TFR colocava à disposição de seus funcionários.

No segundo semestre de 1960, o núcleo residencial passou a ser administrado por João Scarano, servidor do GTB responsável pela distribuição das casas funcionais e pela solução de problemas relativos à infra-estrutura urbana. Somente em 1961, quando já existiam 600 casas, o sistema de abastecimento de água e o fornecimento de energia elétrica foram normalizados, com o apoio do prefeito do Distrito Federal, Israel Pinheiro. Começou, então, a ser instalada a iluminação pública no Cruzeiro (Fig. 21).

Mais moradores foram chegando para ocupar outras casas geminadas concluídas ao longo dos seis anos seguintes. Em meados de 1966, as casas, antes funcionais, começaram a ser vendidas pelo GTB aos titulares dos termos de ocupação vigentes. De acordo com os dados fornecidos pelo Sr. Joaquim e confirmados pelos documentos consultados na TERRACAP, o terreno era financiado separadamente da casa, chamada de benfeitoria. O primeiro era negociado pela NOVACAP e o segundo pelo GTB, ambos com financiamento da Caixa Econômica Federal em até 100 parcelas mensais e sucessivas. Como muitos dos funcionários que lá moravam já haviam adquirido uma certa estabilidade financeira, não encontraram dificuldades iniciais ao ingressar em um plano de financiamento para a casa própria, apostando no aumento de seu patrimônio através da valorização do imóvel. Porém, ao longo do financiamento as parcelas sofreram reajustes sucessivos e significativos, o que alterou a economia familiar de muitos mutuários.

Figura 21 – Cruzeiro Velho em 1964.



Fonte: ArPDF.

De acordo com Vasconcelos (1988:370), um percentual elevado da população deixou o Cruzeiro até o final da década de 70, motivado pela alta valorização dos imóveis. Dessa forma, um grande número de profissionais liberais e comerciantes mudou-se para o Cruzeiro Velho, o que resultou em uma alteração do perfil sócio-econômico da região: houve um aumento na renda domiciliar e a uma sensível redução no número de funcionários públicos entre os moradores.

Conforme dados da PDAD 2004, dos 10.478 chefes de domicílios dos Cruzeiros Velho e Novo, 3.772 atuam na Administração Pública Federal ou Distrital. Ou seja: em sua maioria, os chefes de domicílios da RA XI são funcionários públicos (35,99%), seguidos de perto pelos 24,90% empregados com carteiras assinadas (em atividades que vão do comércio à agropecuária). Porém, uma das maiores modificações da estrutura sócio-econômica da RA está na distribuição dos chefes de domicílios por classes de renda – 22% deles recebem mais de 10 salários mínimos.

Aos 46 anos, o Cruzeiro possui uma infra-estrutura urbana que em nada lembra o início de sua ocupação. De acordo com a PDAD 2004, a RA XI hoje conta com 10.478 domicílios, dos quais 100% são atendidos com água encanada e coleta de lixo; 99,7% com coleta e tratamento de esgoto sanitário; 98,9% com iluminação pública; 99,2% com ruas asfaltadas; 98,7% com calçadas e 99,5% com meios-fios – índices superiores a 25 das 27 RAs incluídas na pesquisa.

Quanto à distribuição da população por faixas etárias, os 40.934 habitantes da RA XI foram distribuídos em 12 grupos: a coluna representada pelos habitantes de 35 a 49 anos é a que reúne mais indivíduos, perfazendo o total de 22,7% da população local. Em segundo lugar, aparece o grupo de 19 a 24 anos, com 15,7%; seguido dos 9,9% habitantes com idade de 25 a 29 anos. E os moradores acima de 50 anos somam 17%. Ou seja: a RA XI é atualmente habitada por indivíduos de diferentes faixas etárias, e a maioria da população tem mais de 25 anos (ver Capítulo 4).

Outro dado importante para o presente trabalho é a naturalidade da população residente em 2004 no Cruzeiro. A antiga maioria migrante, natural principalmente das Regiões Nordeste e Sudeste, deu lugar à nova geração de brasilienses: 41,4% dos moradores atuais nasceram no Distrito Federal, outros 23,4% vieram dos estados do Nordeste e 15,7% do Sudeste.

O fato de grande parte da população do Cruzeiro ser proveniente do Distrito Federal não é suficiente para homogeneizar a estrutura sócio-econômica da RA XI. Seus grupos sociais hoje são bastante heterogêneos, principalmente em faixas de renda, influenciados pela configuração urbana dos locais onde estão fisicamente instalados e, ao mesmo tempo, interferem nessa configuração urbana ao (re)produzir o espaço em que está localizado o núcleo habitacional.

Park (1976:62), a respeito do que fora estudado ao longo do primeiro capítulo deste trabalho, aborda o surgimento de áreas socialmente e economicamente distintas no interior de aglomerados urbanos, movido pela pressão que o dinheiro e os interesses pessoais exercem nos processos de segregação social. O resultado dessa segregação pode ser visto em áreas urbanas onde o “mosaico de pequenos mundos” de Park é constituído, proporcionando o surgimento de “regiões morais” onde os indivíduos

semelhantes estão unidos por suas afinidades, distanciando-se dos indivíduos de outra “laia”, dos tipos anormais à sua volta (1976:66).

Trazendo o pensamento de Park para o estudo ora em andamento, vemos que não só os habitantes de núcleos urbanos praticam a ação de se agruparem entre seus semelhantes. O suporte físico, a base territorial, se constitui também em um agente na formação dos grupos sociais. No caso das cidades e bairros planejados, o próprio traçado urbano pode se encarregar dessa tarefa, como também veremos em maior detalhe no capítulo seguinte.

O plano urbanístico desta RA, desde a sua concepção, guarda particularidades que contribuem para o surgimento de grupos sociais distintos. De acordo com a descrição física do Cruzeiro Velho e do Cruzeiro Novo, realizada ao longo do capítulo 2 do presente trabalho, casas e apartamentos de diferentes tipos foram construídos durante as décadas de 60 e 70: apartamentos populares de diversos tamanhos no Cruzeiro Novo; residências populares geminadas na área mais antiga do Cruzeiro Velho; e residências situadas em lotes maiores, com melhor padrão construtivo, para uma faixa de renda não caracterizada como popular, como veremos a seguir. Essa diversidade contribuiu especialmente para a constituição de um *lugar* distinto de outro *lugar* e, por consequência, para o surgimento de “regiões morais”.

Dessa forma, grupos sociais de diferentes faixas de renda passaram a habitar a região, modificando o seu padrão construtivo e sendo por ele modificados. A partir da expansão urbana do Cruzeiro Velho, ocorrida em 1977 com a criação de 400 lotes de 200 m² (sendo que 250 lotes foram destinados aos servidores civis e militares integrantes do Grupo Habitacional Oswaldo Cruz – GHOC), a configuração urbana e social do Cruzeiro Velho foi imediatamente alterada (Mapa 4). Perto das casas geminadas em lotes estreitos com seis metros de frente, surgiram casas mais amplas em lotes com 10 metros de frente, com afastamentos frontais e laterais, que deram origem aos elegantes sobrados de uma área hoje chamada, informalmente, de “Cruzeiro Nobre” (Fig. 22 e 23).

Criadas sem o rótulo de “residências populares” (ainda que situadas em um setor de residências econômicas), e providas obrigatoriamente de dependência para empregados e de abrigo para veículos (vide Capítulo 2), essas

Figura 22 – “Cruzeiro Nobre” em 1997.



Fonte: Augusto Areal, 1997.

Figura 23 – “Cruzeiro Nobre” em 2004.



Fonte: Acervo particular da autora - 2004.

casas foram ocupadas por funcionários públicos de maior poder aquisitivo, quando comparados aos moradores do núcleo original. Eram imóveis mais valorizados do que os demais, pelo fato de não serem geminados e de estarem em lotes maiores.

Devido aos diferenciais urbanísticos e arquitetônicos descritos até aqui, essa área se tornou alvo de grande procura pelo mercado imobiliário – interessado na crescente valorização imobiliária desse setor tão próximo às áreas centrais do Plano Piloto. Muitas das casas anteriormente distribuídas pelo GHOC aos seus associados foram vendidas a terceiros, o que abriu espaço para reformas sucessivas em muitas das unidades. Os outros 150 lotes licitados pela TERRACAP, vendidos sob intensa concorrência, receberam casas com projetos arquitetônicos personalizados, valorizando e renovando uma área que já possuía uma localização privilegiada no Cruzeiro Velho: ao lado do Eixo Monumental.

Essa valorização imobiliária, notada a partir da chegada de moradores com outras atividades remuneradas além da administração pública – e oriunda, também, da alteração na composição social das faixas de renda dos moradores – provocou a saída de parte da população socialmente homogênea constituída pela maioria dos habitantes do Cruzeiro Velho. Os laços comunitários anteriores sofreram modificações em sua estrutura, diante da perda do sentimento de comunidade previamente estabelecido. Muitos dos habitantes já não se sentiam integrados aos grupos sociais primitivos e quiseram mudar de grupo social. Outros laços comunitários foram formados entre semelhantes, inclusive fortalecendo o surgimento de “regiões morais” como o “Cruzeiro Nobre”.

Parte considerável dos atuais moradores do “Cruzeiro Nobre”, segundo informações fornecidas pelo Sr. Miguel Ângelo Soster, é proveniente de outras áreas da RA XI. Muitos vieram do Cruzeiro Novo ou de outras casas do Cruzeiro Velho, atraídos pelo amplo espaço dos terrenos e das casas das quadras 06, 08, 10 e 12 do Cruzeiro Velho (Mapa 2).

Conhecido pela população local apenas como Lunardi, Miguel Ângelo Soster é um líder comunitário e empresário local da construção civil e do entretenimento que construiu, desde 1977, a sua história política e profissional dentro dos limites da região em estudo. Lunardi participou ativamente da implantação da parte “nobre” do Cruzeiro Velho, inclusive como morador da

Quadra 12. E foi também um dos presidentes da ARUC e da Associação Comercial do Cruzeiro (ASSINC).

Como construtor e proprietário de uma tradicional casa de materiais de construção situada no Cruzeiro Center, Lunardi foi o responsável pela construção de vinte e duas casas no “Cruzeiro Nobre”, erguidas em lotes arrematados em licitações da TERRACAP:

Eu comprava o lote, construía e depois vendia. Inclusive construí a primeira casa no Cruzeiro Nobre, no primeiro lote colocado à venda na Quadra 12, em 1984. (...) Construí, ao longo dos anos, várias casas, e reformei outras geminadas e do GHOC também. (...) Eu entrava nas licitações da TERRACAP para ganhar. O pessoal ficava até aborrecido comigo porque eu visualizei que seria um segmento muito bom aquele setor ali, então eu concorria era com muita gente, mas eu colocava o preço pra ganhar realmente. Talvez eu seja até responsável hoje por ter ajudado a inflacionar este mercado.⁵²

Em verdade, os últimos lotes que restaram dessa expansão foram licitados pela TERRACAP em fevereiro e março de 2002, atingindo preços surpreendentes (R\$ 141 mil) quando comparados ao preço do metro quadrado de outros terrenos de bairros nobres de Brasília, como os Lagos Sul e Norte (Mapa 1). Numa conta simples, o metro quadrado de um lote no Cruzeiro Velho custaria algo em torno de R\$ 700,00, enquanto um terreno no Lago Norte, com 800m² de área, teria um metro quadrado custando cerca de R\$ 300,00 em 2002. Lunardi é enfático ao declarar que a carência na oferta de terrenos é o principal motivo da alta dos preços dos imóveis do Cruzeiro Velho.

Houve um período, há seis ou sete anos, em que existiu uma descompensação. O preço subiu de tal forma que hoje eu já não conseguiria mais comprar um lote e construir uma casa térrea e ter lucro. Eu teria que vender hoje por R\$ 400 mil uma casa térrea, que é o preço de um sobrado. Tudo subiu demais. Acabaram os

⁵² Entrevista concedida à autora em 29 de agosto de 2005.

terrenos e as pessoas começaram a pedir o que elas queriam pelos lotes. Com essa ausência de oferta, o Cruzeiro se tornou uma área supervalorizada.⁵³

Por causa das muitas diferenças físicas e sociais em relação ao parcelamento urbano original, o nome “Cruzeiro Nobre” logo foi adotado pelos moradores do Cruzeiro Velho, como reconhecimento da “nobreza” do lugar e da coesão comunitária lá existente devido à homogeneidade em índices como renda domiciliar. Tanto Lunardi como os outros moradores entrevistados neste trabalho afirmam que o nome Cruzeiro Nobre é amplamente conhecido na região, e que muitas pessoas utilizam essa nomenclatura ao explicar onde moram.

Segundo reportagem publicada no jornal Correio Braziliense em 30 de outubro de 1994, os moradores dessa fração do Cruzeiro Velho “se sentem privilegiados, mas morrem de vergonha de falar onde moram”, por temerem ser classificados de esnobes ao revelarem o nome que a região informalmente recebeu. Os moradores entrevistados nessa reportagem são unânimes ao concordarem que a proximidade do Cruzeiro à região central do Plano Piloto, sendo o bairro “nobre” ou não, oferece muitas facilidades.

O outro extremo da estrutura sócio-econômica da RA XI é o Cruzeiro Novo. Composto por edifícios de habitação coletiva sobre pilotis, todos com quatro pavimentos (Mapa 5), ele comporta unidades residenciais de até 90 m², atingindo cerca de 75% (7.872 unidades residenciais) da distribuição de domicílios, por área construída, de toda a RA XI, segundo dados da PDAD 2004. Desse universo, 5.439 domicílios (51,9%) possuem de 60 a 90m² de área construída, o que atribui um peso expressivo ao Cruzeiro Novo em todos os quesitos da RA XI analisados pela pesquisa.

Quanto à forma de ocupação, cerca de 57% dos entrevistados declararam que as suas residências são *próprias quitadas e/ou em aquisição*, enquanto 17,5% declararam residir em imóveis alugados. Os imóveis *funcionais* representam 21% do total de domicílios.

Vale lembrar que os dados da PDAD 2004 estão agrupados por Regiões Administrativas do Distrito Federal. Dessa forma, pelo fato de os Cruzeiros Velho

53 Id.

e Novo pertencerem à mesma RA – a RA XI – e de o Sudoeste e a Octogonal estarem na RA XXII, não há dados censitários exclusivos do Cruzeiro Velho e do Sudoeste na pesquisa, o que dificulta uma análise mais apropriada da sua estrutura sócio-econômica.

Mesmo diante das modificações urbanísticas e da especulação imobiliária ocorrida na região desde a década de 1970, muitos moradores antigos ainda vivem no Cruzeiro Velho. Todos os já citados neste trabalho continuam vivendo no SRES, em casas já reformadas e adaptadas à nova realidade do bairro (que não é mais aquela de casas populares). O Sr. Joaquim, por exemplo, foi um dos moradores que trocaram uma casa geminada na Quadra 3, da década de 1960, por uma casa térrea no “Cruzeiro Nobre”, na Quadra 12 (Mapa 2).

Porém, a heterogeneidade sócio-econômica do Cruzeiro Velho não é proveniente apenas das alterações “enobrecedoras” do núcleo urbano. A melhoria da qualidade das construções no Cruzeiro Velho e a proximidade da região ao centro do Plano Piloto, bem como a sua curta distância em relação aos hipermercados de Brasília, fizeram com que outra clientela, formada basicamente por comerciários de menores rendimentos, se interessasse em morar lá. Eles se instalaram em cortiços adaptados em casas geminadas, situados principalmente na área central do núcleo urbano e em áreas públicas contíguas às residências (Fig. 24 e 25).

Hélio dos Santos, morador do Cruzeiro desde março de 1961, veio para Brasília acompanhando seu pai, um agente administrativo da Câmara dos Deputados que escolhera o Cruzeiro por influência dos colegas cariocas. Ligados desde muito jovem ao esporte, ele e seus irmãos rapidamente ingressaram nas atividades desportivas de Brasília e, por conseqüência, nas atividades culturais e desportivas da ARUC. Após três mandatos como presidente da ARUC e mais de trinta anos de atuação comunitária, Hélio enxerga o Cruzeiro de maneira crítica, insatisfeito com a descaracterização urbanística ocasionada pelo surgimento de vários cortiços em residências mais antigas do Cruzeiro Velho – que atraem inquilinos por causa da proximidade com os postos de trabalho.

Aquele funcionário que veio para o Cruzeiro no início de Brasília já se aposentou, vendeu o seu imóvel, voltou para o estado de origem ou foi morar no Entorno, para poder comprar um imóvel para o filho que se casou e não tem onde morar. Ou o imóvel é dividido entre os membros da família... cada um tem um quarto para morar dentro da mesma casa. (...) A verdade é que algumas casas do Cruzeiro estão sendo transformadas em cortiços, com até 20 pessoas morando, pagando uma vaga. Então você multiplica 20 por R\$300,00, dá pro cara alugar um apartamento na Asa Sul ou numa outra cidade e ter uma fonte de renda.⁵⁴

Além do problema dos cortiços e da prática de alugar cômodos das residências⁵⁵ (Fig. 24 e 25), Hélio acredita que no Cruzeiro existe uma grande diferença social entre os seus moradores, condicionada pelas várias tipologias arquitetônicas e urbanísticas existentes. Ele também é uma testemunha da valorização imobiliária do Cruzeiro Velho:

Tem aquele que ganha mil e tem aquele que tem uma casa que custa mais de R\$500mil. E se você observar no Correio Braziliense de hoje, por exemplo, vai encontrar a venda de imóveis em todos os lugares. O Cruzeiro é o lugar mais difícil para você comprar um imóvel. No Correio de hoje não tem nenhuma casa para vender no Cruzeiro. Enfim, o Cruzeiro é um local valorizado, e as pessoas preferem não vender e lotear. E quem tem não quer vender, porque fica perto de tudo. Agora quando são imóveis novos, principalmente os não geminados, aí realmente o cara vai reformar e ficar morando ali.⁵⁶

Apesar dos problemas apontados, Lunardi e Hélio não pensam nem nunca pensaram em mudar de bairro. Não faltaram oportunidades para comprar bons imóveis em áreas nobres de Brasília, como os Lagos Sul e Norte. Porém, a localização privilegiada do SRES e os laços comunitários estabelecidos entre eles

⁵⁴ Entrevista concedida à autora em 25 de agosto de 2005.

⁵⁵ Valendo-se das vias locais que atendem frente e fundos dos lotes, o que se observa também é a freqüente divisão das casas em duas e até três unidades independentes. Isso aumenta sobremaneira a demanda por serviços de infra-estrutura e a densidade demográfica do local. Esse quadro permanece intocável, e nada foi feito pelo poder público local para "corrigir" ou ao menos amenizar a situação. A falta de ação por parte do Estado provocou a eliminação de algumas áreas reservadas à travessia entre blocos – chamadas de "becos" – e de calçadas, forçando os pedestres a disputarem espaço com os carros nas ruas.

Figura 24 – Ocupações encortiçadoras sobre calçadas do Cruzeiro Velho.



Fonte: Acervo particular da autora - 2004.

Figura 25 – “Pousada” edificada em dois lotes residenciais unifamiliares.



Fonte: Acervo particular da autora - 2004.

⁵⁶ Id.

e a região – que provavelmente não existiriam em outro local – pesaram na decisão de permanecer no Cruzeiro Velho.

Os dois moram em quadras “nobres” e procuram manter seus laços de vizinhança. No Cruzeiro Velho, ambos fixaram residência, conheceram suas esposas, criaram seus filhos, estabeleceram suas fontes de renda e conquistaram postos de líderes comunitários junto aos moradores.

Os sentimentos de integração, de familiaridade e intimidade relativos ao Cruzeiro Velho cultivados por Lunardi e Hélio, bem como a imagem mental de bairro por eles construída, afastam o desejo de mudança para outro lugar onde não encontrariam uma identificação, uma afeição, uma simpatia. A sensação de familiaridade e intimidade com o bairro onde se vive não se reproduz com a mesma intensidade em outros bairros – os quais são conhecidos apenas por meio de amigos que lá moram ou por força de propagandas imobiliárias (Souza, 1989:150). Lunardi e Hélio viveram a maior parte de suas vidas no Cruzeiro Velho e, dessa forma, vêem suas imagens mentais de bairro se aproximarem com as de outros vizinhos a ponto de se possibilitar uma comunicação – ainda que seja em busca de melhorias para o bairro.

Para darmos prosseguimento à leitura dos aspectos sociais do Cruzeiro Velho à luz do disposto no primeiro capítulo deste trabalho, passaremos à definição de equipamentos urbanos. Ressaltaremos a importância desses equipamentos na caracterização da vida social de um aglomerado urbano. Para isso, analisaremos aqueles que foram efetivamente implantados no Cruzeiro Velho e a frequência com que são utilizados pela população.

Equipamentos urbanos

Nas aglomerações urbanas, existem equipamentos públicos e privados com características e funções próprias, chamados de equipamentos comunitários e de consumo coletivo. Eles são fundamentais para organizar e qualificar o espaço urbano e são calculados (tanto em tamanho quanto em quantidade) em

função do número de habitantes previstos e/ou existentes no núcleo urbano⁵⁷. E podem, por sua característica ou importância, constituir-se em referências para seus moradores. Mas o que é um equipamento urbano?

Para respondermos a essa pergunta, recorreremos a Ferrari (2004:142), que define equipamentos urbanos como

(...) obras e serviços públicos ou de utilidade pública, que contribuem para a plena realização da vida de uma população. Conforme a lei federal 6766/79, dividem-se em dois tipos: os **equipamentos públicos comunitários**, que são de interesse geral da comunidade em sentido amplo: educação, e similares; os **equipamentos públicos urbanos**, que são os especificamente vinculados à plena realização da vida urbana: abastecimento de água, serviços de esgoto, energia elétrica, coleta de águas pluviais, rede telefônica e canalização de gás.

No primeiro capítulo deste trabalho, ressaltamos a importância dada aos equipamentos urbanos por Muller (1969) e Souza (1989) para a constituição de um bairro. Ambos avaliam que as relações sociais em um bairro podem surgir a partir da utilização dos mesmos equipamentos urbanos por sua população residente – o que serve para estreitar as relações de amizade e vizinhança.

A importância dos equipamentos urbanos se reflete também no ativismo de bairro (Souza, 1989:151) e nas lutas urbanas (Preteceille, 1986:6), vez que a carência dos mesmos resulta em dificuldades para a vida em cidades, bem como pode motivar a formação de laços comunitários através dos movimentos sociais urbanos favoráveis e desfavoráveis à implantação destes equipamentos.

Neste capítulo, vimos que grupos sociais do Cruzeiro Velho tiveram início justamente a partir da carência de equipamentos urbanos. E veremos a importância, ou ausência destes, no cotidiano dos moradores do Setor Sudoeste.

Pelo fato de os equipamentos urbanos serem uma série de “valores de

⁵⁷ Para se fazer este cálculo, existem normas específicas sobre os parâmetros necessários à quantificação e localização dos equipamentos urbanos. A Lei 6766/79 é um dos melhores exemplos brasileiros de normatização dos serviços urbanos: ela indica que, no mínimo, 35% da área do parcelamento urbano deve ser destinada aos equipamentos urbanos e às vias de circulação (Santos, 1988:117). Porém, se trata de uma Lei Federal, devendo ser elaboradas normas locais que guardem referência à lei geral, contendo as especificidades locais.

uso” difícil de ser provida pelo capital individual, Preteceille (1986:11) destaca o papel dos equipamentos de consumo coletivo nas relações de poder entre o Estado e a população. Por se tratarem de equipamentos implantados e geridos pelo Estado (como as escolas, delegacias, universidades e centros de saúde públicos), Preteceille ressalta a sua caracterização, dentro da perspectiva teórica de Michel Foucault, “como instâncias e processos de normalização, de domesticação de desejos a serviço do Poder, de instauração de ‘disciplinas’”. Essa análise, que teve grande aceitação no final da década de 1960 na Europa, negou a existência de qualquer relação positiva entre as necessidades da população e os equipamentos de consumo coletivo estatais, qualificando-os como equipamentos inteiramente funcionais à dominação do capital. Dessa forma, foi estendida aos equipamentos coletivos a crítica da dominação pelo consumo, na qual o consumo coletivo seria desenvolvido e motivado pelo financiamento público⁵⁸.

De acordo com Preteceille, o consumo advém das práticas próprias dos usuários, da relação que se estabelece entre seus hábitos ligados “a um determinado equipamento e o conjunto das práticas que organizam seu ‘modo de vida’”⁵⁹. Essa relação se refere diretamente às diferenças sociais no consumo coletivo:

(...) um determinado equipamento não produz os mesmos efeitos para os membros de classes ou camadas sociais diferentes, porque esses segmentos sociais não são considerados de maneira idêntica, como já dissemos, mas também porque eles não consideram e não praticam identicamente tal equipamento, dadas as suas condições de vida, de trabalho, sua cultura, sua história social, suas expectativas diferentes.” (Preteceille, 1986:14).

Dessa forma, o uso de um mesmo sistema de equipamentos por grupos sociais diferentes em sua composição etária, de renda e educacional pode resultar distúrbios nas relações sociais. Afinal, a coabitação de grupos sociais distintos está geralmente estruturada por uma relação de forças, de afirmação

58 Ibid., p. 12.

59 Ibid., p. 14.

de superioridade e inferioridade – um grupo se sente dominado por outro. Esse significado atribuído aos equipamentos urbanos será oportunamente aplicado no capítulo seguinte, quando trataremos dos conflitos gerados por diferenças sociais a partir da coabitação de grupos distintos.

À luz das definições de equipamentos urbanos aqui oferecidas, o Cruzeiro Velho dispõe de equipamentos públicos comunitários destinados à educação, à cultura, à saúde, ao lazer e à segurança; bem como de áreas de comércio local, constantes do projeto de parcelamento urbano e utilizadas pelos seus habitantes e por aqueles dos núcleos urbanos vizinhos. À exceção das áreas comerciais, todos os outros equipamentos urbanos estão concentrados na área central do núcleo urbano, conforme pode ser visto no capítulo 2 do presente trabalho (Mapa 3).

Para uma melhor leitura da distribuição desses equipamentos no Cruzeiro Velho, agrupamos os mesmos de acordo com as suas categorias de uso, como veremos a seguir.

EDUCAÇÃO

Com uma população de 9.048 habitantes (conforme dados obtidos junto à Administração Regional do Cruzeiro), o Cruzeiro Velho dispõe de oito estabelecimentos particulares (localizados em residências adaptadas para esse fim) e de um estabelecimento público, destinados à Educação Infantil; de uma escola pública para o Ensino Fundamental e de outra escola pública para o Ensino Médio.

De acordo com dados obtidos em entrevistas realizadas no mês de agosto de 2005, as diretoras dos estabelecimentos públicos de ensino localizados no Cruzeiro Velho foram unânimes ao declarar que a grande maioria dos alunos ali matriculados não residiam no Cruzeiro Velho, e sim em áreas próximas e carentes de infra-estrutura urbana. Cerca de 60% dos alunos de Ensino Fundamental e Médio matriculados no Cruzeiro Velho residem na Estrutural⁶⁰ e dispõem de transporte público gratuito, de ida e volta, para essas escolas,

oferecido pelo Governo do Distrito Federal (Mapa 1).

Segundo a diretora do Jardim de Infância nº 01, Nádya Luzia Jardim e Lisboa, dos 436 alunos matriculados no único estabelecimento público de Educação Infantil da RA XI, localizado no Cruzeiro Velho, 158 moram na Estrutural. Em sua grande maioria, os demais alunos são filhos de pessoas que vão ao Cruzeiro e arredores, diariamente, por motivos de trabalho – como porteiros, funcionárias domésticas, comerciários etc. Restam as chamadas “creches” particulares, instaladas em residências do Cruzeiro Velho, para o atendimento às crianças da região. Juntas, elas atendem 657 crianças de até sete anos, segundo dados da Administração Regional do Cruzeiro.

CULTURA

O Cruzeiro Velho conta com uma biblioteca pública; um centro cultural com auditório; salão de festas comunitário; laboratório fotográfico e ateliês para diversas oficinas. Além disso, há a presença da ARUC, cuja área de atendimento abrange os núcleos urbanos vizinhos desprovidos de tais equipamentos.

Várias festas populares tradicionalmente são realizadas no Cruzeiro Velho, por iniciativa das entidades religiosas e comunitárias locais. Juntamente com elas, os eventos promovidos pela ARUC congregam boa parte dos habitantes da região.

SAÚDE

O Centro de Saúde nº 14 (CS 14), localizado no Setor Escolar do Cruzeiro Velho, tem como área de abrangência as SQSW 100 a 102; 300 a 302; as QRSW 05 a 08 e as demais áreas próximas, como o Setor Militar Urbano (SMU), o Setor de Abastecimento e Armazenagem Norte (SAAN) e o Setor de Oficinas do Sudoeste (SOSW) – vez que esses setores não dispõem de estabelecimentos públicos de saúde.

De acordo com a gerente do CS 14, Dra. Ivone Dantas de Menezes

60 Assentamento urbano de baixa renda localizado a sete quilômetros do Cruzeiro Velho, carente de infra-estrutura urbana e em processo de regularização fundiária e urbanística junto ao

Cardoso, a maior parte dos atendimentos é prestada a pessoas que não residem no Cruzeiro Velho:

Eles vêm para cá porque acham tudo muito bonito e o acesso é fácil. Passam ônibus de todas as cidades por aqui (...). Apesar das exigências quanto à comprovação de residência na região, os pacientes trazem contas de telefones de outras pessoas para serem atendidos aqui. Só descobrimos os verdadeiros endereços mais tarde, quando ligamos para marcar os retornos de consulta⁶¹,

afirma a gerente do CS 14, que atende pacientes da Estrutural, de outras Regiões Administrativas do Distrito Federal e do Entorno, como Luziânia e Jardim Ingá, atraídos pela rapidez no atendimento e pela qualidade dos serviços médicos ali prestados.

O Cruzeiro Velho também conta com uma clínica médica particular, que atende a população da região e das áreas vizinhas.

LAZER

Além das instalações físicas da ARUC – que tem quadras de futebol de campo e salão, piscinas e locais para shows musicais –, o Cruzeiro Velho é atendido por quatro praças públicas com parques infantis, três campos de areia e duas quadras poliesportivas, utilizados diariamente pela população local.

SEGURANÇA

Com área de abrangência semelhante à do Centro de Saúde nº 14, no Cruzeiro Velho estão localizadas a 3ª Delegacia de Polícia e a 11ª Companhia de Polícia Militar.

ÁREAS COMERCIAIS E OUTROS SERVIÇOS

Governo do Distrito Federal.

⁶¹ Entrevista concedida à autora em 10 de agosto de 2005.

As atividades econômicas no Cruzeiro Velho estão concentradas em áreas comerciais como o Cruzeiro Center e o Centro Comercial do Cruzeiro, além de duas outras áreas para comércio local, atendendo à população com gêneros de primeira necessidade e prestação de serviços.

O Cruzeiro Velho também conta com uma agência do Banco do Brasil e com uma agência dos Correios, freqüentadas pela população residente na própria região e adjacências.

Durante a realização das entrevistas necessárias à elaboração do presente trabalho, todos os entrevistados reconheceram a existência de um Centro Urbano no Cruzeiro Velho. Lá, estão concentrados os equipamentos urbanos e há um comércio local pouco variado, composto basicamente por drogarias, banca de jornais e revistas, padarias, Banco do Brasil e salões de beleza.

Quanto aos outros equipamentos urbanos, dois dos entrevistados utilizam os serviços oferecidos pelo Posto de Saúde e não fazem uso das escolas públicas da região.

Ao serem perguntados sobre um local reconhecido como um ponto de encontro da população do Cruzeiro Velho, todos indicaram um endereço fora da área do núcleo urbano como o mais apropriado para encontros: o Terraço Shopping, um shopping de vizinhança situado na Octogonal que atrai moradores dos quatro núcleos urbanos citados neste trabalho, e do qual falaremos na seção seguinte.

Vale ressaltar que, diante da existência de uma maioria de chefes de família empregados no funcionalismo público federal e distrital, os postos de trabalho em sua maior parte estão concentrados fora do Cruzeiro Velho. Segundo a Pesquisa Domiciliar de Transporte – 2000, publicada em 2002 pela Companhia do Desenvolvimento do Planalto Central (CODEPLAN), 59,26% das viagens realizadas diariamente por todos os motivos e meios de locomoção na Região Administrativa do Cruzeiro têm como origem a região em estudo e como destino a Região Administrativa do Plano Piloto (Mapa 1). Isso confirma que grande parte dos postos de trabalho estão lá concentrados. Além disso, 24,14% da população se deslocam diariamente dentro da própria região, também por todos os motivos e meios de locomoção pesquisados.

Outro dado importante do mesmo trabalho é a identificação do meio de transporte mais utilizado pela população. Das 116.619 viagens registradas em um dia útil do mês de novembro de 2000 na Região Administrativa do Cruzeiro, 90.803 (77,86%) foram realizadas por automóveis (inclusive viagens feitas por táxis), seguidas pelas 15.445 (13,24%) viagens de ônibus no mesmo período. Esse dado também nos mostra que a maioria da população tem acesso a veículos motorizados próprios e prefere utilizá-los em detrimento dos transportes coletivos.

A seguir, passaremos à leitura dos aspectos sociais do Setor Sudoeste, nos mesmos moldes aqui empregados, lembrando que os dados relativos à Pesquisa Domiciliar Transporte – 2000, acima apresentados, também se referem aos demais núcleos urbanos componentes das RA's XI e XXII – já que, na época da realização dessa pesquisa, os núcleos urbanos Cruzeiro Velho, Cruzeiro Novo, Octogonal e Sudoeste pertenciam a uma mesma Região Administrativa, a RA XI.

3.2 Do bairro Oeste Sul ao Setor Sudoeste.

Setor Sudoeste

Em 1989, o Setor Sudoeste começou a sair timidamente do papel. Naquele momento, ao contrário da década de 60, Brasília já havia se consolidado como capital político-administrativa do País, e abrigava em seu Plano Piloto uma população predominantemente de classe média, com rendimentos familiares mensais superiores a vinte salários mínimos⁶².

Naquele cenário de forte crescimento urbano e demográfico, a terra urbana já possuía um alto valor e a indústria da construção civil ocupava um patamar importante na geração de emprego e renda em Brasília. As áreas residenciais do Plano Piloto já não comportavam a crescente demanda da classe média por habitação, o que alimentou a produção de mais projeções e lotes urbanos em todo o DF⁶³.

O Setor Sudoeste foi uma das áreas projetadas pelo Governo do Distrito Federal para o atendimento dessa demanda. Ele é fruto de um plano urbanístico calcado nos parâmetros já consolidados nas Superquadras do Plano Piloto – ou seja, edifícios residenciais com seis pavimentos sobre pilotis e diferenciação na tipologia arquitetônica dos edifícios, a fim de proporcionar uma composição heterogênea a partir da construção de apartamentos com um, dois, três ou quatro quartos em cada Superquadra.

62 CODEPLAN – Estudos sócio-econômicos da Unidade Familiar do Distrito Federal – 1985.

63 Vale lembrar que dados da Fundação João Pinheiro e do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas (IBGE) mostram que, do déficit habitacional de 109.895 moradias no DF, 75% correspondem a famílias com rendimentos de até três salários mínimos (SM) e 95% têm renda de até 10 SM (Bassul, 2003). Portanto, apenas 5% da demanda correspondem a moradias para pessoas incluídas na faixa de rendimentos superiores a 10 SM. Porém, é justamente neste grupo que a produção habitacional se concentra, não se dirigindo à demanda real e sim ao mercado de aplicações financeiras – no qual os lucros estão assegurados. Diante desse cenário, cabe questionar se é real a demanda por áreas habitacionais para as classes média e alta, ou se ela é fruto da necessidade do mercado imobiliário de criar novas frentes para essas faixas de renda.

Porém, faz-se necessário apontar que, diferentemente do ocorrido na criação de outros núcleos habitacionais no Distrito Federal, o Setor Sudoeste foi o primeiro a não ser idealizado para abrigar servidores públicos. Nunca existiram apartamentos funcionais no bairro, que efetivamente foi criado para pessoas com poder aquisitivo proporcional ao desejo de morar em uma área central e de fácil acesso. Portanto, ele surgiu com orientação exclusiva pela lógica do mercado imobiliário.

Na primeira licitação pública dos lotes do Setor Sudoeste, a TERRACAP ofereceu oitenta e seis projeções residenciais e comerciais. De acordo com a reportagem publicada pelo Jornal de Brasília em 05 de julho de 1989, a participação das cooperativas habitacionais e dos consórcios de pequenas empresas foi incentivada, visando à contenção da especulação imobiliária. Porém, de acordo com dados fornecidos pela TERRACAP, somente oito daquelas projeções foram arrematadas por cooperativas habitacionais – um resultado muito pouco significativo. As restantes foram vendidas a empresas do ramo da construção civil e a pessoas físicas.

A partir de agosto de 1989, o Setor Sudoeste deixou de ser um grande bosque de eucaliptos e areais para dar lugar a um frenético canteiro de obras. Vias começaram a ser desenhadas no solo vermelho; gambiarras elétricas foram espalhadas por todos os lados; cantinas foram improvisadas em áreas públicas para atendimento aos funcionários das construtoras. Era um vai-e-vem constante de caminhões, junto a um exército de trabalhadores com capacetes de cores variadas (Fig. 26 e 27).

Diante desse cenário, foi fácil perceber o grande número de obras administradas por uma única construtora, a Encol S/A. Somente na primeira etapa da implantação do Setor Sudoeste (vide capítulo anterior), 49 das 263 projeções residenciais registradas em cartório foram compradas pela Encol, que pretendia construir apartamentos de um a quatro quartos tanto nas Quadras Residenciais (QRSW) quanto nas Superquadras (SQSW) - Mapa 2. De acordo com dados colhidos junto à Administração Regional do Sudoeste e Octogonal, a Encol concluiu e entregou 34 edifícios residenciais, deixando para trás 15 obras. A falência da empresa gerou um saldo de esqueletos inacabados, com prejuízos

Figura 26 – Avenida Comercial do Sudoeste em 1992.



Fonte: Acervo pessoal do Sr. José Roberto Castilho.

Figura 27 – Avenida Comercial do Sudoeste em 2005.



Fonte: Acervo pessoal da autora - 2005.

para centenas de famílias⁶⁴.

Nos três anos que se seguiram, somente trabalhadores da construção civil moraram no novo bairro, em barracões improvisados. Em 1992, os edifícios começaram a ser habitados. Em meio a um grande canteiro de obras, surgiam uns poucos caminhões com a mudança dos pioneiros moradores.

À noite, as únicas luzes vinham dos prédios. Não havia iluminação pública, o que assustava quem chegava mais tarde em casa. A rede de coleta de esgotos estava somente iniciada: assim, as fossas sépticas eram esgotadas por caminhões semanalmente e ficavam sobrecarregadas. Ou seja: não havia captação de águas pluviais, o abastecimento de água era irregular, não existia coleta diária de lixo... será que estamos novamente falando do Cruzeiro Velho da década de 60? Não. O fato é que, já na década de 90, os problemas relativos à infra-estrutura urbana se repetiam. A diferença é que agora não se tratava de um núcleo urbano para atendimento a funcionários públicos com menor faixa de renda, mas sim de um bairro criado para uma classe média que, apesar de ter pagado preços de mercado por apartamentos confortáveis, recebeu uma infra-estrutura urbana mínima e precária, incompatível com a expectativa criada.

José Roberto Castilho e sua esposa Yolanda, que foram os primeiros moradores do Setor Sudoeste, acompanharam de perto toda a obra do edifício em que viriam a morar em 1992, e sentiram as carências dos anos iniciais de vida do bairro.

O casal, que havia se estabelecido no Cruzeiro Novo em 1969, acompanhava o desenrolar das primeiras obras no Setor Sudoeste atento às diversas propagandas de imóveis na região. Em 1989, o Sr. José Roberto e a Sra. Yolanda se renderam aos apelos publicitários de um estande de vendas da Encol. A construtora oferecia balões coloridos para as crianças como estratégia

⁶⁴ Em março de 1999, foi decretada a falência da Encol S/A, empresa que se destacou no setor de construção civil, em várias cidades brasileiras, pelo desenvolvimento de tecnologia e pela qualidade no acabamento das edificações. Para continuar as obras e não perder tudo o que já haviam pagado, os proprietários tiveram de assumir as dívidas da empresa relativas aos seus imóveis; caso contrário, os bens entrariam na massa falida da Encol. A grande maioria dos proprietários, em todo o Brasil, se agrupou em associações de moradores, dando início à retomada das obras e desembolsando novamente valores equivalentes aos que já haviam sido pagos inicialmente à construtora. Hoje, em 2005, somente uma das quinze obras abandonadas no Sudoeste ainda não está concluída; porém, ela já foi retomada por seus proprietários, que planejam vê-la habitada no final de 2006.

para a venda de imóveis que supostamente representavam maior *status*, mais qualidade de vida.

Apostando na realização do sonho familiar de morar em um apartamento maior, mais confortável e mais próximo ao Plano Piloto, eles compraram um imóvel em planta na SQSW 104. Já naquela época, os preços dos imóveis eram incompatíveis com os rendimentos de uma família de classe média que não possuísse um outro patrimônio ou uma boa reserva monetária.

Em dois de maio de 1992, aflitos com a chegada da data em que deveriam desocupar a residência do Cruzeiro Novo – que serviu como parte do pagamento do outro apartamento –, o Sr. José Roberto Castilho e sua família pressionaram a construtora para que liberasse a sua mudança para o prédio, então já concluído. Tratava-se do bloco D da SQSW 104, que foi também o primeiro a receber o atestado de conclusão de obras do Setor Sudoeste, a chamada Carta de Habite-se, expedida em primeiro de abril de 1992. “Era só mato e poeira. Ficamos sem telefone por nove meses, e quando colocaram um orelhão aqui embaixo era uma briga danada para telefonar. Algumas senhoras pegavam o telefone e não soltavam mais”⁶⁵, lembra o casal, que ficou sozinho no prédio e na quadra por dez dias, quando então começaram a chegar os demais vizinhos.

Não havia nenhuma loja funcionando no bairro. O casal continuou a fazer uso dos estabelecimentos comerciais do Cruzeiro por mais de cinco anos, dada a proximidade dos mesmos. Os filhos foram mantidos nas escolas em que já estavam matriculados, na Asa Sul. A localização do bairro e o acabamento dos edifícios eram satisfatórios, mas a carência de infra-estrutura alterava a rotina da família; até para comprar pão e leite era preciso ir ao Cruzeiro Novo.

O pioneirismo do Sr. José Roberto Castilho e a sua forte presença na comunidade católica da região, aliados à sua militância política junto a um conhecido parlamentar de Brasília, contribuíram para levá-lo ao posto de Administrador Regional do Cruzeiro no período de fevereiro de 1994 a janeiro de 1995⁶⁶. Apesar da falta de verbas para obras públicas e da precariedade dos serviços urbanos no Sudoeste, ele realizou algumas melhorias na região, como o

⁶⁵ Entrevista concedida à autora em 31 de agosto de 2005.

⁶⁶ Vale lembrar que a esta época a Região Administrativa do Cruzeiro era composta pelo Cruzeiro velho, Cruzeiro Novo, Octogonal e Sudoeste.

asfaltamento de parte da Avenida Comercial (Fig. 26 e 27). “O pior ano do GDF foi 1994, pois o governo federal não mandava recursos; um dia, precisei ir ao mercado Super Maia comprar copinhos de café, porque não tinha nada na Administração”, recorda ele ao folhear um álbum com fotos da época.

Diante da falta de infra-estrutura, não demorou muito para o local ganhar apelidos: o Setor Sudoeste ficou conhecido como “Sudolama” e “Barroeste” na época das chuvas e “Faroeste” no tempo de seca. Como não havia pavimentação asfáltica e drenagem de águas pluviais, a água das chuvas varria a superfície do bairro, causando erosões e grandes depósitos de sedimentos junto à EPIG e ao Parque da Cidade, em direção à Asa Sul do Plano Piloto (Mapa 1). Nos períodos de seca, tudo ficava envolto em uma imensa nuvem de poeira vermelha.

Ainda assim, o ritmo de venda dos apartamentos continuava crescendo, com valores que se distanciavam dos esperados para a classe média. Segundo reportagem publicada pelo Correio Braziliense em 11 de março de 1994, os preços dos imóveis no Sudoeste deram um grande salto devido à inexistência de outras áreas para expansão habitacional. O aumento na procura por imóveis novos provocou um reajuste de cerca de 25% nos preços, inclusive das projeções licitadas pela TERRACAP. Já em 1995, quando o Sudoeste tinha apenas 30 prédios construídos e 4.800 moradores, os preços dos apartamentos variavam de US\$ 60 mil a US\$ 300 mil (o equivalente a R\$ 1.000,00 por metro quadrado). Assim, o Setor Sudoeste passava a ser um bairro nobre ocupado por famílias com rendas superiores a 20 salários mínimos.

Uma alternativa para morar no Setor Sudoeste era o aluguel de apartamentos. Os preços, segundo reportagem do Jornal de Brasília de 24 de setembro de 1995, variavam de R\$ 400,00 a R\$ 800,00 nas QRSW e de R\$ 1000,00 a 1.400,00 nas SQSW. Eram valores altos diante da infra-estrutura do bairro, que continuava sem iluminação pública nas quadras e sem drenagem de águas pluviais. Dos 24 centros comerciais previstos para serem instalados ao longo da Avenida Comercial, somente quatro estavam em funcionamento, com baixo movimento principalmente devido aos altos preços praticados.

Naquele primeiro momento, de modo semelhante ao que havia ocorrido no Cruzeiro Velho, a população do Setor Sudoeste procurou enfrentar as dificuldades em grupo, acreditando no velho ditado de que “a união faz a força”.

Prefeituras de quadras começaram a ser criadas com o objetivo de buscar melhorias junto à Administração Regional e aos demais órgãos do governo. Segundo a reportagem citada anteriormente, de 24 de setembro de 1995, a Prefeitura da SQSW 101 foi a primeira a ser criada no Setor, em 1995.

A partir da mobilização daquela recém-criada comunidade, a relação entre os moradores e o poder público foi estreitada, dando lugar a parcerias para a implantação de infra-estrutura. Como exemplo dessa ação conjunta, a iluminação pública foi instalada em postes reciclados, a partir de 1995, graças a um acordo feito entre a CEB e os moradores das quadras – que se comprometeram a pagar, pelo serviço, uma taxa de R\$ 9,00 por apartamento.

Em 1996, com a interrupção das obras da Encol, surgiu um outro tipo de agrupamento social no Sudoeste. Os laços comunitários não se restringiam mais a uma quadra, ou a um bairro: diante dos muitos obstáculos a serem vencidos pelas diversas associações de compradores de imóveis da Encol, foi constituída uma espécie de rede de troca de informações e de ajuda mútua. Afinal, todos tinham o mesmo problema: não deixar o sonho da casa própria se desmoronar com a queda da construtora.

Segundo o atual Presidente do Conselho Comunitário do Setor Sudoeste, Sr. Elber Rocha Barbosa, a falência da Encol serviu para aproximar muitos dos moradores do Sudoeste: um grupo tinha as informações que faltavam para o outro e, dessa forma, todos se ajudavam em busca da retomada das obras.

Morador do Sudoeste desde junho de 1994 e da região desde 1974, o Sr. Elber foi um dos compradores de imóveis lesados pela falência da Encol. Proprietário de um apartamento inacabado no Bloco A da SQSW 104, ele esteve à frente das várias negociações necessárias à retomada das obras abandonadas – inclusive a do edifício em que mora (o primeiro a ser concluído pelos próprios adquirentes, em 1998, após a falência da construtora).

Houve muitas noites mal dormidas e reuniões sem fim para tratar dos assuntos referentes ao pagamento de contas e à compra de materiais de construção. Essa coesão comunitária não se restringiu aos canteiros de obras das associações; os laços de vizinhança recém-criados se estenderam às famílias dos associados, incluindo filhos e esposas nos círculos de amizades. “Devido ao

problema causado pela Encol, ficou mais fácil formar prefeituras; a população se organizava nos momentos necessários”, relata o Sr. Elber. Ao ser perguntado se essa coesão social foi mantida após o término das obras, ele é incisivo ao repetir que os moradores do Sudoeste até hoje se unem facilmente em torno de uma causa comum. “Quando o assunto é a construção de uma quadra poliesportiva, um parque infantil, calçadas, gramados e paisagismo, a comunidade faz as coisas, não fica só cobrando não”, afirma.

Ele ressalva que é mais difícil formar prefeituras de quadras nas QRSW, apesar de elas serem contemporâneas das SOSW na primeira fase de implantação do Setor Sudoeste (Mapa 4). O fato é que, dos 17 edifícios adquiridos pela Encol nas QRSW, somente um teve as obras paralisadas e precisou ser concluído pelos seus moradores. Mas, na avaliação do Sr. Elber, não seria esse o principal motivo da falta de participação comunitária nas QRSW: para ele, a alta rotatividade de moradores em prédios compostos por apartamentos de menor área é que dificulta a formação de laços de vizinhança e de um conseqüente ativismo de bairro. Afinal, a intensidade e o tipo de participação individual dependem do engajamento de cada morador na vida coletiva e no conhecimento dos problemas do bairro – o que, segundo Souza (1989:150), faz parte da receita para a construção de uma *bairrofilia*. Nas palavras do Sr. Elber:

Os apartamentos maiores tendem a fixar mais os moradores, pois são mais definitivos. Já nos imóveis de até dois quartos, a rotatividade de moradores é incrível. Isso não é uma coisa vinculada ao bairro em si, mas à situação do ocupante do apartamento. O mesmo vale para os apartamentos alugados: quanto maior o imóvel, maior é a presença de moradores definitivos. Quando o prédio possui muitos apartamentos pequenos, geralmente mais de 2/3 deles são alugados.⁶⁷

Lembrando Outhwaite (1993:115), o que une uma comunidade é seu estado de espírito, seu sentimento de vida em comum. No caso dos grupos de pessoas que vivem por tempo curto e limitado em um determinado endereço,

sem participarem das atividades comunitárias justamente por causa dessa condição transitória, os laços de amizade serão estabelecidos em função de outras atividades diárias – como os encontros no ambiente de trabalho e de estudo ou a manutenção dos laços adquiridos em outros períodos, sem relação direta com o espaço geográfico de moradia atual.

Também lembrando Sennett (2002:275), da mesma forma ocorrida com o Cruzeiro Velho, a identidade coletiva de um determinado grupo social nasceria da luta contra uma ameaça que pairasse sobre a sobrevivência dos seus integrantes. Poderíamos, neste momento, associar a idéia de Sennett aos problemas enfrentados por grupos sociais do Setor Sudoeste por causa da falência da Encol – que motivou a consolidação de associações comunitárias unidas em torno de um objetivo único: a defesa de seu patrimônio ameaçado de extinção.

Segundo o Sr. Elber, nas quadras da primeira expansão do Sudoeste, ocorrida em 1996 (vide capítulo anterior e Mapa 4), já existiam prefeituras comunitárias atuantes e integrantes do Conselho Comunitário do setor. O primeiro edifício a ser concluído e habitado nessa área foi o bloco B da SQSW 105, cuja projeção foi arrematada pela construtora e incorporadora Via Engenharia S/A em 21 de outubro de 1996. A Carta de Habite-se foi expedida em 12 de janeiro de 1999.

Os moradores daquelas Superquadras (SQSW 105, 305 e 306) também passaram por problemas relativos à implantação da infra-estrutura urbana, como a falta de iluminação pública e de drenagem de águas pluviais. Essas carências também motivaram a criação de grupos de ação comunitária para reivindicar melhorias junto ao GDF.

Segundo o Sr. Elber, somente as Superquadras da segunda expansão do SHCSW – as SQSW 300 A e B (Mapa 4) – é que ainda não possuem representação comunitária. Apesar da pouca idade, essa Superquadra dupla já tem prédios residenciais habitados. Os primeiros a serem concluídos foram os Blocos O e Q, que receberam suas Cartas de Habite-se em 18 de dezembro de 2003 (três anos após a sua comercialização pela TERRACAP).

67 Entrevista concedida à autora em 23 de agosto de 2005.

Em visitas a essa Superquadra dupla em 2004, foi possível perceber que os moradores não passarão pelo problema de falta de infra-estrutura urbana enfrentado pelos habitantes das outras quadras. Desde dezembro de 2004⁶⁸, as obras de arruamento, pavimentação asfáltica, implantação de meios-fios e drenagem de águas pluviais estão concluídas. Todas essas melhorias foram realizadas pela TERRACAP com os recursos obtidos através da venda, à vista, das projeções da SQSW 300 A e B a construtoras do Distrito Federal. O contrato relativo à iluminação pública ainda está em andamento.

No que se refere às construtoras, as duas expansões urbanas do Setor Sudoeste também deixaram evidente que uma empresa se sobressaiu às outras: das 49 projeções residenciais licitadas nessas Superquadras, 16 (32%) foram arrematadas por uma única empresa, a Via Engenharia S/A. Ela também está à frente de outras obras públicas de grande envergadura licitadas pelo Governo do Distrito Federal, como a 3ª Ponte do Lago Sul (Ponte JK), a Biblioteca e o Museu Nacionais do Complexo Cultural da República e a nova sede da Câmara Legislativa.

Outra área que ainda não possui representação comunitária é a formada pelas Quadras Mistas, as QMSW. Como vimos no segundo capítulo deste trabalho, em grande parte das QMSW (Mapa 2) foram construídos edifícios compostos por quitinetes, com no máximo 60 m² de área, contrariando o zoneamento original. Para possibilitar a autorização de construção desses edifícios, os projetos arquitetônicos foram aprovados como se fossem relativos a salas comerciais; afinal, a área oficialmente estava destinada a comércio e serviços e o uso residencial era vedado.

Mediante o uso dessa manobra comercial, foram construídas 1775 quitinetes no Setor Sudoeste só em 2002, com preços variando de R\$ 31 mil a R\$ 121 mil, de acordo com reportagem publicada pelo jornal Correio Braziliense em 05 de dezembro de 2002. Isso atraiu um mercado composto principalmente por moradores individuais em busca de praticidade e de proximidade com os seus postos de trabalho.

⁶⁸ Segundo dados obtidos junto à TERRACAP em agosto de 2005.

Essa alteração agravou um outro problema do Sudoeste: o excessivo número de carros em circulação nas vias, que causa grandes congestionamentos nas horas de pico. Segundo a PDAD 2004, 92% dos entrevistados na RA XXII possuem pelo menos um veículo – percentual compatível ao nível de renda da população e à dimensão dos problemas ligados ao trânsito relatados pelo Sr. Elber Barbosa:

Aconteceu uma desfiguração grosseira do projeto urbanístico nas QMSW, pois não há mais lugar para colocar tantos carros nas nossas vias. Cada morador das quitinetes traz com ele um carro, no mínimo. Não se trata do fato de a renda desses moradores ser diferente ou não do nível de renda do Sudoeste. O grande problema é a quantidade de carros, que provoca um trânsito difícil de ser controlado.

Como as unidades residenciais são pequenas, repete-se nas QMSW o fenômeno ocorrido nas QRSW e em apartamentos de menor área nas Superquadras: a rotatividade de moradores é intensa, pois muitas quitinetes foram adquiridas por investidores interessados nos rendimentos de aluguel dessas unidades. Da mesma forma, a rotatividade poderá dificultar a formação de laços de vizinhança nessa nova área, composta por uma população cuja faixa de renda ainda não é conhecida pela CODEPLAN (e, portanto, ignorada também pela Administração Regional do Sudoeste e Octogonal).

Aos 15 anos, o Setor Sudoeste é considerado como um bairro nobre, com uma população de altos níveis de renda e escolaridade (Fig. 28 e 29). De acordo com a PDAD 2004, a RA XXII (composta pela Octogonal e Setor Sudoeste) conta hoje com 16.593 domicílios, dos quais 100% são atendidos com água encanada e coleta de lixo; 100% com coleta e tratamento de esgoto sanitário e 97,6% com iluminação pública. No que se refere às ruas, 99,7% têm asfalto; 97,4% são calçadas e 99,3% contam com meios-fios. O tipo de domicílio predominante na Região Administrativa é o *apartamento*, que representa 82,2%; juntos, os apartamentos e as quitinetes totalizam 98,9% dos imóveis. Quanto à forma de ocupação, 60,8% dos entrevistados pela PDAD 2004 declararam que as suas residências são *próprias*, sendo que 50,9% destas estão *quitadas*. Os imóveis *alugados* representam 35% do total de domicílios e os *funcionais* (que estão na

Figura 28 – Sudoeste em 2004. Ao fundo, área do INMET.



Fonte: Augusto Areal.

Figura 29 – Sudoeste em 2005. Em primeiro plano, parte do Cruzeiro Novo (edifícios de 4 andares); a direita, as SQSW e CCSW (edifícios de 6 andares); a esquerda, as QRSW (prédios de 3 andares).



Fonte: Augusto Areal.

Octogonal) 2,2%. Em contraste com a carência absoluta de 1994, 89,4% da rede de drenagem de águas pluviais já haviam sido implantados em 2004 (no Cruzeiro, o índice era de 98,9%).

A população é de 46.829 habitantes, dos quais 11.749 (25,1%) têm de 35 a 49 anos e 16.092 (34,4%) são provenientes do próprio Distrito Federal. A RA XXII tem um índice de 39,9% de habitantes com curso superior completo, frente aos 13,6% do Cruzeiro Velho. Quanto à renda dos chefes de família, 6.548 (39,5%) deles recebem de 10 a 20 salários mínimos, seguidos de perto pelos 5.209 (31,4%) com rendimentos superiores a 20 salários mínimos. Assim, a região fica atrás somente das RAs do Lago Sul e do Lago Norte – que têm 55,2% e 53,1%, respectivamente, de chefes de domicílios com rendimentos superiores a 20 salários mínimos⁶⁹.

Outro dado importante é o tipo de ocupação no mercado de trabalho da população residente na RA XXII: 6.921 (41,7%) dos chefes de família da Região são servidores públicos, apesar de ela não ter sido criada única e exclusivamente para abrigar o funcionalismo. Esse fato espelha a composição social predominante no Plano Piloto de Brasília desde a sua criação⁷⁰.

Dando prosseguimento à leitura dos aspectos sociais do Setor Sudoeste – a exemplo do ocorrido com o estudo do Cruzeiro Velho, onde foi oferecida a conceituação de equipamento urbano –, passaremos a conhecer os equipamentos que foram efetivamente implantados no Setor Sudoeste e a frequência com que são usados pela população.

Equipamentos urbanos

À luz da definição de equipamentos urbanos e da sua importância na constituição de um bairro discutidas na seção anterior do presente trabalho, o Setor Sudoeste foi projetado sob os ditames da legislação urbanística vigente. Ele dispõe, em projeto, de áreas para equipamentos públicos comunitários de educação, cultura, saúde, lazer e segurança, bem como de áreas de comércio

⁶⁹ No próximo capítulo faremos uma análise destes dados frente aos do Cruzeiro, já apresentados na seção anterior.

⁷⁰ Para maiores informações acerca da composição social dominante no Plano Piloto, sugerimos a leitura da obra produzida por Nunes, intitulada Brasília: A fantasia Corporificada. Vide referência completa na bibliografia do presente trabalho.

local (concentrado ou distribuído em áreas comerciais entre quadras).

Como vimos no segundo capítulo do presente trabalho, após as seguidas modificações implementadas no CCSW – que fora criado para ser um referencial urbano integrador dos quatro núcleos residenciais – o Sudoeste não possui mais um local identificado em projeto como centro de bairro (com equipamentos urbanos agrupados e procurados pela sua população). Aparentemente, as áreas comerciais, projetadas ao longo de uma única via – a Avenida Comercial – é que passaram a cumprir o papel de centro de bairro, como local de encontros do Setor Sudoeste. Nessa avenida, estão as cinco agências bancárias da RA XXII e a agência dos Correios, além de diversas lojas que vão desde salão de beleza a restaurantes e confeitarias. Elas são procuradas por moradores do bairro e de outros núcleos residenciais (Fig. 27).

Para uma melhor leitura da distribuição desses equipamentos no Setor Sudoeste (Mapa 3), decidimos agrupá-los conforme as suas categorias de uso, a exemplo do ocorrido com o Cruzeiro Velho (onde foram mencionados os equipamentos urbanos construídos e em funcionamento bem como os previstos em projeto).

EDUCAÇÃO

Atualmente, o Setor Sudoeste possui somente duas escolas particulares – que atendem, em sua maioria, crianças e jovens moradores da região, matriculados da Educação Infantil ao Ensino Médio.

Apesar de o projeto urbanístico do Setor Sudoeste prever 35 lotes para fins educacionais pertencentes ao GDF – dos quais 13 foram repassados à Secretaria de Educação –, a maioria da população não escondeu seus ímpetos elitistas e excludentes ao impedir a construção de escolas públicas no bairro, sob a justificativa de que seus filhos não precisariam delas. Segundo o Sr. Elber Rocha Barbosa, o principal motivo alegado por algumas lideranças comunitárias era o alto poder aquisitivo dos moradores do bairro, que permite a matrícula de seus filhos em escolas particulares. Portanto, eles não reconheceriam vantagens na construção de escolas públicas, que terminariam atendendo a moradores de

núcleos urbanos carentes do DF⁷¹.

Essa rejeição às escolas públicas provocou um grande desconforto político e social. Por isso, foi realizada em junho de 2000 uma consulta popular para verificar a aceitação das escolas públicas pelos moradores do bairro. As respostas, em sua maioria, foram contrárias à construção das escolas; mas a Secretaria de Educação do GDF informou, em reportagem publicada pelo Correio Braziliense em 11 de abril de 2000, que serão mantidas todas as áreas destinadas à Secretaria de Educação e que será vedado qualquer outro tipo de uso para esses lotes.

Porém, cinco anos depois da realização dessa consulta popular, nenhum dos lotes destinados à Secretaria de Educação do GDF havia recebido uma escola pública. E nenhum deles foi comercializado ou teve o seu uso alterado.

CULTURA/LAZER

Diferentemente do Cruzeiro Velho, o Setor Sudoeste não possui uma tradição cultural; não há bibliotecas, clubes de vizinhança ou centros culturais.

Além do Teatro Caleidoscópio, que funciona no comércio local da 102 – CLSW 102-, o Setor possui cinco instalações religiosas que congregam parte da população local e realizam eventos tradicionais, como as festas juninas.

Apesar de não estar localizado no Setor Sudoeste, o Terraço Shopping vem conquistando, a cada ano, um lugar de destaque como ponto de encontro dos núcleos urbanos Cruzeiro Velho, Cruzeiro Novo, Octogonal e Sudoeste.

Localizado em área destinada a um grande centro comercial na Octogonal (Fig. 12 e Mapa 3), o Terraço Shopping foi reconhecido como um autêntico ponto de encontro da região por todos os entrevistados no presente trabalho. Ele cumpre, assim, as funções antes previstas para o Centro Urbano do Sudoeste, o CCSW. Além de ter um comércio variado, o Terraço Shopping se consolidou como um shopping de vizinhança que promove atividades culturais para pessoas de todas as idades em todos os dias da semana. Abriga cinco salas de cinema e

⁷¹ Parafrazeando Park (1976:66), esta “laia” de moradores representaria uma ameaça perigosa à constituição social previamente estabelecida; eles seriam caracterizados como tipos “anormais”, dos quais deve-se manter distância para evitar um “contágio social” indesejado.

vários restaurantes.

SAÚDE

Além do HFA – que presta serviços a todos os servidores militares e civis dos órgãos militares federais e aos conveniados ao SUS –, o Setor Sudoeste conta com um Centro Hospitalar. Trata-se do CHSW, que abriga um conjunto de clínicas particulares. Na QMSW 4 está o Carpe Vie, um hospital particular especializado em cirurgias plásticas, que também oferece atendimento em outras especialidades médicas.

Diferentemente do ocorrido com os lotes destinados à educação, não foi previsto para o Setor Sudoeste nenhum terreno para posto ou centro de saúde. Assim, os moradores que desejam utilizar esse tipo de serviço ficam condicionados ao atendimento dos centros de saúde do Cruzeiro Velho e do Cruzeiro Novo⁷².

SEGURANÇA

Apesar de a população do Sudoeste ser atendida pela 3^a Delegacia de Polícia e pela 11^a Companhia de Polícia Militar – ambas localizadas no Cruzeiro Velho –, o Sudoeste abriga na sua própria Região Administrativa o Batalhão de Trânsito da Polícia Militar (em área próxima à SQSW 104).

Da mesma forma relatada na seção anterior, o Setor Sudoeste está intimamente ligado ao Plano Piloto de Brasília, tanto territorialmente quanto em relação aos postos de trabalho e aos lugares para encontros sociais. Os moradores do Sudoeste freqüentam os equipamentos urbanos e as áreas comerciais das Asas Sul e Norte e dos Lagos Sul e Norte, devido à grande mobilidade dos seus moradores e à relativa proximidade destes núcleos residenciais.

⁷² A inexistência de um centro ou mesmo de um posto de saúde no projeto urbanístico do SHCSW poderia ser explicada pela capacidade de atendimento, e pela área de abrangência dos Centros de Saúde localizados no Cruzeiro Velho e no Cruzeiro Novo – que, sozinhos, seriam

Porém, um leitor mais atento poderia questionar se o Cruzeiro Velho, pelo fato de apresentar características comuns aos bairros de classe média e de estar situado ao lado do Setor Sudoeste (do qual é originário), não deveria também ser citado como um dos locais freqüentados pelos moradores do Setor Sudoeste. A mesma indagação poderia ser feita em sentido contrário – ou seja, os moradores do Cruzeiro Velho freqüentam o Sudoeste? E o que opinam os administradores regionais e os líderes comunitários a esse respeito?

É também sobre este assunto que o próximo capítulo se desenvolverá. Passaremos a comparar os dois núcleos urbanos no afã de entender os motivos que levaram à criação de uma nova RA – a RA XXII – e de tentar classificar cada um desses dois núcleos urbanos como bairro, comunidade ou cidade, diante dos dados apresentados até aqui.

suficientes para o atendimento à demanda por serviços de saúde pública gerada pelo Setor Sudoeste e pela Octogonal.

CAPÍTULO 4
ANÁLISE URBANÍSTICA E SÓCIO-ECONÔMICA

4 Análise urbanística e sócio-econômica.

Cruzeiro Velho e Setor Sudoeste:

Como classificá-los?

O resgate histórico, aqui esboçado, do processo de urbanização dos núcleos urbanos em estudo, bem como a avaliação de seu desenvolvimento urbano e social, tiveram como objetivo buscar os traços comuns e incomuns na formação desses núcleos. Quisemos, assim, identificar as transformações espaciais e sociais ocorridas no período de tempo pesquisado, para saber se existe uma certa unidade na atual conformação urbana e social desses núcleos.

A partir da junção dos conceitos expostos no primeiro capítulo com a historicidade do Cruzeiro Velho e do Setor Sudoeste (apresentada nos capítulos seguintes), verificaremos se é possível identificar alguma unidade nos aspectos físicos e sociais pesquisados, por meio da permanência de características comuns ao longo da sua evolução urbana. E não descartaremos as transformações advindas do contexto sócio-econômico de cada período estudado.

Vimos que os núcleos urbanos em questão possuem características físicas e sociais distintas. Somente para citar algumas delas, o Cruzeiro Velho é composto, essencialmente, por casas geminadas e assobradadas; ele possui um centro urbano bem definido e está consolidado territorialmente. Já o Setor Sudoeste é formado principalmente por edifícios de habitação coletiva, não possui um centro urbano definido em projeto (ver capítulo 2) e, apesar de ser um setor habitacional jovem, já está consolidado territorialmente – tanto que todas as projeções previstas no seu projeto urbanístico (Mapa 5) foram comercializadas.

Vimos também que o Cruzeiro Velho foi criado como um núcleo residencial

econômico, para abrigar funcionários públicos de baixo poder aquisitivo. O Sudoeste, por sua vez, nasceu como um núcleo destinado à classe média brasileira, inclusive com áreas para residências ditas econômicas (para possibilitar uma melhor integração aos núcleos urbanos já implantados na região, como o Cruzeiro Velho e o Cruzeiro Novo).

Quanto aos aspectos sociais, a discussão da formação dos vínculos sociais nessas áreas urbanas nos remete ao debate sobre o fenômeno da exclusão social, representada aqui pela formação de “regiões morais” (Park, 1976:66). A população de cada núcleo urbano, ou cada “região moral”, enxerga a comunidade, o bairro ou a cidade em que vive de forma distinta da utilizada por outros grupos. De acordo com Souza (1989:151), as diferenças e semelhanças entre essas imagens mentais de bairro gravitam em torno de fatores como renda, ocupação no mercado de trabalho e faixa etária (que adotamos na análise apresentada a seguir).

Perceberemos, na seqüência, que ao analisar os dados sócio-econômicos encontraremos níveis de heterogeneidade e homogeneidade representativos do conjunto. Isso poderá nos ajudar na classificação de cada área estudada como cidade, comunidade ou bairro.

Vamos, primeiramente, à comparação dos dados relativos à renda dos chefes de família dos núcleos analisados, fornecidos pela PDAD 2004:

Tabela 4 - Distribuição dos Chefes de Domicílios segundo a Classe de Renda. RA XI e RA XXII

<i>Classes de Renda – Salários Mínimos (SM)</i>	<i>Total de Chefes RA XI</i>	<i>Total de Chefes RA XXII</i>	<i>Percentual RA XI</i>	<i>Percentual RA XXII</i>
Até 1	1.068	930	10,2%	5,6%
01 - 05	3.929	1.265	37,5%	7,6%
05 - 10	3.171	2.641	30,3%	15,9%
10 - 20	1.827	6.548	17,4%	39,5%
mais de 20	483	5.209	4,6%	31,4%
Total	10.478	16.593	100,0%	100,0%
Renda Média do Chefe de Domicílio	R\$ 1.853,13 (7,1 SM)	R\$ 4.592,52 (17,7 SM)	-	-

Fonte: SEPLAN/CODEPLAN – Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios – PDAD 2004

A mesma pesquisa apresenta dados referentes à renda domiciliar média da população do Sudoeste/Octogonal, que é da ordem de R\$ 6.275,97 (24,1 Salários Mínimos – SM). Já a renda per capita é de R\$ 2.225,52 (8,6 SM). Analisando a distribuição da renda domiciliar média da população do Cruzeiro na PDAD 2004, verifica-se que ela é de R\$ 3.155,27 (12,1 SM) e que a renda per capita é de R\$ 806,97 (3,1 SM).

A partir dos dados acima, pode-se observar que a renda domiciliar média da população do Cruzeiro representa praticamente a metade da alcançada pelo Sudoeste/Octogonal no ano de 2004. Vale observar que os domicílios do Cruzeiro abrigam, em média, 3,9 pessoas, enquanto os do Sudoeste têm somente 2,8 pessoas – número bastante baixo quando comparado com outros núcleos urbanos de Brasília, onde o número médio de pessoas por domicílio é da ordem de 3,7. Observa-se, também, que a renda média dos chefes de domicílio na RA XI corresponde a pouco mais de 40% da renda dos chefes de domicílio da RA XXII – o que nos permite identificar um alto grau de heterogeneidade ao analisar o fator “renda” nas RAs em estudo.

Comparando os dados das últimas pesquisas similares à PDAD, observa-se queda na condição econômica dos residentes na RA XI – o que pode ser explicado, em parte, pelo desmembramento dos núcleos Sudoeste e Octogonal a partir da sua elevação à categoria de Região Administrativa. Esse acontecimento, portanto, dificulta a comparação dos dados no período 1991/2000 na RA XXII, pois a mesma ainda não havia sido criada e os seus núcleos estavam integrados à RA XI. Outro fator que merece atenção na análise dos dados abaixo é a data de ocupação do Sudoeste – que se deu somente a partir de 1992 (depois, portanto, da realização da primeira pesquisa listada a seguir).

Tabela 5 - Evolução de alguns Indicadores Sócio-econômicos – Cruzeiro. 1991/1997/2000/2004.

<i>Indicadores Sócio-econômicos</i>	1991*	1997 ¹	2000 ²	2004
Renda Domiciliar (em Salários Mínimos)	19,4	24,4	23,2	12,1
Renda Per capita (em Salários Mínimos)	4,6	6,0	7,0	3,1
Nº médio de moradores por domicílio	...	4,0	3,3	3,9
% de analfabetos	1,8	1,7	0,7	0,8
% de moradores com nível superior completo	12,1	13,4	27,0	13,6
% de domicílios próprios	...	61,8	66,1	57,1
% de domicílios com computador	8,4	31,3	...	57,3

Fontes: SEPLAN/CODEPLAN – Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios – PDAD 2004

(*) CODEPLAN – Estudos Sócio-econômicos da Unidade Familiar do Distrito Federal – 1996

(1) CODEPLAN – Perfil Sócio-econômico das Famílias do Distrito Federal – 1997

(2) CODEPLAN – Pesquisa Domiciliar Transporte – 2000

Seguindo a lógica da análise traçada por Souza, que considera os fatores renda, ocupação no mercado de trabalho e faixa etária como essenciais para identificar as semelhanças e diferenças na caracterização de um bairro, passaremos a comparar o fator ocupação no mercado de trabalho nas duas RAs – que, na PDAD, é denominado Setor de Atividade Remunerada:

Tabela 6 - Distribuição dos Chefes de Domicílios segundo o Setor de Ativ. Remunerada. RA XI e RA XXII

<i>Setor de Atividade Remunerada</i>	<i>Total de Chefes RA XI</i>	<i>Percentual 1. RA XI</i>	<i>Total de Chefes RA XXII</i>	<i>Percentual 2. RA XXII</i>
Agropecuária	56	0,8%	255	1,9%
Construção Civil	196	2,6%	227	1,7%
Indústria	56	0,8%	255	1,9%
Comércio	894	12,1%	1.333	10,0%
Administração Pública Federal	2.096	28,3%	3.772	28,2%
Administração Pública GDF	1.676	22,6%	3.375	25,3%
Transporte	140	1,9%	28	0,2%
Comunicação	196	2,6%	425	3,2%
Educação	251	3,4%	227	1,7%
Saúde	224	3,0%	823	6,2%
Serviços domésticos	28	0,4%	85	0,6%
Serviços em geral	335	4,5%	482	3,6%
Outras atividades	1.257	17,0%	2.071	15,5%
Total	7.404	100,0%	13.359	100,0%
Desempregado	196	1,9%	312	1,9%
Sem ocupação remunerada	2.878	-	2.922	-
Total Geral	10.478	-	16.593	-

Fonte: SEPLAN/CODEPLAN – Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios – PDAD 2004

Várias são as razões que explicariam a concentração da população de ambos os núcleos, com percentuais bastante próximos, nos empregos oferecidos pelo Governo Federal e pelo Governo Local – o que poderia ser considerado como uma semelhança entre o Cruzeiro Velho e o Sudoeste. De fato, ambos são núcleos urbanos integrantes do Plano Piloto, onde as funções estatais constituem uma importante fonte pagadora, o que confirma a condição de Brasília como capital político-administrativa do País⁷³.

A grande diferença estaria na renda dessas populações. Em ambos os casos, trata-se predominantemente de funcionários públicos, porém a média de renda é superior no Sudoeste. Esse fator evidencia a grande heterogeneidade das atividades do setor público (assim como acontece na área privada), e tem forte expressão também nos processos de segregação sócio-espacial dos bairros. A origem popular do Cruzeiro Velho e do Cruzeiro Novo, que surgiram como parcelamentos urbanos econômicos, poderia explicar a heterogeneidade na composição da renda desses núcleos.

A PDAD 2004 também nos traz a informação de que a maioria dos chefes de família dos dois núcleos está em atividade. O Sudoeste tem uma população de aposentados menor que a do Cruzeiro, em termos percentuais, o que poderá ser visualizado também nas tabelas de grupos de idade (Tabelas 7 e 8).

⁷³ Vale ressaltar que, apesar de o poder público ser a maior fonte pagadora comparativamente, as demais fontes somadas se equiparam ao seu peso. Isso significa que a balança de empregos tende a um equilíbrio entre as atividades públicas e as privadas.

Tabela 7 - Distribuição dos Chefes de Domicílios segundo a Situação de Atividade. RA XI e RA XXII

<i>Situação de Atividade</i>	<i>Total de Chefes RA XI</i>	<i>Percentual RA XI</i>	<i>Total de Chefes RA XXII</i>	<i>Percentual RA XXII</i>
Tem trabalho	6.902	66,4%	13.359	80,8%
Aposentado	2.012	19,4%	2.468	14,9%
Pensionista	782	7,5%	284	1,7%
Dona de casa	168	1,6%	85	0,5%
Desempregado	196	1,9%	312	1,9%
Estudante	279	2,7%	28	0,2%
Outros	56	0,5%	-	-
Total	10.394	100,0%	16.536	100,0%
Não tem atividade	84	-	57	-
Total Geral	10.478	-	16.593	-

Fonte: SEPLAN/CODEPLAN – Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios – PDAD 2004

Ao analisar a tabela acima, é significativo frisar que, mesmo diante de grupos de renda distintos, é igual o índice de desempregados – 1,9%. Isso nos dá pistas de que o desemprego atinge, na mesma proporção, faixas de renda diferentes.

Segundo os dados da PDAD 2004, a população da RA XI é de cerca de 40.900 habitantes, dos quais 51,3% são mulheres e 48,7% são homens. Dos residentes nesta RA, 72% concentram-se nos grupos de 15 a 59 anos.

Já na RA XXII, a população é de 46.829 habitantes, dos quais 51,6% são mulheres e 48,4% são homens. Dos residentes nesta RA, 74,5% se concentram nos grupos entre 15 e 59 anos.

Isso indica que os dois núcleos possuem semelhanças na composição etária de suas populações. No Sudoeste, a faixa acima de 60 anos de idade concentra 7,6% da população – frente aos 8,8% do Cruzeiro (o que confirma a maior concentração de aposentados no Cruzeiro em relação ao Sudoeste).

Tabela 8 - População segundo os Grupos de Idade.
RA XI e RA XXII

<i>Grupos de Idade</i>	<i>População RA XI</i>	<i>Percentual RA XI</i>	<i>População RA XXII</i>	<i>Percentual RA XXII</i>
Até 1 ano	698	1,7%	1.561	3,3%
2 a 4 anos	1.367	3,3%	1.930	4,1%
5 a 6 anos	977	2,4%	1.306	2,8%
7 a 9 anos	1.590	3,9%	1.220	2,6%
10 a 14 anos	3.237	7,9%	2.384	5,1%
15 a 18 anos	3.209	7,8%	2.867	6,1%
19 a 24 anos	6.418	15,7%	5.336	11,4%
25 a 29 anos	4.046	9,9%	5.251	11,2%
30 a 34 anos	3.125	7,6%	5.506	11,8%
35 a 49 anos	9.292	22,7%	11.750	25,1%
50 a 59 anos	3.376	8,2%	4.172	8,9%
60 anos ou mais	3.600	8,8%	3.548	7,6%
Total	40.934	100,0%	46.829	100,0%

Fonte: SEPLAN/CODEPLAN – Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios – PDAD 2004

Tanto o Cruzeiro quanto o Sudoeste concentram boa parte da sua população na faixa que vai dos 35 aos 49 anos, na qual também está grande parte dos chefes de família desses dois núcleos.

Apesar de as variáveis a seguir (escolaridade e tempo de moradia) não terem sido integralmente contempladas por Souza em sua análise para a caracterização de um bairro (restrita à renda, à ocupação no mercado de trabalho e à faixa etária), acreditamos que conhecer o nível de escolaridade (Tabela 9) e o tempo de moradia dos residentes dos dois núcleos (Tabela 10) é importante para o presente estudo. Com base nessas informações, poderemos verificar se existe uma relação direta entre o nível de renda e o grau de escolarização, e se o tempo de moradia em cada RA contribuiu para a formação de laços comunitários.

Tabela 9 - Distribuição da População segundo a Escolaridade.
RA XI e RA XXII

<i>Escolaridade</i>	<i>População RA XI</i>	<i>Percentual RA XI</i>	<i>População RA XXII</i>	<i>Percentual RA XXII</i>
Analfabeto	335	0,8%	114	0,2%
Sabe ler e escrever	251	0,6%	142	0,3%
Alfabetização de adultos	84	0,2%	-	-
Maternal e creche	363	0,9%	738	1,6%
Jardim I e II	865	2,1%	653	1,4%
Pré-escolar	446	1,1%	795	1,7%
1º Grau incompleto	8.259	20,2%	3.775	8,1%
1º Grau completo	3.711	9,1%	1.760	3,8%
2º Grau incompleto	2.539	6,2%	1.703	3,6%
2º Grau completo	12.361	30,2%	6.868	14,7%
Superior incompleto	4.409	10,8%	6.443	13,8%
Superior completo	5.581	13,6%	18.675	39,9%
Mestrado	223	0,5%	2.270	4,8%
Doutorado	56	0,1%	255	0,5%
Menor de 7 anos fora da escola	1.451	3,5%	2.639	5,6%
Total	40.934	100,0%	46.829	100,0%

Fonte: SEPLAN/CODEPLAN – Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios – PDAD 2004

No que diz respeito ao nível de escolaridade dos residentes na RA XXII, é relevante a participação das pessoas com nível de formação superior completo – inclusive Mestrado e Doutorado –, que representam cerca de 45,0% da população. Por outro lado, apenas 14% dos habitantes da RA XI estão no patamar acima descrito. Isso indica que a população da RA XXII, que tem maior renda mensal domiciliar, possui também maiores níveis de escolaridade⁷⁴.

Quando nos detemos a fazer comparações somente entre esses dois núcleos habitacionais, suspeitamos que a diferença entre suas datas de implantação – que é de aproximadamente 30 anos – influencia, sobremaneira, o surgimento de uma identidade coletiva ou de laços comunitários. A tabela 10 nos mostra o tempo de moradia da população dos núcleos em estudo.

⁷⁴ Vale lembrar que não é objetivo deste trabalho classificar os núcleos em estudo como “populares” ou de “elite”. O fato de o núcleo Cruzeiro Velho apresentar variáveis como níveis de renda e escolaridade inferiores aos do Sudoeste não o classifica, atualmente, como uma área popular. Ao ser comparado a núcleos populares do DF em 2004, o Cruzeiro Velho se aproxima da faixa de renda média.

Tabela 10 - População segundo Tempo de Moradia.
RA XI e RA XXII

<i>Tempo de Moradia</i>	<i>Local de Moradia</i>			
	<i>Cruzeiro</i>		<i>Sudoeste/Octogonal</i>	
	<i>População</i>	<i>Percentual</i>	<i>População</i>	<i>Percentual</i>
Menor de 1 ano	1.814	4,4%	5.109	10,9%
1 a 2 anos	5.134	12,5%	10.558	22,5%
3 a 5 anos	5.274	12,9%	13.112	28,0%
6 a 9 anos	6.139	15,0%	10.529	22,5%
10 a 19 anos	9.348	22,8%	6.755	14,4%
20 a 29 anos	8.706	21,3%	766	1,6%
30 anos ou mais	4.520	11,0%	-	-
Total	40.934	100,0%	46.829	100,0%

Fonte: SEPLAN/CODEPLAN – Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios – PDAD 2004

Observa-se, como os dados nos permitem, que o Cruzeiro possui 44,1% de sua população vivendo na região durante um período de 10 a 29 anos, enquanto na RA XXII esse índice é de apenas 16%. Sabemos que mesmo os moradores mais antigos do Sudoeste não poderiam estar lá vivendo por mais de 13 anos, pois o Setor começou a ser ocupado em 1992. Porém, os dados acima expostos ilustram a antiguidade dos núcleos urbanos Cruzeiro Velho e Cruzeiro Novo e uma possível baixa mobilidade dos seus moradores – que somam um índice de 32,3% de pessoas vivendo há mais de vinte anos na região.

Com base nessas informações, evidencia-se que, quando falamos da RA XXII, estamos tratando de uma área em processo de consolidação social, devido ao peso atribuído ao Setor Sudoeste como área residencial ainda em fase terminal de ocupação. Da mesma forma, a população da RA XXII possui rendimentos mensais muito superiores à da RA XI, o que provavelmente se deve ao melhor nível de escolaridade dos moradores da RA XXII.

Porém, como nos ensina Wirth (1973:92), a análise pura e simples de dados demográficos, pelo fato de não captar toda a complexidade sociológica de uma aglomeração, não é suficiente para classificar os núcleos urbanos em cidades, ou mesmo em bairros ou em comunidades.

Sem desmerecer a importância desses dados na caracterização ora em curso, para Wirth uma cidade pode ser definida como um núcleo relativamente

grande, denso e permanente de indivíduos socialmente heterogêneos que, ao interagirem diretamente ou indiretamente, criam uma complexa estrutura de classes.

Mediante a aplicação desses conceitos na análise dos núcleos urbanos que são objetos deste trabalho, os capítulos anteriores nos mostraram que ambos são essencialmente residenciais, estão inseridos em uma malha urbana pré-estabelecida e dependem em termos de emprego e renda de um núcleo central, fora dos mesmos mas contíguo na malha urbana (Mapa 1). Eles apresentam uma estrutura social relativamente homogênea quando analisados separadamente. Essa estrutura é compatível com o tamanho físico atingido pelos dois núcleos urbanos – que foram projetados como parte integrante de um projeto maior, Brasília (cuja densidade populacional varia de acordo com o desenho urbano proposto).

Dessa forma, cremos que o Cruzeiro Velho e o Sudoeste não podem ser caracterizados como cidades, separadamente, à luz da conceituação explicitada no capítulo inicial. Mesmo se mantivéssemos os quatro núcleos residenciais (Cruzeiros Velho e Novo, Octogonal e Sudoeste) reunidos em uma mesma RA, como ocorreu de 1987 a 2003, ainda identificaríamos a dependência desses núcleos em relação ao Plano Piloto, apesar da já percebida heterogeneidade na composição social desta RA (da qual voltaremos a falar mais adiante). Devido à proximidade e à articulação funcional desses núcleos com a área central, não seria razoável nem mesmo sua a classificação como cidade-satélite projetada pelo Estado para a expansão urbana de Brasília.

O objetivo deste trabalho, como já dissemos, é a análise dos aspectos físicos e sociais dos núcleos urbanos, a partir da identificação de como esses aspectos interferem na produção e apropriação do espaço social e na criação de vínculos sociais para melhor caracterizá-los como bairro e/ou comunidade. Assim, deparamos freqüentemente até aqui com o processo de monetarização desses vínculos, motivadores da segregação sócio-espacial que se instalou nesses núcleos.

Desde a prancheta de seus planejadores, o Cruzeiro Velho e o Sudoeste já foram materializados sob o perfil da população indicada para ocupá-los. Assim, foram ilustrados espaços adequados às respectivas faixas de renda segundo os

conceitos urbanísticos praticados na época. Frente ao desenvolvimento excessivo do mercado e à valorização fundiária no Distrito Federal, houve a submissão daquela sociedade recém-formada a uma lógica individualista, possivelmente resultando em uma perda do senso comunitário no sentido da manutenção de relações sociais mais solidárias dentro de um maior convívio social.

Hélio dos Santos, morador do Cruzeiro Velho e ex-presidente da ARUC, lamenta o esfacelamento, diante das modificações ocorridas no modo de vida dos habitantes, daqueles laços que havia ajudado a construir como líder comunitário.

Eu acho que não tem mais convivência social no Cruzeiro; não existe sequer uma convivência amistosa, pois as pessoas pouco se conhecem, pouco se vêem. Perdeu-se aquela cultura inicial de todos se conhecerem, de todos conversarem; aquilo não existe mais no Cruzeiro nem na ARUC. A ARUC sofre as conseqüências disso, e muito. Mas contra isso não há o que fazer, é a conseqüência natural das coisas...⁷⁵

Essa impressão de perda dos laços comunitários anteriormente estabelecidos, sentida por Hélio Santos, é de certa forma compartilhada por Souza ao tratar da vida de um bairro: segundo ele, o sistema moderno de vida social é responsável pelo desaparecimento dos laços entre os habitantes de uma vizinhança. Para Souza, nos bairros das grandes cidades os homens vivem juntos sem sequer saberem quem são os seus vizinhos. Para Souza (1989:139), “dado que a vivência do Espaço tem intensidade variável de pessoa para pessoa, situações existem em que, de uma forma geral, o bairro é uma realidade pouco significativa para a maioria das pessoas nele residentes”. Isso dificulta, mas não impede a formação de novos laços comunitários.

Se o território dos núcleos, descrito no capítulo referente aos aspectos físicos do Cruzeiro Velho e do Sudoeste, for considerado como a base, o “suporte material” sobre o qual se desenvolvem as relações sociais entre seus habitantes e os dos núcleos vizinhos, é natural que ele se torne parte integrante da imagem

75 Entrevista concedida à autora em 25 de agosto de 2005.

mental⁷⁶ de vizinhança e de bairro destes moradores. Afinal, o território condiciona os hábitos rotineiros da população, pois é anterior à chegada dos moradores. Para Muller (1969:2), as “estruturas urbanas são causa e efeito das estruturas sociais – o homem conforma a cidade e a casa mas, em contrapartida, é também conformado por eles”; pois este “suporte” não é neutro em nenhuma situação e exerce um certo condicionamento sobre os atores sociais – que varia em natureza e intensidade conforme o tipo de relação social (Souza, 1989:140).

Não temos dúvida de que as estruturas urbanas envolvem e influenciam as relações de vizinhança, as relações de trabalho e a formação de uma identidade individual e coletiva – que serão responsáveis pela formação do sentimento de se pertencer àquele lugar. Da interação entre as imagens mentais de bairro e o “suporte material básico”, é que surge o sentimento de comunidade a que Outhwaite (1993:115) se refere. Esse sentimento, por sua vez, pode ser traduzido como um estado de espírito comum que Sennett (2002:275) chamou de identidade coletiva.

Dessa forma, acreditamos que o espaço é um agente da produção social em núcleos urbanos projetados. Afinal, o espaço projetado condiciona as relações e os movimentos sociais como um referencial direto e decisivo, pois define territorialmente um “suporte” ao aglutinar grupos homogêneos e, por vezes, faixas de renda diferentes para o enfrentamento de problemas comuns. Por outro lado, muitas vezes o espaço projetado também estabelece condições de segregação sócio-espacial entre grupos heterogêneos, o que é exemplificado pelos núcleos em estudo no presente trabalho.

Pelo fato de ter sido projetado como um núcleo urbano popular e econômico, para abrigar funcionários públicos com menor remuneração salarial, o Cruzeiro Velho continuava, até o ano de 2004 (data da última pesquisa demográfica), abrigando uma maioria de habitantes formada por funcionários públicos com menores rendimentos (Tabelas 4 e 6) do que os servidores residentes no Sudoeste. Da mesma forma, os níveis de escolaridade são compatíveis com essa condição sócio-econômica, pois a maior parte da população da RA XI – 30,2% – possui até o 2º Grau completo (Tabela 9).

⁷⁶ Souza (1989:143) propõe a construção desta imagem mental a partir das impressões

Como o Sudoeste é um núcleo urbano jovem, com apenas 17 anos de criação, a primeira impressão seria supor a inexistência ou a pouca expressão de uma relação intensa entre “suporte” e “atores sociais”, de um sentimento de pertencer ao lugar, de uma identidade coletiva. Porém, a historicidade social dos núcleos apresentada nos capítulos anteriores nos mostra a formação de laços comunitários em ambos, a partir de dificuldades comuns aos moradores enfrentadas em conjunto – o que resultou na criação e na manutenção de associações e prefeituras de quadra que atuam em defesa de uma coletividade. Souza chamou esses movimentos sociais urbanos de ativismo de bairro. Em tempos de individualismo e anonimato, eles são componentes importantes da formação do sentimento de se pertencer a um lugar.

Tanto Souza como Sennett ressaltam a importância do surgimento do senso de comunidade na caracterização de um bairro ou de uma comunidade. Estamos certos de que o Cruzeiro Velho e o Sudoeste têm limites físicos bem claros e estabelecidos, definidos por poligonais aprovadas por lei e reconhecidos pelas práticas sócio-espaciais de seus moradores. Não cabe, aí, duvidar se um determinado morador da região vive no Cruzeiro Velho ou no Sudoeste quando sua residência encontra-se em uma porção mediana dos dois núcleos (Mapa 1).

A dúvida e o conflito relativos à localização das residências realmente existiram na história recente desses dois núcleos; porém, se posicionaram em outro ponto da caracterização até aqui analisada.

Como sabemos, os núcleos estudados faziam parte da Região Administrativa do Cruzeiro (RA XI). Por isso, vinha inevitavelmente no endereçamento postal de um morador do Setor Sudoeste a designação “Cruzeiro”. Da mesma forma, os recursos provenientes do governo local eram destinados à RA como um todo, e não a um núcleo urbano em especial. A maioria da população do Sudoeste não se considerava moradora do Cruzeiro, não possuía um sentimento de pertencer à RA XI e até, provavelmente, sentia-se incomodada com esta designação por preconceito social. Isso proporcionou um movimento comunitário – que, aqui, poderia ser entendido também como um ativismo de bairro – favorável à criação de uma nova RA, a RA XXII (que, a

que os moradores têm do bairro em que vivem, caracterizando a sua dimensão subjetiva/intersubjetiva – que, associada à realidade objetiva, constitui o seu processo histórico.

nosso ver, passaria a reunir os semelhantes e a evitar o “contágio social” entre núcleos distintos do ponto de vista sócio-econômico).

Tomando por empréstimo as expressões utilizadas por Park (1976:66), inevitavelmente a RA XI já nasceu dividida em “regiões morais” estabelecidas fisicamente pelo projeto urbanístico da região: os moradores da mesma “laia”, ou seja, da mesma faixa de renda e escolaridade, estariam reunidos por afinidades e semelhanças em cada um dos seus núcleos, conformando uma colcha de retalhos que nos remete ao “mosaico de pequenos mundos que se tocam, mas não se interpenetram” de Park. Após a separação administrativa dos núcleos urbanos, os moradores do Cruzeiro Velho e do Cruzeiro Novo, semelhantes em sua estrutura social, terminaram por conformar uma única RA. E as lideranças comunitárias do Sudoeste e da Octogonal estabeleceram uma distância moral entre os grupos “anormais” situados à sua volta – que foi materializada com a criação da RA XXII, composta pela Octogonal e pelo Sudoeste.

O primeiro e atual administrador regional da RA XXII, Sr. Abenílio Aires Cerqueira, que participou ativamente do processo de criação desta RA, é contrário à suposição de que a RA XXII teria sido criada a partir de um sentimento de repulsa dos moradores do Sudoeste, de negação de pertencer a uma região formada por grupos sociais de faixas de renda distintas. Para Abenílio Cerqueira, o Cruzeiro é a “cidade-mãe” do Sudoeste, e a RA XXII foi criada a partir do desejo da comunidade local de obter recursos diretamente do Governo do Distrito Federal.

De acordo com Nilo Cerqueira (nome pelo qual o administrador é conhecido), o governador local, interessado em se aproximar mais da comunidade para atender as suas demandas, acolheu prontamente o desejo das lideranças comunitárias ao autorizar a criação da RA XXII, com o apoio de associações comunitárias e dos órgãos de classe ligados à construção civil no DF⁷⁷.

⁷⁷ Quando a pressão por novas áreas de expansão atinge limites de rompimento, os governos costumam atender os interesses do mercado imobiliário, o que termina por valorizar ainda mais uma determinada área (no caso em estudo, o Setor Sudoeste). Isso faz com que as benfeitorias públicas implantadas agora “exclusivamente” no local consolidem a imagem do bairro como “de alta renda”. Dessa forma, os indivíduos que aspiram adquirir imóveis neste bairro

Segundo o atual Presidente do Conselho Comunitário do Setor Sudoeste, Sr. Elber Rocha Barbosa, outras lideranças comunitárias foram contrárias à criação da RA XXII, sob a alegação de que uma nova Região Administrativa só iria significar gastos desnecessários e injustificados. Para ele, na criação da RA XXII há um pouco de *apartheid* social em relação ao Cruzeiro: “É preconceito. Além do mais, Sudoeste e Octogonal têm demandas completamente diferentes. A Octogonal é um condomínio fechado, com interesses e problemas bem diferentes dos do Sudoeste”.

Apesar das diferenças de opinião, Elber Barbosa e Nilo Cerqueira concordam ao afirmar que o Cruzeiro Velho e o Cruzeiro Novo perderam recursos do governo local por causa das obras de urbanização do Sudoeste, pois este era um núcleo urbano em construção e com muito mais carências. Por outro lado, a partir da transferência de recursos de um núcleo para outro foi possibilitada a implantação de um bairro nobre como vizinho. Ocorreu, assim, uma notável valorização privada dos imóveis do Cruzeiro Velho em virtude dos investimentos públicos. Ou seja: o Cruzeiro Velho passou a ser mais privilegiado e valorizado pela sua proximidade às áreas centrais do Plano Piloto.

No entanto, o atual Administrador Regional do Cruzeiro, Sr. Francisco Pires, que ocupa este cargo desde janeiro de 1999, acredita que a criação da RA XXII partiu de uma série de preconceitos relativos não só aos Cruzeiros Velho e Novo, mas também às pessoas humildes em geral:

Eu percebi que as pessoas não me aceitavam bem no Sudoeste, pois não sou um ‘mauricinho’. Isso é coisa da sociedade mesmo. Fui inaugurar um prédio na 105 e estava com o sapato cheio de poeira, com uma camisa simples e descabelado, porque tinha saído de uma obra no Sudoeste. De repente, me chamaram para dizer algumas palavras. A gente percebe quando está sendo observado. E eu ouvi assim: ‘Este é o Administrador?’. A gente percebe aquele olhar de espanto... ‘Este é o Administrador?’. A gente vê, ninguém é bobo! (...) A verdade é que o Sudoeste sempre quis um engravatado como Administrador. (...) A idéia de separação das RAs nasceu principalmente daquela história das

precisam ter rendimentos elevados – o que aumenta diretamente os lucros do mercado. Esse processo se torna ainda mais nítido quando não existem mais áreas para a construção de imóveis para as pessoas de faixas de renda mais elevadas.

escolas públicas, quando uma ‘falsa elite’ se mobilizou não querendo escola pública no Sudoeste, para não misturar as coisas. Foi acrescido um interesse empresarial, no qual eu não tenho representatividade nenhuma. Então, foi uma articulação entre a ‘falsa elite’, achando que não tinha de ser administrada pelo administrador do Cruzeiro, e o interesse empresarial, que prevaleceu. Está aí a descaracterização do grande comércio do Sudoeste, a CCSW, à qual eu sempre me opus”.⁷⁸ (Neste último trecho, ele se refere às alterações de uso e de gabarito ocorridas no CCSW e já relatadas nos capítulos anteriores.)

Diante dos conflitos sócio-econômicos anteriormente relatados e das ações por eles provocadas – como a criação da RA XXII –, não nos resta dúvida em reconhecer a existência e a atuação de lideranças comunitárias e movimentos sociais tanto no Sudoeste como no Cruzeiro Velho. Isso termina por legitimar, também, a existência de um sentimento, por parte dos moradores, de pertencerem ao lugar em que vivem – pois eles pretendem conservar a imagem mental de bairro que julgam ter construído ao longo do tempo.

Porém, só é possível a clara identificação dessa identidade coletiva ao analisarmos os núcleos separadamente. É preciso descartar a hipótese de que, se fossem reunidos, os núcleos em análise formariam uma comunidade ou um bairro. Afinal, são núcleos urbanos distintos, heterogêneos dos pontos de vista físico, social e econômico. O núcleo urbano mais jovem insiste em classificar o mais antigo como uma espécie de *outsider*, ao inverter a lógica do estudo realizado por Norbert Elias para a cidade fictícia de Wiston Parva, no interior da Inglaterra⁷⁹.

Vimos que o Cruzeiro Velho e o Sudoeste são compostos internamente por “regiões morais” – formadas por grupos *estabelecidos* e também por *outsiders* –, pois possuem áreas homogêneas quando analisadas separadamente, e

⁷⁸ Entrevista concedida à autora em 23 de agosto de 2005.

⁷⁹ Neste trabalho de Elias (1990), Wiston Parva era uma comunidade relativamente homogênea segundo indicadores sócio-econômicos como renda, educação ou tipo de ocupação. Porém, não era essa a impressão daqueles que ali moravam. Para eles, o núcleo urbano estava claramente dividido em um grupo que se percebia e era reconhecido como *estabelecidos*, por viver no local há mais tempo e por acreditar possuir melhores índices sócio-econômicos, e em outro grupo de formação recente, repellido pelos *estabelecidos* e por eles chamado de *outsiders*. Consideramos que há uma “inversão dessa lógica” quando aplicamos esta situação à presente análise: afinal, o Setor Sudoeste seria o núcleo de formação recente, porém com as características do grupo auto-denominado *estabelecidos* no estudo de caso realizado por Elias.

heterogêneas quando analisadas na escala do núcleo urbano. A área residencial do Sudoeste é composta por um setor econômico e por outro destinado às faixas de renda média e média/alta. Da mesma forma, no Cruzeiro Velho existe um setor residencial com casas geminadas populares e outro destinado a uma faixa de renda média, habitado por indivíduos com demandas e necessidades distintas, reunidos em grupos sociais também distintos.

Como nos dizia Souza no início deste trabalho, o bairro “constitui para o indivíduo um Espaço vivido e sentido”, onde está a sua casa e onde talvez tenha nascido. Como nos propusemos a analisar os núcleos urbanos Cruzeiro Velho e Sudoeste para melhor classificar cada um deles como bairro ou comunidade, nos parece que, enquanto núcleos urbanos distintos e heterogêneos, não seria apropriada a sua caracterização como comunidade. Acreditamos que não pode existir uma comunidade quando o que vemos são diferenças radicais, como as de faixas de renda, que se refletem em preconceitos e em segregação sócio-espacial, dificultando até mesmo a coabitação entre os grupos.

Em verdade, tanto o Cruzeiro Velho como o Sudoeste congregam comunidades nos seus interiores. Isso nos dá pistas da existência de uma identidade coletiva que reúna todas as comunidades em um mesmo bairro, o bairro Cruzeiro Velho e o bairro Setor Sudoeste, ambos bairros residenciais de Brasília, dependentes economicamente do seu centro, o Plano Piloto – onde estão as oportunidades de geração de renda e do qual são contíguos.

Para ampliarmos o nosso enfoque, Souza, ao falar daquele “bairro clássico” (didaticamente exemplificado pelo bairro medieval como um coeso agregado de unidades de vizinhança que mantém uma rede de relações consistente), sugere, ao mesmo tempo, a discussão da sua **morte** ou da sua **transformação** frente ao desenraizamento e ao individualismo provocados pelo sistema moderno de vida social (1989: 155).

De acordo com Souza, o “bairro clássico” tinha seu conteúdo simbólico definido, simultaneamente, por um conteúdo composicional (homogeneidade em faixas de renda, etnia, ocupação) e por um conteúdo de interacional (autonomia relativa do bairro no contexto da cidade, representada pelos seus equipamentos urbanos, pelas visitas entre vizinhos e pelos festejos de rua). Esses conteúdos eram associados estreitamente, caracterizando uma simpatia pelo bairro.

Para Souza, essa forma de bairro estaria em extinção nas cidades modernas, podendo-se encontrar apenas seus fragmentos. A vida de bairro tem seu declínio acelerado por meio da quase inexistência dos encontros entre os moradores nos equipamentos urbanos ou mesmo no comércio local. Desprovidos de uma razoável infra-estrutura de lazer, de emprego e de comércio, os bairros residenciais têm a tendência de se transformarem em bairros-dormitórios, vivenciados superficialmente por aqueles que buscam serviços em um outro lugar.

O bairro clássico, com seu centro de bairro catalisador, com sua feira e seus botequins sociabilizadores, com os locais de brincadeira da criançada, com contatos freqüentes e não raro intensos entre vizinhos, era um **lugar** vivenciado em bloco; realidade coesa, com significativa unidade composicional, com muita personalidade na relação vendedor/cliente, com apreciável bairrofilia. (Souza, 1989:156)

Ao descrevermos os aspectos físicos dos núcleos urbanos que são objetos deste estudo, percebemos a intenção do planejador de proporcionar uma vida de “bairro clássico” para os futuros habitantes daqueles setores. Lúcio Costa, ao propor um centro de bairro para o Cruzeiro Velho onde estariam reunidos os equipamentos “imprescindíveis a qualquer grupamento humano”, sem dúvida procurou influenciar os encontros entre seus habitantes a partir do uso de um mesmo equipamento de consumo coletivo, estreitando as suas relações de vizinhança. Este mesmo uso coletivo também é defendido por Muller para a caracterização de um bairro (1696:2). Segundo ela, a relação entre espaço e população é imprescindível à coletividade.

Da mesma forma, vimos que o plano urbanístico do Setor Sudoeste também previa um centro urbano, o CCSW – provido de áreas comerciais, institucionais e de lazer – que também teria por objetivo proporcionar o convívio social dos moradores. Além desse centro catalisador, a célula do projeto urbano do bairro estava representada pela Superquadra de Lúcio Costa – que, segundo discutimos no primeiro capítulo, foi inspirada na idéia da unidade de vizinhança.

Porém, daquele centro de bairro do Cruzeiro Velho restou um conjunto de lojas que se limitaram ao atendimento às necessidades básicas dos habitantes, pouco diversificado, com equipamentos urbanos utilizados, em sua maioria, por moradores carentes de outros núcleos urbanos – como o posto de saúde e as escolas públicas. O antigo senso comunitário surgido através da manutenção das referências carnavalescas do Rio de Janeiro, e corporificado pela criação da ARUC, está enfraquecido em meio à quase ausência de convivência comunitária no bairro.

Segundo os moradores de Cruzeiro Velho e do Sudoeste entrevistados durante a realização do presente trabalho, os pontos de encontro mais significativos se transferiram para fora do bairro ao longo dos anos. Na avaliação deles, a referência cultural e recreativa mais expressiva da região foi corporificada pelo Terraço Shopping, um centro comercial localizado fora do território dos núcleos estudados, porém situado próximo aos mesmos (Mapa 3).

Como vimos também, os postos de trabalho se concentram fora desses núcleos urbanos, e o maior número de deslocamentos tem como destino o Plano Piloto – o que confirma as características de bairro-dormitório adquiridas pelos mesmos.

Segregadas sócio-espacialmente e especializadas em suas funções, as Superquadras do Setor Sudoeste não chegaram a se constituir em unidades de vizinhança como propunha o seu plano original. Os equipamentos urbanos propostos para reunir a população em torno de uma mesma função – como as escolas públicas, por exemplo – não foram construídos e a sua implantação não encontra apoio junto a muitos grupos de moradores. Na verdade, as Superquadras mais se parecem com ilhas que formam um grande arquipélago no Setor Sudoeste, integradas sócio-culturalmente apenas por eventos programados ou pela luta por investimentos em infra-estrutura. Cada edifício residencial tem autonomia na gestão de seus espaços internos. Os contatos diários se reduzem a cumprimentos quando os vizinhos se tornam conhecidos – o que é muito diferente da qualidade e da frequência das relações que uma unidade de vizinhança poderia sugerir.

O centro urbano do Setor Sudoeste foi descaracterizado e transformado em mais uma área residencial. Isso ocorreu sob a pressão das relações

capitalistas entre o valor da terra e a sua reprodução econômica (tendo como agente a indústria da construção civil), e também por causa da massificação da vida urbana. São fortes as evidências de que o comércio local reunido ao longo da Avenida Comercial do Sudoeste absorveu a qualificação de centro de bairro, na qualidade de suporte para os encontros sociais entre os moradores (dominados pelas necessidades de uma sociedade consumista).

Lideranças comunitárias do Sudoeste rejeitam a presença de escolas públicas e afirmam não necessitar delas. Provavelmente movida pelo mesmo preconceito, segundo Elber Barbosa, a maioria da população também não faz uso dos equipamentos urbanos situados no Cruzeiro Velho e no Cruzeiro Novo – inclusive dos comércios locais destes dois núcleos.

Apesar de o projeto urbanístico do Setor Sudoeste haver previsto a existência de todos os equipamentos de consumo coletivo indispensáveis à vida urbana, vimos que grande parte deles não foi implantada. E essa carência parece não ter sido sentida pela população local. Aqui, vemos a “afirmação do *status* próprio e da distância ao grupo ‘inferiorizado’” a que Preteceille (1986:15) se referia quando afirmava que a coabitação de grupos sociais diferentes é estruturada, inevitavelmente, pelo exercício de dominação de um grupo sobre o outro. Lideranças comunitárias do Sudoeste deixam claro que não querem fazer uso de equipamentos que possam ter a função de nivelá-los aos outros grupos sociais frente aos quais se sentem superiores. Fazendo uso do poder econômico que acreditam possuir, preferem recorrer a outros equipamentos de consumo coletivo mais afastados, porém mais adaptados à imagem mental de grupo social por elas construída e assimilada pelo grupo “dominado” – *os outsiders*, os moradores do Cruzeiro.

Quanto ao Cruzeiro Velho – talvez por ser habitado por uma parcela considerável de pessoas que lá residem há mais de vinte anos, que conhecem bem as deficiências do bairro e que assistiram ao surgimento de vários núcleos urbanos ao seu redor –, seus moradores se habituaram a freqüentar e a utilizar as áreas comerciais dos núcleos urbanos adjacentes. Dessa forma, parece não existir um sentimento de *apartheid* social dos moradores do Cruzeiro Velho em relação aos do Sudoeste. Segundo informações obtidas junto à Administração do Cruzeiro, mais de 40% dos alunos residentes no Cruzeiro estudam em escolas

particulares do Setor Sudoeste, Cruzeiro Novo e Octogonal. São comuns as viagens entre o Cruzeiro Velho e o Setor Sudoeste, que abriga em seu interior uma extensa e consolidada área comercial capaz de atrair consumidores não só da região, como de núcleos urbanos mais distantes.

Assim, vimos ao longo dos capítulos anteriores que as bases materiais do “bairro clássico” foram minadas tanto no Cruzeiro Velho como no Setor Sudoeste. Diante da descaracterização dos centros de bairro, foram enfraquecidas as estruturas urbanas projetadas como suportes das relações sociais nesses territórios. Assim, não foi o conteúdo composicional dos bairros o único atingido: seu conteúdo interacional também foi enfraquecido pela ausência de uma identidade coletiva que poderia estar sendo criada através das relações interpessoais ocorridas em função da vida de bairro, da boemia e do fortalecimento do seu conteúdo simbólico.

Essa caracterização do “bairro clássico” de Souza em muito se assemelha à *Gemeinschaft* descrita por Tonnies⁸⁰ – citado por Sennett (2002:274) –, cuja argumentação transcrevemos no primeiro capítulo deste trabalho. Para Tonnies, *Gemeinschaft* seria uma espécie de comunidade coesa, homogênea, com os conteúdos de composição e de interação estreitamente associados, e podendo existir ao mesmo tempo que a *Gesellschaft* (sociedade). Da mesma forma que Souza, Tonnies acredita no enfraquecimento e no desaparecimento da *Gemeinschaft* frente ao individualismo, à divisão de trabalho e às classes sociais instáveis da *Gesellschaft* apropriadas à sociedade moderna, onde os encontros são apenas superficiais.

Certamente, não somos mais o “romântico social” a que Tonnies se referia, ao não acreditarmos que seria possível o reaparecimento da *Gemeinschaft* frente à visível desestruturação do “bairro clássico” de Souza. Porém, como Tonnies, reafirmamos que tanto a *Gemeinschaft* como a *Gesellschaft*, dois estados diferentes de vida, podem existir ao mesmo tempo em um determinado território, transformadas ou adequadas ao sistema moderno de vida social.

⁸⁰ TONNIES, F. *Gemeinschaft und Gesellschaft*, Wissenschaftliche Buchgesellschaft. Tradução para o francês por J. Leif: *Communauté et Société, catégories fondamentales de la sociologie pure*. Paris, Retz 1977.

Como vimos durante a descrição física e social do Cruzeiro Velho e do Sudoeste, os problemas e as contradições sociais refletidos nos bairros – sob a forma de carência de equipamentos urbanos, ameaça de “contágio social” entre grupos sociais distintos, falta de segurança nas ruas etc. – sempre existiram na história desses núcleos urbanos distintos como estimuladores da sua interação social e da formação de uma identidade coletiva. Mesmo sob os ditames da *Gesellschaft* de Tonnies, responsável pela segregação sócio-espacial e pela superficialidade dos encontros, a *Gemeinschaft*, já adaptada à vida moderna em sociedade, resiste por meio da manutenção dos laços comunitários criados quando o grupo foi ameaçado em sua existência; a carência de infra-estrutura, entre outros motivos, levou à formação dessa identidade coletiva.

Portanto, não é a caracterização de bairro aqui atribuída ao Cruzeiro Velho e ao Sudoeste que está em fase terminal, mas sim aquele “bairro clássico” desenvolvido pelo seu planejador urbano, com todas as funções e usos pré-definidos pelo Estado e tornado completamente inviável e obsoleto pela contemporaneidade.

Diante da atuação dos movimentos sociais urbanos nesses dois núcleos, acreditamos ser hoje impossível negar a importância do ativismo de bairro, representado pela atuação das lideranças comunitárias e pela sua sobrevivência e permanência como suporte das relações sociais. Não se pode negar, também, a importância da sua dimensão política como centro de interesse na vida do cidadão.

Considerações finais

É inútil querer saber se estes são melhores do que os antigos, dado que não existe nenhuma relação entre eles, da mesma forma que os velhos cartões-postais não representam a Maurília do passado, mas uma outra cidade que por acaso também se chamava Maurília.

(Calvino, 2003: 33)

Após percorrer 45 anos da história do Cruzeiro Velho, chegamos ao final desta dissertação com a sensação de dever cumprido frente ao propósito apresentado na Introdução: qual seja, o de investigar como o processo de urbanização da região contribuiu para o seu entendimento como cidade, comunidade ou bairro. Porém, o que agora surge é o desejo de ampliar e dar prosseguimento às pesquisas sócio-espaciais relativas às RAs XI e XXII, cujos limites passariam a atingir os núcleos Cruzeiro Novo e Octogonal.

Foi uma longa caminhada, que teve seu início em uma “Vila Operária” logo apelidada de “Gavião” pelos moradores; seu meio por ocasião do reconhecimento dos núcleos urbanos Cruzeiro Velho (o antigo Gavião), Cruzeiro Novo, Octogonal e Sudoeste como uma Região Administrativa (RA), em 1989; e seu fim, após a criação de uma outra RA, fruto de processos preconceituosos e segregatórios e à luz do exposto pela análise realizada ao longo do último capítulo.

Porém, desejamos que o fim apontado acima seja provisório, passageiro. Passageiro como nós, leitores, que fomos também passageiros nesta viagem pela história das RAs XI e RA XXII, e que logo ingressaremos em outras viagens acadêmicas e literárias em busca de novos conhecimentos. Passageiro, porque este trabalho pretende ser como um porto seguro, um ponto de partida para outros viajantes que queiram investigar um pouco mais sobre as relações entre território e grupos sociais; sobre temas relativos aos bairros e comunidades – seja em cidades planejadas ou em cidades tradicionais.

A partir do fato de que nos propusemos a investigar o grau de interferência dos projetos urbanísticos na formação e na manutenção de grupos sociais no Cruzeiro Velho e no Sudoeste, acreditamos que as sinalizações resultantes das investigações do presente trabalho nos revelaram uma falência do planejamento urbano tradicional, corporificada nas impressões de Souza (1989: 155) ao tratar da morte ou da transformação do “bairro clássico” frente ao sistema moderno de vida social. Tal falência estaria diretamente relacionada à tentativa de racionalização da dinâmica social imprimida por esse planejamento urbano, pois a formação do *lugar*, do sentimento de pertencer ao bairro e da identidade coletiva estaria primeiramente condicionada a processos predominantemente sociais que escapariam aos enquadramentos da racionalidade técnica.

Na análise do Cruzeiro Velho e do Sudoeste, deparamos com um planejamento urbano em terras desabitadas anteriormente. Não havia, portanto, referências relativas às práticas sociais da população à qual seria destinado o parcelamento. Justamente por causa dessa falta de referências, os equipamentos urbanos designados em projeto não atraíram – com raras exceções – um interesse significativo dos atuais moradores. Assim, esses equipamentos têm baixa utilização e baixa representatividade comunitária; em alguns casos, eles sequer existem, pois ficaram limitados aos projetos urbanísticos.

Porém, a utilização das áreas comerciais se manteve constante. Ainda que haja pouca diversidade comercial no Cruzeiro Velho, os comércios locais terminaram por assumir a função de centro de bairro – por causa da sua ação catalisadora, eles foram identificados como os lugares onde acontecem os encontros dos moradores.

Dessa forma, acreditamos que uma outra leitura apropriada do comércio local estabelecido nos dois bairros, a partir da identificação dos grupos sociais que fazem uso dele, seria de grande valia para o prosseguimento do presente trabalho. Não nos foi possível ter acesso a informações dessa natureza devido à inexistência das mesmas, em 2005, nas Associações Comerciais do Cruzeiro e do Sudoeste.

Outro ponto que mereceria destaque, em uma outra pesquisa, é a identificação e caracterização dos grupos sociais que fazem uso das instituições

religiosas da região. A partir da leitura do Mapa 3, verificamos a existência de um número razoável de templos – que são possíveis pontos de encontro dos moradores dos núcleos investigados.

Como ponto crítico desta análise, constatamos que, no Sudoeste, as comunidades locais encontraram formas de justificar o seu repúdio à implantação de escolas públicas no bairro – o que pode ser considerado, infelizmente, como uma atitude preconceituosa. Constatamos, também, a atuação da lógica do capital ao eliminar um centro de bairro estabelecido em projeto urbanístico para lá erguer mais projeções residenciais.

Dessa forma, extrapolando os objetivos iniciais (que não incluíam a formulação de propostas ou de diretrizes), não nos furtaremos à oportunidade de deixar, aqui, algumas proposições relativas à necessidade de revisão do planejamento urbano do Cruzeiro Velho e do Sudoeste, à luz das práticas sociais construídas por seus moradores e da legislação urbanística disponível.

Diante do quadro de fragmentação territorial e de segregação social apresentado nos capítulos anteriores – quadro, aliás, reconhecido pela ação do poder público local –, percebemos que a extensa e complexa legislação urbanística do Distrito Federal parece não ser suficiente para garantir a boa gestão do espaço urbano frente às transformações impostas aos projetos originais.

O território do Distrito Federal foi estudado por planos de ocupação territorial, segundo as diferentes demandas ocorridas ao longo da formação dos aglomerados urbanos que o compõem. O plano diretor em vigência – denominado Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal (PDOT), aprovado pela Lei Complementar nº 17 de 1997 – abriu a possibilidade de se recorrer a instrumentos jurídicos e urbanísticos que visem ao cumprimento da função social da propriedade. Outro avanço bastante significativo para o urbanismo, ocorrido nos últimos anos, foi a aprovação do Estatuto da Cidade⁸¹, saudado pela Imprensa como Lei de Responsabilidade Social (Moreno, 2002: 115).

⁸¹ Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001, que regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal de 1988.

Esses dois dispositivos legais tornaram obrigatória, para cidades com mais de 20 mil habitantes, a elaboração de planos diretores – definidos como instrumentos básicos da política de desenvolvimento e de expansão urbana. No caso do Distrito Federal, a Lei Orgânica de 1993 traz, no Capítulo referente à Política Urbana (Art. 316), a obrigatoriedade de elaboração de um Plano Diretor Local para cada núcleo urbano, com validade de oito anos, de forma coerente com o PDOT e com aprovação por meio de lei complementar.

Apesar da existência desses instrumentos, o que se percebe é a falta de acompanhamento e fiscalização no cumprimento dos ditames legais. Das 28 RAs existentes no Distrito Federal, somente cinco já possuíam um Plano Diretor Local em 2005, o que dificulta um melhor monitoramento do desenvolvimento urbano dos outros 23 núcleos. Ainda que todas as cidades-satélites sejam resultantes de um planejamento urbano estatal, o que se percebe também é uma ocupação desordenada de áreas públicas; assim, fica criada uma cidade paralela, uma cidade *ilegal*. Acredita-se que a compreensão da gestão do território da cidade real, fruto da equação $cidade\ real = cidade\ legal + cidade\ ilegal$, passa pela interação entre as ações locais (formadas pela atuação do Estado e dos atores sociais – como a sociedade civil organizada, agentes imobiliários e construtoras) e os processos de ordem social, econômica e política (IPEA, 2001).

No caso do Cruzeiro Velho e do Sudoeste, tal avaliação deve identificar os instrumentos e os atores que efetivamente contribuirão para um melhor aproveitamento do seu território, incluindo-se aí uma revisão da destinação de uso dos lotes – como os de escolas públicas – para que a comunidade seja atendida de fato. No contexto do arcabouço normativo atual é possível, por exemplo, alterar a destinação de uso destes lotes – onde a renda obtida na venda dos mesmos poderia ser aplicada na construção de escolas públicas em outros locais onde a sua necessidade realmente estivesse comprovada.

As RAs XI e XXII ainda não dispõem de Plano Diretor Local, mas fazem parte do sítio geográfico abrangido pelo Plano Diretor para a Área de Preservação de Brasília, ainda em desenvolvimento. Iniciado sob o comando do órgão de planejamento do Governo do Distrito Federal em 2002, este Plano Diretor contempla as Regiões Administrativas do Plano Piloto, Cruzeiro, Sudoeste e Octogonal e Candangolândia (Mapa 1), e tem como um dos seus objetivos a

conciliação da preservação do patrimônio histórico com o crescimento econômico e social, em sintonia com o atendimento às demandas dos habitantes.

Enfrentar tal questão requer rupturas conceituais, como a idéia de homogeneidade: como as cidades são habitadas por pessoas de diferentes origens, classes sociais e credos, não cabe dar a mesma solução a tecidos com formações tão diferentes. As oportunidades é que devem ser iguais – e não as pessoas e o seu modo de vida. O futuro das cidades, segundo Rolnik (1994), dependerá da capacidade, dos governos locais, de estabelecerem espaços de discussão com a sociedade no processo de elaboração de políticas urbanas, visando à redução da segregação e do isolamento e fortalecendo a sua intervenção na regulação do mercado imobiliário.

Acredita-se que a questão do melhor aproveitamento das áreas disponíveis nas RAs XI e XXII, bem como a das alterações de uso necessárias, poderá ser oportunamente enfrentada nas discussões do Plano Diretor da Área de Preservação de Brasília, em consonância com os preceitos relativos à condição de Patrimônio Histórico da Humanidade.

Para que o Plano Diretor da Área de Preservação de Brasília possa ser legitimado como um plano feito por todos e para todos, faz-se necessária a integração do território através do planejamento conjunto do tecido urbano do Distrito Federal, bem como a participação ativa da população na gestão do ambiente urbano. Será possível, assim, superar a já tradicional prática de resolver de forma emergencial, governamental e pontual os problemas sócio-ambientais resultantes do impacto do crescimento acelerado do meio urbano brasileiro.

Referências Bibliográficas

ArPDF, CODEPLAN, DePHA. **Relatório do Plano Piloto de Brasília**. Brasília: GDF, 1991. 112 p.

BASSUL, J. R. **“A população de Brasília cabe em um terço a menos de terra.”** Disponível em:

<<http://www.jornalopcao.com.br/index.asp?secao=Entrevistas&idjornal=41>>.

Acesso em: 31 out. 2005.

CARPINTERO, A. C. C. **Brasília: Prática e Teoria Urbanística**. São Paulo, 1998. 257p. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo.

COMUNIDADE. In: BOUDON, R. e BOURRICAUD, F. **Dicionário Crítico de Sociologia**. Ed. Ática, 1993. p. 72-76.

CODEPLAN. **Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios - 2004**. Brasília: CODEPLAN, 2002.

CODEPLAN. **Relatório da Comissão Exploradora do Planalto Central do Brasil**: Relatório Cruls. 6ª ed. Brasília: CODEPLAN, 1995. 380 p. il.

COSTA, L. **Brasília Revisitada** – 1985/87. Disponível em: <<http://www.guiadebrasil.com.br/historico/revisitada-d.htm>>. Acesso em: 5 jun. 2005.

COSTA, L. **Lúcio Costa**: registro de uma vivência. São Paulo: Empresa das Artes, 1995.

COSTA, L. **Relatório do Plano Piloto**. ArPDF, CODEPLAN, DePHA, 1991. 112 p.

ELIAS, N. e SCOTSON, J. **Os estabelecidos e os outsiders**: sociologia das relações de poder a partir de uma pequena comunidade. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2000.

EQUIPAMENTOS URBANOS. In: FERRARI, C. **Dicionário de Urbanismo** - São Paulo, Editora Disal, 2004. p. 142.

HOWARD, E. **Cidades-Jardins de amanhã**. Tradução de: Marco Aurélio Lagonegro. São Paulo: Hucitec, 1996. 211 p. Original inglês.

INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA – IPEA. **Instrumentos de Planejamento e Gestão Urbana**: Brasília e Rio de Janeiro. Brasília: IPEA, 2001. 254 p. (Gestão do Uso do Solo e Disfunções do Crescimento Urbano, 3).

LEITÃO, F. das C. **Do Risco à Cidade**: as plantas urbanísticas de Brasília, 1957-1964. Brasília, 2003. 243 p. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília.

LIMA, A. V.; COSTA M. E. **Brasília 57-85**: do plano piloto ao Plano Piloto. Brasília: TERRACAP, 1985.

MORENO, J. **O Futuro das Cidades**. São Paulo: SENAC, 2002. 146 p. (Ponto Futuro, 11).

MULLER, D. M. (Coordenadora.). **Anatomia de um bairro**: Menino Deus. Porto Alegre: UFRS - GABINETE DE PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL, março/1969. (UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL).

NUNES, B. F. **Brasília**: A fantasia Corporificada. Brasília: Paralelo 15, 2004. 178 p.

NUNES, B. F. Weber, Simmel e Wirth: a cidade e o cidadão na sociedade de mercado. In: COELHO, M. F. P.; BANDEIRA, L.; MENEZES, M. L. (Orgs.) **Política, ciência e cultura em Max Weber**. Brasília: UnB, 2000. p. 269-295.

OUTHWAITE, W. Comunidade. In: **Dicionário do Pensamento Social do Século XX**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Editor, 1993. p. 115 e 116.

PARK, R. E. A Cidade: sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano. In: VELHO, O. G. (Org.) **O fenômeno urbano**. Rio de Janeiro: Zahar, 1976. p. 26-67.

PATRIMÔNIO NAS RUAS. **Cruzeiro**. Brasília: DePHA, [1998?].

PRETECEILLE, E. Políticas Urbanas, Equipamentos e Serviços Coletivos: elementos para um balanço das pesquisas. In: **Espaço & Debates 18**. Revista de Estudos Regionais e Urbanos. São Paulo: Livraria Nobel, 1986. p. 5-18.

RAMOS, M. A. **Dom Quixote**. Quatro Séculos de Modernidade. Osasco: Novo

Século, 2005. p. 138 e 139.

ROLNIK, R. Planejamento Urbano nos Anos 90: Novas Perspectivas para Velhos Tempos. In: RIBEIRO, L. C. Q.; SANTOS JÚNIOR, A. S. (Orgs.) **Globalização, Fragmentação e Reforma Urbana**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1994. p. 351-360.

SANTOS, C. N. F. **A cidade como um jogo de cartas**. São Paulo: Projeto Editores, 1988. 192 p.; il.

SENNET, R. **O declínio do Homem Público**: as tiranias da intimidade. São Paulo: Companhia das Letras, 1988. 447 p.

SOUZA, M. J. L. de, O bairro contemporâneo: ensaio de abordagem política. In: **Revista Brasileira de Geografia 51**. Rio de Janeiro: IBGE, 1989. p.139-172.

VASCONCELOS, A. Cruzeiro. In: VASCONCELOS, A. **Cidades-satélites de Brasília**. Brasília: Senado Federal, 1988. 327-370.

VEIGA, J. E. **O Brasil é menos urbano do que se calcula**. Disponível em: <<http://www.light.com.br/foster/web/aplicacoes/documentos/adm/documento.a.sp?documento=6568223G&inline=1>> Acesso em: 21 mar. 2005.

WEBER, M. Conceito e categorias de cidade. In: VELHO, O. G. (Org.) **O fenômeno urbano**. Rio de Janeiro: Zahar, 1976. p. 68-89.

WIRTH, L. O Urbanismo Como um Modo de Vida. In: VELHO, G. (Org.) **O fenômeno urbano**. Rio de Janeiro: Zahar, 1976. p. 90-113.