



UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA

INSTITUTO DE CIÊNCIA POLÍTICA

Fernanda César Alves

**EIXINHO, EIXÃO, TESOURINHA
A CIDADE PLANJEADA SEM DIREITO AO ENCONTRO**

Brasília

2018

Fernanda César Alves

EIXINHO, EIXÃO, TESOURINHA
A CIDADE PLANJEADA SEM DIREITO AO ENCONTRO

Monografia apresentada ao Instituto de Ciência Política da Universidade de Brasília como parte dos requisitos para a obtenção do título de Bacharel em Ciência Política.

Orientador: Thiago A. Trindade
Examinador/a: Rebecca Abers

Brasília
2018

Fernanda César Alves

EIXINHO, EIXÃO, TESOURINHA
A CIDADE PLANJEADA SEM DIREITO AO ENCONTRO

Monografia apresentada ao Instituto de Ciência Política da Universidade de Brasília como parte dos requisitos para a obtenção do título de Bacharel em Ciência Política.

Orientador: Thiago A. Trindade

Avaliado em: _/_/2018

Aprovado em: _/_/2018

Thiago Aparecido Trindade (IPOL/UnB)

Examinador/a (IPOL/UnB)

César, Fernanda.

Eixinho, Eixão, Tesourinha. A cidade planejada sem direito ao encontro / Fernanda César Alves. Brasília, 2018.

44 páginas.

Monografia (bacharelado) – Universidade de Brasília. Departamento de Ciência Política, 2018.

Orientador: Professor Doutor Thiago Aparecido Trindade. Departamento de Ciência Política.

1. Brasília. 2. Direito à Cidade. 3. Urbanismo. 4. Industrialização. 5. Cidadania.

DEDICATÓRIA

*À minha mãe Cláudia e minha vó
Adelaide, pelas batalhas que passaram
em Brasília, por sempre acreditarem em
meu potencial e permitirem que eu realize
meus sonhos.*

AGRADECIMENTOS

Existe uma teoria que diz que os maiores eventos das nossas vidas acontecem após pequenas decisões que tomamos no dia-a-dia. Uma decisão pequena do tipo virar à esquerda ao invés da direita, ou sentar na primeira ao invés da última cadeira, são essas decisões que nos levam até nossos objetivos. Não foi por escolhas deliberadas que hoje me formo Cientista Política pela Universidade de Brasília, nem tampouco somente por mérito próprio. Poderia dizer até mesmo que fui eu quem tomou a decisão de virar à esquerda, mas não foi. Por isso meus agradecimentos não são para amigos, colegas de trabalho e projetos com os quais dividi essa caminhada. Esse capítulo é para quem tomou uma decisão que me trouxe até aqui. Esse capítulo é um agradecimento aos meus avós!

No dia 11 de novembro de 1967 meus avós embarcaram na maior aventura de suas vidas. Três filhos pequenos nas mãos, uma mulher grávida e um homem decidiram encarar sete dias de viagem até à nova capital federal – a história de fato começa como todas aquelas de nordestinos que viram com olhos brilhantes o nascimento de Brasília e desejaram fazer parte de sua história, e sonharam que Brasília lhes ofereceria um pedaço de seu aconchego. Em 17 de novembro desembarcaram em Brasília, mas a vinda dessa família não me faria chegar até a Universidade de Brasília. Como eles viveram sobre este solo, suas conquistas, perdas, anseios e celebrações, isto sim transformaria meu futuro.

Minha mãe nasceria poucos meses depois, em fevereiro de 1968, e suas pequenas ações também fazem parte desse momento. Minha avó seguiria criando seus sete filhos, trabalhando de merendeira e auxiliando sua comunidade. Meu avô seguiria como auxiliar de serviços gerais até se aposentar como encarregado de serralheiro. Acasos, batalhas, perdas e ganhos os levariam a considerar se estabelecerem em diversas cidades: Núcleo Bandeirantes, Taguatinga, Samambaia e Guará, até por fim se estabelecerem na Ceilândia. No mesmo lote de onde escrevo esta página, no mesmo lote em que seus filhos cresceram, depois seus netos e agora seus bisnetos.

Eu não me imagino fazendo as mesmas escolhas que meus avós fizeram, tampouco as que minha mãe tomou. Eu só posso honrá-las da melhor maneira que encontrei através da realização dos sonhos que sonhamos juntos, através do crescimento e da certeza de que tudo que eu sou hoje foi moldado por eles, por suas escolhas e por terem confiado em mim.

Agradeço honrosamente a quem me conduziu num caminho em que a priorização da escola e dos estudos me fez trilhar minha própria rota, criando meus próprios objetivos, virando à esquerda. Agradeço a quem transformou meu choro em garra, e me entregou ao mundo para desbravar suas entranhas.

Agradeço à minha família e espero honrar a nossa história com esse novo capítulo, o capítulo de possibilidades que antes foram negadas ou dispensadas. Espero honrar o fato de ser a segunda geração brasiliense de nossa linhagem e ser a primeira da família a me formar nesse espaço tão pouco habitado pelos meus.

Sem vocês, eu não estaria aqui. Sem Brasília tampouco saberia o que seria de mim. Obrigada! E que esse seja apenas outra pequena escolha na minha vida que me levará a algo ainda maior.

EPÍGRAFE

“Human progress isn’t measured by industry. It’s measured by the value you place on a life. An unimportant life. A life without privilege. [...] That’s what defines an age, that’s... what defines a species.”
(Doctor Who)

RESUMO

Este trabalho analisa a decisão de mudar a capital federal para o interior do país afim de entender como a construção de Brasília e os princípios urbanísticos e políticos da época impactaram e continuam a impactar na vida da população que vive à margem do centro conhecido como “Plano Piloto”. Busca-se apresentar e discutir as razões que levaram o governo de Juscelino Kubitsck a enfrentar este grandioso projeto com intuito de dialogar com a literatura existente sobre direito à cidade e contribuir para estudos futuros.

Palavras-chave: Brasília. Direito à Cidade. Urbanismo. Industrialização. Cidadania.

ABSTRACT

This study analyzes the decision to move the federal capital to the country's interior in order to understand how Brasília's construction and the urbanistic and political principles in place at the time had and still have an impact on the life's of people who live outside the center known as "Plano Piloto" (in English, "Pilot Plan"). The aim is to present and discuss the reasons that took Juscelino Kubitschek's administration to face this grand project in order to dialogue with the existing literature on Right to the City and to contribute to future studies.

Keywords: Brasília. Right to the City. Urbanism. Industrialization. Citizenship.

ÍNDICE DE FIGURAS E TABELAS

Figura 1 – O projeto de Lúcio Costa para o Plano Piloto	29
Tabela 1 – Distrito Federal: Cidades e Regiões Administrativas Datas importantes.....	35

SUMÁRIO

CAPÍTULO 1 – De Paris, com amor: o conceito de direito à cidade	15
1.1 O conceito nasce	15
1.2 Sem barricadas, sem encontro, sem cidade	16
1.3 Direito à democracia, direito à cidade	17
1.4 Sem moradia, sem cidade.....	20
1.5 A questão da localização	21
CAPÍTULO 2 – Baiana e carioca: antecedentes históricos	23
2.1 As capitais litorâneas	23
2.2 O fator econômico.....	24
2.3 O sonho de Brasília	25
2.4 Comício em Jataí.....	28
2.5 O Congresso Nacional	28
2.6 O Plano Piloto	29
CAPÍTULO 3 – Oavião não é para todos: o esvaziamento da cidade	30
3.1 A constituição das cidades-satélites	30
3.2 O protagonismo da NOVACAP	34
3.3 Aos trabalhadores, à periferização	36
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	40
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	44

INTRODUÇÃO

A cidade de Brasília foi erguida pelas mãos de migrantes brasileiros que buscavam viver em um “mundo melhor” e acreditavam no empreendimento liderado pelo presidente Juscelino Kubitschek no interior do país. O que não sabiam é que o planejamento urbanístico da cidade não fora feito pensando nas pessoas, muito menos nos trabalhadores de baixa renda. Apesar de ter sido considerada e sonhada por muitas pessoas ao longo da história do país, a versão de Brasília que enfim fincou-se sob o solo tupiniquim foi embasada no pensamento filosófico urbanístico que considerava ser possível resolver as mazelas das grandes metrópoles através da planificação e do regramento urbano da sociedade.

O capital industrial está no epicentro das mudanças ocorridas e moldou Brasília a seu bem prazer através da máquina pública, permitindo que a industrialização ocupasse e abrisse novos mercados sem considerar as diferenças sociais apresentadas pelo país desde a colonização portuguesa. Problemas estes que segregaram a população de baixa renda, não lhes garantindo condições mínimas para uma vida digna como o direito à habitação.

Juscelino, Getúlio Vargas e muitos outros sonharam com uma capital tal qual fossem superados esses problemas, onde o Estado pudesse moldar uma sociedade organizada e estruturada, sempre um passo longe dos órgãos do Governo Federal, ajudando com o povoamento do interior e aumentando a escala industrial do país. Essa utopia seria projetada por Lúcio Costa e Oscar Niemeyer em todo o esplendor e grandeza que permitiria Brasília ser considerada patrimônio cultural, levando ao seu tombamento – uma preservação da cidade-obra e mais um empecilho contra a vontade da população em alterar e tomar a cidade para si.

Neste sentido, até mesmo a população residente do Plano Piloto encontra dificuldades para aproveitar a cidade como sua, dificuldades de encontrar espaços públicos para o encontro e para a “Festa”, conceito de Henri Lefebvre que será aprofundado ao longo do texto. Este mesmo cenário impossibilita que a população negada da cidade central, residente nas cidades-satélites, tenha acesso a quaisquer espaços públicos desenhados para atender às suas necessidades.

Essa população pobre é marginalizada no momento que decide não ser suficiente apenas participar da construção de Brasília. O morar na capital, de pessoas não/ planejadas pelo governo torna-se um problema urbanístico, que deve ser necessariamente resolvido pela realocação dessas pessoas para localizações longínquas, localizações que não receberam o mesmo cuidado que o Plano Piloto. Essas áreas conhecidas como cidades-satélites e entorno do Distrito Federal são o refúgio daqueles que foram expulsos do centro e de suas localizações privilegiadas.

O urbanismo em parceria com o capital gerou uma cidade tão problemática quanto as metrópoles, impossibilitando o deslocamento das pessoas, o acesso à moradia digna e o direito à cidade. Ora, a distinção de moradia digna e direito à cidade se faz necessária a medida em que o conceito vem se transformando ao longo dos anos, ora para pensar uma sociedade abstrata, ora para pensar em aparatos estatais disponíveis à população. Deste modo, nesta monografia pretendo navegar pelas rupturas que os ideias da cidade modernista alavancou dentro do cenário de direito à cidade em Brasília, retomando as mesmas práticas vistas no território brasileiro em uma cidade altamente planejada e setorizada.

No primeiro capítulo traçaremos as discussões sobre o conceito de direito à cidade, para melhor compreensão e aprofundamento do estudo sobre Brasília. Mesmo sendo um conceito importado da França, sua contemporaneidade permite sua utilização, com as devidas modificações para o caso brasileiro e é isto que iremos abordar. No segundo capítulo faremos uma retomada histórica sobre as antigas capitais e as primeiras ideias de transferir a capital federal para o centro do país, por questões de segurança, econômicas e políticas.

No capítulo 3 apresentamos as fases da construção efetiva da capital federal sob o comando do Juscelino Kubitschek. O presidente da época não só teve um papel importante como executor do projeto, mas também como modulador experimental de uma “nova sociedade”, que seria “curada” através do urbanismo. A construção de Brasília levou ao afastamento dos candangos que se mudaram para a cidade e trabalharam em sua construção. Também analisamos o papel do Estado como o maior detentor de terras na capital e suas contribuições para o mercado imobiliário e para a impossibilidade da população mais humilde de ficar no Distrito Federal, sendo necessária a sua mudança para as cidades limítrofes. Esse cenário reflete até os dias atuais no movimento pendular

dessas pessoas, que vivem em uma rotina trabalho-casa-trabalho sem condições de quebrar o ciclo.

Por fim, no último capítulo debatemos como o urbanismo pode servir como ferramenta capaz de criar uma sociedade com direito à cidade, onde pessoas são capazes de interagir com o espaço público e fortalecer seus vínculos com a vida política, mesmo dentro de uma sociedade capitalista. Isto é importante para que a vida digna possa ser deslumbrada por todos aqueles em condições de vida longe do adequado no sistema capitalista, apesar de não alcançarmos o ideal de Henri Lefebvre.

CAPÍTULO 1 - DE PARIS, COM AMOR: O CONCEITO DE DIREITO À CIDADE

“Na cidade não queremos só terra, nós queremos o direito à cidadania, à vida na cidade” (Erminia Maricato)

1.1 O conceito nasce

A cidade das barricadas, das luzes, dos romances e museus, é também a cidade que abrigou o filósofo francês Henri Lefebvre (1901-1991) e fomentou a criação da obra intitulada *“La Droit à La Ville”* em 1968. As ruelas tortuosas de Paris abriram espaço para um novo modo de pensar a cidade capitalista quando o Barão Georges Haussmann removeu do centro da cidade os pobres e os trabalhadores para dar espaço aos empreendimentos do capital, entre 1853 e 1870. O afastamento dessa população inspirou Lefebvre a estudar a relação da urbanização e das relações sociais dentro das cidades através da história humana em sociedade. Este estudo deu origem ao conceito de “direito à cidade”, que mais tarde se espalharia pelo mundo ressignificando as ocupações de rua.

Inspirado em ideias marxistas, Lefebvre diferencia o valor de uso da cidade do seu valor de troca, que é predominante na “não-cidade” industrializada – para o filósofo francês, o último é guiado pelo capital e pela circulação de bens (LEFEBVRE, 2001, P. 12). Dessa forma, mesmo sem definir de forma precisa o “direito à cidade”, Lefebvre acredita que "o uso principal da cidade, isto é, das ruas e das praças, dos edifícios e dos monumentos, é a Festa (que consome improdutivamente, sem nenhuma outra vantagem além do prazer e do prestígio, enormes riquezas em objetos e em dinheiro)" (LEFEBVRE, Idem).

Nesse modo de olhar para a cidade, Lefebvre encara o afastamento das classes mais baixas do centro da cidade, característico da industrialização, como a perda do direito dessas pessoas ao uso do território para o encontro. Sem essa utilização, a lógica do mercado ascende nas cidades e o solo passa a servir apenas para ser preenchido com algum modo produtivo dentro do capitalismo, aprofundando as segregações nas cidades.

Lefebvre aponta para a luta de classe organizada como meio de retomada da cidade para seu uso principal, “a Festa”. Nesse sentido, aponta o direito à cidade como direito à transformação e luta pela vida na cidade urbana que revoluciona o território.

Ora, cinco décadas depois da publicação de seu livro, o termo ganhou diversas interpretações e tem sido considerado um termo guarda-chuva, tal qual “sustentabilidade” veio a ser no meio acadêmico, militante, político e econômico. Mas é importante para nós traçarmos o caminho percorrido por este conceito a fim de termos um marco referencial-teórico fortificado para analisarmos os efeitos da cidade capitalista nos direitos sociais e políticos da população do Distrito Federal.

1.2 Sem barricadas, sem encontro, sem cidade

O interesse de Lefebvre não deve ser visto como algo desconexo de um tempo, um lugar e um contexto. A Paris de Lefebvre, pós-Haussmann, afastou de seu centro a população, mas em Maio de 1968, estudantes da Universidade de Paris dariam início a um movimento que não somente ocupou as ruas e universidade, mas também mobilizou trabalhadores e resultou na derrota do então presidente De Gaulle, nas eleições de junho. O movimento começou pedindo a reforma educacional, mas se generalizou de tal forma que outros setores também aderiram às manifestações.

Esse encontro entre a Universidade e as ruas, entre a teoria e a reivindicação prática dos ambientes da cidade foi o contexto em que Lefebvre lançaria sua obra. Em “*Le Droit à la Ville*”, o pensador francês quebra com a ideia de que a industrialização havia inaugurado a cidade. Pelo contrário, a cidade seria anterior a industrialização. Apesar dessa relação de posterioridade, a mudança da vida cotidiana teria sido impulsionada pela industrialização, pelo novo sistema econômico que fez um processo avassalador dos espaços comuns dentro da cidade, em prol do capital. Essa mudança entre o valor de uso da cidade para o valor de troca do meio urbano foi disruptiva para as relações sociais (LEFEBVRE, 2001, p. 11-13).

Neste sentido, o filósofo francês conceitua “direito à cidade” em uma realidade alternativa, abstrata e/ou utópica que não tem espaço dentro da lógica do capital. Autores como Manuel Castells e David Harvey denominam esta cidade como comunista. Esta distinção é relevante pois a cidade imaginada por Lefebvre não tem lugar para repressões,

e neste sentido, não pode abrigar um Estado. Essa condição, seria necessária para dar espaço de convívio e encontro, e assim permitir que novas relações sociais sejam formadas. Este seria o valor de uso da cidade, obra dos humanos que convivem em sociedade. (TAVOLARI, 2016, p. 96)

Contudo, na leitura desses autores o termo de Lefebvre não teria o potencial explicativo e o rigor conceitual necessário para analisar a sociedade. Castells, por exemplo, tem uma visão mais palpável do conceito, onde o “direito à cidade” está ligado com o acesso a condições melhores de infraestrutura oferecida pelo aparato estatal. Por outro lado, Harvey, toma a noção invertida por Lefebvre para quem a urbanização está despreendida da industrialização, e a coloca no centro de sua análise da cidade capitalista e seu valor de troca (TAVOLARI, 2016, p. 96). Compreendendo o direito à cidade como “o direito a fazer e refazer nossas cidades e nós mesmos é, como quero argumentar, um dos mais preciosos, e ainda assim mais negligenciados, de nossos direitos humanos”. (HARVEY, 2008, p. 23)

1.3 Direito à democracia, direito à cidade

O conceito de Lefebvre circulou dentro de alguns círculos acadêmicos, mas foi nos movimentos sociais que o sentido do conceito ganhou preponderância. No Brasil, o conceito chegou através das discussões sobre as obras de Karl Marx, em meio a Ditadura Militar de 1964. Este pano de fundo permitiu que o conceito florescesse nos escritos reivindicativos, e tivesse a possibilidade de adentrar a Academia brasileira (TAVOLARI, 2016, p. 99). Foi também importante para dar suspensão nas demandas do período, e estabelecer-se dentro do arcabouço jurídico que viria a ser costurado na Assembleia Constituinte de 1988.

Ainda assim, é importante ressaltar que o conceito que Lefebvre cunhou não teria vingado no Brasil, não fosse pela antropofagia das ideias do filósofo francês e de seus críticos, Manuel Castells e David Harvey – ou seja, a imaginação brasileira não acolheu o termo da forma como era expressada no exterior, mas transformou-lhe a partir de sua realidade (TAVOLARI, 2016, p. 98). A necessidade por acesso ao aparato do Estado, impedia que a sociedade brasileira pudesse considerar em sua imaginação, uma cidade feita para a “Festa”, mas a junção dos conceitos de Lefebvre com a visão de justiça social

e reivindicação dos movimentos sociais trazidas por Harvey e Castells pode conquistar a imaginação de campos multidisciplinares brasileiros.

Quando o conceito de Lefebvre chegou ao Brasil, através da tradução de seu texto em 1969, durante a ditadura militar, houve uma ampliação da definição francesa (TAVOLARI, 2016, p. 99). Apesar das cidades terem processos comuns em suas formações, as cidades europeias e as cidades da América Latina possuem diferenças que impedem a assimilação do conceito sem alterações. Milton Santos destaca que as cidades latino-americanas surgiram “a serviço de uma colonização verdadeiramente arraigada” e “a serviço das relações internacionais com países mais evoluídos”. (SANTOS, 1982, p. 13)

No caso brasileiro, o agronegócio do século XX se transformou e deu espaço a mecanização e a expulsão dos trabalhadores para as cidades. Em um novo ambiente, a classe trabalhadora foi utilizada na produção industrial, e mais tarde a economia do país deu espaço para outras alterações até chegar no capitalismo financeiro, que realoca os recursos públicos dos gastos sociais aos investimentos. (SANTOS, 1982, p. 95).

É nesse contexto que a cidade brasileira, segregadora dos trabalhadores, transforma a terra em mercadoria e afasta da cidade seu valor de uso. A especulação imobiliária cria novas configurações na distribuição do espaço urbano, o que leva ao privilégio do centro e a falta de recursos – ou melhor, a falta de alocação dos recursos – para o atendimento da periferia brasileira.

Assim, os movimentos pela moradia foram os primeiros a utilizarem o conceito de direito à cidade, dando uma ideia de direito democrático a essa definição e abrindo espaço para que outras reivindicações fossem postas sob esse guarda-chuva conceitual, incluindo o direito à mobilidade urbana (TAVOLARI, 2016, p. 103). Esses movimentos utilizaram o conceito durante as discussões para inclusão do direito à moradia na Constituição Federal de 1988, e mais tarde na aprovação do Estatuto da Cidade, em 2001. (FERREIRA, 2012, p. 2)

Dessa forma, Ermínia Maricato defendia a ampliação da consciência militante que bracejava pelo direito à terra, para construir uma nova consciência de direito à cidade. Isso significa que o momento permitia enxergar e imaginar uma nova criação para a vida cotidiana (TAVOLARI, 2016, p. 99 apud MARICATO, 1979, p. 83). Para Jacobi, o

direito à cidade se expandia, nesse sentido, para pensar uma cidade mais democrática (JACOBI, 1986, p. 22 apud TAVOLARI, 2016, p. 99-100). Ora, democracia nos termos que conhecemos talvez não tenha sido o que inspirou Lefebvre na sua análise da vida cotidiana e na crença de que os espaços comuns pudessem inspirar novas conexões sociais, mas fazia sentido para o Brasil que vivia sem a possibilidade de debater ideias livremente e de tomar para si não só a cidade, mas a individualidade que torna a sociedade plural. A cidade democrática seria então o ponto alto brasileiro,

“uma cidade democrática, em que os encontros são possíveis e as relações de poder são desafiadas, em que o cotidiano pode ser transformado. O direito à cidade é colocado no registro da demanda por algo “a mais”: não só à casa ou à terra, não só à cidade que existe.” (TAVOLARI, 2016, p. 100)

Mais adiante, a ideia de que a reestruturação urbana ocasiona a destruição de espaços de encontro cotidiano e o desprezo pela qualidade de vida das pessoas, formulada por Eder Sader, ensaia uma reaproximação com o ideal de Lefebvre que condena a urbanização da vida social. (TAVOLARI, 2016, p. 101) Mas há uma diferença entre os dois autores, Lefebvre parte do pressuposto que os parisienses enfrentavam um novo tipo de miséria, uma miséria que não tinha relação com a falta de serviços básicos mas sim com a falta do valor de uso da cidade. Sander, por outro lado, coloca a questão social de reivindicação desses serviços no cerne de sua análise (TAVOLARI, 2016, p. 102).

O texto de Lefebvre ganhou projeção e diversas interpretações sobre suas obras nasceram para tentar definir o que o autor pretendeu dizer com “direito à cidade”. Tais interpretações buscam firmar uma proposição do sentido desse direito para a vida cotidiana, seja no campo não-jurídico ou seja como direito institucional. Peter Marcuse, por exemplo, separa o direito à cidade como não-jurídico e distinto do direito *na* cidade. O direito na cidade é responsável por abarcar o que Castells entendia como direito à cidade, ou seja, direito à infraestrutura e aos serviços oferecidos pelo Estado. Nessa fórmula, o direito à cidade marcusiano seria supra institucional e ligado a uma transformação da realidade que vai além de recursos públicos oferecidos aos cidadãos (TAVOLARI, 2016, p. 104 apud Marcuse, Peter. 2014).

Em outro extremo, autores como Mitchell buscam colocar o direito à cidade dentro do arcabouço jurídico existente, como direito humano inviolável ou condição *sine qua non* da existência humana. (TAVOLARI, p. 104)

1.4 Sem moradia, sem cidade

Todas as definições, que buscam eliminar outras leituras do conceito enfraquecem a reivindicação lefebvriana. Isto é, a busca por uma definição cabal do conceito que abarque a realidade retira o valor de luta do direito à cidade, exaurindo o seu potencial de transformação da realidade. A possibilidade de coabitar em diversos campos acadêmicos, sociais e políticos possibilita a sobrevivência do conceito e da necessidade por uma cidade mais aberta, seja para o direito na cidade capitalista, seja para imaginarmos uma cidade baseada em seu valor de uso, longe dos ideários capitalistas.

Sua importância fica evidente em 2013, após alguns autores na academia considerá-lo um conceito com significado vazio (TAVOLARI, 2016, p. 103), os movimentos sociais que eclodiram nas ruas e praças do Brasil e de outros países sob a bandeira de direito à cidade mostraram que o conceito tem significado para os movimentos sociais, para a vida cotidiana e para os cidadãos (TAVOLARI, 2016, p. 106).

“A luta pelo direito à cidade passou a ser depositária das expectativas de mudança, das projeções de justiça, democracia e igualdade na cidade. E isso não só por parte dos movimentos sociais, mas também das tentativas de interpretação dos protestos recentes por parte da academia.” (TAVOLARI, 2016, p. 106).

A luta por moradia, por transporte coletivo e por acessibilidade dentro da cidade capitalista não deixa de ser por direito à cidade. Quando pensamos em uma cidade, prédios, ruas, carros, tudo é habitado por pessoas. Neste sentido, a cidade é feita por quem reside nela, sem isso, a cidade é apenas um amontoado de concreto sem utilidade prática,

nem para a cidade capitalista, nem para a cidade do encontro. Para que as pessoas estejam presentes, moradia, transporte e acessibilidade são condições anteriores à própria cidade. Desse modo, a luta por esses direitos integra a luta pela cidade e pelo direito de construir a cidade, seja ela qual for.

As lutas de 2013 mostraram antes de tudo, que a cidade é um local de encontro e de luta política. Organizada ou perpassada pela vida cotidiana, a luta social que invadiu as ruas nos mostra a necessidade de olharmos para além de definições fixadas sobre o conceito. É preciso estudar a própria cidade.

1.5 A questão da localização

A principal pauta dos protestos de 2013 foi o transporte público. O deslocamento da população através do ônibus e do metrô, da periferia para o centro, onde estão localizados seu lugar de trabalho, é uma necessidade imposta pela disposição urbana. Nosso foco está justamente na questão da localização urbana da população. A localização é importante para entender como a segregação do espaço urbano funciona na cidade capitalista (TRINDADE, 2014, p. 83). Ora, o processo de urbanização das cidades torna o centro superior à outras áreas no anel metropolitano devido a infraestrutura que ele oferece, seja em saneamento, comércio, oportunidades de trabalho, mobilidade urbana ou em acesso aos serviços públicos.

Essa dinâmica do espaço central da cidade é vista pela população mais pobre como necessidade. Já o mercado imobiliário acredita que o valor de troca desse ambiente pode ser melhor potencializado nas mãos das classes mais abastadas. Esse processo de especulação imobiliária do centro da cidade, afasta a população trabalhadora para as regiões que circundam o espaço, regiões que não tem infraestrutura comparável com o centro e que dificulta a vida cotidiana (TRINDADE, 2014, p. 84).

Segundo Trindade, o imaginário brasileiro afasta-se da conceitualização feita por Henri Lefebvre sobre o direito à cidade. No Brasil, o conceito vem sendo utilizado nas reivindicações pelo uso “de forma plena e satisfatória das oportunidades, vantagens e serviços sociais oferecidos pela cidade” (TRINDADE, 2014, p. 86). Contudo, Trindade ressalta que o direito à cidade deve ser ampliado para abarcar a vertente da localização dentro do tecido urbano da cidade, ou seja, uma construção de luta que englobe e

compreenda a importância de incluir a população em localizações nobres com maiores vantagens.

As modificações globais sobre o termo de Lefebvre fazem necessário uma volta à fonte original para que possamos entender melhor o conceito de direito a cidade. Para o francês, a cidade capitalista deveria ser superada, já que a cidade deve ser utilizada no seu valor de uso, dessa forma deve ser uma plataforma social das lutas populares contra o capital. Além disso, esse direito não cabe no arcabouço jurídico do Estado (TRINDADE, 2014, p. 87).

A capital federal foi planejada nos seus mínimos detalhes para se tornar a sede do poder brasileiro. E nesse sentido, o governo foi o grande influenciador imobiliário que causou o afastamento da população e a perda do sentido de encontro dentro do território à população que vive nas cidades satélites, e principalmente às que vivem no entorno do Distrito Federal, lhes retirando de localizações privilegiadas.

Ônibus precários, passagens caras, falta de integração dos serviços, lotação e a falta de linhas necessárias formam o panorama do transporte público da capital, e amplifica as dificuldades impostas pela localização desprivilegiada das populações de baixa renda dentro do Distrito Federal.

Dessa forma, o esforço despendido no texto será voltado para entender a concepção do planejamento de Brasília, que negou à população das classes mais baixas o acesso à cidade. Além disso, pretende-se analisar o papel do governo como agente imobiliário na construção da localização e da segregação no modelo centro-periferia criado a partir da chegada dos candangos ao quadrilátero central, uma vez que a segregação foi feita pelo “valor de uso” do solo para o Estado. Essa análise se faz importante para que possamos entender seus efeitos sobre a vida social e política de Brasília.

CAPÍTULO 2 – BAIANA E CARIOCA: ANTECEDENTES HISTÓRICOS

“Industrializar aceleradamente o país; transferir do exterior para nosso território as bases do desenvolvimento autônomo; fazer da indústria manufatureira o centro dinâmico das atividades econômicas nacionais – isso resumiria o meu propósito, a minha opção” (Juscelino Kubitschek)

2.1 As capitais litorâneas

Antes de concentrarmos-nos na concepção de Brasília, é importante recordar as demais cidades que ao longo da história do país foram consideradas sua capital federal, ou seja, o centro do poder político e administrativo do país, englobando os principais centros econômicos e de desenvolvimento. Em primeiro lugar, Salvador figurou o posto após a Corte Portuguesa decidir estabelecer um governo geral da Colônia, em 1549. Ora, o país já havia sido dividido entre capitanias e entregue nas mãos de homens da alta sociedade portuguesa. Mas Portugal não pretendia se indispor com tais sujeitos, e por isso, escolheu a capitania onde a exploração não havia começado por falta de fundos do fidalgo Francisco Pereira Coutinho. Além disso, a localização de Baía de Todos os Santos era privilegiada: uma das capitanias mais próximas da Coroa e também de Pernambuco, o centro econômico da época.

Dessa forma, estabeleceu-se em Salvador o primeiro Governador-Geral da Colônia, tornando a cidade a primeira capital do país. Sem segurança, Salvador fora saqueada e tomada por piratas e holandeses durante diversos períodos. Mas a decisão da Corte em transferir a sede administrativa da Colônia para o Rio de Janeiro viria somente após duas décadas, quando o ouro se tornou predominante fonte de lucro para os colonizadores.

Mas essa transferência não aconteceu do dia para a noite em 1763. Anos antes a ideia de transferir a capital portuguesa para a Colônia, e mais especificamente para o Rio de Janeiro, já era venturada pelo padre Antônio Vieira, e por D. Luís Cunha, nos séculos XVII e XVIII, respectivamente (BICALHO, 2011, p. 38). Com o ciclo do ouro, o Rio de

Janeiro se tornará o porto mais relevante da costa litorânea. Do interior do país o minério era escoado para a cidade carioca que o repassava para a Europa. Com sua predominância econômica, o Rio de Janeiro também exercia uma influência administrativa sobre as demais cidades a sua volta (BRAUER, 2009, p. 9).

Feita a transferência de poder entre Salvador e Rio de Janeiro, em 1808, devido a circunstâncias externas, a Corte Portuguesa se instalou na cidade tornando-a na primeira capital europeia fora do continente. Este marco mudou a dinâmica de poder, econômica e social da cidade. A cidade se tornou a única na história a ser capital do Brasil durante a Colônia, o Império, e a República. Apesar disso, vozes dissonantes durante o período colonial, já pregavam a interiorização da capital federal. Falaremos mais a frente sobre suas razões.

2.2 O fator econômico

As mudanças políticas não transpassaram solitárias. Assim como mudou-se de sistema político e de governo, a economia do país também mudou ao longo dos anos. Ora, pode-se argumentar que um fato foi gerador do outro. Para efeitos dessa análise vamos nos restringir a mudança ocorrida somente na República, delimitado ao período dos anos 1930 até 1950.

Escolhemos esse período pois as mudanças econômicas e sociais dessa época potencializaram a nova transferência da capital federal e foi determinante para a formação da cidade que conhecemos hoje como Brasília.

O impacto da “Crise de 1929” ocasionou uma ruptura com as políticas liberais e de livre-câmbio, levando a um estado nacional extremamente intervencionista. O impacto no Brasil também levaria o governo de Getúlio Vargas a investir na industrialização do país, em busca de “formas econômicas urbanas mais modernas e progressistas” (CANO, 2015, p. 446).

“Para tanto, tivemos que construir um novo estado e redesenhar o painel da política econômica com os instrumentos necessários para aquela tarefa, entre os quais a moratória da dívida externa, sempre que necessária, o controle (e a desvalorização) do

câmbio, uma nova política de comércio exterior, de crédito, de juros e tributária, além da organização de normas para reger os contratos e o mercado de trabalho e uma mais avançada legislação política, social e trabalhista” (CANO, 2015, p. 446).

Retomando seu governo em 1951, Getúlio Vargas continuou seu projeto industrializante (CANO, 2015, p. 450). Contudo, é importante ressaltar que faltava ao país infraestrutura adequada para o estabelecimento da empreitada. Ora, os setores de bens de produção trabalham com largas escalas, tais eram maiores do que o mercado interno, o que aumentava ainda mais a ociosidade e o custo de produção.

É importante notar, todavia, que apenas um terço do território brasileiro era ocupado de fato (KUBITSCHEK, 2000, p. 7). Esse dado é importante na medida em que a interiorização da capital daria a vazão necessária para a expansão do mercado interno. Ora, não é de se espantar que um país onde ambas capitais anteriores foram estabelecidas visando o melhor posicionamento econômico, que a nova capital federal fosse construída embasada nos princípios capitalistas.

O Rio de Janeiro, capital federal por 197 anos, estava exposta assim como Salvador a ataques marítimos. E por se tratar do epicentro econômico e administrativo, concentrava uma elevada população em suas ruas pobremente projetadas. O desenvolvimento urbano da cidade se deu de forma precária e caótica. As atividades comerciais advindas do processo de modernização e industrialização do país, estimularam o êxodo rural em direção à cidade.

2.3 O sonho de Brasília

Assim como JK, tomamos a Inconfidência Mineira como o início da ideia de levar ao centro do Brasil a capital administrativa do país (KUBITSCHEK, 2000, p. 16). Desde a Inconfidência Mineira (1789), a interiorização da capital federal do Brasil fora discutida e postergada. A mudança da capital figurou-se em diversas constituições federais desde 1891 sem que nenhum governo tomasse para si a responsabilidade de concretizar a mudança. Ora, mas então o que aconteceu durante esses anos que levou Juscelino Kubitschek a realizar tal empreitada no planalto central? A resposta não está fixada em um ponto exato na História de nosso país, pelo contrário, todos os acontecimentos

anteriores a aprovação do Congresso Nacional da lei que permitiu a construção de Brasília, moldaram a decisão e, por conseguinte, delimitaram a própria cidade que seria instalada.

A interiorização da capital, pensada ainda na fase colonial do Brasil, visava a soberania nacional sob o território pouco explorado, garantiria maior segurança política por afastar dos males litorâneos, e poderia promover o desenvolvimento da região, ampliando seu escopo para além das margens do país. Foi no período da Inconfidência Mineira que ficou mais evidente a necessidade de povoar os vazios demográficos. Porém a ideia iria perder força antes mesmo de tornar-se uma possibilidade real.

É interessante notar que, passada a Inconfidência Mineira, a Independência do Brasil propositou a continuidade da ideia de transferir a capital, sendo levada a frente por José Bonifácio de Andrada e Silva. Um dos atores principais na Independência, José Bonifácio fora presidente da Assembleia Constituinte de 1823 e pretendia desde já incluir a interiorização administrativa entre as prioridades do Império (KUBITSCHKE, 2000, p. 17-18). Bonifácio chegou até a sugerir o nome “Brasília” para a nova capital, contudo, após a dissolução da Constituinte, o tópico só seria incluído na Constituição Federal de 1891 (Idem, p. 18).

Foi também nesse período que a nova capital ganharia um tom profético, pois em 1883, o sacerdote italiano Dom Bosco sonhara com uma viagem à América do Sul onde sobrevoaria a Terra Prometida:

“Entre os paralelos 15° e 20°, havia um leito muito largo e muito extenso, que partia de um ponto onde se formava um lago. [...]. Quando escavarem as minas escondidas no meio destes montes, aparecerá aqui a Grande Civilização, a Terra Prometida, onde correrá leite e mel. Será uma riqueza inconcebível. E essas coisas acontecerão na terceira geração”. (Idem, p. 53)

Os primeiros passos para a construção seriam dados um ano depois do estabelecimento da Constituição, em 1892, com a Missão chefiada por Louis Cruls. A Missão Cruls foi responsável por delimitar a área que poderia vir a ser a nova capital – os 14,4 mil quilômetros quadrados demarcados ficariam conhecidos como “Quadrilátero

Cruls”. Sem vontade política, no entanto, mesmo sempre constando nas constituições que seguiram desde 1891, a interiorização administrativa só teria outro avanço no governo Vargas (Idem, p. 20-21).

No Estado Novo, influenciado pela expansão territorial que acontecia nos Estados Unidos da América, Getúlio Vargas lançaria a Marcha para o Oeste. A marcha seria um plano de migração interna para ocupar o interior do país. Mas o governo decidiu por abandonar a ideia e priorizar seu plano industrial. Em 1946, a Comissão de Estudos para a Localização da Nova Capital seria lançada pelo então presidente marechal Eurico Gaspar Dutra sob o comando do general Poli Coelho (Idem, p. 22-23).

Com a atuação do governo goiano, e o relatório de Poli Coelho aconselhando o quadrilátero como a área correta para a instalação da capital, o presidente Dutra enviou ao Congresso, a proposta para mudança que só seria sancionada por Getúlio Vargas em 1953. A Lei 1803/1953, autorizava o Poder Executivo a iniciar os estudos definitivos sobre a transferência de capital e estimava 500 mil habitantes na nova capital (Idem, p. 25).

Em junho de 1953, o então presidente Getúlio Vargas estabelecerá uma nova missão a fim de explorar a localização para a nova capital. O trabalho fora apenas concluído no governo de Café Filho, e a missão presidida pelo general José Pessoa alteraria o “Quadrilátero Cruls”. As crises políticas da época interromperam novamente o progresso da ideia, quando em meados dos anos 50, Getúlio Vargas cometera suicídio, e posteriormente, dois outros oficiais do governo seriam depostos, dentre eles Café Filho – que ameaçava não passar o governo, caso Juscelino fosse eleito - segundo ele, as mesmas forças que estavam contra Getúlio também eram oposição a JK, e seu governo poderia causar a continuidade da instabilidade política no país (Idem, p. 7).

Ora, se o cenário político não era favorável, o econômico e o geopolítico seriam decisivos na empreitada de estabelecer a nova capital. Como lembra JK, os vazios demográficos nos anos 50 eram de dois terços do território brasileiro. Esse vazio poderia vir a se tornar um problema futuro, já que autoridades internacionais venturavam ideias de torná-lo independente para abrigar os excessos populacionais de outros países. As pressões da industrialização eram pela interiorização da capital de forma a expandir o seu domínio. Para o capital, o vazio representava uma possibilidade de crescimento e lucro.

2.4 Comício em Jataí

Era então com essa bagagem histórica, que a construção de Brasília impulsionava as preocupações de pessoas que viviam no interior do Brasil, especialmente dos goianos – maiores interessados na mudança, já que a nova capital deveria se estabelecer no quadrilátero de seu território. Na campanha eleitoral de 1955, Juscelino Kubitschek decidiu tomar como estratégia a priorização da população estabelecida no interior do país, já que seus adversários faziam a rota padrão no litoral.

Em seu primeiro comício em busca da Presidência da República, no dia 4 de abril de 1955, JK prometera cumprir a Constituição Brasileira em sua totalidade. Findado seu discurso, Antônio Carvalho Soares – vulgo Toniquinho, levantou-lhe a pergunta sobre o dispositivo constitucional que previa a transferência da capital. As metas de Juscelino não cobriam o tópico, mas tomou para si a responsabilidade da construção e desse dia em diante a construção da nova capital seria sua Meta-Síntese (Idem, p. 6-7).

2.5 O Congresso Nacional

Todo o enlace para fazer aprovar a construção de Brasília, mostrou a audacidade de Juscelino. O então presidente, pediu para que um projeto de lei fosse redigido de forma a enfrentar o Congresso Nacional apenas uma vez, e entregou-lhe na Câmara dos Deputados com o apoio do governo do Goiás. Apesar dos empecilhos no processo legislativo, o decreto fora assinado em 19 de setembro de 1956. O nome da capital foi incluído na Lei por emenda do deputado Pereira da Silva, do Amazonas, em referência a sugestão de José Bonifácio (Idem, p. 44). Os trabalhos já haviam sido iniciados antes da publicação da Lei, Juscelino havia montado o edital para o concurso dos projetos urbanísticos da capital, e o lançaria dias após a publicação do edital. Posteriormente, JK afirmaria que a Lei só conseguiu ser aprovada no Congresso pois os seus adversários políticos acreditavam que o plano falharia e esse seria o fim da carreira política de Juscelino.

Já que a lei foi escrita de forma que o Congresso Nacional não fosse mais necessário nas deliberações sobre a nova capital, Juscelino criou a Companhia Urbanizadora da Nova Capital (Novacap), tendo como presidente Israel Pinheiro. Além de Israel, Juscelino indicou para a diretoria: Enesto Silva, Bernardo Sayão e Íris

Meinberg. Com poderes amplos, esse órgão seria o responsável pela forma que a cidade viria a ser constituída, e pela administração das terras da União (Idem, p. 45).

2.6 O Plano Piloto

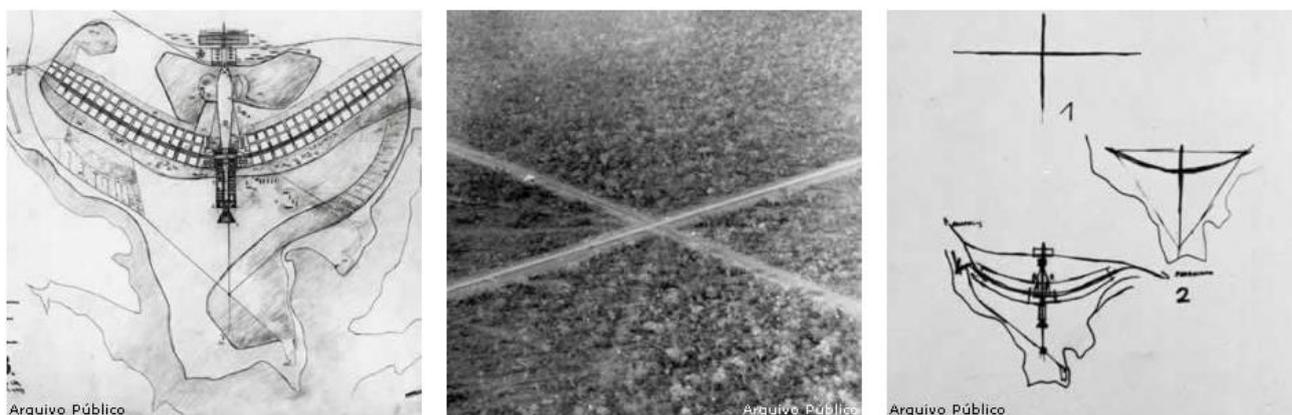
Como dito antes, Juscelino já havia planejado o edital do concurso que seria lançado para escolher o projeto que daria forma a nova capital antes mesmo da aprovação do projeto que permitia a construção de Brasília. O edital foi elaborado pelas mãos de Oscar Niemeyer, Raul Pena Firme e Roberto Lacombe. Apesar desse concurso público, as delimitações da nova capital começaram a serem feitas antes do resultado, justamente por Niemeyer e Juscelino, que demarcaram o que chamaram de “área prioritária”, onde viria a ser construída a residência presidencial (Idem, p. 52).

A relação de Juscelino Kusbstchek e Oscar Niemeyer era antiga, desde seu tempo como candidato à prefeitura de Belo Horizonte. Em 1956, Juscelino recorreu à Niemeyer para construir a capital, mas este deu a ideia do concurso público democrático.

O júri que deliberou sobre os projetos enviados à comissão contava com a presença de Sir William Holford, assessor de Urbanismo do Governo Britânico e planificador da capital da Rodésia; André Sive, da França; e Stamo Papadaki, da Universidade de Nova Iorque. Além de Niemeyer, Juscelino Kubitschek e Israel Pinheiro (Idem, p. 62-63).

O projeto de Lúcio Costa não chegava a se aproximar dos projetos mais elaborados, feito em uma folha simples o urbanista desenhou os traços do Plano Piloto junto de alguns rabiscos, e escreveu apenas o mínimo de páginas requeridas pela banca, 25 páginas de justificativa. A comissão julgou que Lúcio Costa apresentava um projeto racional, de grande essência urbana e que conferia grandeza ao empreendimento (Idem, p. 63).

FIGURA 1 – O projeto de Lúcio Costa para o Plano Piloto



Fonte: Museu Virtual de Brasília <http://www.museuvirtualbrasil.org.br/PT/plano_piloto.html>

CAPÍTULO 3 – O AVIÃO NÃO É PARA TODOS: O ESVAZIAMENTO DA CIDADE

Growth is inevitable and desirable, but destruction of community character is not. The question is not whether your part of the world is going to change. The question is how. (Edward T. McMahon)

3.1 A constituição das cidades-satélites

O plano urbanístico ganhador do curso promovido pelo governo de Juscelino Kubitschek, tinha um propósito claro e sua simplicidade permitiu que todo o novo mundo de concreto fosse levantado e implementado em 3 anos e 10 meses, assim como o então presidente havia prometido e proposto (PELUSO, 2003, p. 9). Sua “Meta-Síntese”, a consolidação do plano de desenvolvimento do país de “50 anos em 5” pode ser apreciado no projeto moderno de Lúcio Costa, que se destacou por ser racional, principalmente na divisão das áreas urbanas.

Este projeto que permitiria a mudança efetiva da capital federal se transformou em uma obra de arte, com seus traços arrojados e detalhamento das áreas sociais (ALBUQUERQUE, 2015, p. 103). Contudo, podemos notar que esta obra de arte se difere da cidade pensada por Lefebvre como obra. Ora, o pensador francês aponta que a cidade-

obra é um bem que possui e deve ser vivida pelos cidadãos no seu valor de uso (LEFEBVRE, 2001, p. 12). Brasília, por outro lado, desde a sua concepção se eximiu de pensar na população que viria a preencher as suas ruas, prédios e eixos, priorizando o plano econômico-político.

De fato, se analisarmos as motivações para a interiorização da capital ainda nos anos 50 juntamente com as influências do pensamento urbanístico da época que resultaria no projeto de Lúcio Costa, podemos concluir que Brasília não fora criada para a população, e sim como uma ideia de rompimento da cidadania e em prol dos interesses capitalistas industrializantes.

Com o governo de Getúlio Vargas, a partir de 1930, o Estado torna-se o investidor ativo do desenvolvimento industrial, através das obras de infraestrutura. (MARICATO, 2000, p. 22). Esse quadro é relevante na medida em que a construção de Brasília no interior do país fez parte dos planos do governo para consolidar a era moderna que ganhava força através da indústria. Brasília não pode ser vista sem o arcabouço ferroviário, rodoviário e de mão-de-obra, que foi desenvolvido ao seu redor possibilitando o desenvolvimento industrial e a interiorização do mercado capitalista (KUBITSCHK, 2000, p. 49). Maricato nos alerta, precisamente para o fato de que, “a burguesia industrial assume a hegemonia política na sociedade sem que se verifique uma ruptura com os interesses hegemônicos” (MARICATO, 2000, p. 22). Esses interesses viriam a moldar as cidades brasileiras, principalmente as capitais metropolitanas e Brasília, fruto deste período.

“Em 1950 o processo de industrialização entra em nova etapa. O país passa a produzir bens duráveis e até mesmo bens de produção. Para Celso Furtado, com essa “nova dependência” o centro das decisões não é mais interno ao país e nem tem o mercado nacional como seu epicentro. A dependência se aprofunda, bem como a inserção subalterna do país na divisão internacional do trabalho” (MARICATO, 2000, p. 22).

A industrialização ocasionou uma crise urbana dentro das cidades capitalistas que se viram com um contingente populacional crescente, em necessidade de condições

básicas para sua instalação (moradia, saneamento, água potável, mobilidade e etc), e que se aglomeravam nos centros litorâneos. O Rio de Janeiro, então capital do país, estava mergulhando em um caos urbano, que apenas ensejava mais pressão sobre a crise política da época. Peluso ressalta que a massa urbana empobrecida é malvista moralmente pelas classes mais abastadas, este contingente populacional passa não só a ser visto como não-merecedor da cidade, mas como o próprio problema da cidade (PELUSO, 2003, p. 5). Ora, ignora-se a problemática real da transformação capitalista da terra em mercadoria que impossibilita acesso à terra ao proletariado.

Neste momento, surge como cura para a “doença” da cidade o mito da urbanização modernizante (Idem, p. 6). Ora, se o problema da cidade reside no caos social deslocado no tecido urbano central, a “cura” estaria em um projeto “que vai instaurar ou restaurar a coerência da realidade caótica” (LEFEBVRE, 1991, p. 23 apud PELUSO, 2003, p. 6). Não é mera coincidência que a descrição dada por Peluso caiba tanto nas reformas urbanas feitas no mesmo molde que o Barão Haussmann deu início, como nas linhas de Brasília:

“Em oposição ao caos, as cidades deviam se tornar racionais, privilegiar a linha reta, abolir o acaso e o multivariado da paisagem. O novo urbanismo buscou a racionalidade do quadro construído e, ao incorporar moradores, indústria e comércio, considerou que seria possível ordenar a vida da cidade, tornada novamente a morada do homem. Nesse urbanismo iluminista, a igualdade, a liberdade e a fraternidade deveriam estar impressas no espaço, mesmo que as custas da padronização das formas, dos trabalhos, da recreação, dos trajetos e da paisagem” (PELUSO, 2003, p. 6).

Conhecido como “urbanismo científico”, o modelo de planejamento racional da cidade não tinha como premissa a “Festa” de Lefebvre, o encontro da população em seus ambientes. Mas atendia a “era da máquina”, visando moldar a sociedade através de seus eixinhos e tesourinhas, ou seja, provocar uma reforma urbana social através da linearidade e padronização dos espaços, evitar o caos (Idem, p. 6).

Esse modelo surge na Europa, durante a década de 40, legitimado por estruturas modernistas visando “um mundo melhor”. O modelo chega ao Brasil na década seguinte, em tempo para a concepção da nova capital federal. Peluso ressalta o caráter utópico do modelo, que descontextualiza a cidade de sua realidade histórica, o que por sua vez, era exatamente o que possibilitava a imaginação de “um mundo melhor” (PELUSO, 2003, p. 6-7).

O plano de governo de Juscelino, com suas metas de desenvolvimento e modernização, tinha como foco buscar e implementar a sustentação do novo momento industrial brasileiro. E dessa forma, principalmente em seu trabalho com a nova capital, o desenvolvimento atravessa os problemas sociais e habitacionais brasileiro sem lhes dar uma alternativa que não fosse a marginalização.

O erro em reconhecer as estruturas sob as quais a nova capital seria construída, a negação do passado e do presente urbano brasileiro, não poderia ficar submersa na cidade (PELUSO, 2003, p. 8). Ora, mesmo antes de finalizado o projeto, o erro se mostraria evidente, revelando o caráter utópico da cidade administrativa criada para abrigar o poder político, com planejamento habitacional voltado apenas para os servidores da tecnoburocracia e demais trabalhadores associados. Aqui, o erro básico foi deixar de lado a classe trabalhadora que migraria de diversas regiões do Brasil em busca de melhores condições urbanas, e serviria como mão de obra para a construção do espaço urbano.

“A negação do Brasil tal como era fragilizou imediatamente o projeto urbano de Brasília, pois impediu a construção de instrumentos concretos, e não racionalizantes, para tratar de uma sociedade muito complexa e que se tornava cada vez mais diferenciada. As soluções de planejamento propostas foram conservadoras, dentro do estilo de periferização e regulação da massa trabalhadora. Assim, Brasília rapidamente adquiriu sua forma urbana polinucleada, um centro cercado de cidades-satélites, a medida que a população aumentava.” (PELUSO, 2003, p. 10)

Os candangos, migrantes de outros estados que trabalharam na construção de Brasília e seus monumentos artísticos, não foram incluídos no projeto urbanístico que

visava “um mundo melhor” para o Brasil. Para estes, não havia desenvolvimento industrial favorável a sua condição. O próprio governo, através da Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil (NOVACAP), seria o agente segregador primeiro da capital federal.

3.2 O protagonismo da NOVACAP

A NOVACAP foi fundamental na construção das cidades-satélites que tinham o único intuito de isolar do centro administrativo brasileiro, a classe mais baixa da sociedade. No primeiro momento, ainda durante as obras da capital, os trabalhadores deveriam se estabelecer dentro do Plano Piloto, em localidades próximas as áreas em que trabalhavam. Dessa forma, as construtoras criaram acampamentos na Vila Planalto, destinados aos trabalhadores que levantariam a Praça dos Três Poderes em toda sua glória. Ou na Vila Paranoá, por exemplo, os trabalhadores que realizaram o sonho-profético de Dom Bosco, e a vontade de Juscelino Kubitschek, a barragem do que daria vida ao Lago Paranoá (PELUSO, 2003, p. 11).

Além dos acampamentos criados pelas empreiteiras, algumas cidades-provisórias foram formadas pela Novacap para abrigar os pioneiros e os serviços essenciais para o próprio governo. É o caso da Candangolândia, Velhacap e Cidade Livre, todas previstas para serem destruídas assim que a construção fosse concluída. O governo cedia os lotes em regime de comodato, ou seja, de forma a assegurar que os moradores saíam dos lotes no momento oportuno (PELUSO, 2003, p. 11-12).

No momento da consolidação da ideia de transferência, a NOVACAP ficou responsável por controlar as terras da União, que formariam a capital. Daí sua relevância e protagonismo na seleção da localidade para cada estrato social. Ora, detentora das terras, a NOVACAP tinha como função manter o plano original para o centro do poder administrativo. Além do estabelecimento das cidades-provisórias e dos acampamentos para trabalhadores braçais, a NOVACAP seria responsável por políticas que visavam a não-permanência dos trabalhadores ao final da construção - Albuquerque lembra o impedimento criado para dificultar a migração de família para a nova capital, “com o discurso da falta de habitação para essa população, [...] pois com presença familiar na área aumentaria a possibilidade da fixação destes migrantes em terras do DF” (ALBUQUERQUE, 2015, p. 110). A dificuldade imposta fica evidente no trecho abaixo:

“Em Brasília de acordo com as determinações da NOVACAP, só poderiam trabalhar pessoas maiores de 18 anos e menores de 45. O posto auxiliar sob sua direção não pode, presentemente, enviar famílias para a futura capital do país, dada a absoluta falta de habitações que se observa (ALBUQUERQUE, 2015, p. 110 *apud* O ANÀPOLIS, Anápolis – GO, 5 de fev.1959. IN: RIBEIRO, 2008, p. 91).”

Em busca da cidade prometida como portas para o “mundo melhor”, a população não se restringiria às vontades do governo sob sua vivência na cidade. Invasões foram levantadas próximas as cidades estabelecidas pela NOVACAP, de maneira rústica, e essa reivindicação pelo espaço urbano, por habitação, colocaram em cheque áreas planejadas por Lúcio Costa.

O próprio autor do projeto iria recomendar que a NOVACAP utilizasse seus recursos para providenciar habitações para a população, afim de solucionar o problema da favelização da capital. “Cabe à Companhia Urbanizadora prover dentro do esquema proposto acomodações decentes e econômicas para a totalidade da população” (PELUSO, 2003, p. 12 *apud* COSTA, 1965, p. 350). Contudo, a negação inicial da história brasileira se fez evidente, pois a solução dada pela NOVACAP não foi a de instalar essa população dentro do Plano Piloto.

Ora, então qual seria a possível solução? Assim como fez o Barão Haussmann no centro de Paris, a NOVACAP retiraria as invasões e acampamentos de dentro do Plano Piloto, e afastaria do centro a população mais pobre. Nesse sentido, aparecem as cidades-satélites propriamente ditas. A primeira seria Taguatinga, a 25 km de distância do Plano Piloto. No ano da inauguração de Brasília, em 1960, iriam surgir o Gama e Sobradinho, a 33 km e 23,5 km de distância, respectivamente. Com a resistência da população da Cidade Livre, a cidade-provisória que deveria deixar de existir, o Núcleo Bandeirante surgiria em 1961. Funcionários de baixo escalão da NOVACAP ficariam no Guará, estabelecida em 1966 a 13,4 km do Plano Piloto (PELUSO, 2003, p. 13-14).

Em 1969, Brasília já contava com mais de 70 mil habitantes em ocupações irregulares. O então governador do Distrito Federal solicitou a erradicação total das favelas. Esse processo levaria a criação da Ceilândia, em 1971 a 25km do centro da

capital, que recebeu o nome devido ao grupo de trabalho que organizou a transferência, a “Comissão de Erradicação de Invasões – CEI”.

TABELA 1 – Distrito Federal: Cidades e Regiões Administrativas Datas importantes

Região Administrativa		Fundação da Cidade	Criação da Região Administrativa
RA	Nome	Data de Aniversário	Data
I	Brasília	21/04/1960	10/12/1964
II	Gama	12/10/1960	10/12/1964
III	Taguatinga	05/06/1958	10/12/1964
IV	Brazlândia	05/06/1933	10/12/1964
V	Sobradinho	13/05/1960	10/12/1964
VI	Planaltina	19/08/1859	10/12/1964
VII	Paranoá	-	10/12/1964
VIII	Núcleo Bandeirante	19/12/1956	25/10/1989
IX	Ceilândia	27/03/1971	25/10/1989
X	Guará	05/05/1969	25/10/1989
XI	Cruzeiro	30/11/1959	25/10/1989

Fonte: SUCAR/GERAR – novembro 1994 apud Oliveira e Maniçoba, 2015.

3.3 Aos trabalhadores, à periferização

Notamos que os trabalhadores que ergueram Brasília foram negados o usufruto do espaço, excluídos da modernização e da localização privilegiada do centro da cidade-

capital, pois a ocupação dessa população da centralidade era exatamente o que o governo buscava ultrapassar com o estabelecimento de Brasília.

“A exclusão urbanística, representada pela gigantesca ocupação ilegal do solo urbano, é ignorada na representação da “cidade oficial”. Ela não cabe nas categorias do planejamento modernista/funcionalista pois mostra semelhança com as formas urbanas pré-modernas” (MARICATO, IN: ARANTES (ORG), 2009. p. 122 apud ALBUQUERQUE, 2015, p. 112).

O projeto de Lúcio Costa previa a construção de cidades-satélites, mas após um crescente contingente populacional no Planalto Central, que estava previsto para abrigar de 500 a 700 mil pessoas, o que ainda não havia ocorrido (PELUSO, 2003, p. 9). Em entrevista, Costa teria dito que: “para evitar aqueles fragmentos suburbanos que é sempre desagradável, desmoralizante... A cidade estava bem definida, depois surgiram nessa periferia pequenas cidades, esse foi o esquema”¹. Mas a transferência dessa população para as cidades-satélites reafirmou o caráter capitalista da cidade, relegando o espaço habitacional privilegiado para militares, funcionários públicos e outros agentes da classe mais abastada da sociedade.

Apenas 50 anos após a inauguração da capital, o Censo 2010 já havia registrado 2.570.160 habitantes (IBGE, 2014), muito além do que se havia pensado para a cidade. As satélites tiveram um crescimento acelerado devido aos programas de habitação de iniciativa do governo.

Longe do centro, em cidades despreparadas para receber a população que vivia em acampamentos e invasões, as cidades-satélites se tornaram dependentes administrativamente do centro. Mas para além das questões político-administrativas do Distrito Federal, a constituição da segregação espacial de Brasília falhou em proporcionar o sentido de encontro nos espaços públicos urbanos.

Prevaleceu o valor de troca da nova capital federal, os mesmos problemas sociais que afetaram as demais cidades. Na cidade planejada por Lúcio Costa a grande influência

¹ Entrevista de Lúcio Costa na Revista Vitruvius. Jun. 2005. Acesso: 01/12/2018. <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/entrevista/06.023/3313?page=5>>

do governo é a razão para o afastamento constante da população menos abastada. Se em um primeiro momento essa população foi impedida de fixar morada na capital e no segundo transferida para uma localização menos privilegiada, a crescente política habitacional do governo provocou o mercado imobiliário, aumentando o custo de vida dentro não só do Plano Piloto, mas também dentro das cidades-satélites.

Esse movimento imobiliário, liderado pela NOVACAP, expulsou parte da população do Distrito Federal, deixando-lhes apenas como opção se estabelecerem nas cidades do entorno, ou seja, cidades do Goiás ou de Minas Gerais que fazem fronteira com o Distrito Federal no seu anel metropolitano. (CAIADO, 2005, p. 71)

Esse movimento tem repercutido de várias formas na vida urbana e na vida da população que é continuamente negada o direito de se estabelecer no centro. Ora, no momento em que as cidades-satélites foram construídas, a grande parte dos moradores deveriam ser responsáveis por levantarem suas moradias. As cidades não possuíam estruturas básicas para a vida urbana. Nesse sentido, as cidades-satélites não alcançavam nem o primeiro estágio pensado por Lefebvre para uma cidade baseada no valor de uso, para surgirem numa “nova miséria” (TAVOLARI, 2016, p. 98). Posteriormente, estas cidades se ligariam à Rodoviária do Plano Piloto, afim de responder a necessidade de locomoção da mão de obra para seus respectivos locais de trabalho. Mas o mesmo não aconteceria para integrar essa população em espaços de uso para o encontro.

“Eu caí em cheio na realidade, e uma das realidades que me surpreenderam foi a rodoviária, à noitinha. Eu sempre repeti que essa plataforma rodoviária era o traço de união da metrópole, da capital, com as cidades-satélites improvisadas da periferia. **È um ponto forçado**, em que toda essa população que mora fora entra em contacto com a cidade. [...] Isso tudo é muito diferente do que tinha imaginado para esse centro urbano, **como uma coisa requintada, meio cosmopolita. Mas não é. Quem tomou conta dele foram esses brasileiros verdadeiros que construíram a cidade e ali estão legitimamente.** Só o Brasil... E eu fiquei orgulhoso disso, fiquei satisfeito. È isto. Eles estão com a razão, eu é que estava errado. **Eles**

tomaram conta daquilo que não foi concebido para eles.

Foi uma bastilha. Então eu vi que Brasília tem raízes brasileiras, reais, não é uma flor de estufa como poderia ser. Brasília está funcionando e vai funcionar cada vez mais. Na verdade o sonho foi menor do que a realidade. (Lúcio Costa, 30/III/87)”. (Relatório do Plano Piloto de Brasília. Brasília: GDF, 1991 apud ALBUQUERQUE, 2015, p. 116, com grifos nossos).

Ora, o urbanismo científico falhou em criar uma cidade para o capital antes de olhar para as pessoas que habitariam suas ruas. Não fazemos essa afirmação com inocência, o afastamento da população serviu para amenizar as pressões populares sobre os governantes bem como serve para o mercado imobiliário continuar crescendo dentro do quadrilátero. De fato, a cidade capitalista triunfa no esquema que ignora a população e as deixa à mercê de uma ‘nova miséria’, sem acesso às localizações privilegiadas para moradia e também sem acesso aos locais de encontro. Apesar da cidade lefebvriana considerar-se fora do arcabouço capitalista, talvez o urbanismo voltado para os humanos, de forma mais social pudesse criar ambientes de encontro que antecederesse a cidade imaginada por Lefebvre.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

“Public space can change how you live in a city, how you feel about a city, whether you choose one city over another, and public space is one of the most important reasons why you stay in a city” (Amanda Burden)

Ideia nascida ainda na época colonial, Brasília figura-se inovadora, seja por seus traços, pela rapidez em se levantar, ou pelas novas formas implementadas para gerir as terras da União. A intencionalidade por trás de sua construção, que acreditava que as causas das mazelas metropolitanas eram postas devido ao imprevisto e ausência de critérios racionais para sua criação, provocou o afastamento da população, o que cominou em um grande controle social da classe menos abastada e suas manifestações políticas. (MELLO, 2009, p. 197)

Mas as mazelas metropolitanas não deixaram de existir no território da capital apenas pela intenção do governo de Juscelino Kubitschek, pelo contrário, a negação factível da estrutura organizacional tanto no âmbito econômico quanto social provocou deturpações no tecido urbano antes mesmo de ser concluído.

“Brasília “testemunha” a impossibilidade de se neutralizar as contradições sociais por meio de ações e medidas amparadas por uma racionalidade instrumental. A realidade produzida a partir dela, insere na relação planejamento-território um importante adendo: o conteúdo das classes e das identidades sociais não se dissocia do território.” (MELLO, 2009, p. 198)

Nesse sentido, as cidades-satélites e as cidades do entorno do Distrito Federal se tornam provas cabais. É a partir dessas localidades que o centro de Brasília tem sua mão-de-obra, e é do centro que os trabalhadores conseguem tirar seu sustento (MELLO, 2009, p. 200). Essa dinâmica acontece diariamente, e pode ser percebida principalmente nos movimentos pendulares feitos pela população nos trajetos casa-trabalho-casa de longa duração.

O governo, como grande influenciador imobiliário, teceu as diretrizes para o afastamento da população para áreas sem condições dignas, ou seja, para localizações desprivilegiadas, tais quais não permitem que essa população atravesse sua miséria primeira: de como viver. Neste sentido, lhes é negado o direito à cidade, e ao aparato do Estado, por ele mesmo. Quanto mais for permitido que agentes imobiliários influenciem as legislações e atuem como atores políticos, a população do Distrito Federal será relegada para o caos que permeia às cidades-satélites mais afastadas e as cidades do entorno.

Em meio a questão do planejamento falho de Brasília, nos surge a questão: que cidade nós queremos? Ora, queremos uma cidade que priorize as pessoas acima do capitalismo e de suas manifestações, queremos uma cidade feita por pessoas para pessoas. Não necessariamente uma utopia, mas definitivamente uma cidade diferente.

A frase na epígrafe foi dita pela urbanista americana Amanda Burden, ex-diretora do Departamento de Planejamento Urbano de Nova Iorque e presidente da Comissão de Planejamento Urbano durante o governo de Michael Bloomberg. Assim como Lefebvre, a urbanista acredita que lugares públicos, no meio da cidade, feitos especialmente para o usufruto da população são essenciais para vida saudável da cidade.

Ora, Nova Iorque pode ser considerada o epicentro das cidades capitalistas mundiais, e talvez pouco tenha em seu território sugestões sobre o valor de uso da cidade. Contudo, partindo da imaginação brasileira sobre o conceito de direito a cidade, nos permitimos explorar quais opções o urbanismo pode proporcionar para o bem-estar social. É claro que, como foi criticado nos capítulos acima, o urbanismo não deve ser visto como a “cura” para as deformações no corpo social. A única solução para atender essas deformações são políticas públicas voltadas para as camadas mais pobres da sociedade, permitindo que estas possam usufruir de espaços bem localizados, habitação e condições de vida melhores.

Contudo, também fica a cargo do Estado o desenho geral das cidades. Nesse sentido, fica à critério do governo a escolha entre privilegiar o capital econômico ou a população. O urbanismo neste meio é apenas uma das formas pelas quais o escolhido será implementado.

Caso Juscelino Kubitschek pretendesse uma cidade moderna para o usufruto da

população, as áreas públicas – como os parques – estariam acessíveis para o restante da população. Mesmo que esta não estivesse localizada no Plano Piloto. A falta de acesso é representativa no sentido do vazio nas cidades-satélites de espaços para o lazer e o encontro.

Sem comparar a realidade da cidade nova-iorquina com a capital federal, podemos tirar de lição os ensinamentos de Burden sobre como o urbanismo pode impactar positivamente na vida urbana. Para a ex-diretora de Planejamento Urbano, é preciso conviver nos locais, para entender como a cidade se movimenta. O trânsito e a mobilidade urbana pública são fundamentais para o planejamento de um espaço público que queira atender a todos.

Espaços de encontro transcendem a cidade, de forma a impactar positivamente na forma como a sociedade se organiza politicamente. Esse espaço, talvez, seja o que Lefebvre busca para garantir o direito à cidade – um espaço em que o valor de uso é predominante, que o valor depositado no espaço seja feito sem pensar na indústria e em lucros, mas nas vidas desprivilegiadas que habitam a cidade.

Entendemos que os critérios urbanísticos de Brasília foram vitoriosos em transformar a cidade administrativa em uma cidade-obra, porém esses mesmos critérios foram responsáveis pela conturbação dos tecidos urbanos que envolvem à capital federal.

Todavia, defendemos a possibilidade de recuperação da ideia de espaços públicos criados por urbanistas em uma lógica mais humana, permita a vida harmônica e política da sociedade nas cidades. Este, para essa pesquisa, seria o verdadeiro direito à cidade: uma cidade democrática, criada por pessoas pensando no usufruto que a população terá dos ambientes públicos. Ora, apenas dessa forma novas de relacionamento entre as pessoas poderá ocorrer – e quem sabe, culminar na cidade lefebvriana. Por hora, sabemos que é possível a criação de melhores formas urbanas de desenvolvimento e apropriação da cidade, sejam através de urbanistas ou movimentos sociais que ressignificam os ambientes.

Nesse sentido, acreditamos ser necessário um olhar mais criterioso sobre as novas inserções urbanísticas em países que superaram a miséria e entram no que Lefebvre chamou de “nova miséria”, ou seja, o desejo por outra cidade. Os impactos

dessa mudança de paradigma deve ser estudo bem como a ressignificação de ambientes públicos por grupos LGBTs, negros e feministas. O direito à cidade não esteve presente no planejamento de Brasília, mas de todo modo continuará sendo razão de resistência dos movimentos sociais ao redor do mundo.

Por fim, entendemos que todas as capitais brasileiras foram motivadas por interesses econômicos e vislumbramos uma oportunidade de estudo a respeito da influência desse aspecto para a vida política e social da população em geral.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALBUQUERQUE, Mariana Z. A., **Brasília: Uma cidade planejada?** In: Espaço, Políticas públicas e território: Reflexões a partir da América do Sul (Org.), Editora UFPE, p. 103-121, 2015.

BICALHO, Maria F., **A cidade do Rio de Janeiro e o sonho de uma capital americana: da visão de D. Luís da Cunha à sede do vice-reinado (1736-1763).** História (São Paulo), vol. 30, nº 1, p. 37-55, Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, São Paulo, Brasil, 2011

BRAUER, Bruno., **De Salvador ao Rio de Janeiro: A transferência da capital da colônia em 1763.** Monografia de Bacharelado - Universidade Federal do Rio de Janeiro. Instituto de Economia, 2009.

CAIADO, Maria C. S., **Deslocamentos intra-urbanos e estruturação socioespacial na metrópole brasiliense.** São Paulo Perspectiva, São Paulo , v. 19, n. 4, p. 64-77, 2005.

CANO, Wilson., **Crise e industrialização no Brasil entre 1929 e 1954: a reconstrução do Estado Nacional e a política nacional de desenvolvimento.** Revista de Economia Política, vol 35, nº 3, p. 444-460, 2015.

FERREIRA, Regina Fátima C., **Movimentos de moradia, autogestão e política habitacional no Brasil: do acesso à moradia ao direito à cidade.** Buenos Aires, 2012

HARVEY, David., **The right to the city.** New Left Review 53, September-October 2008.

KUBITSCHKEK, Juscelino., **Por que construir Brasília.** Senado Federal, Conselho Editorial, 2000.

LEFEVBRE, Henri. **O direito à cidade.** São Paulo: Moraes, 1991.

MARICATO, Ermínia. **Urbanismo na periferia do mundo globalizado: metrópoles brasileiras.** São Paulo Perspectiva, São Paulo , v. 14, n. 4, p. 21-33

Mello, Marcelo de., **Brasília e seu entorno, o entorno e sua Brasília.** Boletim Goiano de Geografia. v. 29, n. 1, p. 197-201, 2009.

OLIVEIRA, Daniela V.; MANIÇÓBA, Regina S., **Processo de formação e expansão urbana do Distrito Federal.** Universitas Humanas, Brasília, v. 11, n. 2, p. 27-38, 2015.

PELUSO, Merília L., **Brasília: do mito ao plano, da cidade sonhada à cidade administrativa**. Espaço & Geografia, Vol. 6, N° 2, 2003.

SANTOS, Milton. **Ensaio sobre a urbanização latino-americana**. São Paulo: Hucitec, 1982.

TAVOLARI, Bianca., **Direito à Cidade: uma trajetória conceitual**. Em: Revista Novos Estudos Cebrap. n. 104. p. 93-109. mar. 2016.

TRINDADE, Thiago A., **Ampliando o debate sobre a participação política e a construção democrática: o movimento de moradia e as ocupações de imóveis ociosos no centro da cidade de São Paulo**. 2014. 240 f. Tese (Doutorado em Ciências Sociais) - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas. Campinas, SP. 2014.