

METROPOLIZAÇÃO, IMAGEM AMBIENTAL E IDENTIDADE DE CIDADE NO DISTRITO FEDERAL¹

*Lúcia Cony Faria CIDADE²
Luciana Batista de MORAES³*

Resumo

Brasília nasceu para tornar-se a capital do Brasil. No entanto, na definição do que é Brasília e do que é a capital brasileira, há ambigüidades. Em um contexto em que o imaginário pode não estar de acordo com determinações institucionais e legais nem sempre claras, a capital acaba refém de uma identidade contraditória. A análise utiliza como subsídio resultados de pesquisa de campo que trata da identidade como dimensão da imagem da cidade. Os resultados sugerem uma nítida divisão nas percepções. Por um lado, não há dúvidas sobre o fato do Plano Piloto constituir a capital. Por outro lado, enquanto para alguns, as cidades-satélites situadas no Distrito Federal integram a capital do país, para outros, não. A imagem das cidades-satélites como não integrantes da capital brasileira, que se situaria no Plano Piloto, faz parte das representações sociais de boa parte da população. Uma forma de dominação, a ampla desigualdade entre o Plano Piloto e as cidades-satélites sustentaria um discurso governamental ambíguo. A população parece perceber essa imagem e expressá-la em um discurso popular dual.

Palavras-chave: Distrito Federal; Brasília; imagem ambiental; imagem de cidade; identidade de cidade.

Abstract

Metropolitan expansion, environmental image and city identity in the Federal District of Brazil

Brasília was born to become the Brazilian capital city. There is, however, ambiguity as to what is Brasília and what is the Brazilian capital. In a context in which the imaginary may not agree with sometimes unclear institutional and legal determinations, the capital ends up hostage of a contradictory identity. The analysis draws from a field research which deals with identity as a dimension of city image. The results suggest a clear division among perceptions. On the one hand, there are no doubts about the fact that what is called the Pilot Plan constitutes the capital. On the other hand, while for some the satellite towns located in the Federal District are a part of the capital, for others they are not. The image of the satellite towns as not a part of the Brazilian capital, which would be located in the Pilot Plan, integrates the social representations of a significant part of the population. A form of domination, inequality between the Pilot Plan and the satellite towns would support an ambiguous governmental discourse. The population seems to perceive this image and to express it in a dual popular discourse.

Key-words: Federal District of Brazil; Brasília; environmental image; city image; city identity.

¹ Versão revista de texto apresentado no VII Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, Salvador, 15-18/10/2002.

² Programa de Pós-Graduação em Geografia - GEA/IH/UnB e - Centro de Desenvolvimento Sustentável - CDS/UnB - Professora Adjunta Núcleo de Estudos Urbanos e Regionais - NEUR/CEAM/UnB - Pesquisadora - Endereço do Trabalho: Universidade de Brasília - Instituto de Ciências Humanas - Departamento de Geografia - Caixa Postal 4496 - Campus Universitário, Asa Norte - 70919-970 Brasília, DF - e-mail: cony@unb.br

³ Secretaria de Estado de Educação do Distrito Federal/GDF - Professora - Mestrado em Geografia da UnB - Mestranda - e-mail: moraesluciana@unb.br

CONTEXTUALIZAÇÃO DO TEMA

Tal como as pessoas e os grupos sociais, as cidades também tendem a formar identidades. Uma se caracteriza por seu papel na produção de bens e serviços, outras por seus atributos naturais e culturais, outras ainda por seu papel político. Brasília nasceu e cresceu para tornar-se a capital do Brasil. Sobre isso não há dúvida. A indecisão surge quando nos colocamos a pergunta: mas quem é Brasília? Para alguns, Brasília, a capital do país, é o Distrito Federal, com todas as suas Regiões Administrativas. Para outros, Brasília é apenas o Plano Piloto. Para outros, ainda, Brasília é uma combinação, não muito bem definida, que inclui o Plano Piloto e algumas Regiões Administrativas, em geral as mais ricas.

Durante a fase de concepção da nova capital, em meados dos anos cinquenta do século vinte, a dúvida sobre a identidade da principal cidade administrativa não parecia existir. A cidade do Rio de Janeiro, fundada no início da era colonial, era a capital do país desde o século dezoito, quando havia sucedido Salvador. Localizava-se no então Distrito Federal. Esse era formado por uma área central de negócios – conhecida por seus habitantes como “a cidade” –; por bairros em diferentes graus de proximidade a esse centro, da Zona Sul à Zona Norte; por subúrbios – mais distantes –; e por uma zona rural circundante. Alguns desses subúrbios podiam não fazer parte da malha urbana contínua, como Campo Grande, Santa Cruz e Jacarepaguá, mas integravam a cidade do Rio de Janeiro. Toda essa área era considerada, no discurso oficial e na identidade de seus moradores, como parte da capital do país.

Com a nova capital, foi diferente. Embora a localização já estivesse escolhida, sua ocupação era rarefeita. Não havia no local uma área urbana em condições de abrigar a futura capital. Tudo teria que ser concebido, negociado, planejado, transportado e construído. A primeira constituição republicana, de 1891, como observa Campos, determinou que passaria a pertencer à União uma zona de 14.400 km² no Planalto Central, destinada à futura Capital Federal. O autor lembra ainda que, em 1892, o governo constituiu a comissão Cruls, encarregada de explorar o Planalto Central e demarcar a futura capital. Os cuidadosos levantamentos resultaram na delimitação de um retângulo de 160 x 90 km (14.400 km²). No interior dessa área se localiza o atual Distrito Federal, com 5.783km² (CAMPOS, 1996, p. 1).

Embora as constituições subsequentes houvessem mantido a intenção de transferir a capital, foi durante a campanha presidencial de Juscelino Kubitschek (1955-1960) que o tema ressurgiu, em comício realizado na cidade de Jataí, em Goiás. A partir da interpelação de um assistente, o então candidato se comprometeu publicamente com a mudança. Apesar de prolongada polêmica e forte oposição, eleito, o novo presidente levou adiante a promessa. A construção da nova Capital, Brasília, já era então parte de seu Plano de Metas como a meta-síntese, símbolo da fase de expansão e progresso à qual o país estaria destinado (KUBITSCHKEK, 1975, p. 7-8 e 43).

No contexto da crescente articulação do país à ideologia desenvolvimentista e ao fordismo periférico, que incluía a integração do território a um novo modelo de acumulação, havia a clara intenção de que a futura capital seria diferente das cidades convencionais. Juscelino observa que Brasília seria baseada em uma concepção nova: “. . . quer no que dizia respeito às intenções que nortearam sua localização, quer em relação ao significado socioeconômico que deveria refletir-se no contexto urbanístico que lhe comporia a imagem.” (KUBITSCHKEK, 1975, p. 55).

As dúvidas sobre a identidade da capital surgiram da concepção. Para levar adiante a transferência, em 1956, o governo Kubitschek lançou um concurso para escolher o projeto da nova cidade. O estudo vencedor, de autoria do arquiteto Lúcio

Costa, tornou-se conhecido como Plano Piloto, nome também atribuído à área construída em função do projeto. Baseado em uma concepção progressista, o desenho urbano escolhido enfatizava a funcionalidade, os atributos arquitetônicos e as características monumentais necessárias para uma capital nacional. O projeto guardava relações com modelos urbanísticos em voga, em particular com a proposta de cidades-jardim e suas variantes. Sugeria que, atingido o limite de cerca de quinhentas mil pessoas, fossem construídas cidades-satélites auto-sustentadas, devidamente separadas do núcleo por amplo cinturão verde.

Apoiadas na proposta das cidades satélites, as ações governamentais estabeleceram bases para a segregação. Assegurada uma legislação básica e delimitado o território do futuro Distrito Federal, as obras se instalaram em ritmo acelerado. Na prática, a ordem urbana previa funcionários de diferentes escalões para morar no Plano Piloto, mas não previa a vinda maciça de populações empobrecidas para a cidade que se constituía. Assim, o governo teve que legitimar e até promover núcleos habitacionais para abrigar migrantes, antes mesmo da inauguração da capital. Alguns desses tecidos urbanos originaram-se da remoção de assentamentos populares do Plano Piloto. Esses núcleos foram localizados a cautelosas distâncias da área central.

O discurso governamental contribuiu para a construção de uma identidade ambígua. Os novos núcleos apresentavam claras características de bairros-dormitório para populações pobres, com a precariedade ambiental típica das periferias do terceiro mundo. No entanto, na busca de sintonia com a proposta modernista de inspiração européia, o governo denominou os novos assentamentos de cidades-satélites. A princípio, o discurso dominante parecia incluir essas cidades-satélites, localizadas no território do Distrito Federal, como parte da capital. Progressivamente, no entanto, a identidade da capital foi se modificando. Estabeleceu-se uma imagem na qual a capital passou a ser identificada com o Plano Piloto, enquanto as cidades-satélites, embora integrantes do Distrito Federal, passaram a constituir uma espécie de limbo.

No discurso político, assim como no imaginário dos habitantes do conjunto urbano, os núcleos populares foram considerados como cidades separadas. A intenção de distinção fica mais clara quando se considera que a Região Administrativa I, que inclui o Plano Piloto, recebeu o nome de Brasília. Foi criada em 1964, quatro anos após a inauguração da capital, juntamente com as Regiões Administrativas de Gama, Taguatinga, Brazlândia, Sobradinho, Planaltina, Paranoá e Núcleo Bandeirante, então denominada de Jardim (GDF, 1996, p. 37).

Na definição do que é Brasília e do que é a capital brasileira, a própria legislação e o discurso oficial são carregados de ambigüidades.⁴ Embora os percursos históricos sugiram que o espaço da capital coincide com o território do Distrito Federal, a polêmica continua viva. Para alguns, as cidades-satélites não constituem a capital do país; para outros, sim. Apoiadas na legislação, que trata o Distrito Federal como uma unidade federativa, embora com características inerentes à condição de capital (como o fato de ter Lei Orgânica, característica dos municípios), as políticas públicas e a governabilidade local não parecem se ressentir com possíveis indefinições. A população, no entanto, em particular os moradores das cidades-satélites e a população escolar, acabou tendo que conviver com a dúvida. Embora a Constituição não permita a divisão do Distrito Federal, a expectativa da obtenção de recursos e o desejo de autonomia política permitiram que prosperasse, em alguns círculos, um discurso de municipalização dessas cidades.

⁴ Trabalhos sobre o tema têm reconhecido as ambigüidades do discurso oficial. Ver Lassance (2001), para uma revisão minuciosa. Diferentemente do estudo mencionado, no entanto, o presente trabalho não pretende analisar os aspectos institucionais e legais da polêmica e sim aspectos ligados à imagem da cidade e à sua identidade, na perspectiva da população.

Recente debate no Correio Braziliense, principal jornal local, parece ter se resolvido pela ênfase na nomenclatura, a despeito das reconhecidas ambigüidades no próprio discurso oficial. O raciocínio parece ser o seguinte: como a Constituição Federal determina que Brasília é a capital nacional e a Região Administrativa I se chama Brasília, logo a Região Administrativa I seria a capital do Brasil e não o Distrito Federal inteiro. Como os núcleos populacionais se denominam cidades-satélites (termo recentemente proscrito do discurso oficial, substituído apenas por "cidades" para evitar preconceitos) eles constituiriam cidades separadas e não fariam parte da cidade capital. Segundo esse entendimento, mesmo áreas de renda elevada, adjacentes ao Plano Piloto, como o Lago Sul e o Lago Norte, estariam fora da capital.

Em um contexto em que o imaginário pode não coincidir com determinações institucionais e legais por sua vez nem sempre claras, e diante de um discurso governamental de reforço à separação, a cidade acaba refém de uma identidade ambígua. Afinal, quem é a capital do Brasil? A quem pertence essa cidade? Como a cidade se diferencia de outras grandes cidades brasileiras? O texto pretende dirigir-se a essas questões, abrindo caminhos para seu aprofundamento.

A breve abordagem teórica a seguir adota a perspectiva da percepção e da imagem ambiental e busca sua articulação com a esfera ideológica. Para melhor compreender o tema, o texto aborda também algumas características do urbanismo moderno. Em seguida, identifica a adaptação dessas propostas no Distrito Federal, em busca de uma compreensão de processos e práticas sociais específicos. Para aprofundar a compreensão, a análise utiliza como subsídio resultados de pesquisa de campo que trata, entre outros temas, da identidade como dimensão da imagem da cidade. Os resultados mostram que há uma nítida divisão nas percepções relativas às questões abordadas.

COMENTÁRIOS TEÓRICOS: IDEOLOGIA, PERCEPÇÃO E IMAGEM AMBIENTAL

Ainda que as propostas do urbanismo procurassem aumentar a funcionalidade e regular os aspectos formais da cidade, o contexto geral nos quais elas seriam aplicadas era o capitalismo. Aparentemente, os urbanistas pretendiam criar um espaço urbano equitativo. No entanto, pode-se considerar inevitável que a organização espacial da cidade, crucial para a geração de riquezas, reproduza a desigualdade inerente ao sistema. Além disso, como arcabouços de políticas públicas, o urbanismo e seu sucessor, o planejamento, desfrutam de autonomia apenas formal. Em última análise, esses instrumentos estão sujeitos à correlação de forças que condiciona a gestão do território em escala local.

Enquanto a esfera econômica tem papel ativo na reprodução das características do sistema, outra forma de reforçar as relações de desigualdade é a ideologia. Em estudo sobre as relações entre ideologia e cultura na sociedade contemporânea, Thompson adota a compreensão de que ideologia diz respeito a maneiras de usar o sentido, ou significado, para produzir e reproduzir relações de dominação. (THOMPSON, 1995, p. 16). Assim, o discurso governamental poderia criar e divulgar formas simbólicas para dar legitimidade a ações do Estado. Na mesma linha, a imagem de cidade, reforçada por formadores de opinião, poderia ser utilizada de maneira a consolidar relações sócio-espaciais vigentes.

Uma vez disseminada e percebida, a imagem passaria a fazer parte de um repertório de representações sociais com papel ativo nas práticas materiais de dife-

rentes grupos. Um dos principais pressupostos de estudos comportamentais urbanos é de que a percepção condiciona o comportamento. Estudiosos têm mostrado a importância da mente na definição da conduta e o papel de conflitos e imagens negativas (RIO, 1996, p. 4-5). Outros autores mostram as interações que envolvem qualidade de vida e práticas sociais, ao mesmo tempo em que apresentam o ambiente como um contexto. Esse envoltório abrangia fenômenos de natureza psicológica, social e cultural (CASTELLO, 1996, p. 25).

Análises recentes têm explorado diferentes possibilidades de articulação entre contexto sócio-econômico, visões de mundo, natureza e imaginário (CASTRO, 1997; CIDADE, 2001a; CIDADE, 2001b). Abordagens sobre o tema da representação têm destacado sua seletividade e sua valoração. Assim a emissão e a recepção das representações estariam carregadas de visões de mundo e de ideologia (FERRARA, 1996, p. 63). Sob um prisma de processos coletivos, outros autores buscam compreender em que medida a percepção e a imagem ambiental afetam o comportamento de grupos sociais. (LEDRUT, 1973; CIDADE e SOUZA, 2001; CIDADE, no prelo).

Um dos autores que têm contribuído de forma decisiva para o estudo da imagem de cidade, sob um enfoque de avaliação do espaço construído, é Kevin Lynch. Embora sua perspectiva não enfatize aspectos ideológicos, oferece elementos práticos para a análise da imagem ambiental urbana. Para o autor, a imagem ambiental representaria um processo interativo entre o observador e o ambiente. Nesse sentido, a imagem pode ser pública, constituindo figuras mentais sobre as quais muitos dos habitantes da cidade concordam. A imagem ambiental se constituiria de três componentes, a identidade a estrutura e o significado. A *identidade* teria relação com a capacidade de identificação de um objeto enquanto distinto de outros elementos, como uma entidade separada; a *estrutura* diria respeito à relação espacial ou de padrão, do objeto para o observador e para outras coisas; o *significado* envolveria uma relação de caráter prático ou emocional entre o objeto e o observador (LYNCH, 1971, p. 7).

O tema relativo à imagem ambiental de Brasília, sob o prisma do significado foi analisado em outro artigo (CIDADE e SOUZA, 2001). Este estudo aborda a imagem ambiental sob o enfoque da identidade da cidade. Para estabelecer bases conceituais necessárias à compreensão do argumento, os próximos itens tratam de modelos e propostas do urbanismo moderno. A transição para a abordagem empírica trata da interpretação e aplicação de modelos urbanísticos na organização espacial de Brasília.

URBANISMO MODERNO, CIDADES-SATÉLITES E SUA RELEITURA NO DISTRITO FEDERAL

Urbanismo moderno e determinismo espacial

A procura de modelos ideais de cidade encontra campo fértil no urbanismo das primeiras décadas do século XX. Segundo Choay, há três modelos principais: o progressista, o culturalista e o naturalista. (CHOAY, 1979, p. 20) Pode-se considerar que os três modelos influenciaram, em diferentes graus, o urbanismo moderno.

O modelo progressista teve como seus principais formuladores o arquiteto Tony Garnier e Le Corbusier. A cidade moderna deveria incorporar, na prática, os ganhos tecnológicos da revolução industrial, enfatizando materiais novos, aço e concreto e adotar métodos eficazes, como a padronização e a mecanização. Propunha-se uma nova relação com o objeto, apoiada numa concepção austera e racional da beleza, na busca de formas universais e no cubismo. (CHOAY, 1979, p. 20)

O modelo culturalista teve como seus principais divulgadores Camillo Sitte, Ebenezer Howard e ainda Raymond Unwin e Barry Parker, projetistas da primeira cidade-jardim inglesa. Baseado nas idéias de totalidade e de cultura, o modelo privilegiava a estética. Em oposição ao modelo progressista e ao crescimento das metrópoles da fase industrial, o modelo culturalista pretendia limitar a população das cidades, a trinta ou cinqüenta mil habitantes. Cada cidade teria seu próprio caráter, como forma de sublinhar a importância da individualidade. (CHOAY, 1979, p. 26-27).

O modelo naturalista consubstanciou-se na proposta de Frank Loyd Wright, que teve o nome de *Broadacre City*. O modelo rejeitava a grande cidade industrial, considerada responsável por alienar o indivíduo. Considerava essencial o contato com a natureza para permitir um harmonioso desenvolvimento da pessoa. Sua proposta de democracia não significava uma nova introdução do pensamento político no urbanismo e sim a liberdade de cada um agir à sua vontade. (CHOAY, 1979, p. 30).

Choay considera que, apesar de ter origens em propostas com ramificações políticas, o urbanismo apresenta-se sem esses vínculos. (CHOAY, 1979, p. 20) No entanto, embora os modelos do urbanismo guardassem certa distância das preocupações políticas, sua própria existência revela a importância das relações materiais e culturais na criação e reprodução do ambiente urbano. Todos procuraram responder aos desafios de sua época. Todos procuraram seguir um modelo de racionalidade para a resolução dos principais problemas que a evolução do capitalismo havia legado às grandes cidades da época. As muitas dificuldades encontradas na implementação de cada tipo de cidade ideal proposto revelam a eterna tensão entre razão e paixão, característica da sociedade moderna.

Mais do que as características próprias do urbanismo, essa dualidade genética, típica das tensões da modernidade e compartilhada em praticamente todos os quadrantes do conhecimento e das atividades humanas dos últimos séculos, talvez seja a maior responsável pelos fracassos dessa tentativa de ordenar, ao mesmo tempo, com razão e sensibilidade, os espaços das cidades. A realidade imperfeita e conflituosa das cidades do século XX demonstrou os limites de uma proposta que ignorava justamente a força impositiva das relações sociais na organização do espaço. (CIDADE, 1998, p. 37)

Um dos modelos de urbanismo que mais influenciaram o projeto de cidades ao longo do século vinte, em particular no Brasil, foi o progressista. Com ênfase no modernismo, pretendia representar o triunfo da racionalidade coletiva sobre o individualismo. Essa corrente evocava a articulação entre os processos materiais do capitalismo e da mecanização crescente, e os processos ideológicos de apologia ao progresso, na leitura das vanguardas artísticas e literárias da época. A proposta de grandes espaços abertos com prédios verticais para habitação coletiva sintonizava-se com os modelos, então emergentes, do fordismo e da industrialização para um mercado de massas.

Embora os três modelos do urbanismo buscassem a cidade ideal, Hall argumenta que os pressupostos do modelo progressista guardariam relações claras com uma visão utópica. Segundo Hall, essa perspectiva teria relações com um autoritarismo de cunho social. Esse seria inspirado na arquitetura de habitações populares da então União Soviética. A crença de Le Corbusier, em sua fase mais tardia, de que o planejamento centralizado e um sindicalismo autoritário seriam os mais adequados para implementar os projetos modernistas, teria sido a propulsora de sua proposta de grandes prédios coletivos. Uma das idéias básicas era de que o emprego do chefe de família deixaria de ser o critério para determinar o tipo de apartamento recebido,

deixando lugar para rígidas normas de espaço. Essa visão trazia consigo a proposta de que “ninguém receberá nem mais nem menos do que o mínimo necessário para uma existência eficiente. E agora todos – não apenas a elite afortunada – terão acesso aos serviços coletivos”. (HALL, 1995, p. 249)

Na busca de qualidade ambiental, o urbanismo progressista privilegiava os aspectos materiais e técnicos do projeto. Tendia a ignorar as contradições sociais, econômicas e políticas que envolvem a organização e reorganização do espaço urbano. É essa característica de considerar que o desenho urbano tem o poder de induzir mudanças nas relações sociais que lhe dá um cunho determinista. O amoldar-se a ideologias autoritárias pode caracterizá-lo como um instrumento de dominação.

Não havia na proposta uma elucidação explícita das condições econômicas e políticas em que os projetos de cidade ideal seriam viáveis. Ao mesmo tempo, as formulações do urbanismo progressista tinham como pressuposto implícito a expectativa de que o ambiente da cidade projetada, expresso no desenho urbano e arquitetônico, seria ideal. Esse modelo serviria para, por um lado, resolver os inúmeros problemas das grandes cidades do mundo industrializado e, por outro, promover a imagem de um mundo melhor, fruto da modernidade. A utopia foi uma das principais características da busca de modelos urbanos ideais. O modelo culturalista, um dos modelos utópicos que influenciaram os urbanistas modernos, teve entre suas propostas mais conhecidas as cidades-jardim e cidades-satélites.

Cidades-jardim e cidades-satélites

A concepção original de cidades-satélites é antiga. Entre os urbanistas, encontra raízes na proposta de cidade-jardim, formulada em torno de 1900 pelo inglês Ebenezer Howard. Na visão de Howard, a cidade-jardim, localizada no campo e com um limite fixo de 32 mil habitantes proprietários e mil acres de terra, iria combinar o que havia de melhor no campo e na cidade. Com múltiplas atividades econômicas, auto-sustentada, a cidade-jardim seria envolvida por um cinturão verde (HOWARD, 1996, p. 112-114). Atingido o limite populacional, outra cidade seria começada, a uma distância próxima. Com a multiplicação de cidades, formar-se-ia um grande conglomerado policêntrico, denominado cidade social (HOWARD, 1996, p. 185). Segundo Hall, considerando a cidade como um ímã e o campo como outro, o conglomerado de cidades-jardim daria substância à relação cidade-campo, constituindo o que Howard chamou de o terceiro ímã (HALL, 1995, p. 109).

O próprio Howard e outros urbanistas trataram de implementar a proposta de cidades-jardim em diversas variantes. Na avaliação de Hall, devido ao caráter utópico da proposta e à complexidade envolvida em sua implementação, no entanto, poucas tentativas de implementar o modelo original foram bem sucedidas. Uma das variantes foi a idéia de cidades-satélites, proposta em 1912 por Raymond Unwin, também inglês, um dos principais seguidores de Howard. Essas cidades-satélites seriam “próximas dos municípios, subúrbios-jardim dependentes do município para a geração de empregos” (HALL, 1995, p. 124).

O próprio Unwin, em 1938, considerou que o subúrbio-jardim, na forma de cidade-satélite, tinha sido a grande contribuição de Howard. Essas urbanizações teriam um papel protetor com relação ao constante crescimento de Londres (HALL, 1995, p. 130). Uma tentativa de implementar cidades-jardim na Alemanha, em 1925, tendo à frente Ernst May, acabou se configurando como cidades-satélites. Essas, ligadas ao município por transporte coletivo, diferentemente das primeiras cidades-jardim, “teriam que ser urbanizadas pelo município dentro do sistema de casas populares” (HALL, 1995, p. 137). A característica de sustentabilidade endógena parece ter sido abandonada.

A discussão mostra que, embora existam diferentes modelos de cidades voltados para a superação dos muitos problemas que assolavam a cidade industrial, sua aplicação não seguiu ditames rígidos. Diferentes contextos levaram a diferentes apropriações das propostas originais.

Cidades-satélites no Distrito Federal

Utópico, o projeto de Brasília beneficiou-se das virtudes do urbanismo moderno com fortes influências progressistas, entre as quais a de pretender adaptar-se aos desafios de sua época. Compartilhou também de seus inúmeros problemas, muitos dos quais advindos da recusa ou incapacidade de lidar com processos sociais. O projeto de Brasília também veio imbuído de um racionalismo que pretendia, por meio do desenho urbano, superar as muitas contradições sociais de uma sociedade periférica. A construção da cidade foi apoiada pela construção de imagens utópicas, de indiscutível cunho determinista. A construção de cidades-satélites antes mesmo da inauguração da capital foi uma das ações mais polêmicas.

A semelhança das cidades-satélites implementadas no Distrito Federal com a proposta original situa-se mais em aspectos de localização do que em aspectos sociais. A concepção de subúrbio na Europa e nos Estados Unidos, onde as idéias de cidades-jardim e de subúrbios-jardim se multiplicaram, pressupunha uma classe média. No Distrito Federal, conforme Kubitschek explicita, as cidades-satélites foram criadas, em larga medida, para abrigar migrantes pobres e para proteger o Plano Piloto da presença de favelas (KUBITSCHKEK, 1975, p. 173-176).

A idéia da pertinência das cidades-satélites ao município do qual elas seriam subúrbios também aparece tanto no exemplo inglês como no alemão. Aparece também no discurso do fundador, quando ele considera que o Catetinho, localizado na atual cidade-satélite do Gama e primeira residência presidencial, foi construído "no local onde seria Brasília" (KUBITSCHKEK, 1975, p. 51).

A partir, no entanto, da construção separada da Cidade Livre (atual Núcleo Bandeirante), o discurso mudou e passou a caracterizar-se pela ambigüidade. A criação da que foi considerada a "primeira cidade-satélite", Taguatinga, suscitou o seguinte comentário: "Vencida essa etapa inicial, foi construída, na nova cidade, uma escola primária em alvenaria, seguida, pouco depois, da primeira Escola Profissional de Brasília" (KUBITSCHKEK, 1975, p. 175). Nesse trecho, está clara a identificação da nova cidade de Taguatinga como parte de Brasília. A ambigüidade aparece logo em seguida, em que há a distinção das duas cidades: "a cidade-satélite organizou-se, pois, como Brasília, saiu do nada, e abriu os olhos para a existência, contemplando o cenário desolado do Planalto Central" (KUBITSCHKEK, 1975, p. 176).

A discussão sugere que a concepção original de cidades-satélites trazia implícitos uma dinâmica demográfica relativamente estável e um processo de planejamento estruturado e eficaz. No Distrito Federal, a combinação de fatores foi distinta. O cenário era de fortes correntes migratórias, particularmente nas primeiras décadas da nova capital. Na área planejada original, a Região Administrativa I, Brasília, que abrange o Plano Piloto, o controle do uso do solo, fortemente apoiado na propriedade pública da terra, manteve-se relativamente estrito. Nas cidades-satélites, que receberam o maior impacto migratório, o controle foi bem menos rígido. Nos últimos anos, diante da expansão metropolitana periférica, por meio de assentamentos populares e condomínios de classe média e alta, houve um afrouxamento de inusitadas proporções no controle da urbanização.

Na concepção original das cidades-jardim, a multiplicação de núcleos urbanos não parecia significar uma desvinculação, mas uma complementaridade com relação

ao município de origem. No Distrito Federal, a criação de cidades-satélites ocupadas por populações pobres pareceu contribuir decisivamente para a criação de um discurso de separação. Esse discurso parece ter atingido o imaginário popular, alimentando a criação de identidades também apartadas. Assim, para muitos, só os "ricos" seriam identificados como moradores da capital do país.

DESCRIÇÃO E RESULTADOS DE PESQUISA DE CAMPO NO CENTRO DE BRASÍLIA

A organização da pesquisa

Na área central de Brasília, localiza-se a Torre de Televisão, próxima à Rodoviária do Plano Piloto, aos Setores Hoteleiros Norte e Sul e ao Parque da Cidade. Ao pé da Torre, espalha-se tradicional feira de artesanato, que comercializa produtos de Brasília e de áreas adjacentes. A torre é popular entre moradores e turistas. No início do percurso por elevador, há um museu de gemas; em andar mais alto há um mirante, de onde se descortina a paisagem plena da cidade e a linha do horizonte.

Com vistas a subsidiar a análise da imagem de Brasília, foi desenvolvida uma pesquisa de campo nas cercanias da Torre de Televisão.⁵

Utilizou-se a técnica de questionário, respondido por pessoas maiores de dezesseis anos, perfazendo 183 entrevistados. A primeira parte do questionário buscou caracterizar o respondente. A segunda parte abrangeu perguntas abertas e fechadas, para identificar a imagem da cidade, relacionadas com a abordagem teórica adotada. As perguntas foram organizadas da seguinte forma: Significação (relação emotiva e prática), Identidade (comparação com outras cidades) e Estrutura (relação espacial). As questões também incluíram Atividades sociais (sociabilidade e mobilização) e Espaço e ambiente (gestão territorial e ambiental). Dada a necessidade de delimitação, este estudo analisará somente as questões que tratam da identidade da cidade e uma questão sobre a estrutura, que é a que trata do centro.⁶

⁵ Os questionários foram elaborados e discutidos no contexto da disciplina Extensão em Geografia, oferecida pelo Departamento de Geografia do IH/UnB, no primeiro semestre de 2001. A aplicação dos questionários foi feita no fim de semana de 21 de abril de 2001 pela professora Lúcia Cony F. Cidade, por alunos da disciplina e pelas alunas de Prática e Pesquisa de Campo Rosane Moreira de Carvalho e Rosângela Santos de Barros. O processamento dos resultados foi elaborado em SPSS por Marcelo J. M. Freire. As autoras agradecem aos que participaram da pesquisa.

⁶ Para artigo que aborda os aspectos de significação da cidade, ver CIDADE e SOUZA, 2002.

Breve caracterização dos respondentes

A primeira questão buscou identificar o local de moradia dos respondentes: "Em que cidade você mora?" Dos entrevistados, 142 residiam em Regiões Administrativas (RAs) do Distrito Federal⁷, 23 em municípios do Entorno⁸ e 18 em outras cidades do Brasil ou no exterior.

A questão "Qual a faixa de renda mensal de sua família, somando os ganhos de todas pessoas que moram na sua casa?" procurou estabelecer a renda. As respostas agregadas mostram que o maior grupo é o de pessoas com renda familiar acima de 10 salários mínimos, com 74 pessoas ou 40% do total.⁹ Os grupos de um até três, três até cinco e cinco até oito salários mínimos distribuíam-se segundo as percentagens de respectivamente 15%, 19% e 16%. O grupo de renda familiar mais baixa, até um salário mínimo, compareceu com apenas 7 pessoas, ou 4% do total.

As respostas por grupos de localidades confirmam que a proporção da população com renda acima de 10 salários mínimos é mais alta no grupo formado pela Região Administrativa de Brasília, RA I; Região Administrativa do Lago Sul, RA XVI; e Região Administrativa do Lago Norte, RA XVIII, reunindo 75% dos respondentes desse conjunto de RA's. No grupo formado por outras cidades da região Centro-Oeste ou demais regiões do país, esse valor desce para 33%, enquanto nas cidades-satélites assume o valor de 29%. Em contraposição, o grupo representado pelas cidades do Entorno possui a mais baixa proporção de população com renda acima de 10 salários mínimos, apenas 9 %.

A análise das respostas confirma a concentração de renda no Plano Piloto e áreas adjacentes. Esse conjunto representa a área privilegiada do Distrito Federal, onde está localizada a população que desfruta dos maiores salários, de elevado padrão de vida e dos melhores equipamentos urbanos. O segundo grupo de mais alta renda é representado por visitantes de outras cidades da região Centro-Oeste ou demais regiões do país. Nos grupo formado pelas cidades-satélites, a proporção de pessoas de renda mais elevada assemelha-se à dos visitantes, embora ligeiramente menor, o que confirma suposições de que os moradores atuais dessas áreas já não apresentam o mesmo perfil das primeiras décadas. Nas cidades do Entorno, a baixa proporção de renda elevada revela a forte desigualdade sócio-espacial do Distrito Federal e de sua área de expansão. Quanto maior a distância física da área central, o Plano Piloto, menor tende a ser a renda e pior a qualidade de vida.

⁷ As Regiões Administrativas do Distrito Federal são: 01 Brasília; 02 Gama; 03 Taguatinga; 04 Brazlândia; 05 Sobradinho; 06 Planaltina; 07 Paranoá; 08 Núcleo Bandeirante; 09 Ceilândia; 10 Guarã; 11 Cruzeiro; 12 Samambaia; 13 Santa Maria; 14 S. Sebastião; 15 Recanto das Emas; 16 Lago Sul; 17 Riacho Fundo; 18 Lago Norte; e 19 Candangolândia.

⁸ Os municípios da Região Integrada de Desenvolvimento do Entorno - RIDE, no Estado de Goiás são: Abadiânia, Água Fria de Goiás, Águas Lindas, Alexânia, Alto Paraíso, Alvorada do Norte, Buritinópolis, Cabeceiras, Cidade Ocidental, Cocalzinho, Corumbá de Goiás, Cristalina, Damianópolis, Flores de Goiás, Formosa, Luziânia, Mambai, Mimoso de Goiás, Novo Gama, Padre Bernardo, Pirenópolis, Planaltina de Goiás, Santo Antônio do Descoberto, São João D'Aliação, Simolândia, Sítio D'Abadia, Valparaíso de Goiás, Vila Boa e Vila Propício; no Estado de Minas Gerais são: Arinos, Bonfinópolis de Minas, Buritis, Cabeceira Grande, Dom Bosco, Formoso, Natalândia, Paracatu, Pintópolis, Riachinho, Unai, Uruana de Minas e Uruçuia (<http://www.infobrasilia.com.br/entorno.htm>).

⁹ O valor do salário mínimo em abril de 2001 era de R\$ 180,00.

A identificação da capital

Outra questão tratada na pesquisa procurou descobrir o que é Brasília, a capital, no imaginário popular. Primeiro, foi feita a afirmação de que a Constituição Brasileira define Brasília como a Capital Federal. Em seguida, foi feita a pergunta: "Para você, Brasília é o Plano Piloto, o Distrito Federal ou outro?" A análise das respostas agregadas confirmou que a maioria da população entrevistada, ou 51%, identifica Brasília, a Capital Brasileira, como o Plano Piloto. Esses são seguidos de perto pelos que consideram Brasília como o Distrito Federal, que são 48%. Um por cento dos entrevistados apresentou resposta que se enquadrou em "outro".¹⁰

As respostas por grupos de localidades distribuem-se de forma diferenciada. No grupo formado pela Região Administrativa de Brasília, Região Administrativa do Lago Sul e Região Administrativa do Lago Norte, 60% responderam que Brasília é o Plano Piloto e apenas 38% que ela é o Distrito Federal. No conjunto formado pelas cidades-satélites, 53% consideram que Brasília é Plano Piloto e 47% que ela é o Distrito Federal. Já no grupo formado por outras cidades da região Centro-Oeste ou demais regiões do país, a proporção começa a se inverter. Enquanto 44% consideram que Brasília é o Plano Piloto, 56% acreditam que ela é o Distrito Federal. No grupo formado pelas cidades do Entorno, apenas 30% consideram que Brasília é o Plano Piloto, enquanto 70%, consideram que ela é o Distrito Federal.

Estes resultados revelam que a percepção geral se divide de forma relativamente próxima entre os que consideram o Plano Piloto como capital do Brasil e os que consideram que a capital é o Distrito Federal. A distribuição das respostas segundo o local de residência, no entanto, mostra uma tendência a imagens diferenciadas entre os "de fora" e os "locais". Nas localidades próximas, que incluem o Plano Piloto o Lago Sul e o Lago Norte, com renda mais elevada, predominam claramente os que mantêm a imagem do Plano Piloto como a capital. Essa imagem poderia expressar um discurso de cunho ideológico, disseminado com maior intensidade entre grupos sociais específicos, interessados em manter uma separação entre as áreas centrais e a periferia. No grupo das cidades-satélites, embora a predominância se mantenha, a proporção é menos elevada. Entre um histórico de segregação e a construção de uma identidade de inclusão, a população parece dividida.

Entre as pessoas "de fora", o grupo formado pelas cidades do Entorno tende a identificar mais do que todos os outros o Distrito Federal como a capital. O grupo formado por outras cidades da região Centro-Oeste ou demais regiões do país também compartilha da mesma imagem, embora com menos intensidade. Para os moradores do Entorno, as cidades-satélites podem representar uma melhor qualidade de vida. Por outro lado, muitos dos moradores de "outras cidades" desconhecariam a realidade das cidades satélites, principalmente daquelas distantes e com fortes carências sociais. Emergiria, assim, para os "de fora", uma imagem de totalidade do conjunto do Distrito Federal como capital. Os resultados sugerem também que ambos os grupos estariam menos expostos a um discurso de apartação.

A pertinência

A questão que explorou a imagem de pertinência entre a população e a cidade foi: "De quem é a capital do Brasil?" A análise das respostas agregadas evidencia que

¹⁰ Entre as opções apresentadas, não foi explicitada a Região Administrativa I, Brasília, como a capital, como defendido em Lassance (2001). No entanto, essa possibilidade, que não apareceu em pré-teste realizado em sala de aula, estaria contemplada na categoria "outro".

a maior parte da população entrevistada considera a Capital Federal um patrimônio público, representando um total de 112 pessoas ou 61%, que responderam "de todos". Em seguida, com uma distância significativa, estão aqueles que consideram que a Capital Federal é "dos políticos", "dos ricos" ou ainda, dos funcionários públicos, com respectivamente, 18%, 12% e 6%. As demais opções: "dos pobres", "do Estado", "do brasileiro" e "de poucos" obtiveram 1% das indicações, cada uma.

Por grupos de localidades, as respostas demonstram que há elevada concordância sobre a capital ser "de todos nós". No entanto, surgem variações nas respostas quando observadas por local de residência. No grupo formado pela Região Administrativa de Brasília, Região Administrativa do Lago Sul e Região Administrativa do Lago Norte, 58% responderam "de todos nós", 16% responderam "dos ricos", 15% "dos políticos", 7% "dos funcionários públicos" e 2% "dos pobres". Não houve nenhuma resposta "dos brasileiros". O grupo representado pelas cidades satélites respondeu "de todos nós", "dos políticos", "dos ricos" e "dos funcionários públicos", com respectivamente, 64%, 23%, 10% e 2%. Para o grupo formado pelas cidades de Entorno as respostas apresentadas foram: "de todos nós", com 61%, "dos ricos" e "dos funcionários públicos" com um mesmo percentual, 13%, "dos políticos", com 9%, e ainda, "dos brasileiros", com 4%. No grupo formado por outras cidades da região Centro-Oeste ou demais regiões do país, as respostas "de todos nós", "dos políticos" e "dos funcionários públicos" foram as mais mencionadas, com respectivamente, 56%, 17% e 11%. As respostas "dos ricos", "dos pobres" e "do Estado" compartilham da mesma percentagem, 6% para cada um das respostas.

A análise das respostas revela que grande parte da população possui uma percepção que a capital pertence a todos os cidadãos, o que indica a presença de uma imagem de pertinência compartilhada. Esse tipo de imagem, em geral, reflete a consciência de cidadania da população. É interessante observar que entre os grupos envolvidos na pesquisa, aquele formado pelas cidades satélites é que demonstra maior consciência de que a capital é um bem público de uso coletivo. Este fato sugere uma identidade cidadã no perfil dos moradores desse grupo, apesar de continuarem não compartilhando da mesma qualidade ambiental oferecida à população residente no Plano Piloto e áreas adjacentes.

O centro da cidade

Em uma outra questão buscou-se, a partir da percepção da população, identificar o centro do Distrito Federal, uma característica da estrutura da cidade que também pode ter rebatimentos na identidade: "Para você, onde fica o centro do Distrito Federal?" Foram encontradas as seguintes indicações: Catedral, Plano Piloto, Rodoviária, Eixo Monumental, Congresso Nacional, Praça dos Três Poderes, Setor Comercial Sul, e Outros. Na análise agregada, as áreas mais mencionadas foram Plano Piloto, Rodoviária, e Praça dos Três Poderes, com respectivamente, 53, 48 e 22 das respostas totais ou 29%, 26% e 12%. Outras áreas também mencionadas foram Congresso Nacional, Torre de TV e Eixo Monumental, com respectivamente, 14, 11 e 9 das respostas totais ou 8%, 6% e 5%. Outras áreas como Catedral, Setor Comercial, Torre, Esplanada, Parque da Cidade e outros somaram juntas 15% das respostas.

As respostas por grupos de localidades distribuem-se de forma semelhante nos grupos "locais". No grupo formado pelas Regiões Administrativas de Brasília, Lago Sul e Lago Norte, 33% mencionaram Plano Piloto, 29%, Rodoviária, e 13%, Praça dos Três Poderes. No grupo das cidades satélites, 31% dos entrevistados escolheram Plano Piloto, 28%, Rodoviária, e 12% Praça dos Três Poderes. Já nos grupos de "fora", um formado pelo Entorno e o outro pelas outras cidades da região Centro-Oeste ou

demais regiões do país, as áreas mencionadas são variadas. No grupo formado pelo Entorno as áreas mais apontadas foram Plano Piloto e Rodoviária, com a mesma percentagem de votos 22%. Diferentemente dos dois grupos anteriores, a terceira área mais mencionada foi o Congresso Nacional, com 17%. Curiosamente, no grupo formado por outras cidades da região Centro-Oeste ou demais regiões do país, a área mais lembrada foi a Torre de TV, com 22%. Em seguida, igualmente com 17%, aparecem o Plano Piloto e a Rodoviária.

A análise das respostas sugere que a população residente no Distrito Federal, independentemente das diferenças sócio-espaciais, compartilha de uma imagem semelhante sobre as áreas que representam o centro do Distrito Federal, notadamente o Plano Piloto e a Rodoviária. Entre os outros grupos, as áreas mencionadas podem indicar que a população "de fora", do Entorno e de "outras cidades", identifica como centro do Distrito Federal especialmente as áreas de transbordo, como a Rodoviária, e as áreas dos pontos turísticos mais visitados de Brasília, como a Torre de Televisão e o Congresso Nacional.

A comparação com outras cidades

Uma última questão analisada procurou comparar a qualidade de diversos serviços oferecidos no Distrito Federal com outras grandes cidades brasileiras, como mais um subsídio para compreender sua identidade. Os serviços avaliados foram: transporte; moradia; hospitais e postos de saúde; escolas; rede de água; rede de esgoto; coleta de lixo; segurança; área de lazer; áreas verdes; restaurantes; hotéis; sinalização de trânsito e sinalização turística. Para este trabalho, foram analisadas apenas as respostas relativas aos serviços de transporte e áreas verdes. Esses dois aspectos estão direta ou indiretamente relacionados com características modernistas da cidade.

Em relação ao transporte, as respostas agregadas mostram que 71 dos entrevistados, ou 39%, consideram o serviço de transporte pior no Distrito Federal do que em outras grandes cidades brasileiras. Bem próximo a este número estão aqueles que consideram o contrário, ou seja, que o serviço de transporte no Distrito Federal é melhor do que os de outras grandes cidades brasileiras, com 68 dos entrevistados, ou 37%. Os que consideram o serviço de transporte igual ao das outras cidades correspondem a 36 dos entrevistados, ou 20%. Os entrevistados que não sabem avaliar essa questão somam 8, ou 4% do total.

As respostas por grupos de localidades distribuem-se de maneiras divergentes. No grupo formado pela Região Administrativa de Brasília, Região Administrativa do Lago Sul e Região Administrativa do Lago Norte, 42% responderam que o serviço de transporte no Distrito Federal é pior que em outras grandes cidades, 38% melhor, 15%, igual, e 5% não souberam avaliar. Apresentando poucas diferenças, no grupo formado pelas cidades satélites, 41% consideram que o serviço de transporte no Distrito Federal é pior, 32% melhor, 24%, igual, e 2% não sabem avaliar. Já no grupo das cidades do Entorno, a maioria entrevistada considera que o serviço de transporte no Distrito Federal é melhor, com 52% e apenas 22% pior, enquanto 24% consideram o transporte igual aos de outras grandes cidades. Entre os entrevistados do grupo formado por outras cidades da região Centro-Oeste ou demais regiões do país ocorre uma divisão. Há os que consideram o transporte no Distrito Federal melhor e os que o consideram pior, quando comparado com outras grandes cidades, com 39% para cada uma dessas respostas. Já os que consideram igual ao de outras grandes cidades representam 17% das respostas, enquanto 6% não souberam opinar.

A análise das respostas revela que, de forma geral, a maior parte dos usuários de transporte do Distrito Federal compartilha da mesma opinião: de que o serviço de

transporte é pior do que em outras grandes cidades brasileiras. Entretanto, essa imagem negativa é ainda maior no grupo formado pelas cidades satélites. A população desses núcleos é a grande usuária do transporte público dentro do Distrito Federal e, normalmente, é obrigada a percorrer grandes distâncias. O destino principal é a área central, Plano Piloto, onde se concentram os postos de trabalho. Sendo assim, uma avaliação negativa sugere veículos precários e superlotação, que podem ser considerados como formas de acentuar a segregação e a dominação.¹¹

Os dados referentes ao grupo formado pelas cidades do Entorno, o único a considerar majoritariamente que o serviço de transporte no Distrito Federal é melhor, permitem inferir que a qualidade do transporte público nessas áreas é ainda pior. A população parece ter usado, como medida de comparação da qualidade do transporte do Distrito Federal, o transporte de suas cidades de origem. Uma divisão simétrica entre os que consideram que o serviço de transporte no Distrito Federal é pior e melhor do que em outras metrópoles foi detectada no grupo formado por "outras cidades". Isso pode indicar que os entrevistados sejam procedentes de cidades ou de regiões diversas que possuem diferentes qualidades no sistema de transporte.

Outro item analisado refere-se à comparação das áreas verdes no Distrito Federal com as de outras grandes cidades. As respostas agregadas mostram uma imagem diversa. A maioria dos entrevistados avalia que as áreas verdes do Distrito Federal são melhores do que as de outras grandes cidades brasileiras, representando 146 das respostas totais, ou 80%. As outras respostas dividem-se da seguinte forma: 17 dos entrevistados consideram igual, 15 consideram pior e 5 não sabem avaliar e, respectivamente, correspondem a 9%, 8% e 3%.

Por grupo de localidades as respostas mantêm a sintonia. No grupo formado pela Região Administrativa de Brasília, Região Administrativa do Lago Sul e Região Administrativa do Lago Norte, 82% consideram melhores as áreas verdes do Distrito Federal comparadas às de outras grandes cidades brasileiras, 11% piores e 21% não sabem opinar. Mais uma vez com poucas diferenças, no grupo formado pelas cidades satélites, para 84% dos entrevistados, as áreas verdes do Distrito Federal são melhores do que as de outras cidades. Os que as avaliam como iguais ou piores se dividem, com 8% cada. No conjunto formado pelos municípios do Entorno, 61% dos entrevistados avaliam as áreas verdes do Distrito Federal como melhores. As opiniões que as consideram como iguais, piores ou não sabem, aparecem com 13% para cada uma. Na avaliação do grupo formado por outras cidades da região Centro-Oeste ou demais regiões do país, as respostas relativas a melhor, pior, igual ou não sabe, distribuem-se, respectivamente, em 78%, 11%, 6% e outra vez, 6%.

A análise das respostas revela que existe entre os grupos uma ampla percepção da quantidade e do papel das áreas verdes no Distrito Federal urbano. Sugere, ainda, que as outras grandes cidades não dispõem do mesmo nível de qualidade ambiental. De fato, o Distrito Federal conta com uma das mais elevadas percentagens de áreas verdes por habitante entre as cidades brasileiras. Por outro lado, por serem mais antigas, as outras cidades estariam em um estágio mais avançado de degradação ambiental. A imagem de Brasília, símbolo do urbanismo moderno, como cidade planejada e com boa qualidade ambiental manteve-se particularmente forte entre os entrevistados.

¹¹ Para uma abordagem da segregação como forma de dominação, ver VILLAÇA, 1998.

CONCLUSÃO

Este trabalho buscou analisar a imagem de Brasília, na perspectiva da população, com vistas a estabelecer características que a diferenciam de outras cidades e formam sua identidade. Partiu de uma breve abordagem dos antecedentes históricos que precederam a construção de Brasília. Buscou identificar aspectos institucionais e ideológicos que teriam levado à construção das cidades satélites e à geração de uma imagem e identidade dicotômica da capital. O estudo procurou responder às seguintes questões: Afinal, quem é a capital do Brasil? A quem pertence essa cidade? Como a cidade se diferencia de outras grandes cidades brasileiras? O trabalho incluiu uma abordagem teórica que relaciona ideologia, percepção e imagem ambiental, base para a compreensão dos processos envolvidos. Apresentou resultados de uma pesquisa por meio de questionários, aplicados nos arredores da Torre de Televisão no centro de Brasília.

A análise da pesquisa mostrou a opinião de grupos da população, diferenciados por local de residência, sobre quem é Brasília, a quem pertence e como se diferencia. A imagem das cidades-satélites como não integrantes da capital brasileira faz parte das representações sociais de boa parte da população. Isso se dá, em particular, para moradores do Plano Piloto e suas proximidades e também das cidades satélites. Para muitos, as cidades-satélites não fazem parte da capital, que se situaria no Plano Piloto. Uma explicação simplista poderia ser originária da distinção entre área urbana e área não urbana. Embora não exista divisão política, como permanecem interstícios não urbanos entre alguns dos núcleos e o centro, apenas a área central seria reconhecida efetivamente como cidade capital. No entanto, essa explicação não parece ser convincente. Em geral, não há muitas discussões sobre se núcleos periféricos de municípios que são capitais de estados, fazem ou não parte da capital.

Um motivo mais provável para a dificuldade de identificar-se a capital, se o Plano Piloto ou o Distrito Federal, residiria na segregação entre a área central e suas proximidades, o Plano Piloto e áreas adjacentes, e a periferia, constituída pelas cidades-satélites e os assentamentos. Esse processo é expresso, por um lado, pela distância física, com níveis diferenciados de acessibilidade ao centro de empregos. Por outro lado, pela clara discrepância de níveis de vida e qualidade ambiental entre essas áreas.

A desigualdade tem sido reproduzida ao longo da história do país e recriada, nas grandes cidades, por meio de obstáculos ao acesso à terra e à habitação. No Distrito Federal, a ideologia estaria na base de um discurso governamental ambíguo, gerador de uma imagem dicotômica de cidade, e promotor da dominação por meio da segregação. Essa imagem estaria sendo percebida pela população e, em vários sentidos, incorporada ao discurso popular.

Em contraste com a divisão de opiniões sobre "quem" é, de fato a capital, as visões sobre "de quem" é a capital concordam em considerá-la majoritariamente como algo que pertence a todos nós. A análise sugere que, embora a população perceba a capital de forma dividida, seus "donos" são vistos de forma clara. Parece existir uma consciência de cidadania e nacionalidade em todos os grupos. Embora parte das respostas considere a capital como dos políticos, dos ricos e dos funcionários públicos, essas respostas também estariam refletindo uma consciência crítica.

A questão de como a capital se diferencia de outras cidades, por meio da análise da dimensão transporte sugere que, no que diz respeito a serviços urbanos, a capital está sujeita a limitações comuns a outros grandes centros. Quanto a áreas verdes, que estão entre as principais características da qualidade de ambiental propostas pelo modernismo, são reconhecidas como fator de diferenciação e, portanto, reforçam a identidade da capital.

O urbanismo moderno trazia implícita uma concepção racionalista que enfatizava a idéia da adequação de meios a fins predeterminados, também parte essencial do planejamento urbano. Caracterizava-se por uma visão superficial da política, bastante presente no discurso arquitetônico da época, na qual seria papel do Estado assegurar a predominância do interesse coletivo sobre interesses privados. A proposta era ainda determinista, pois tendia a supervalorizar o papel da organização espacial no condicionamento de processos sociais e na obtenção de relações mais justas.

A previsão de cidades-satélites, para serem construídas após o Plano Piloto atingir o limite populacional planejado, parece ter contribuído para a criação de uma imagem de separação. Essa percepção passou a identificar os núcleos populares não como parte de uma grande cidade, mas como algo distinto. A localização dos novos núcleos em áreas distantes, observado o cinturão verde idealizado pelo projeto inicial, também parece ter sido um fator para essa imagem. O fato do tecido urbano dessas localidades ter sido deliberadamente não contíguo ao da área urbanizada em torno do centro também parece ter contribuído para a criação de uma imagem de diversas cidades. Mais do que isso, a ocupação inicial dos núcleos por populações pobres parece ter sido decisiva na criação de uma imagem de segregação e, portanto, de separação.

REFERÊNCIAS

- CAMPOS, José Roberto Bassul. **Brasília**: situação fundiária e ocupação territorial. Outubro de 1996. Mimeo. (Palestra proferida em Tóquio).
- CASTELLO, Lineu. A percepção em análises ambientais; o Projeto MAB/UNESCO em Porto Alegre. In: RIO, Vicente del; OLIVEIRA, Livia de (orgs.). **Percepção ambiental**: a experiência brasileira. São Paulo: Studio Nobel e São Carlos, Ed. Universidade Federal de São Carlos, 1996. p. 23-37.
- CASTRO, Iná Elias de. Imaginário político e território: natureza, regionalismo e representação. In: _____; GOMES, Paulo Cesar da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (orgs.). **Explorações geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997. p. 155-196.
- CHOAY, Françoise. **O urbanismo**: utopias e realidades; uma antologia. São Paulo: Perspectiva, 1979.
- CIDADE, Lúcia Cony Faria. Modernidade, visões de mundo, natureza e geografia no século dezenove. **Espaço e Geografia**, Brasília, v. 4, n. 1, p. 149-168, 2001a.
- _____. Visões de mundo, visões da natureza e a formação de paradigmas geográficos. **Terra Livre**, São Paulo, n. 17, 2001b. p. 99-118.
- _____. Planejamento das cidades: modelos tradicionais e tendências contemporâneas. **Espaço e Geografia**. Brasília, v.1, n.1, p. 25-45, 1998.
- _____. Qualidade ambiental, imagem de cidade e práticas sócio-espaciais. In: Paviani, Aldo (org.) **Brasília**: controvérsias ambientais – sustentabilidade em questão. Brasília: Editora da Universidade de Brasília. 24p. No prelo. (Coleção Brasília).
- _____; SOUZA, Sérgio de Oliveira. Geopolítica, modernismo e imagem de cidade: potencialidades e limites do patrimônio turístico no Distrito Federal. **Geografia**, Rio Claro, v. 27, n. 3, p. 71-86, 2002.
- FERRARA, Lucrécia D' Alessio. As cidades ilegíveis; percepção ambiental e cidadania. In: RIO, Vicente del; OLIVEIRA, Livia de (orgs.). **Percepção ambiental**: a experiência brasileira. São Paulo: Studio Nobel e São Carlos, Ed. Universidade Federal de São Carlos, 1996. p. 61-80.

GDF - Governo do Distrito Federal - Instituto de Planejamento Territorial e Urbano - IPDF. **Plano Diretor de Ordenamento Territorial e Urbano do Distrito Federal-PDOT**. Documento de referência; perfil do Distrito Federal - Estudos setoriais; Proposta do PDOT. Brasília: IPDF, 1996.

HALL, Peter. **Cidades do amanhã**: uma história intelectual do planejamento e do projeto urbanos no século XX. São Paulo: Perspectiva, 1995 (c. 1988).

HOWARD, Ebenezer. **Cidades-jardins de amanhã**. São Paulo: Hucitec, 1996.

KUBITSCHEK, Juscelino. **Por que construí Brasília**. Rio de Janeiro: Bloch Editores, 1975.

LASSANCE, Adalberto. **Brasília & Distrito Federal**: imperativos institucionais. Brasília: Instituto Histórico e Geográfico do Distrito Federal, 2001.

LEDROUT, Raymond. **Les images de la ville**. Paris: Anthropos, 1973.

LYNCH, Kevin. **The image of the city**. Cambridge, MASS.: The M.I.T. Press, 1971 (c.1960).

RIO, Vicente del. Cidade da mente, cidade real: percepção e revitalização da área portuária do Rio de Janeiro. In: _____; OLIVEIRA, Livia de (orgs.). **Percepção ambiental**: a experiência brasileira. São Paulo: Studio Nobel e São Carlos, São Paulo: Ed. Universidade Federal de São Carlos, 1996. p. 3-22.

THOMPSON, John B. **Ideologia e cultura moderna**: teoria social crítica na era dos meios de comunicação de massa. Petrópolis, Vozes, 1995.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Nobel, 1998.

Recebido em maio de 2003

Aceito em julho de 2003