



**UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA**

IDENTIDADE TERRITORIAL E O SENTIMENTO DE LUGAR:

Dinâmicas entre Sobradinho, Sobradinho II e Plano Piloto de Brasília

Matheus Welzel Falcão de Araujo

Brasília

2021



**UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA**

IDENTIDADE TERRITORIAL E O SENTIMENTO DE LUGAR:

Dinâmicas entre Sobradinho, Sobradinho II e Plano Piloto de Brasília

Matheus Welzel Falcão de Araujo

Monografia apresentada ao Departamento de Geografia da Universidade de Brasília, como requisito parcial para obtenção do título de Licenciado em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Everaldo Batista da Costa

Brasília

2021



**UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA**

**IDENTIDADE TERRITORIAL E O SENTIMENTO DE LUGAR: DINÂMICAS ENTRE
SOBRADINHO, SOBRADINHO II E PLANO PILOTO DE BRASÍLIA**

Matheus Welzel Falcão de Araujo

Monografia apresentada ao Departamento de Geografia da Universidade de Brasília, como requisito parcial para obtenção do título de Licenciado em Geografia.

Orientador: Prof. Dr. Everaldo Batista da Costa

Brasília, 20 outubro de 2021.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Everaldo Batista da Costa (Geografia - UnB) - Orientador

Dr. Fernando Luiz Araújo Sobrinho (Geografia - UnB) - Avaliador

Prof. Dr. José Sobreiro Filho (Geografia - UnB) - Avaliador

Dr. João Vitor Ramos Alves (Geografia - UnB) - Avaliador

À minha família e amigos

AGRADECIMENTOS

Agradeço aos meus pais, que sempre acreditaram em mim e me apoiaram, sempre me incentivando a fazer mais e melhor.

Aos familiares que sempre me apoiaram.

Agradeço a minha melhor amiga, Luana da Silva Oliveira, por estar sempre do meu lado cuidando de mim.

Aos meus amigos, que me motivam a seguir em frente.

Ao meu orientador, Everaldo Batista, por me guiar durante esta etapa.

RESUMO

O presente trabalho busca identificar e compreender os elementos socioespaciais do Distrito Federal a partir das Regiões Administrativas (RAs) do Plano Piloto, Sobradinho e Sobradinho II que estimulam a identidade territorial e sentimento de lugar na população e como tais fatores influenciaram o processo de desenvolvimento das referidas RAs. Este trabalho tem como características metodológicas ser um estudo exploratório e de caráter qualitativo, de corte humanista e crítico. Inicialmente é feita a apresentação das RAs, o histórico de suas criações e os dados populacionais de cada uma de forma sintética a fim de efetuar conexões de dinâmicas estabelecidas em suas origens que afetam a realidade até os dias atuais. Em seguida, são apresentados os dados da pesquisa assim como a análise das dinâmicas identitárias que conformam o lugar, além de algumas proposições, em nível de monografia.

Palavras-chave: Identidade territorial. Lugar. Desenvolvimento social. Distrito Federal. Regiões Administrativas.

ABSTRACT

The present work seeks to identify and comprehend the socio- spatial elements of the Federal District from the Administrative Regions (ARs) of Plano Piloto, Sobradinho and Sobradinho II that stimulate the territorial identity and the sense of place in the population, and how these factors influence the development process of the referred ARs. The main methodological characteristics of this work are that it is an exploratory and a qualitative study from a humanist and critical perspective. Initially, we present the ARs and their history, then we present the population data of each Administrative Region in a synthetic way, in order to make connections between the dynamics established in their origins that affect the reality up to the present day. Subsequently, the research data are presented, as well as the analysis of the identity dynamics that consolidate the place, in addition to some propositions, at monograph level.

Keywords: Territorial identity. Sense of Place. Social development. Federal District. Administrative Regions.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Mapa de localização das Regiões Administrativas de interesse - Distrito Federal	13
Figura 2 - Distribuição da população por faixa etária e sexo, Plano Piloto, Distrito Federal, 2018.	23
Figura 3 - Distribuição da população do Plano Piloto por cor da pele.....	24
Figura 4 - Distribuição do rendimento bruto do trabalho principal por faixas de salário mínimo no Plano piloto	25
Figura 5 - Distribuição da população por faixa etária e sexo, Sobradinho, Distrito Federal, 2018.	36
Figura 6 - Distribuição da população de Sobradinho por cor da pele.....	37
Figura 7 - Distribuição do rendimento bruto do trabalho principal por faixas de salário mínimo em Sobradinho.	38
Figura 8 - Distribuição da população por faixa etária e sexo, Sobradinho II, Distrito Federal, 2018.	39
Figura 9 - Distribuição da população de Sobradinho II por cor da pele.....	40
Figura 10 - Distribuição do rendimento bruto do trabalho principal por faixas de salário mínimo em Sobradinho II.	41
Figura 11 - Feira tradicional de Sobradinho II.....	50
Figura 12 - Feira tradicional de Sobradinho II.....	51
Figura 13 - Entrada do Polo de Cinema e vídeo de Sobradinho	52
Figura 14 - Localização do polo de cinema e vídeo de Sobradinho em relação a cidade.....	53
Figura 15 - Gênero de identificação dos entrevistados	57
Figura 16 - Cor de pele/etnia de identificação dos entrevistados.....	58
Figura 17 - Porcentagem de indivíduos que são ou já foram residentes das RAs de Sobradinho ou Sobradinho II	60

Figura 18 - Localização do ambiente de trabalho e/ou estudos dos participantes.....	61
Figura 19 - Porcentagem de indivíduos com veículo automotor próprio ou fácil acesso a um.....	62
Figura 20 - Como os participantes consideram a sua situação financeira atual	63
Figura 21 - O quão conveniente os participantes acham se deslocar de suas residências até o Plano Piloto.....	64
Figura 22 - O quão conveniente os participantes acham se deslocar de suas residências até o Plano Piloto após as 22h00min.....	65
Figura 23 - Meios de transportes utilizados pelos participantes para realizar o deslocamento para o Plano Piloto.....	67
Figura 24 - Localidade que os participantes mais buscam uma opção cultural ou de lazer.....	68
Figura 25 - Atividades culturais e de lazer mais realizadas pelos participantes em suas RAs.....	69
Figura 26 - Atividades culturais e de lazer mais realizadas pelos participantes no Plano Piloto	70
Figura 27 - O quão seguro os participantes se sentem em um local aberto no Plano Piloto após as 18h00min.....	71
Figura 28 - O quão seguro os participantes se sentem em um local aberto próximo de suas residências após as 18h00min	72

LISTA DE SIGLAS

AGEFISDF - Agencia de Fiscalização do Distrito Federal

CCBB - Centro Cultural Banco do Brasil

DF- Distrito Federal

JK- Juscelino Kubitschek

PDAD- Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios

RA- Região Administrativa

SEGOV/DF- Secretaria de Estado de Governo do Distrito Federal

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	12
JUSTIFICATIVA	15
OBJETIVO (S)	18
OBJETIVO GERAL	18
OBJETIVOS ESPECÍFICOS	18
HIPÓTESE	18
PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS	18
ESTRUTURA DO TRABALHO	21
1. A CONSTRUÇÃO DO PLANO PILOTO DE BRASÍLIA E A FORMAÇÃO DE UM NOVO TERRITÓRIO	22
1.1 Dados gerais do plano piloto e sua população: uma síntese	22
1.2 A pré-história da nova capital	26
1.3 Os primeiros habitantes de Brasília	27
1.4 Jornada entre a utopia e a possível distopia	31
2. SOBRADINHO: SURGIMENTO E DESENVOLVIMENTO NO CONTEXTO DO PLANO PILOTO EM CONSOLIDAÇÃO	35
2.1 Dados gerais de Sobradinho II, Sobradinho II e suas populações	35
2.2 A formação da região administrativa de Sobradinho e Sobradinho II	41
2.3 Surgimento de interações conflitantes nas novas RAs	44
2.4 Contrastes culturais entre as regiões administrativas	48
3. VARIÁVEIS IDENTITÁRIAS E DE LUGAR DOS MORADORES DAS REGIÕES ADMINISTRATIVAS DE SOBRADINHO I & II EM RELAÇÃO AO PLANO PILOTO	56
3.1 O Questionário: busca interpretativa do território e do lugar	56
3.2 Análise dos elementos socioespaciais que estimulam ou desestimulam o sentimento de lugar e identidade territorial popular	57

CONSIDERAÇÕES FINAIS	76
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	79
ANEXO A - Questionário cultura e elos afetivos	84
ANEXO B	89
ANEXO C	90

INTRODUÇÃO

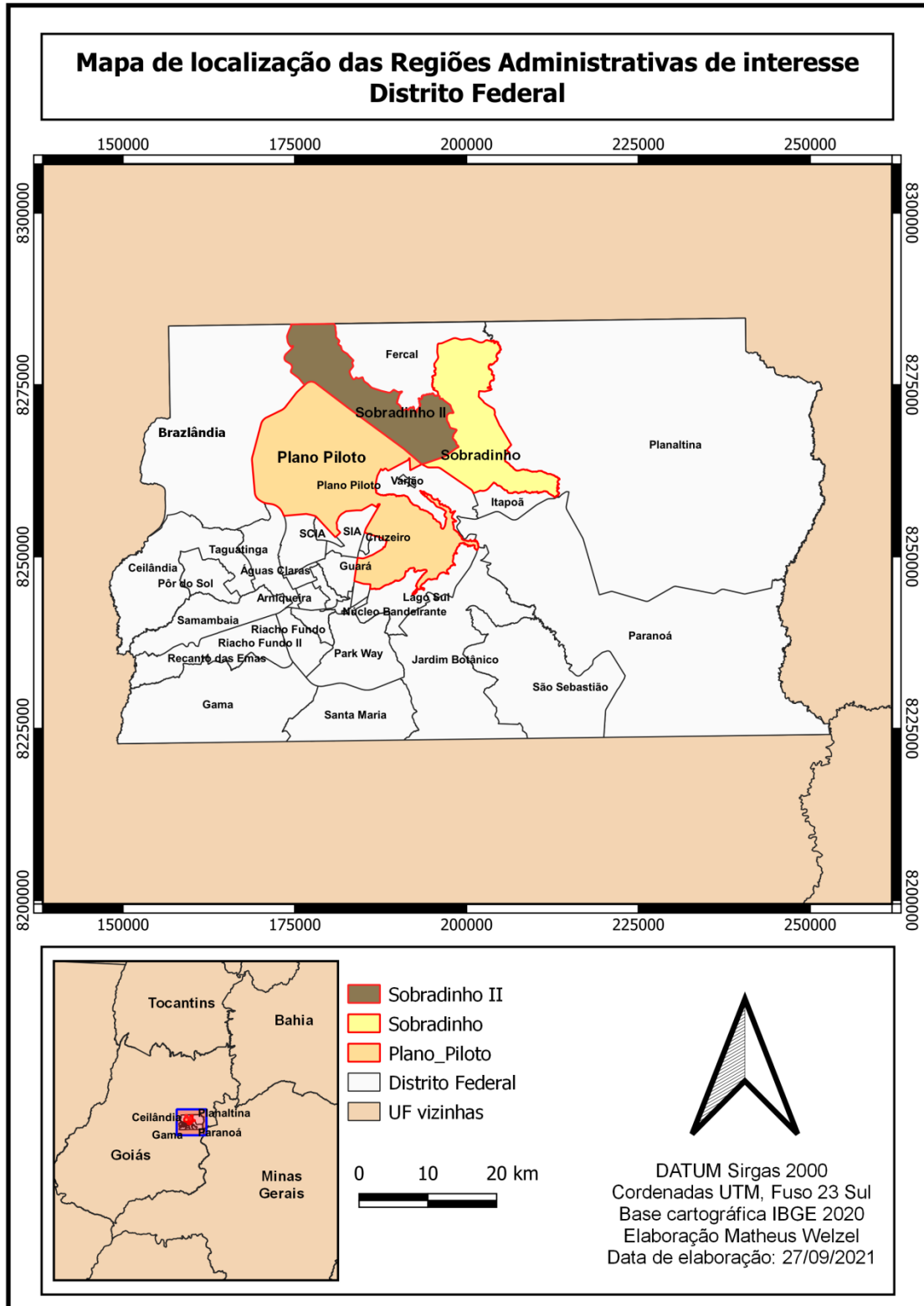
A cidade de Brasília, diferentemente de muitas outras, surgiu a partir de um propósito, uma “vontade criadora” e de objetivos preestabelecidos antes mesmo do início de sua construção. A capital do Brasil representa um caso específico do que seria uma cidade “artificial” e “sem passado” (SANTOS, 1964, pag.73). Em sua gênese, a cultura existente advém daqueles que residiam em regiões próximas, assim como de seus primeiros habitantes e de vontades de poderes hegemônicos que se infiltraram e se espalharam na vivência dos indivíduos, da cidade e de suas proximidades a partir da configuração da nova cidade e de sua sociedade. Desse modo, pode-se realizar uma interpretação baseada em ideias que eram propagadas na época, a fim de compreender o impacto da nova cidade sobre o espaço que se formava. Segundo o presidente Juscelino Kubitschek, que governava o país na época:

O núcleo populacional, criado naquela longínqua região, es-praiar-se-ia como uma mancha de óleo, fazendo com que todo o interior abrisse os olhos para o futuro grandioso do País. Assim, o brasileiro poderia tomar posse do seu imenso território. E a mudança da Capital seria o veículo. O instrumento. O fator que iria desencadear novo ciclo bandeirante. (KUBITSCHEK, 1974, p.7)

Apesar da grande multiplicidade de culturas no Planalto Central nos dias de hoje, o sentimento por parte da população de que duas vertentes, sendo uma que segue padrões totalizantes e globalizantes e outra que representaria os sentimentos de grande parte dos indivíduos, estão em constante disputa desde a fundação do mais novo polo de poder político da nação está presente. Principalmente quando tal dinâmica é analisada sob a ótica daqueles que não estão no centro, e, portanto, excluídos.

O mapa de localização da área de estudo deste trabalho pode ser observado na figura 1.

Figura 1 - Mapa de localização das Regiões Administrativas de interesse - Distrito Federal



Fonte: Elaboração própria

Com o intuito de realizar análises do espaço estudado e compreender as dinâmicas presentes, considerar a subjetividade humana é imprescindível. As atitudes e crenças que fazem parte do cotidiano dos indivíduos não podem ser excluídas nem mesmo de uma abordagem prática, pois é imperante reconhecer que as paixões humanas influenciam o seu comportamento, sendo assim, o seu comportamento deve ser compreendido em profundidade, e não simplesmente mapeado (TUAN, 1980, p.2). O que justifica a apreensão de dados e relatos a partir de vivências daqueles que residem no espaço estudado, considerando nuances que interferem no espaço e que de outras formas não poderiam ser observadas.

Sendo assim, é prudente considerar que o processo de desenvolvimento do Distrito Federal (DF) tem grande ligação com as disputas culturais existentes em seu território, uma vez que a criação de um sentimento de identificação e lugar por indivíduos tão heterogêneos demonstra ser uma tarefa complexa e longe da prioridade daqueles que deveriam observar tais nuances.

De acordo com Rafael Sanzio Araújo dos Anjos (2009), o território é um fato econômico, político, físico, social, categorizável e possível de dimensionamento, em que o Estado está presente assim como estão gravadas as referências culturais e simbólicas da população. Já território étnico seria o espaço construído, materializado a partir das referências de identidade e pertencimento territorial.

Porém, evidentemente, quando existem conflitos, e eles nunca deixam de existir, a construção de um território e/ou território étnico passa por uma série de dificuldades que podem chegar a inviabilizar a formação de laços de identidade nos locais, comprometendo todos os aspectos que formam o lugar.

Anjos elucida o papel fundamental da Geografia na análise territorial e de conflitos, afirmando que “A geografia é, portanto, uma disciplina fundamental na formação da cidadania do povo brasileiro, que apresenta uma heterogeneidade singular na sua composição étnica, socioeconômica e na distribuição espacial” e demonstra a especificidade que a ciência alcança em:

A geografia é a ciência do território e este componente fundamental, a terra, num sentido amplo, continua sendo o melhor instrumento de observação porque apresenta as marcas da historicidade espacial e do que está acontecendo, isto é, tem registrado os agentes que atuam na configuração geográfica atual e o que pode acontecer. Ou seja, é possível capturar as linhas de forças da dinâmica territorial e apontar as possibilidades da estrutura do espaço no futuro próximo. (ANJOS, 2009, p.58)

A existência de um forte sentimento de identidade territorial entre a população do Planalto Central contribuiria não somente para estimular os processos de desenvolvimento endógeno da capital, mas também daria condições para a predeterminação de objetivos e estratégias (POLLICE, 2010, p.11).

Sem um planejamento que envolva os mais diversos indivíduos presentes na capital, o distanciamento físico e metafórico entre os residentes do Plano Piloto e suas Regiões Administrativas (RAs), tende a ser cada vez maior, reforçando assim os mecanismos de exclusão presentes na dinâmica urbana brasileira.

A partir do contexto apresentado, o presente trabalho tem como principal objetivo identificar os elementos socioespaciais presentes no Plano Piloto que estimulam o sentimento de identidade e lugar na população da RA de Sobradinho. Além disso, também apresentará alternativas para um possível aprimoramento da relação entre as duas RAs e a realização de uma análise das consequências desta dinâmica.

JUSTIFICATIVA

Segundo a Secretaria de Estado de Governo do Distrito Federal (SEGOV/DF), o DF é dividido em 33 RAs, cujos limites físicos definem a jurisdição da ação governamental para fins de descentralização administrativa e coordenação dos serviços públicos.

A existência de uma relação de proximidade (ou até identidade) entre o Plano Piloto e as demais RAs do DF é essencial para o funcionamento das dinâmicas urbanas e sociais existentes no espaço em questão.

Todos os dias, há um enorme fluxo de pessoas entre as cidades, essas que têm que sair de suas casas para trabalhar, estudar ou até mesmo em busca de lazer. Segundo a Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios (PDAD) de 2018, 45,7% da população de Sobradinho tinha o Plano Piloto como local de trabalho, enquanto 39,3% tinham a própria RA e 14,8% outros locais.

Porém, apesar das relações serem constantes, é bastante comum observar inconstâncias entre os envolvidos, o que gera diversas situações desconfortáveis

para os cidadãos, colaborando assim para um distanciamento, físico e/ou metafórico, das populações, lugares, serviços e oportunidades.

A análise em questão terá como foco a relação entre as RAs de Sobradinho (RA V), Sobradinho II (RA XXVI) e a RA do Plano Piloto (RA I).

Tal espaço de análise foi escolhido justamente devido à proximidade e familiaridade do pesquisador com os casos empíricos e as semelhanças e diferenças que envolvem as RAs. Entre as semelhanças, pode-se citar, por exemplo, o espaço urbano planejado e imaginado por Lúcio Costa e o ano de criação das cidades, sendo 1960 o ano de Sobradinho e do Plano Piloto, apesar da oficialização de Sobradinho ter ocorrido somente em 1973 (CEBALLOS, 2014). Já as diferenças envolvem desde diversos fatores socioeconômicos ao abismo identitário e cultural existente, objetos de estudo do projeto.

A cidade de Sobradinho, diferentemente do Plano piloto, foi criada com o intuito inicial de ser uma cidade com características rurais (CEBALLOS, 2014, pag.7). O que representa um grande contraste inicial entre as duas cidades e que certamente afeta a dinâmica existente, uma vez que o Plano Piloto representava o que havia de mais “moderno” na arquitetura e urbanismo de sua época e não havia se distanciado de sua natureza utópica e, posteriormente, possivelmente distópica. Formada por contradições e dicotomias, as tensões na capital do país podem não ser explícitas, mas certamente são presentes, como evidenciado por Costa e Alvarado (2019, p.23):

Brasília heterotopía patrimonial sui generis es, simultáneamente o de un solo golpe, la negación y la afirmación, la nostalgia de lo antiguo y la utopía de un nuevo Brasil; simbiosis de los principales dilemas nacionales: Estado fuerte y sociedad civil débil; economía primaria exportadora e industrialización sucedánea de importaciones; nacionalismo y globalización; público y privado; carisma secularizado rural y pre-potencia laica urbana; democracia participativa y oligarquías patriarcales; ciudad y campo; pioneros y bandeirantes. La ciudad surge de la tríada mítica modernidad-modernización-modernismo, encarnando la utopía y las paradojas del desarrollismo; Brasília fundaría una nueva economía espacial y, substancialmente, una nueva sociedad nacional a través del urbano ideal, que deseaba negar las diferencias de origen, de clases sociales, de raza, de empleo, de habitar, los cuales definían las ciudades lati-noamericanas del período. Como otro espacio heterotópico, Brasília puede traducirse, geográficamente, como construida intencionalmente para el dominio escalar de territorios, la cual opera un modo espacial de existir en la ciudad y en el país.

É possível observar, nas situações mais triviais possíveis, diferentes opiniões e pensamentos sobre o Plano Piloto e a sua população enquanto residente de uma das Regiões Administrativas do Distrito Federal. Pode ser identificada uma parcela de pessoas com opiniões positivas e até um grande sentimento afetivo para com a cidade, mas também pode se observar outra parcela que chega a demonstrar certa repulsa para com a cidade e sua população, chegando a evitar toda e qualquer interação não necessária.

Ter um sentimento negativo ou uma relação distante do Plano Piloto tende a ser algo que se reproduz entre grupos de indivíduos que compartilham realidades semelhantes. O que abre a possibilidade de identificação de variáveis e a assim o estabelecimento de correlações. Um exemplo seria o de indivíduos que residem na cidade de Sobradinho, com residência localizada a cerca de vinte quilômetros do centro do Plano Piloto. Ao não terem um veículo próprio disponível, têm maiores chances de não terem uma relação próxima e harmoniosa com a cidade. Uma vez que o transporte público no DF é problemático quanto à quantidade de veículos disponíveis, seu custo de utilização, locais de embarque e desembarque, itinerários, horários de circulação de veículos, etc. Agregado ao cenário de que outras opções de transporte não são possíveis financeiramente ou fisicamente, o acesso ao sítio se torna um fator limitante da relação. A criação do sentimento de lugar sem o acesso físico ao mesmo é bastante dificultada.

Para compreender a situação é necessária a obtenção de dados concretos, com números satisfatórios e a análise de resultados e variáveis. É importante ressaltar especificidades e peculiaridades de lugares e pessoas que em muitos casos não são consideradas, fazer a identificação e análise de variáveis que talvez não tenham o destaque que deveriam e evidenciar relatos e vivências daqueles que sofrem, sofreram ou vão sofrer as dinâmicas de distanciamento existentes entre as duas cidades.

Sendo assim, compreender as diferentes relações socioespaciais, suas discordâncias e consequências é essencial para dar início ao entendimento da problemática.

OBJETIVO (S)

OBJETIVO GERAL

Identificar elementos socioespaciais do Distrito Federal (a partir do Plano Piloto) que estimulam a identidade territorial e o sentimento de lugar na população da Região Administrativa de Sobradinho e Sobradinho II em relação ao referido Plano Piloto.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- 1) Analisar o processo de construção do Plano Piloto de Brasília e a formação de um novo território.
- 2) Especificar o surgimento e desenvolvimento de Sobradinho e Sobradinho II no contexto do Plano Piloto em consolidação.
- 3) Apontar as variáveis espaciais de identificação dos moradores de Sobradinho e Sobradinho II em relação ao Plano Piloto de Brasília
- 4) Entender os possíveis conflitos existentes entre a população de Sobradinho e Sobradinho II pela identificação ou não do lugar Plano Piloto.
- 5) Apresentar soluções territoriais para o estabelecimento ou o fortalecimento da identidade territorial e o sentimento de lugar da população de Sobradinho em relação ao Plano Piloto de Brasília.

HIPÓTESE

A existência de uma percepção simbólica diferente sobre o Plano Piloto entre aqueles que estão “dentro” e aqueles que estão “fora” de sua realidade, motivada e justificada por diferentes variáveis de identificação dos indivíduos residentes de Sobradinho, Sobradinho II e do Plano Piloto, explicita um abismo identitário presente na dinâmica da relação entre as populações, o que interfere diretamente nos seus processos de desenvolvimento.

PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS

Com o objetivo de investigar o objeto de estudo diretamente e descrever fenômenos que são experienciados conscientemente (MARTINS, 1990), a

concepção teórica do trabalho se aproxima da fenomenologia, desde geógrafos que advogam pela corrente. Sendo assim, a presente pesquisa se desenvolve mais confortavelmente sob esse viés de método, uma vez que ele auxilia em seu objetivo de explicação essencial do fenômeno em questão e visa estar livre, tanto quanto possível, de preconceitos.

Este trabalho apresenta quanto ao seu tipo de pesquisa, considerando o seu objetivo, caráter exploratório, uma vez que, como evidenciado por Theodorson e Theodorson (1970):

Estudo exploratório. Um estudo preliminar cujo objetivo principal é familiarizar-se com um fenômeno que é investigar, de modo que o estudo principal a seguir possa ser realizado com maior compreensão e precisão. O estudo exploratório (que pode usar qualquer uma de uma variedade de técnicas, geralmente com uma pequena amostra) permite ao pesquisador definir seu problema de pesquisa e formular sua hipótese com mais precisão. Também permite que ele escolha as técnicas mais adequadas para sua pesquisa e decida sobre as questões que mais precisam de ênfase e investigação detalhada, e pode alertá-lo para potenciais dificuldades, sensibilidades e áreas de resistência. (THEODORSON, G. A. & THEODORSON, 1970, apud PIOVESAN & TEMPORINI, 1995, p.319, tradução nossa¹)

Dessa forma, ressaltam-se alguns pontos principais que a presente pesquisa tomará como base enquanto exploratória, a mesma visa tornar familiar o fenômeno a ser investigado, terá amostragem relativamente pequena (qualitativa), o que permitirá a formulação de hipóteses com maior precisão e possibilita a escolha das técnicas mais adequadas para a pesquisa assim como decidir à quais questões dar ênfase, uma vez que requerem uma investigação mais detalhada.

Quanto aos tipos de fontes que dão a base para a argumentação da hipótese da pesquisa, tanto fontes primárias quanto fontes secundárias serão utilizadas, cada uma delas de acordo com o momento da pesquisa e qual a análise que deverá ser feita no momento. Fontes primárias servirão de base para a motivação e justificativa

¹ No original: Exploratory study. A preliminary study the major purpose of which is to become familiar with a phenomenon that is to investigate, so that the major study to follow may be designed with greater understanding and precision. The exploratory study (which may use any of a variety of techniques, usually with a small sample) permits the investigator to define his research problem and formulate his hypothesis more accurately. It also enables him to choose the most suitable techniques for his research and to decide on the questions most in need of emphasis and detailed investigation, and it may alert him to potential difficulties, sensitivities, and areas of resistance. (THEODORSON, G. A. & THEODORSON, 1970)

da pesquisa, e representam dados coletados pelo próprio pesquisador através da entrevista semiestruturada e questionários com a população-alvo. Já fontes secundárias auxiliarão na formação da argumentação se baseando nos dados obtidos, facilitando a análise dos fenômenos e tornando possível a sua compreensão, para assim sanar os possíveis conflitos existentes.

O universo populacional da pesquisa privilegia aqueles que residem no território de Sobradinho, mas tem frequente interação com o Plano Piloto em sua vivência, pois são os indivíduos participantes do fenômeno da possível diferenciação identitária que será analisada. A entrevista, assim como os questionários, serão realizados em ambiente on-line, por chamadas de vídeo e mensagens de aplicativos, devido a limitação do momento de pandemia de COVID-19 no Brasil. O roteiro da entrevista semiestruturada pode ser encontrado nos anexos do trabalho.

A partir da análise da interação do investigador com os sujeitos participantes do fenômeno que os dados a serem analisados poderão ser produzidos (GONÇALVES, 2003, pag.70).

Considerando o espaço da pesquisa, é importante ressaltar a utilização do sentimento de lugar como demarcação em uma pesquisa que aborda identidade, uma vez que somente a delimitação do espaço geográfico pode não vir a ser suficiente. Também serão considerados os indivíduos que percebem Sobradinho e suas proximidades como lugar familiar a eles. Sendo assim, a demarcação do espaço compreende o espaço físico, mas também o transcende. De acordo com Giddens (1989, p.18), “o que estrutura o local não é simplesmente aquilo que está presente na cena; a *“forma visível”* do local oculta as relações distanciadas que determinam sua natureza.”

Uma vez delimitada a forma de aproximação com o objeto, o tipo de pesquisa pretendido, o universo populacional e o espaço da pesquisa, é possível realizar o estudo sobre a produção dos dados. A coleta de dados, a aplicação de questionários e a realização de entrevista semiestruturada foram configuradas como os procedimentos que mais contemplam os objetivos da pesquisa.

O modelo do Google formulários foi escolhido para a confecção dos questionários pela sua praticidade e facilidade para a rápida obtenção dos dados, além de ser possível a sua fácil disseminação via internet uma vez que, devido à pandemia de COVID-19, os encontros pessoais para a aplicação em um grande

grupo de pessoas se tornou inviável. Já a entrevista semiestruturada será adotada pela possível flexibilização na sequência da apresentação das perguntas, o que possibilita a realização de perguntas complementares para entender melhor as nuances do fenômeno em pauta. (MANZINI, p.156).

ESTRUTURA DO TRABALHO

Quanto a sua organização de capítulos, o presente trabalho evolui da seguinte forma:

Em seu primeiro capítulo, **A construção do Plano Piloto de Brasília e a formação de um novo território**, objetiva-se a contextualização da construção da cidade, a partir do ponto de vista de sua formação identitária, a fim de seu melhor e mais profundo entendimento de suas dinâmicas, possibilitando as análises demonstradas nos capítulos seguintes.

No segundo capítulo, **Sobradinho: surgimento e desenvolvimento no contexto do Plano Piloto em consolidação**, o enfoque passa a ser a RA de Sobradinho e sua evolução. Apresenta os elementos identitários da população da pesquisa e como a diferenciação dramática em seu planejamento inicial e as dicotomias existentes entre as duas cidades afetou e afeta a relação com o Plano Piloto.

Já o terceiro e último capítulo apresenta **Variáveis identitárias dos moradores das RAs de Sobradinho I & II em relação ao Plano Piloto**. Serão exploradas em mais detalhes a entrevista e os questionários realizados com a população-alvo do projeto, a análise de resultados e a justificativa do porque foram interpretados de tal forma, associação entre variáveis em busca de explicações para o fenômeno, análise para a compreensão dos conflitos existentes entre as duas populações, suas consequências e possíveis soluções para o estabelecimento ou fortalecimento do sentimento de identidade e lugar das outras RAs em relação ao Plano Piloto de Brasília. Além de conter as considerações finais do trabalho, realizando uma síntese dos resultados obtidos e o que pode ser concluído a partir deles.

1. A CONSTRUÇÃO DO PLANO PILOTO DE BRASÍLIA E A FORMAÇÃO DE UM NOVO TERRITÓRIO.

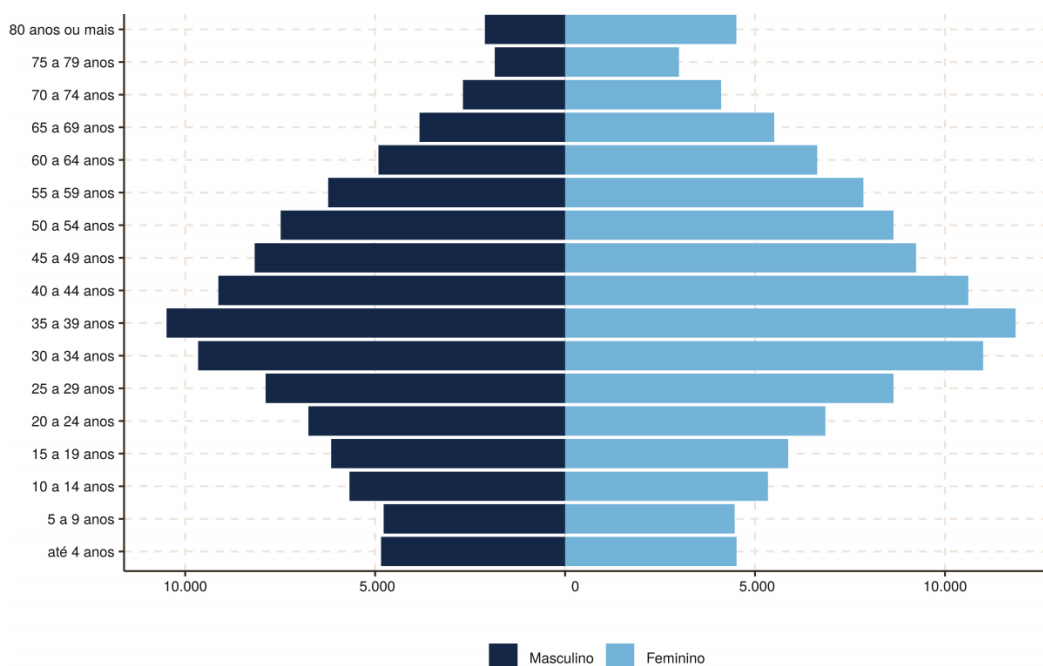
O presente capítulo tem como objetivo a contextualização da construção de Brasília a partir da ótica da formação identitária de sua população, a fim de compreender suas dinâmicas iniciais, como elas evoluíram, e a influência sobre a interação com as outras Regiões Administrativas (RAs) do DF nos dias atuais.

1.1 Dados gerais do plano piloto e sua população: uma síntese

Segundo a PDAD de 2018, quando o DF foi subdividido em oito RAs (Lei nº 4545/64) a RA I tinha o nome de Brasília e continha em sua extensão o que hoje é conhecido como o Guará, Núcleo Bandeirante, Candangolândia, Lago Norte e Lago Sul. Com a Lei de nº 1648, de dezesseis de setembro de 1997, a RA I passa a ter o nome e a configuração atual, com o nome de Plano Piloto.

Sua população urbana, segundo o PDAD de 2018, era de 221.326 pessoas, com maioria do sexo feminino 53,6% e a idade média da RA era de 39,3 anos. Tal distribuição pode ser observada na Figura 2.

Figura 2 - Distribuição da população por faixa etária e sexo, Plano Piloto, Distrito Federal, 2018.

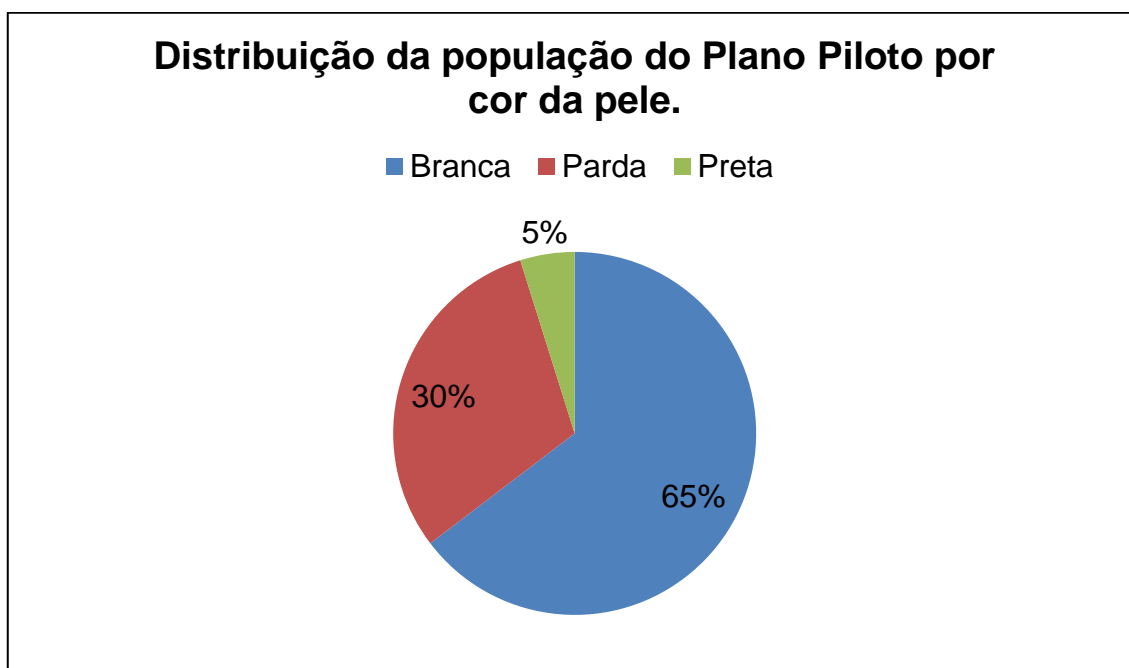


Fonte: CODEPLAN(b). “Pesquisa distrital por amostra de domicílios – Plano Piloto.

A partir do gráfico apresentado na Figura 2, é possível perceber a relação existente entre o padrão de qualidade de vida do Plano Piloto e a idade média de seus residentes. Com acesso facilitado a saúde, serviços e melhores condições financeiras, é possível que os indivíduos vivam mais, o que aumenta a expectativa de vida e idade média da população. A pirâmide etária apresentada na Figura 2 se difere das apresentadas nas figuras 5 e 8 ao se aproximar um pouco mais, em forma, daquelas que representam países com os melhores Índices de Desenvolvimento Humano (IDH) possível. Ao apresentar um topo de pirâmide mais expressivo e um corpo com maior número de indivíduos do que em sua base, infere-se que estaria se aproximando cada vez mais do que seria o curso de desenvolvimento, significando uma maior expectativa de vida e menor mortalidade. A tendência final, ao alcançar maior nível de desenvolvimento, seria uma distribuição mais equilibrada entre as faixas etárias, demonstrando não só o aumento na expectativa de vida e qualidade de vida geral da população, mas também a maior ocorrência de fenômenos como o planejamento familiar.

A respeito da variável de cor da pele, a resposta mais popular foi a cor branca, representando 64% dos residentes. Tal distribuição pode ser observada na figura 3:

Figura 3 - Distribuição da população do Plano Piloto por cor da pele.



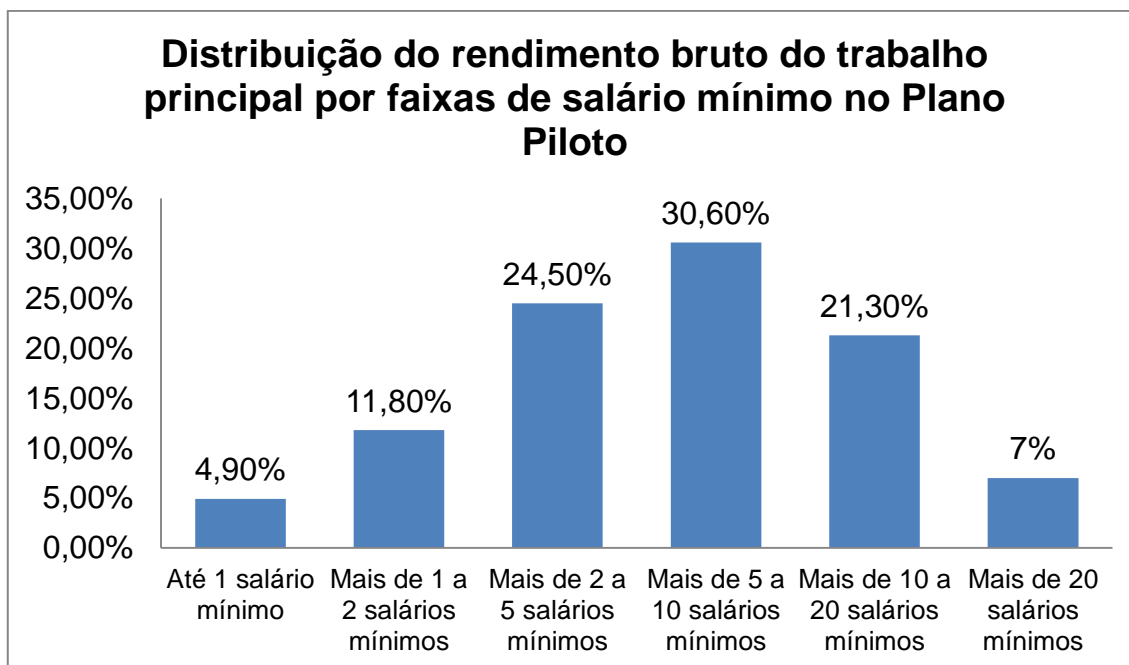
Fonte: Elaboração própria a partir dos dados da PDAD 2018(b).

É interessante reforçar que os indivíduos são classificados de acordo com a cor de pele que se identificam, ou seja, não há interferência do entrevistador. O que é importante e necessário, pois demonstra intencionalidades representativas e como a população de fato se vê no espaço. Porém, ao mesmo tempo pode gerar distorções com relação ao número real de indivíduos de determinadas cores de pele/etnias, o que pode evoluir para possíveis invisibilizações de grupos inteiros de indivíduos, e conseqüentemente o esquecimento de suas origens e histórias. Uma vez que existiram processos na história da construção do país como o de branqueamento da população, deve ser levado em conta que a maneira como a população percebe a si própria certamente sofreu influência.

No que diz respeito à renda familiar, o valor estimado foi de R\$ 15.056, 9, que representa um valor médio por pessoa de R\$ 6. 770, 2. A distribuição do rendimento

bruto do trabalho principal por faixas de salário mínimo pode ser observada na figura 4:

Figura 4 - Distribuição do rendimento bruto do trabalho principal por faixas de salário mínimo no Plano piloto



Fonte: Elaboração própria a partir dos dados da PDAD 2018(b)

Dentre as três RAs de análise do trabalho, o Plano Piloto apresenta ao mesmo tempo a maior porcentagem de indivíduos de cor de pele branca e a menor porcentagem de indivíduos de cor de pele preta. Tal configuração somada à informação de que o Plano Piloto também guarda o maior rendimento bruto do trabalho principal por faixas de salário mínimo apresenta uma configuração que se repete no país, herança de seu passado histórico escravagista. Por ter seu custo de vida muito elevado, populações com a cor de pele preta possivelmente sofreram um processo de exclusão da cidade, o que reflete no percentual apresentado na figura 3. Uma vez que pessoas escravizadas não tiveram qualquer auxílio após conseguirem sua liberdade, tornaram-se marginais à sociedade e tiveram que competir de forma completamente injusta pelo seu espaço. Tal processo se desenvolveu em fenômenos de segregação que se repetiram por todo o país, em que determinadas populações seriam determinadas a espaços específicos e/ou privadas de outros.

Para entender de fato a configuração social atual do Plano Piloto, sua população e a produção cultural presente é necessário a análise de sua formação a partir de uma abordagem histórico-geográfica. Devem ser observados os fatores que moldaram a cultura e identidade de seus residentes com o início de sua formação urbanística e o passar dos anos.

1.2 A pré-história da nova capital

A idealização de uma nova capital começa muito antes de sua construção e inauguração. Mais de um século de história e acontecimentos separam o vislumbre inicial de mudança de localização da capital do Brasil do litoral para o interior do país e o início de sua construção de fato. Os ideais e histórias que esse período de mais de cem anos compreende certamente tem influência sobre como a cidade se apresenta, agora concluída, para aqueles que vivem ou têm parte de suas vidas ligadas a ela. Parte dessa problemática pode ser observada no fragmento:

La construcción de la ciudad de Brasilia materializa y da significado a esas bases del Brasil moderno, en la tentativa histórica de volver al país coetáneo de su tiempo (figura 04). “Una capital nueva, hecha sobre medida, lanzada em trazos audaces, en las proporciones del siglo XXI, poblada por la misma humanidad que se pretendía olvidar o exorcizar”. Brasilia singulariza la anhelada modernidad nacional, frente a una pluralidad popular y espacial de *brasíles*; mantiene, en sentido heterotópico foucaultiano, una función distintiva y primordial en relación con la totalidad del espacio que la rodea. (COSTA & AVARADO, 2019, p. 19).

A nova capital do país modificou fortemente as dinâmicas e o cenário anterior das proximidades de sua localização. Antes de tudo, é importante demonstrar e compreender que a cidade tinha grande caráter progressista e modernista em suas mais novas interpretações. O que coincidia com as características do então presidente que tiraria a antiga ideia do papel, Juscelino Kubitschek, gerando gigantesco choque de realidade e mudança de paradigma, que pode ser parcialmente observado por Alves (2005) no fragmento:

A Comissão de Cooperação para a Mudança da Capital Federal, chefiada pelo médico Altamiro de Moura Pacheco, criada no governo de Ludovico Almeida (de 1955 a 1959), tinha como objetivo principal sinalizar em Goiás a transição de um estado de economia quase colonial para um estágio de intensa industrialização. A localização de Brasília no planalto central

transmudaria o panorama econômico do Estado e lhe garantiria um lugar de destaque no país, concretizando, assim, um momento de afirmação e construção da identidade goiana. (ALVES, 2005 p.124)

Antes de analisar o início da construção da cidade em Setembro de 1956, para entender um pouco mais sobre a sua pré-história, que evidentemente exerce influência sobre a sua história, é necessária a observação de pelo menos duas outras datas e períodos anteriores.

A primeira sendo a do ano de 1891, em que foi instituída na Constituição da República Brasileira, a “Missão Cruls”, que consistia na primeira iniciativa oficial de concretizar a mudança da capital, como descrita por Alves (2005) em:

Liderada pelo astrônomo e diretor do Observatório Astronômico do Rio de Janeiro, Luis Cruls, a Comissão realizou um trabalho de demarcação de terrenos e, entre 1892 e 1894, delimitou uma área de 14.400 Km², conhecida como “Quadrilátero Cruls”. Esses levantamentos serviriam de base para projetos desenvolvidos posteriormente, com o intuito de demarcar o Planalto Central e retomar as idéias de mudança da capital federal. No dia sete de setembro de 1922, foi lançada a pedra fundamental da futura capital do Brasil. (ALVES, 2005, p.124).

E em seguida, o período entre 1946 e 1948, que representa o espaço de tempo entre a determinação de um estudo para a localização da nova capital federal pela Constituição e a organização da comissão, nomeada pelo então presidente Eurico Gaspar Dutra, que constatou que o melhor local era o anteriormente demarcado “Quadrilátero Cruls”.

Quase que de forma mística, originada a partir de um sonho, que se transformou em uma vontade e objetivo que perdurou e se construiu em mais de cem anos, a escolha do Planalto Central como localização para a instauração da Capital Federal possui, além de muitas outras incontáveis características, caráter simbólico. Assim como diversos elementos espaciais e socioespaciais que constituem a cidade.

1.3 Os primeiros habitantes de Brasília

Para dar início a um plano de construção de tal porte, considerado até mesmo “faraônico”, a necessidade de uma grande quantidade de mão de obra é evidente. Ainda mais devido à época do início das obras, no sentido de que muitas máquinas

facilitadoras do processo ainda não existiam e existia uma clara falta de integração com as demais regiões do país, o que dificultava ainda o transporte de materiais, pessoas e recursos. Os primeiros trabalhadores eram os chamados “Candangos”. Segundo Laraia (1996, p. 3):

Não se sabe bem por que a palavra candango foi utilizada para designar aqueles que trabalharam na construção da cidade. No passado, este termo era utilizado pelos africanos para designar os portugueses. Entretanto a grande massa de construtores da nova capital era constituída tanto por descendentes de africanos, como de portugueses, além dos descendentes de muitas outras nacionalidades. Ser candango passou a ser sinônimo de pioneiro. Mas a tendência estratificadora de nossa sociedade levou, a partir de um dado momento, a elite que participou da empreitada histórica a abjurar essa denominação e a preferir o rótulo de pioneiro. Com isto, os membros dessa elite passaram a se auto representar como desbravadores, os que abrem os caminhos, mas que não devem ser confundidos com a massa humilde dos que trabalharam a madeira, o cimento e o ferro. É por isto que hoje existe uma diferença radical entre a Casa dos Candangos e o Clube dos Pioneiros. Enquanto este último serve para a realização de reuniões sociais, nas quais são rememoradas a participação de seus membros na época histórica de Brasília, o primeiro funciona como uma entidade filantrópica, na qual as esposas dos pioneiros tem a oportunidade de aprimorar suas virtudes cuidando dos filhos dos candangos pobres.

Os candangos, originários de diversas regiões do país, formavam um dos tipos de indivíduos que constituíam a população inicial de Brasília. Vieram por vontade própria ou foram expulsos de suas regiões nativas, em busca de uma vida melhor se baseando nos dizeres e promessas relacionadas à nova capital. De seus locais de origem, traziam os seus costumes, modos de falar e de pensar, o que iniciou a formação de uma identidade inicial na mais nova cidade.

Outro possível tipo de indivíduo formador da população inicial da cidade seriam aqueles que foram transferidos por decretos ou portarias, em função de cargos que ocupavam na burocracia federal, civil ou militar (LARAIA, 1996, p.4). Tais indivíduos também traziam sua cultura, que muitas vezes entrava em choque com a da primeira classe de população anteriormente citada. O que deu início a alguns dos conflitos identitários existentes na capital, e que seus desdobramentos podem ser observados até os dias atuais.

Brasília representava a síntese do Plano de Metas de JK, que era um importante programa de industrialização e modernização do pátio industrial do país, em setores específicos, que trouxe um crescimento em ritmo acelerado, às custas do aumento do endividamento público. (SOUZA et al., p.2) Um projeto ousado e

grandioso, que só seria possível caso outra meta sua, a de integração e união do país fosse alcançada em conjunto.

Evidentemente, seria necessária a colaboração dos mais diversos setores populacionais, e por conta disso, em seus discursos, era claro seu objetivo de JK em abranger as mais diversas camadas sociais do povo, que mesmo tão diferente e único, nessa ocasião era interessante ser referenciado como um só. A intencionalidade do então presidente do Brasil pode ser observada no fragmento de Costa e Steinke (2014, p. 7):

O desenvolvimentismo jusceliniano caracterizou-se, sobretudo, pela atuação pessoal do presidente, com a política de soluções para as dificuldades nacionais e um poder habilidoso, pois agia em uníssono, acordado com a nação, quando “o poder jamais é propriedade de um indivíduo; pertence ele a um grupo e existe apenas enquanto o grupo se mantiver unido. Quando dizemos que alguém está ‘no poder’ estamos na realidade nos referindo ao fato de encontrar-se esta pessoa investida de poder, por um certo número de pessoas, para atuar em seu nome” .

Desse modo, o objetivo era a construção do sentimento de quem estivesse ali, seria amigo e companheiro do presidente, formando uma nova identidade a partir da conquista que era, teoricamente, de todos. Estratégia que corrobora com o complexo objetivo de integração de um país em que a maioria esmagadora da população vivia no litoral e não havia razões suficientes para a mudança dessa dinâmica. Tal estratégia pode ser vislumbrada no seguinte discurso de Kubitschek²:

Meus amigos e companheiros de lutas, soldados da epopéia da construção de Brasília, recebo, profundamente emocionado, a chave simbólica da cidade filha do nosso esforço, da nossa crença, de nosso amor a êste País. Sou apenas o guardião desta chave. Ela é tão minha quanto vossa, quanto de todos os brasileiros. Falei em epopéia, e retomo a palavra para vos dizer que ela marcará, sem dúvida, uma época, isto é, “o lugar do céu em que um astro atinge o seu apogeu”. Chegamos hoje, realmente, ao ponto alto da nossa obra. Criando-a, oferecemos ao mundo uma prova do muito que somos capazes de realizar e a nós próprios nos damos uma extraordinária demonstração de energia, e mais conscientes nos tornamos das nossas possibilidades de ação. (PINTO, 2010, p.47)

O chamado de JK à nova cidade, que também pode ser considerado um apelo para aqueles a quem as palavras eram direcionadas, possuía tom épico, de

² Juscelino Kubitschek, na Praça dos Três Poderes, dirigindo-se aos operários que construíram a capital Brasília, 20 de abril de 1960.

renovação e por vezes, até mesmo místico, e, portanto, simbólico para alguns (LARAIA, 1996, p.5).

Simbolismo e subjetividade essa que não pode ser desconsiderada ao analisar a formação de um sentimento de identidade e pertença. Pois as ações humanas, os gestos, toques e posturas do corpo, podem até não ter a solidez dos monumentos em sua grandeza, como algumas das obras presentes na cidade, entretanto, podem se manter preservados por um longo tempo na memória de um povo (COSTA, 2008, pag.10).

Sendo assim, não somente os conteúdos dos discursos de JK tiveram influência na formação da identidade inicial do povo da nova capital, mas também as suas intenções, singular modo de fala e comportamento, como pode ser observado em seu discurso transcrito abaixo:

Havia uma curiosidade muito grande do Brasil para ver Brasília, eu deliberei então, dia 3 de maio de 1957, de realizar, no Planalto, uma missa solene, lembrando aquela que foi celebrada quando Pedro Alvares Cabral chegou ao litoral brasileiro, porque, sem dúvida nenhuma, Brasília representa a continuação da viagem de Pedro Alvares Cabral. Ele chegou aqui no Litoral, e a ação da sua presença e de Portugal, foi o necessário para se conquistar uma grande faixa do Brasil. Mas essa outra faixa, que está além de Brasília, deve se a construção de Brasília. Vamos celebrar uma missa, convidei para celebrante, o meu grande amigo Cardeal Dom Carlos Vasconcelos Motta, que na ocasião fez um brilhante discurso, no qual ele afirmava o seguinte: "A construção de Brasília é o trampolim para a conquista da Amazônia!". Palavras absolutamente proféticas, porque foi Brasília Que possibilitou a construção da Belém-Brasília, no meu governo, da Brasília-Acre, ainda no meu governo, e depois nos governos que me sucederam, a transamazônica, agora outra que já estão construindo, a Santarém - cuiabá, e a outra que virá também que é a Manaus-Porto Velho. Todas essas estradas, estão rompendo a Amazônia, elas todas foram frutos da construção de Brasília. (Juscelino Kubitscheck)

O objetivo de JK foi atingido, seu método de comunicação era extremamente efetivo e a oferta de emprego para a população era abundante, de modo que o número de novos trabalhadores que chegavam à Brasília superava os milhares. Trabalhadores esses que desciam de seus transportes e muitas vezes já recebiam uma função, segundo relatos do então presidente. A até então descrita "utopia" não parecia estar tão distante da realidade em seus primeiros momentos.

Porém, o imaginário do que seria a cidade de Brasília e a realidade de centralidade política, econômica e cultural em que está inserida logo iriam interagir dentro do contexto de organismo vivo que é a cidade. O novo contexto de núcleo,

antes inexistente no centro do país, faz surgirem novas dinâmicas, que, por vezes, não foram previstas em seu planejamento inicial, o que começa a romper com a utopia previamente planejada. O distanciamento do que seria a cidade no papel para o que ela acabou sendo concretamente pode ser observado no fragmento de Costa e Steinke (2014, p. 10). :

Além do mais, as capitais favorecem, muitas vezes, disparidades socioespaciais ou regionais, pelas diferenças econômicas que estimulam; centralidades excessivas favorecem marginalidades profundas. Na teoria, Brasília implantada favoreceria uma readequação ou abrandamento da destoante hierarquia regional nacional; na prática, o protagonismo econômico de São Paulo se perpetua e mais, ganha ímpeto com a nova Capital. No discurso, buscou-se uma *equipotência* referida, estrategicamente, à eficiência econômica e política de cada região, ou seja, mais do que uma simples equivalência em termos territoriais, uma vez que o poder do Estado não se estabelece apenas na dimensão do território em quilômetros quadrados. Em verdade, Brasília, enquanto sede do poder político, reafirmou um território nacional que se integraria para a concentração espacial, mais uma vez, do capital, da indústria e do comando da divisão técnica e operacional do trabalho a partir de São Paulo. As disparidades regionais permanecem.

Cada vez mais cientes de que o que imaginavam para a nova capital não seria exatamente o que pensavam, os primeiros habitantes percebiam a dura realidade que se instalava na nova centralidade do país, em que de fato havia muitas oportunidades, mas não para todo e qualquer indivíduo que havia chegado.

1.4 Jornada entre a utopia e a possível distopia

Se por um lado o grande número de indivíduos era positivo para a mão de obra da construção, por outro lado, seria uma questão de tempo para que o seu número de habitantes e novas dinâmicas que eram criadas diariamente na nova capital entrasse em contradição com a ingênua esperança de que Brasília cresceria de forma racional. Dificilmente seguiria seu plano utópico de uma sociedade-modelo que tinha como suporte o seu espaço-modelo demarcado há muitos anos, como se não fizesse parte das dinâmicas existentes no país. (COSTA; PELUSO, 2016a p.10).

Brasília pode ser considerada como um dos exemplos mais claros do que seria uma cidade modernista³, que por definição, possui caráter utópico e, portanto,

³ A cidade modernista é aquela que possui uma estrutura humana que possibilita o resgate da coesão social perdida. Objetiva, por isso, conciliar a ordem, a técnica urbanística mais avançada e um desenvolvimento planejado, com o calor humano e o convívio social direto de seus habitantes. Possui

contraditório.

A perspectiva modernista foi uma das principais referências na busca de uma identidade nacional, que marcou a história do pensamento brasileiro do século XX (ALVES, 2005, p.2), representando assim, um poder superior, controlado pelo Estado, que interferiu e interfere na formação identitária da população da cidade. O que gera muitos conflitos, uma vez que, em diversos elementos, não está alinhado com a identidade em formação do povo.

Através de seus monumentos, arquitetura e organização espacial, Brasília se comunica com seus habitantes e aqueles que passam por ela, e não por acaso, uma vez que o “Plano Piloto” que os organizadores da cidade buscavam, tinha uma série de requisitos a cumprir. Até mesmo o sentimento que a cidade deveria gerar possuía intencionalidade e foi planejado, como descrito por Figueiredo no fragmento a seguir:

Vimos com satisfação que o Plano Piloto de Lúcio Costa era justo e certo, que se adaptava bem ao terreno, às suas conformações, e que os espaços livres e volumes previstos eram belos e equilibrados. E sentíamos que a atmosfera procurada já estava presente, uma atmosfera de digna monumentalidade, como uma Capital requer, com os Ministérios se sucedendo numa repetição disciplinada e a Praça dos Três Poderes rica de formas e, ao mesmo tempo, sóbria e monumental. (Niemeyer, apud FIGUEIREDO, 1979, p.24)

Porém, mesmo com todo o planejamento prévio existente, a cidade naturalmente se torna cada vez mais um organismo vivo e contraditório, como tantas outras, portadora de inúmeras comunidades e identidades diferentes entre si que formam as dinâmicas presentes nas cidades. Dessa forma, nenhuma cidade jamais nasceu a partir da invenção de um gênio e permaneceu estática para todo sempre, ela é produto de toda a história que se cristalizou e se manifestou em seu espaço físico e metafórico (ALVES, 2005, p. 128).

Devido ao contexto de subdesenvolvimento brasileiro da época da construção de Brasília, brevemente descrito por Milton Santos (1964, pag.74), como: a alta taxa de iletrados, subemprego na cidade e no campo, êxodo rural, baixo nível de vida, alta taxa de inflação e um grave desequilíbrio regional, a cidade se apresentava como uma possível solução para as mazelas que atingiam o país, um remédio capaz

um espírito de utopia, de plano, de formas arquitetônicas simples, geométricas, retas, horizontais, de ritmos repetitivos e de caráter monumental (PEDROSA, 1981, p. 299).

de atenuar os desequilíbrios.

Porém, ao estar inserida no espaço que pretendia mudar, é evidente que características de seu exterior e daqueles que estão “fora”, teriam influência sobre o seu interior e aqueles que estão “dentro”, pois nunca estiveram isolados, havendo trocas que devem ser consideradas. A situação daqueles que integravam o grupo dos primeiros habitantes da cidade é assim descrita por Santos (1964, p. 75):

Em primeiro lugar, a população não tem crescido em correlação com o número de empregos disponíveis. Eram 64.319 no recenseamento realizado em 1959, antes, portanto, da inauguração. Em 1963, quando as obras baixaram a um índice bem reduzido, contavam-se perto de 250.000 dos quais pouco mais de um terço moravam em Brasília mesmo, enquanto os restantes nas chamadas cidades-satélites. Ora, em 31 de dezembro de 1962, havia, apenas, 1.337 pessoas ocupadas em atividades industriais, dos quais 1.150 operários, nos 168 estabelecimentos existentes.

Brasília, inaugurada no dia 21 de Abril de 1960, dia de Tiradentes, com o passar dos anos, se distanciava cada vez mais da utopia planejada e se aproximava da até então aparentemente ignorada, possível distopia. A abundante oferta de trabalho dita por JK não parecia mais tão real, uma vez que o ritmo de construção da cidade não seguiu completamente constante e eventualmente, estaria finalizada, se desdobrando na incorporação forçada dos Candangos à sua população, uma vez que não tinham a opção de voltar de onde vieram e/ou se negavam a fazer isto, mesmo com o mercado de trabalho não favorável. Ainda que este não fosse o planejamento inicial, permaneceram e passaram a compor os núcleos populacionais do entorno, uma vez que não eram bem vindos ao centro, mesmo depois do esforço que haviam feito para a construção da cidade.

Os idealizadores da nova capital tinham a intenção de que a cidade fosse exclusivamente administrativa, de forma que as demais funções surgissem em função do papel administrativo. Sendo assim, não deveria se tornar industrial ou um grande empório comercial como tantas outras capitais. (SANTOS, 1964, pag.76).

Porém, devido ao seu ritmo de crescimento, que superou rapidamente o planejamento inicial de 500.000 habitantes, características não visadas para a capital acabaram surgindo na cidade e em seu entorno, nas cidades satélites que se formavam, como uma tentativa de organização do espaço em construção. Cidades essas que posteriormente viriam a se tornar a base para as RAs, essas que

possuem grande interação com o Plano Piloto, contribuindo para o seu funcionamento, sua evolução e dinâmicas presentes.

A cidade de Sobradinho, localizada na RA de maior enfoque da pesquisa, surge nesse contexto, e sua intencionalidade ao ser construída, suas dinâmicas, elementos urbanos, elementos socioespaciais e vivência dos indivíduos estão diretamente ligados à como a relação entre as duas cidades acontece.

2. SOBRADINHO: SURGIMENTO E DESENVOLVIMENTO NO CONTEXTO DO PLANO PILOTO EM CONSOLIDAÇÃO

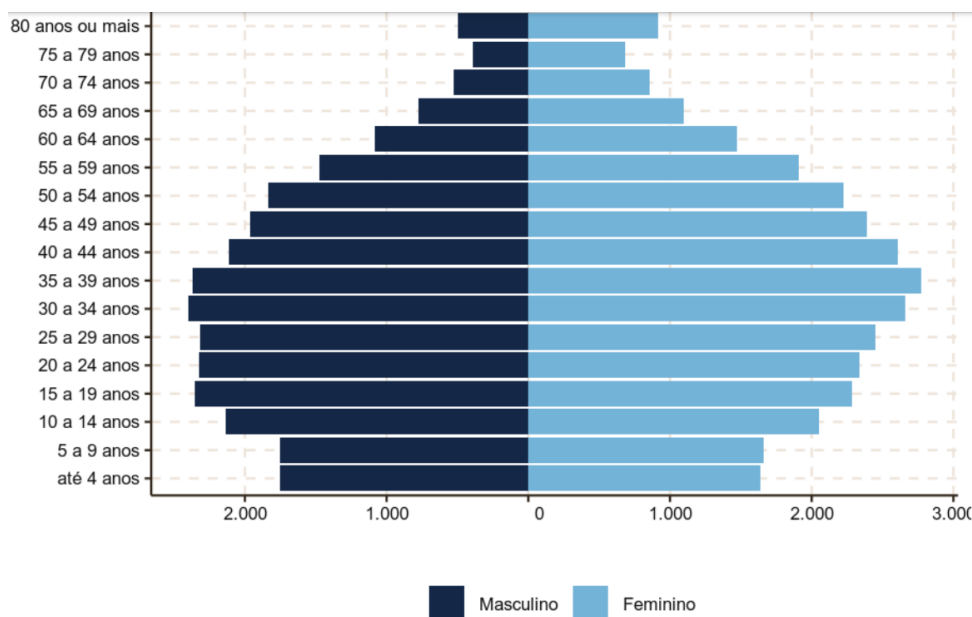
Este capítulo tem como objetivo apresentar elementos socioespaciais caracterizadores da RA de Sobradinho e suas proximidades, como a formação da cidade de Sobradinho, as características da população residente na área e como o planejamento inicial e as dicotomias existentes entre as RAs afetaram e ainda afetam as dinâmicas existentes.

2.1 Dados gerais de Sobradinho II, Sobradinho II e suas populações

A cidade de Sobradinho foi fundada em 13 de maio de 1960. Segundo a PDAD (2018c) a partir de março de 1960, cerca de 30 famílias eram transferidas diariamente para a cidade. No final do mesmo ano, já existiam mais de 8.000 famílias alocadas e a localidade foi ainda mais adensada posteriormente com a partir da compra de lotes regularizados por moradores. Em 1964, a partir da Lei de nº 4.545, de 10 de dezembro de 1965, Sobradinho tornou-se a RA V, com seus limites regionais fixados pelo decreto de nº 11.921.

Sua população urbana, segundo a PDAD (2018c), era de 60.077 pessoas, com maioria do sexo feminino (53,3%) e a idade média da RA era de 35, 5 anos. Tal distribuição pode ser observada na figura 5:

Figura 5 - Distribuição da população por faixa etária e sexo, Sobradinho, Distrito Federal, 2018.

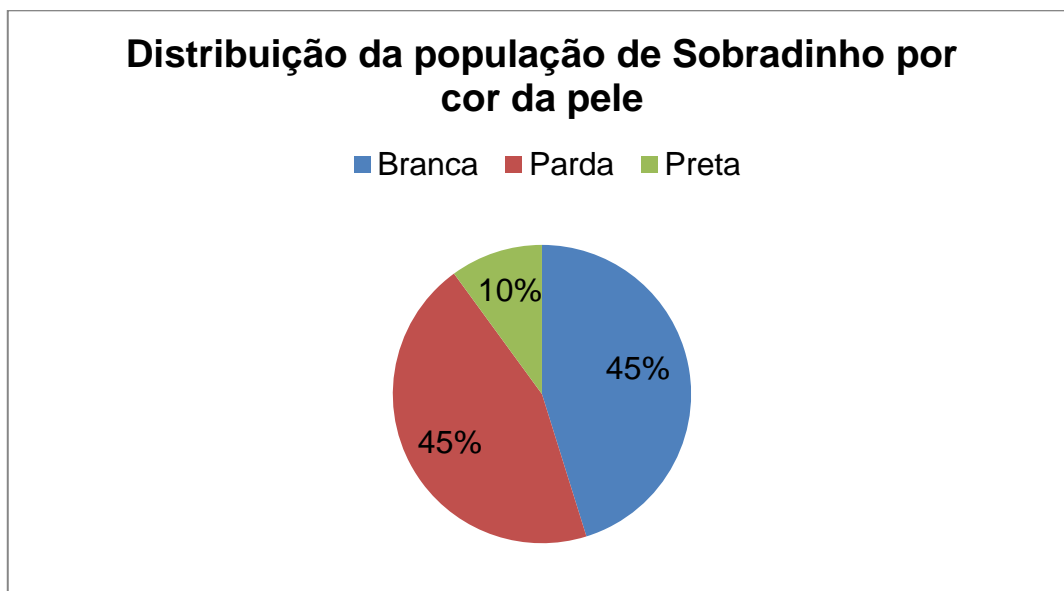


Fonte: CODEPLAN(c). Pesquisa distrital por amostra de domicílios – Sobradinho.

Diferentemente do gráfico apresentado na figura 2, o gráfico da figura 5 se assemelha mais a o que seria a pirâmide etária de um país subdesenvolvido, considerando a diferença de escala existente na comparação. A pirâmide etária do Plano Piloto apresenta uma base mais fina em comparação ao seu corpo, enquanto a de Sobradinho, uma base com números mais próximos, o que contribui para a demonstração de desigualdades existentes entre as RAs.

A respeito da variável de cor da pele, a resposta mais popular foi a cor branca, representando 45% dos residentes. Tal distribuição pode ser observada na figura 6:

Figura 6 - Distribuição da população de Sobradinho por cor da pele.

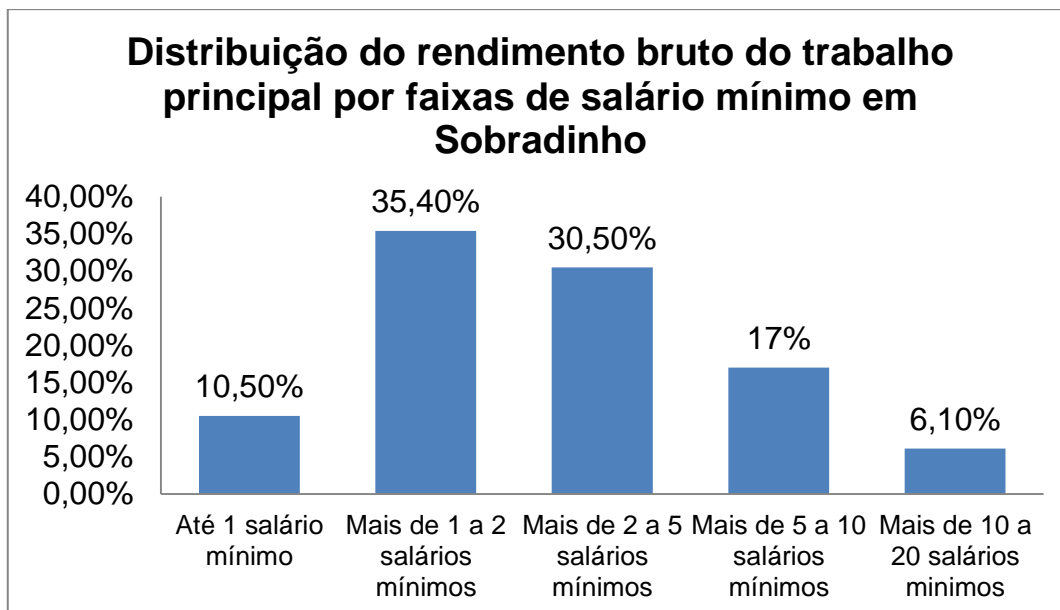


Fonte: Elaboração própria a partir dos dados da PDAD 2018(c).

Inferindo de informações apresentadas pela figura 6, outro fator diferencial entre a RA do Plano Piloto e a RA de Sobradinho é como a população se identifica em relação à cor de sua pele. Percebe-se o mesmo valor percentual entre indivíduos que se identificam como de pele branca e pele parda, além de um aumento na porcentagem de indivíduos que se identificam com a cor de pele preta.

No que diz respeito à renda familiar, o valor estimado foi de R\$ 5.902,8, que representa um valor médio por pessoa de R\$ 2.128,4. A distribuição do rendimento bruto do trabalho principal por faixas de salário mínimo pode ser observada na figura 7:

Figura 7 - Distribuição do rendimento bruto do trabalho principal por faixas de salário mínimo em Sobradinho.



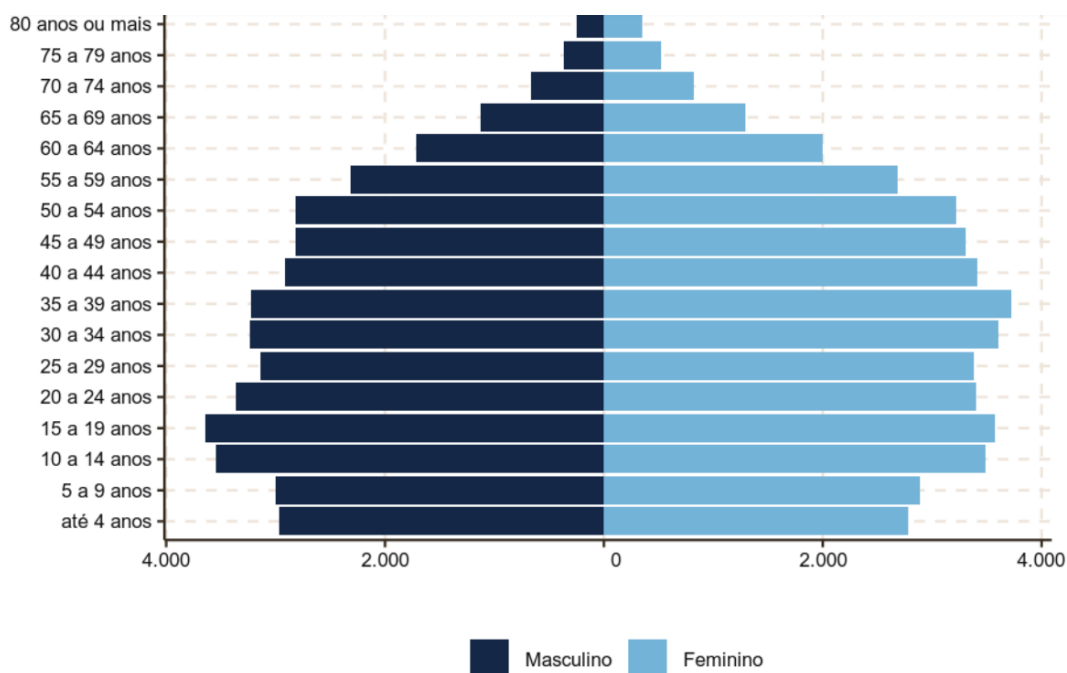
Fonte: Elaboração própria a partir dos dados da PDAD 2018(c).

Apesar do DF estar acima da média do país no que diz respeito aos rendimentos médios dos indivíduos, é importante ressaltar as desigualdades existentes dentro do mesmo. Segundo a PDAD 2018(b) a renda por indivíduo no Plano Piloto seria próxima a R\$ 6. 770, 2, enquanto a renda por indivíduo em Sobradinho segundo a PDAD 2018(c) seria de R\$ 2.128,4, o que certamente influencia na média geral do DF e cria distorções geradas pela concentração de renda de determinadas classes de indivíduos.

Já a RA de Sobradinho II, segundo a PDAD de (2018d), tem forte ligação com as dinâmicas que surgiram em decorrência do surgimento de Sobradinho I e a nova centralidade que era formada. Em 1990 era criado o Núcleo Habitacional Sobradinho II, como consequência do Programa de Assentamento de População de Baixa Renda que tinha como objetivo a transferência de famílias que viviam no mesmo lote e também a fixação de moradores que residiam em “invasões”. No dia 27 de janeiro de 2004, com a lei de nº 3.314, a cidade de Sobradinho II foi separada de Sobradinho e transformada na então RA XXVI.

Sua população urbana, segundo a PDAD (2018d), era de 85.574 pessoas, com maioria do sexo feminino (52%) e a média de idade da RA era de 33,1 anos. Tal distribuição pode ser observada na figura 8:

Figura 8 - Distribuição da população por faixa etária e sexo, Sobradinho II, Distrito Federal, 2018.

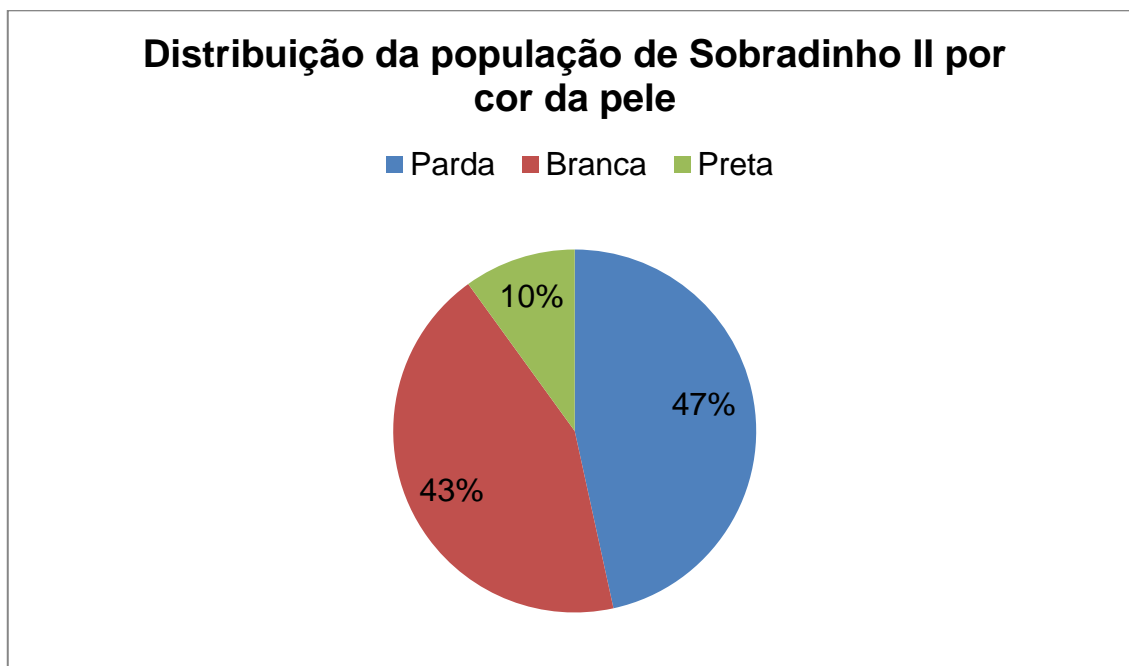


Fonte: CODEPLAN(c). Pesquisa distrital por amostra de domicílios – Sobradinho II.

Assim como a pirâmide etária de Sobradinho, apresentada pela Figura 5, a Figura 8, que representa a pirâmide etária de Sobradinho II também apresenta uma base mais larga, e, além disso, um topo bastante afinado, o que deixa a RA mais próxima a o que seria a representação de uma pirâmide etária de um país subdesenvolvido, diferentemente da pirâmide etária apresentada pelo Plano Piloto.

A respeito da variável de cor da pele, a resposta mais popular foi a cor parda, representando 46,2% dos residentes. Tal distribuição pode ser observada na figura 9:

Figura 9 - Distribuição da população de Sobradinho II por cor da pele.

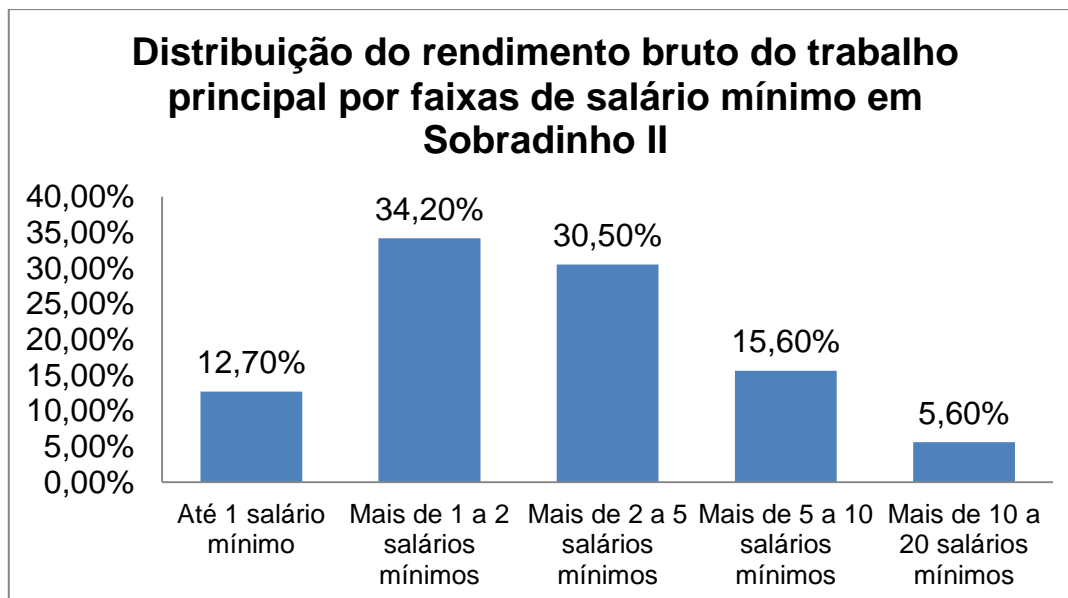


Fonte: Elaboração própria a partir dos dados da PDAD 2018(d).

A partir da figura 9, é possível perceber que com relação à cor de pele da população, Sobradinho II seria a RA que mais se diferencia dentre as que estão sendo estudadas neste trabalho. Pela primeira vez, a cor de pele branca não aparece como a que os indivíduos mais se identificam ou empatada com a cor de pele parda, essa que assume a maior porcentagem com diferença considerável. Porém, a cor de pele preta novamente aparece como a que a população menos se identifica, não diferente dos dados das outras RAs. Tal repetição estatística talvez revele os resultados de certa dinâmica de invisibilização da cor de pele preta na sociedade, e é digna de investigações mais profundas em outros trabalhos.

No que diz respeito à renda familiar, o valor estimado foi de R\$ 6.553,5, que representa um valor médio por pessoa de R\$ 2.356,6. A distribuição do rendimento bruto do trabalho principal por faixas de salário mínimo pode ser observada na figura 10:

Figura 10 - Distribuição do rendimento bruto do trabalho principal por faixas de salário mínimo em Sobradinho II.



Fonte: Elaboração própria a partir dos dados da PDAD 2018(d).

Sobradinho II apresenta em média, um valor de renda familiar maior do que a de Sobradinho, o que é curioso considerando sua origem, que será explicada no próximo subcapítulo. Porém, tal dinâmica pode ser perfeitamente explicada a partir do maior número de habitantes residentes e o surgimento das dinâmicas de condomínios que ficam espalhados em seu território. Muitos dos condomínios presentes na RA de Sobradinho II apresentam um padrão de custo e de vida mais elevados, que evidentemente, influenciaram a média de renda explicitada.

Contudo, para entender de fato a configuração atual das RAs de Sobradinho e Sobradinho II, sua população e a produção cultural no presente, é necessária a análise de sua formação a partir de uma abordagem histórica e cronológica. Deve se observar os fatores que moldaram a cultura e identidade de seus residentes com o início de sua formação e o passar dos anos.

2.2 A formação da região administrativa de Sobradinho e Sobradinho II

Segundo Ceballos (2014), a cidade satélite de Sobradinho teve o início de sua ocupação territorial em 1959, ou seja, antes mesmo da inauguração de Brasília. Inicialmente, a necessidade de transferência dos trabalhadores da Vila Amauri, que seria submersa para a finalização do lago Paranoá, foi um dos maiores fatores de

motivação para o ocorrido. Porém, com o surgimento e implementação de novas leis e com o desenvolvimento do organismo urbano vivo antes inexistente no centro do país, novas intencionalidades surgiam, assim como novas dinâmicas para o espaço em construção.

Sobradinho surgia contrastando claramente ao projeto de Brasília apresentado por Lúcio Costa, não por acaso, uma vez que serviria os propósitos da nova capital. Enquanto Brasília seria a representação do que havia de mais moderno e avançado, com forte base modernista e desenvolvimentista, a cidade satélite de Sobradinho era justificada sob a intencionalidade de ser tipicamente rural.

Como evidenciado por Santos (1964), a nova capital do país não tinha o propósito de ser nada além de centro administrativo, fazendo assim com que as demais cidades que estão próximas, tivessem a responsabilidade de suprir possíveis déficits que poderiam surgir na nova capital. Neste contexto, Sobradinho aparenta ter a potencialidade, pelo menos em um primeiro momento, de uma cidade-dormitório em que prevaleceriam atividades agrícolas, suprimindo assim necessidades que surgiram devido à nova centralidade.

Porém, assim como Brasília, Sobradinho, também passa a apresentar características de que seria um organismo vivo, complexo e contraditório durante o seu desenvolvimento, o que faz interagir e modificar algumas de suas intenções originais e evidenciar algumas relações e dinâmicas presentes entre as cidades. Segundo relato apresentado por Ceballos (2014), o dia 03 de março de 1960 teria marcado o início das transferências das primeiras famílias do acampamento Bananal e da Vila Amauri para a nova cidade, Sobradinho. Contudo, curiosamente não teriam sido estas famílias a darem início de fato a vida na cidade. Segundo Tiemann (1995):

Não foram famílias de operários que deram início mesmo a vida em Sobradinho, foram os comerciantes que vieram e se estabeleceram aqui para atender o pessoal da Novacap, das empreiteiras também. E quando Sobradinho começou a sair do papel para se tornar realidade, a cidade que hoje é, construímos os alojamentos. Já começamos a receber algumas famílias da Vila Amaury, da Vila dos Sarrafos, da Vila dos Afogados, do Tamboril, para depois então alicerçar o pessoal. Mas o pessoal chegava aqui não tinha luz, não tinha transporte, não tinha comércio. (TIEMANN, 1995, apud CEBALLOS, 2014, p.42)

Com o relato, é possível perceber que havia um jogo de interesses e poder na região, de forma que a diferença de tratamento entre grupos de indivíduos da sociedade fica evidente. Determinadas classes sociais receberam tratamentos diferentes no que diz respeito aos recursos que lhe eram disponibilizados ao chegarem à nova localidade, de acordo com o critério do quão importante seriam essas classes no momento. Como evidenciado por Ceballos (2014), o relato de Nelson Tiemann demonstra uma angústia e uma imagem que reverberava em Brasília, no que diz respeito a sua consolidação, as cidades satélites que foram criadas e o sentimento de insegurança e esquecimento da população envolvida nessa dinâmica.

Já Sobradinho II, a RA XXVI foi oficialmente criada pela lei de nº 3.314, de 27 de janeiro de 2004, muito tempo após o início da ocupação do que seria o seu território no ano de 1990.

Segundo Costa (2011), grande parte da população da nova RA migrou da já existente e em acelerado ritmo de crescimento devido à proximidade entre as duas, os lotes iniciais abrigavam mais de uma família e tinham condições precárias. Pela razão de Sobradinho não possuir projeto de extensão territorial, em 1990 foi criado o Programa Habitacional para a população de baixa renda, que contribuiu para o surgimento do Núcleo Habitacional Sobradinho II, como parte integrante da RA V (Sobradinho) inicialmente.

Com o crescimento do novo Núcleo Habitacional, medidas tiveram que ser tomadas para prosseguir com o programa de assentamento da faixa de população de baixa renda, o que não necessariamente agradou a todos e gerou conflitos que perduram até os dias de hoje. Segundo Guerra (2011), no dia 7 de agosto de 1991, o decreto de nº 13.362, declarou de utilidade pública, para fins de desapropriação, uma área equivalente a 177 hectares, que englobava terras particulares, em sua grande maioria fazendas e chácaras.

Como evidenciado por Ceballos (2014), a quase ausência de trabalhos acadêmicos sobre a cidade de Sobradinho, e aqui também se aplica a Sobradinho II, dificulta a obtenção de informações sobre suas origens, o que ressalta a importância dos relatos das perspectivas daqueles que vivem nestas RAs.

2.3 Surgimento de interações conflitantes nas novas RAs

Uma das políticas que sem dúvidas colaborou para o crescimento de um sentimento negativo na população que se formava, foi a de erradicação de favelas, que ganhou muita força naquele momento e potencializou a construção das cidades satélites.

Tal política gerou sentimento negativo e possivelmente um distanciamento não só físico, mas também consequentemente metafórico. De acordo com Costa (2011, p. 97):

Segundo a NOVACAP, no período em que foram criadas as primeiras *cidades satélite* no DF, foram estabelecidos critérios para a distribuição de terrenos com o objetivo de regularizar a ocupação das terras. Para os terrenos de moradia podiam candidatar-se à compra apenas pessoas com algum emprego fixo no DF. Quanto aos lotes comerciais, poderiam adquiri-los quem tivesse capital inicial suficiente que garantisse a implementação do comércio. Aqueles que não se adequassem a essas exigências não poderiam se candidatar à compra. Esse fato contribuiu para excluir do acesso à moradia regularizada muitos dos migrantes que continuaram a vir para Brasília.

Devido ao fato dos critérios de aquisição de lotes nas novas cidades muitas vezes irrealistas para a população que pretendia se instalar nos locais, continua criando-se a barreira entre o imaginário e a realidade do que seria viver no DF. Com o acúmulo de diversos fatores, iniciava-se um processo de distanciamento físico e imaginário de determinadas classes de indivíduos em relação à nova centralidade do país.

Sobradinho se distanciou de seu imaginário inicial conforme a cidade cresceu e evoluiu ao mesmo tempo em que se aproximava, tanto em sua organização, quanto em suas dinâmicas, do Plano Piloto, urbano e não rural. Com o passar dos anos, semelhanças entre características da RA I podem ser observadas na cidade que tinha a intenção de ser tipicamente rural. O que acaba por desfigurar sua identidade inicial e passa a criar uma nova, evidentemente, sem desconsiderar seu passado. Como é demonstrado por Ceballos (2014, p. 68):

A planta da cidade (figura 05) expressa o caráter setorizado, presente também no plano piloto de Brasília. Sobradinho está dividida em setores e há, claramente, uma ordenação e uma tentativa de racionalização dos usos

dos espaços nessa cidade satélite, uma “das primeiras cidades de Brasília, cidade satélite projetada, com água, luz, esgoto, telefone, tudo.” (TIEMANN, 1995). O traçado reto das ruas, a concentração da administração regional em um único espaço, do comércio em outro, parece dar a esta cidade os ares de uma cidade planejada e racionalizada, seguindo o ideário tão amplamente divulgado e sacralizado para Brasília.

Como é evidenciado por Costa (2011), desde a criação da capital até o ano de seu trabalho, a legislação urbanística e os projetos foram elaborados com o passar do tempo. Porém seu conteúdo não era propriamente divulgado, o que certamente fez com que o crescimento das RAs do DF fosse prejudicado em questão de planejamento. Tal organização contribuiu para que o contraste entre as RAs e o Plano Piloto ficasse cada vez mais evidente, principalmente com relação a questões espaciais. A problemática fica ainda mais clara com o fragmento de Costa (2011, p. 2) a seguir:

...a ocupação urbana desordenada, a construção em áreas impróprias para habitação, e o desrespeito com a natureza permitem que haja uma combinação perversa entre o processo desordenado de crescimento urbano e a qualidade de vida – o que no DF se traduz em segregação-espacial dos assentamentos que se articulam com o Plano Piloto.

O termo “invasão” para a descrição das ocupações que ocorriam e ainda ocorrem não é utilizado de forma randômica, denota um pouco da intencionalidade daqueles que tem o poder no DF. São observadas contradições sobre o que de fato é tratado como invasão ou não durante o tempo de amadurecimento da capital. Na seguinte fragmento de reportagem do Correio Braziliense é possível contemplar uma das possíveis abordagens do assunto:

Os moradores da ocupação instalada ao lado do terreno do Centro Cultural Banco do Brasil (CCBB), na L4 Norte, resistem à derrubada dos barracos, na manhã desta segunda-feira (5/5). Neste momento, agentes do DF Legal derrubam as casas escoltados pela Polícia Militar. Pelo menos dois já vieram ao chão.

Como é demonstrado pela mesma reportagem, mesmo com as circunstâncias específicas do contexto de pandemia de COVID-19 que clamaram por resoluções como a lei distrital nº 5557/2020, que proíbe as remoções e ordens de despejo, durante o período de crise sanitária, o tratamento a determinadas classes de indivíduos não esconde o interesse de afasta-las de determinadas localidades.

Já nesta outra reportagem do Portal de notícias G1 com o título “Agefis detecta invasão de área pública em 99% de lotes no Lago Norte”, se percebe uma abordagem completamente diferente a partir de uma situação similar:

O prefeito comunitário do bairro, Amazildo de Medeiros, afirma que os moradores estão conscientes de que ocupam área pública. "Os moradores estão conscientes de que estão utilizando área pública e que, caso notificados, há a possibilidade de eles vierem a pagar o imposto correspondente", disse Medeiros.

Ainda segundo a mesma reportagem, dos 5.779 lotes de setor do bairro, apenas 47 não seriam irregulares, porém a Agencia de Fiscalização do Distrito Federal (AGEFISDF) afirma que não irá derrubar as construções, mas sugere uma ação conjunta do governo para a resolução da situação.

Como evidenciado por Ceballos (2014), todos os problemas existentes na capital parecem ser menores do que a necessidade da erradicação de favelas próximas ao Plano Piloto. Ao extinguir as possíveis favelas, favelização ou início de suas formações, estaria se mantendo o projeto de monumentalidade e modernidade que a capital do país deseja ter. Um pouco mais dessa visão pode ser observado no seguinte fragmento:

Por exemplo: em uma série de cinco reportagens publicadas em sessão intitulada “A Cabana e o Palácio”, José Hélder de Souza discute a situação da Vila Planalto.² A primeira dessas reportagens, publicada em março de 1963, apresenta o problema a partir da referência de uma cientista inglesa sobre a vila, a qual afirmava ser impossível existir, junto a um conjunto de “*palácios de arquitetura ousada e renovadora*”, pessoas vivendo em “*um amontoado disforme de barracos*”, em condições de baixíssimo padrão de vida. A Vila Planalto é vista, por essa cientista, como uma favela que enfeia o plano piloto e que contrasta com sua exuberância arquitetônica. (SOUZA, 1963, apud, CEBALLOS, 2014, p. 4)

No DF, as relações sociais estão intimamente ligadas ao capital e ao poder que advém dele. Dependendo de como determinado indivíduo está situado na escala de poder aquisitivo, sua vivência e experiências podem ser extremamente diferentes. Em outras palavras, trazendo para a análise em questão, há uma relação bastante próxima entre o nível de identificação de um indivíduo com o Plano Piloto e o quanto ele se encaixa em sua realidade de custo de vida. Tal dinâmica é bem exemplificada no fragmento de Oliveira (2020, p.49):

As diferenças geradas pelo capital produzem um espaço, que impõe aos seus usuários uma vida cotidiana determinada pela esfera econômica. Desta maneira, o modo como são estabelecidas as formas pelas quais se dá a apropriação do espaço urbano está submetido aos seus planejadores e à idealização do planejamento espacial. Inevitavelmente, este processo constitui as desigualdades espaciais naturalizadas pelas relações sociais que o determinam.

A PDAD de 2018 nos ajuda a entender melhor a discrepância a respeito de renda existente entre o Plano piloto, Sobradinho I e Sobradinho II. Segundo a pesquisa, a renda domiciliar média de Sobradinho era de R\$ 5.902,8 e a de Sobradinho II era de R\$ 6.553,5, enquanto a do Plano Piloto chegava a R\$ 15.056,9. É uma diferença tão significativa que somente no gráfico 2, que diz respeito ao Plano Piloto, os indivíduos de rendimento acima de 20 salários mínimos estão representados entre os três gráficos de rendimento do trabalho.

A diferença de renda expressiva entre as RAs é clara e a análise das consequências geradas a partir disso se tornam ainda mais complexas considerando que as cidades são muito próximas e há grande interação entre elas e suas populações. As chances de um indivíduo que reside em Sobradinho I ou Sobradinho II se adaptar a certos custos do Plano Piloto são bem mais baixas do que deveriam ser. Situações triviais como se alimentar durante o dia ou o transporte entre pequenas distâncias se tornam extremamente problemáticas quando o custo para realizar tais ações não condiz com o custo que os indivíduos estariam dispostos a arcar.

A diferença de tratamento entre diferentes grupos e classes sociais no DF é possivelmente uma das razões pela qual surge e cresce um sentimento de que certos indivíduos não seriam bem vindos à capital, não teriam seu lugar e não geram identidade significativa, então, com a mesma. Logo, essa dinâmica de cunho material e ideário, entre diversas outras, é um dos fatores que compõe o abismo identitário no DF e difere a percepção sobre a cidade do Plano Piloto entre aqueles que fazem parte de sua realidade e aqueles que não fazem. Uma vez que, é improvável que um indivíduo se identifique a um lugar que não consegue se aproximar, deslocar e muito menos, permanecer de forma consistente, eficiente e afetiva tendendo a evitá-lo.

2.4 Contrastes culturais entre as regiões administrativas.

Apesar das inúmeras diferenças entre as três RAs que estão sendo analisadas neste trabalho, há um fator em comum: todas podem ser consideradas cidades recentes, a mais antiga não tendo mais de 61 anos atualmente. Isso quer dizer que, como organismo vivo que é a cidade, ainda se passou pouco tempo para analisar a perspectiva cultural como um todo neste espaço, pelo menos quando se comparado a outras capitais do país. Sendo assim, a análise que se faz possível seria relacionada à origem cultural das populações e o que seriam as primeiras interações e vínculos formados enquanto uma nova identidade e fatores culturais surgem a partir da herança dos antigos sítios que habitavam os indivíduos que vieram para a capital.

Quando comparadas a algumas capitais antigas do Brasil como, por exemplo, Salvador, com seus 472 anos, pode se inferir que o DF ainda tem muito a crescer e evoluir no que diz respeito à perspectiva cultural e de identidade da população. Mas não quer dizer que os vínculos criados no tempo que se passou desde o surgimento não devem ser considerados, pois fazem parte da realidade dos indivíduos. É necessária a observação de seus surgimentos e a evolução até o presente momento para o entendimento das dinâmicas e problemáticas presentes e que possam vir a surgir.

Segundo o PDAD de 2018, quanto ao estado de origem dos residentes das três RAs estudadas, são observadas algumas diferenças que provavelmente tem alguma interferência no processo de desenvolvimento cultural em questão. Quanto ao Plano Piloto, somente 39% dos indivíduos residentes da cidade nasceram no DF e os três maiores estados de origem são Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo. Já em Sobradinho, 56,1% da população nasceram no DF e os três maiores estados de origem são Minas Gerais, Goiás e Bahia. Sobradinho II por sua vez, possui 54,1% de sua população nascida no DF e assim como Sobradinho, os três maiores estados de origem são Minas Gerais, Goiás e Bahia, o que pode evidenciar uma maior proximidade cultural entre as duas RAs.

A cada ano que se passa, determinado local ou evento pode mudar seu significado e importância dependendo de sua intencionalidade, essa que pode e provavelmente irá mudar, uma vez que está intimamente relacionada a relações de

poder e interesse público. Caso seja do interesse de determinado poder nutrir e preservar determinado local ou ocasião, não serão poupados esforços para fornecer ou realizar a manutenção das estruturas necessárias para seu funcionamento.

Há uma ligação bastante próxima entre cultura e estrutura. Como é evidenciado por Alverson (1993, apud Marchiori, 2004, p. 88) a cultura é formada a partir do desenvolvimento da história e cria suas bases através da prática, isto é, a partir da rotina, do que se torna habitual ou normal para os indivíduos com a repetição de comportamentos. Um exemplo de como a estrutura interfere na cultura que aconteceu recentemente foi a proibição de blocos de carnaval que aconteciam próximos a quadras residenciais na Asa Sul do Plano Piloto. Com a proibição de tais blocos a partir do poder e dos interesses de determinados grupos, a prática da atividade se torna inviável, impedindo a repetição do comportamento e cortando assim, devido à falta de estrutura, a criação de uma ação habitual.

Sobradinho e Sobradinho II são potências de produção cultural de suas regiões, reproduzindo a cultura herdada dos migrantes de outros estados e criando novas raízes com o passar dos anos, apesar de algumas dificuldades. Nas duas RAs, podem ser encontrados diversos ateliês de artistas plásticos, feiras livres tradicionais fixas e/ou móveis, uma quantidade razoável de parques para o lazer e propriedades que executam o turismo rural aproveitando as paisagens naturais que foram pouco manipuladas em relação às do Plano Piloto.

Um pouco da importância da existência e preservação das feiras livres e sua influência na formação da identidade e do sentimento de lugar em uma população pode ser percebida no seguinte fragmento de Mascarenhas (2008, p. 81):

No ambiente festivo e amistoso da feira livre, em que brincadeiras acontecem com frequência, é restituído um pouco do sentimento de solidariedade e simpatia perdida na sociedade moderna. É fato que estes sentimentos não serão legítimos, uma vez que a feira livre está inserida na sociedade moderna e é criação desta. Mas, em contraposição ao ambiente frio e formal dos supermercados, as feiras constituirão um verdadeiro reduto comunitário dentro da cidade de concreto. E menos artificial que os condomínios fechados com parques e lagoas particulares, já que estarão em ambiente aberto, público e espontâneo.

Um exemplo de uma feira livre tradicional na RA de Sobradinho II pode ser observado nas figuras 11 e 12. Trata-se de uma feira que ocorre toda semana às quartas feiras. Cada vez mais se torna um marco cultural na RA e atrai mais indivíduos, chegando ao ponto de tornar o trânsito pela rodovia DF-425, na qual está instalada ao lado, complicado. A feira ocorre há mais de 10 anos e a cada ano parece aumentar o seu tamanho, potencial, itens e serviços que são vendidos e público no geral. É importante dizer que uma feira livre, na América Latina e, obviamente, em Brasília, pode ser tratada também pela chave do patrimônio-territorial proposto por Costa (2016b, 2017, 2021a), a qual foi revisada por outros autores, tais como Hostensky (2020), Mesquita (2020), Alves (2020), Sousa (2020). O patrimônio-territorial proposto por E. Costa, ao tratar de símbolos de luta e resistência populares na história do território, aproxima-se do interesse dessa monografia, que corresponde à identidade territorial e sentido de lugar, que incorporam as feiras.

Figura 11 - Feira tradicional de Sobradinho II



Foto 01- Feira móvel localizada na DF-425, Sobradinho II, Distrito Federal. Foto: Matheus Welzel.

Figura 12 - Feira tradicional de Sobradinho II



Foto 02- Feira móvel localizada na DF-425, Sobradinho II, Distrito Federal. Foto: Matheus Welzel.

O Polo de Cinema e Vídeo do Distrito Federal – “Grande Otelo” talvez um dos maiores espaços de incentivo a criação cultural no DF foi criado em 1993 em Sobradinho, é um exemplo de objeto cultural identitário que poderia ser melhor aproveitado na conexão entre as RAs. A última filmagem no local ocorreu em 2013. Após 20 anos sem reformas e maiores incentivos para sua utilização, sua extensão de quatro milhões de metros quadrados foi abandonada aos poucos, se tornando distante até para os habitantes da cidade que evitam o local atualmente, mesmo estando localizado a cerca de oito quilômetros da quadra central, pois se tornou sinônimo de insegurança. No ano de 2017, foi anunciada a desativação definitiva do local. O planejamento seria de substituir o espaço por outro localizado no Setor de Clubes Sul, dentro o Plano Piloto, o que demonstra certa intencionalidade de ainda maior centralização da cultura presente no DF, como se isso fosse possível, uma vez que a cultura é fluída e presente onde está a gente. Imagens da entrada do Polo de cinema e vídeo e sua localização em relação à cidade de Sobradinho podem ser observadas nas figuras 13 e 14, respectivamente.

Figura 13 - Entrada do Polo de Cinema e vídeo de Sobradinho



Fonte: Agência Brasília⁴, 22 de julho de 2021.

⁴ **Polo de Cinema e Vídeo de Sobradinho.** Agência de Brasília. Disponível em: <<https://www.agenciabrasilia.df.gov.br/2021/07/26/polo-de-cinema-e-video-em-sobradinho-passa-por-reforma/>>. Acesso em: 08 out. 2021.

Figura 14 - Localização do polo de cinema e vídeo de Sobradinho em relação a cidade



Fonte: Autoria própria, utilizando-se do *software Google Earth Pro*.

Ainda assim, nos últimos anos, projetos como o Azulim Para Todos, que promove oficinas na área de hip-hop, tem tomado mais espaço e se tornado populares. Segundo reportagem do Correio Brasiliense com autoria de Fernandes (2021):

Após os ensaios, os alunos do projeto montarão o espetáculo de dança Tributo aos heróis negros, que homenageará cinco personalidades: James Brown, Nelson Mandela, Luís Gama, Carolina Maria de Jesus e Zumbi dos Palmares. O programa é patrocinado por meio de convênio entre a Fundação Cultural Palmares, Secretaria Especial de Cultura e o Ministério do Turismo.

Apesar dos mais diversos expoentes culturais presentes nas RAs de interesse deste trabalho, e aqui trazemos alguns exemplos, é curioso observar a falta de interação existente entre os projetos existentes, o que se revela na própria

experiência deste autor-morador que experiência Sobradinho e transita pelo Plano Piloto, desde a infância. Normalmente, os projetos atuam em determinada localidades e são exclusivos delas. Não foi possível encontrar com facilidade algum projeto que tenha a intencionalidade de trabalhar com múltiplas RAs em um tom de integração, em que exista a integração e interação entre os indivíduos de diferentes localidades.

Mesmo com a proximidade física entre as RAs de estudo (ver mapa da figura 1), a dinâmica mais comum é a exclusividade de projetos e seus benefícios para uma ou outra, de forma necessariamente excludente. Se uma RA é anfitriã de determinado projeto, este projeto não será visto em outra RA, salvo algumas exceções. O que não contribui para um reconhecimento cultural em mesma dimensão. Tal dinâmica contribui para a formação da diferente percepção cultural existente no DF, que fragmenta a percepção identitária dos indivíduos e tem consequências nas interações entre eles.

Esta dinâmica não contribui para uma marcante identidade territorial no DF, mas sim para sua fragmentação ou o agravamento dela. Com um processo de fragmentação da identidade em formação, a dinâmica de *insiders* e *outsiders* pode vir a se estabelecer de forma bastante abrupta e cruel no território, quando se é somada as relações socioespaciais presentes, que são intimamente ligadas ao capital. Como é evidenciado por Pollice (2010, p. 14):

Em circunstâncias particulares, a comunidade local pode ser progressivamente induzida a adequar a percepção de si e da própria especificidade cultural, modificando a própria iconografia. Isto acontece, sobretudo, quando os *outsiders* são portadores de uma cultura dominante e os processos de desenvolvimento em escala local apresentam uma matriz fortemente exógena. As áreas turísticas talvez sejam aquelas nas quais são mais frequentes e evidentes os processos de mistificação dos valores identitários. Nestas áreas, de fato, a demanda turística contribui para a criação e para a transformação do espaço turístico, agindo como fator desestruturante das valências identitárias do território. Uma consequência do descolamento entre imagem e lugar turístico é, de fato, a frequente inversão da relação entre a representação da realidade e a realidade mesma.

Os valores simbólicos presentes no território surgem graças à imagem que a comunidade local tem sobre si, e constantemente, não há a identificação destes valores por aqueles que não fazem parte da realidade da comunidade, o que gera conflitos baseados na importância de determinados locais, serviços e

representações culturais. Porém, é possível que aqueles que estão fora de determinada realidade realizem representações adaptadas, ou seja, formas alternativas de se identificar com realidades distantes, o que diminuiria distâncias culturais existentes e permite o reforço das identidades territoriais. (Pollice, 2010, p. 13)

Com a dinâmica de projetos culturais no DF que acontecem em determinada RA de forma exclusiva e não integralizada, as representações identitárias daqueles que estão fora de determinada comunidade se torna muito mais rara, assim como a aproximação cultural entre as regiões. Para a criação de uma forte identidade territorial no DF, um bom caminho inicial seria a integração das regiões a partir dos projetos culturais, permitindo assim a diminuição das distâncias culturais e, então espaciais.

Somente com uma forte identidade territorial, ou seja, sem fragmentações, seria possível o desenvolvimento físico e um reconhecimento cultural igualitário entre as RAs. Enquanto um fenômeno mutável, a identidade territorial é resultado da interação incessante entre a comunidade e seu espaço. No caso de uma fragmentação, tal processo é dificultado. Segundo Pollice (2010, p. 11):

Uma forte identidade territorial não contribui somente para estimular processos de desenvolvimento endógeno e autocentrado, mas está também em condições de, direta ou indiretamente, predeterminar objetivos e estratégias.

Alguns dos possíveis motivos que fazem com que o DF tenha grandes dificuldades na criação de uma forte identidade cultural e sentimento de lugar serão apresentados a partir da visão daqueles que não estão na maior centralidade existente, no próximo capítulo.

3. VARIÁVEIS IDENTITÁRIAS E DE LUGAR DOS MORADORES DAS REGIÕES ADMINISTRATIVAS DE SOBRADINHO I & II EM RELAÇÃO AO PLANO PILOTO

Este capítulo tem como objetivo apresentar com maior detalhe os dados coletados a partir da entrevista e dos questionários realizados com a população-alvo do projeto. Será apresentada a análise de resultados e a justificativa do porque foram interpretados de tal forma, associação entre variáveis em busca de explicações para o fenômeno, análise para a compreensão das possíveis interações existentes as populações de Sobradinho, Sobradinho II e Plano Piloto, suas consequências e possíveis soluções para o estabelecimento ou fortalecimento do sentimento de identidade e lugar das outras RAs em relação ao Plano Piloto de Brasília. Na sequência, serão apresentadas as considerações finais do trabalho, realizando uma síntese dos resultados obtidos alcançados.

3.1 O Questionário: busca interpretativa do território e do lugar

O questionário (ver anexo A) que auxilia na obtenção de parte dos dados necessários para realizar a análise que este trabalho faz foi disponibilizado entre os dias 13 (segunda-feira) e 19 (domingo) de setembro de 2021, através da plataforma do Google formulários.

Tal plataforma foi escolhida por conta de sua praticidade no que diz respeito à divulgação do endereço eletrônico para acesso do público alvo, facilidade na visualização dos resultados, rapidez no armazenamento de respostas e a familiaridade tanto do pesquisador quanto do público alvo.

No total, foram coletadas as respostas de 38 participantes ao longo do prazo de disponibilidade do questionário, que foi do dia 13 (segunda-feira) ao dia 19 (domingo) de setembro de 2021. Devido a situação atual da ainda presente pandemia de COVID-19 (neste momento nos aproximamos de dois anos de crise), a maior divulgação do questionário foi limitada, uma vez que o único meio possível foi através de redes sociais em ambiente virtual. Porém, foi possível agrupar as respostas de indivíduos bastante diferentes entre si e que representam individualidades de grupos, que por menores que sejam, não devem ser ignorados, pois ajudam a montar a totalidade do território do DF, sendo este um estudo

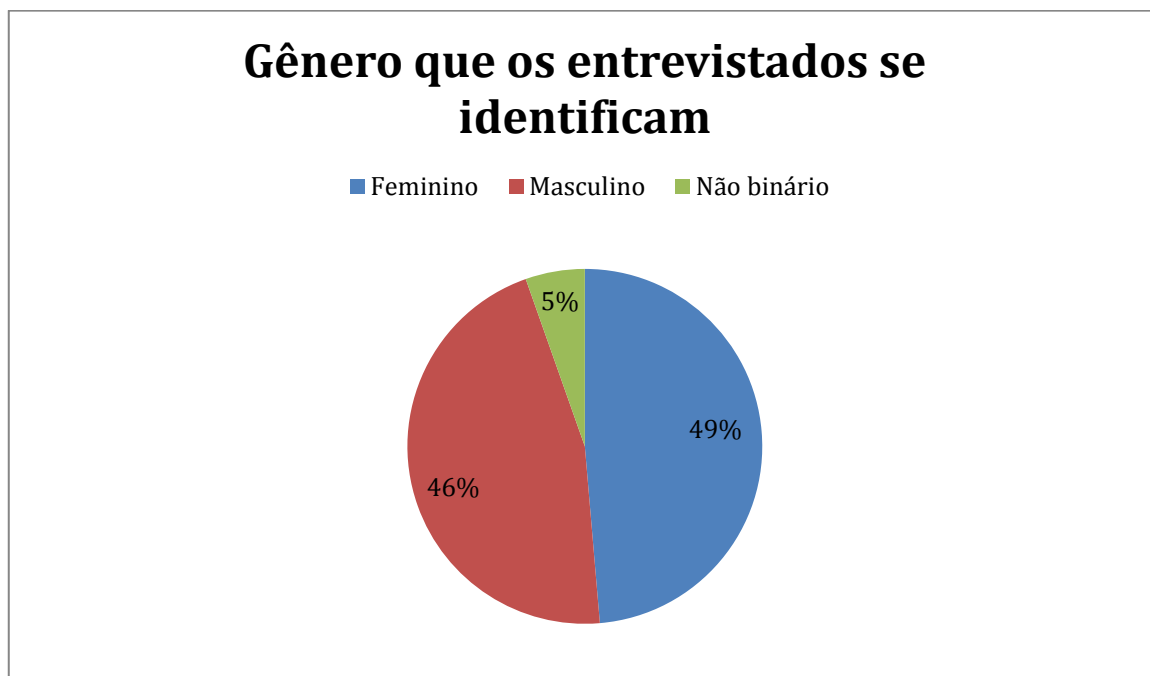
qualitativo. O conteúdo do questionário na íntegra pode ser encontrado nos anexos deste trabalho.

3.2 Análise dos elementos socioespaciais que estimulam ou desestimulam o sentimento de lugar e identidade territorial popular

Após perguntar o nome dos indivíduos que estavam respondendo o questionário para fins de controle e segurança de dados, os participantes são apresentados a uma pergunta opcional que se refere a qual gênero eles se identificam.

Foram computadas 37 respostas no total, com 17 indivíduos declarando identificação com o gênero masculino, 18 pelo feminino e 2 se declarando não binários. O resultado em porcentagem pode ser averiguado na figura 15.

Figura 15 - Gênero de identificação dos entrevistados



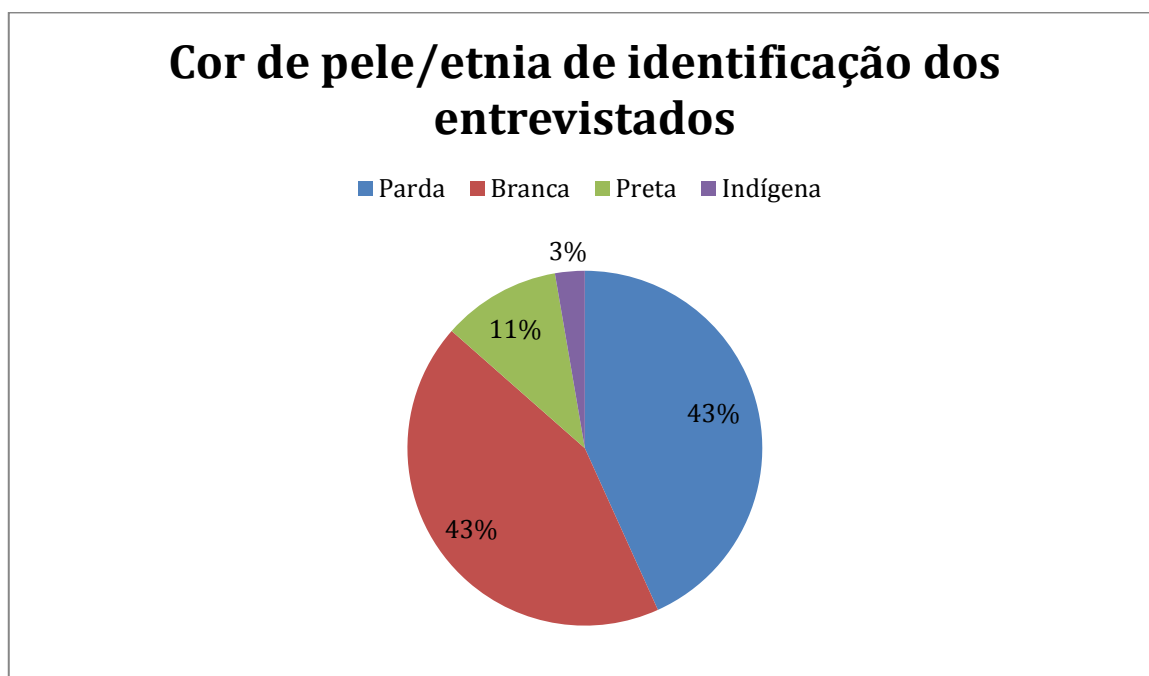
Fonte: dos trabalhos de campo (2021). Elaboração própria.

A partir do gênero que foi declarado pelos participantes foram observadas variações nas respostas das perguntas de números 11 e 12. No que diz respeito à pergunta de número 11, que questiona o quão seguro o participante se sente estando em um local aberto no Plano Piloto após as 18h00min, as respostas entre

os dois gêneros foram parecidas, tendo somente uma resposta positiva a mais no gênero masculino do que no feminino. Porém, na pergunta 12, que diz respeito ao quão seguro o participante se sente em um local aberto próximo a sua residência após as 18h00min, foram observadas três respostas negativas a mais em participantes do gênero masculino. A partir destes dados, não é possível identificar um padrão nas respostas dos indivíduos devido a pequena amostra da pesquisa, mas sem dúvidas é um fator para se ter em mente quando futuras pesquisas, com uma amostragem, escopo e tempo maiores, forem realizadas.

Com relação à cor de pele/etnia de identificação dos entrevistados, em uma pergunta opcional, foram coletadas 37 respostas no total, com 16 indivíduos declarando identificação com a cor de pele parda, 16 indivíduos com a cor de pele branca, quatro indivíduos com a cor de pele preta e um indivíduo declarando identificação com a cor de pele/etnia indígena. O resultado em porcentagem para melhor visualização pode ser averiguado na figura 16.

Figura 16 - Cor de pele/etnia de identificação dos entrevistados



Fonte: dos trabalhos de campo (2021). Elaboração própria.

Pode-se notar uma repetição nas respostas da pergunta de número seis entre os participantes que declararam se identificar com a cor de pele preta no

questionário em que todos consideraram o deslocamento para o Plano Piloto inconveniente após as 22h00min. A partir destes dados, não é possível que a repetição faça necessariamente um retrato fiel à realidade de toda a população preta do DF devido à pequena amostra da pesquisa, mas sem dúvidas é um fator para se ter em mente quando futuras pesquisas, com uma amostragem maior, forem realizadas.

Também é interessante ressaltar que os dados emulam porcentagens apresentadas por pesquisas maiores como a PDAD, apresentando porcentagens semelhantes de cada cor de pele/etnia que os indivíduos se identificam. A cor de pele negra apresentar um percentual baixo nestas pesquisas tem origem a partir de vários fatores, mas talvez o que melhor justifique de forma singular, e faz um alerta a respeito dos critérios de aferição racial oficiais é apresentado por Anjos (2009, p.63):

A questão demográfica do “Brasil africano” tem ficado historicamente sem resposta adequada, por um conjunto complexo de fatores. Um dos estruturais está relacionado aos critérios de aferição racial oficiais, que levam à subestimação do número real de cidadãos de matriz afro-brasileira que integram o país. O Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), principal organismo responsável pela produção e divulgação das informações demográficas da nação, ainda, tem agrupado os indivíduos em brancos, pretos, amarelos e pardos, considerando brancos, pretos ou amarelos os que assim se declararem e os “outros” ficam classificados como pardos.

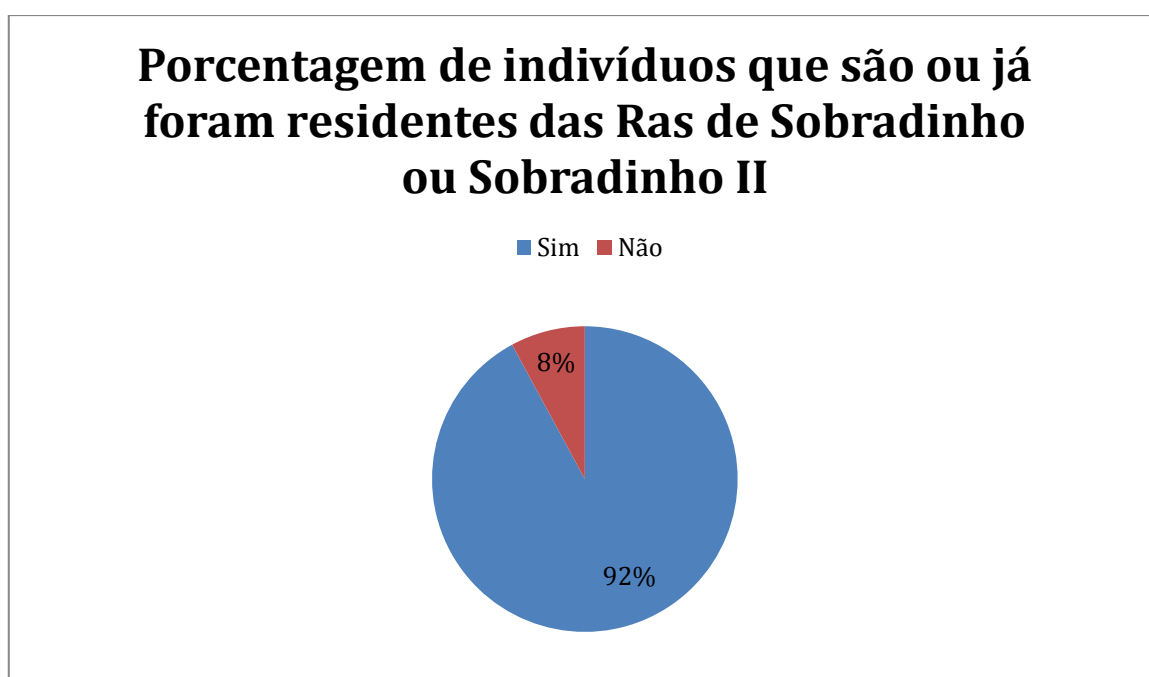
Como evidenciado por Ferreira (2013, p. 18), “apesar de específico o lugar se define através de relações que se estendem a diferentes escalas. Ou seja, o lugar articularia questões ligadas ao mesmo tempo à realidade local e à problemáticas regionais e globais.” A partir de tal pensamento, devemos considerar a influência de macrodinâmicas sobre microdinâmicas espaciais, levando então em consideração a exclusão de determinados grupos de indivíduos, no caso a população preta, que ocorre e ocorreu no país muito antes da fundação da capital atual, como presente.

Tal visão sobre os fatores que constituem o lugar é continuamente explicitada no fragmento de Ferreira (2013, p. 19):

A tensão entre as partes que compõem o lugar, ou seja, entre seus diversos atores e elementos materiais, é uma das características que permitirá defini-lo como tal. Entretanto, como vimos anteriormente, o lugar não se define apenas através das partes que o constituem fisicamente (como FOLCH-SERRA propõe em relação à paisagem) mas sim através de vinculações muito mais complexas entre atores locais e globais.

Em seguida, é perguntado se o participante do questionário mora ou já morou nas regiões administrativas de Sobradinho, ou Sobradinho II em forma de uma pergunta obrigatória. Foram coletadas 35 respostas positivas e três respostas negativas para a pergunta. Apesar do foco da pesquisa estar relacionado aos indivíduos que residem nas RAs de Sobradinho ou Sobradinho II, é interessante perceber que algumas dinâmicas relacionadas ao Plano Piloto se repetem em outras RAs que não são o foco da análise em questão. O resultado em porcentagem, para melhor visualização pode ser averiguado na figura 17.

Figura 17 - Porcentagem de indivíduos que são ou já foram residentes das RAs de Sobradinho ou Sobradinho II



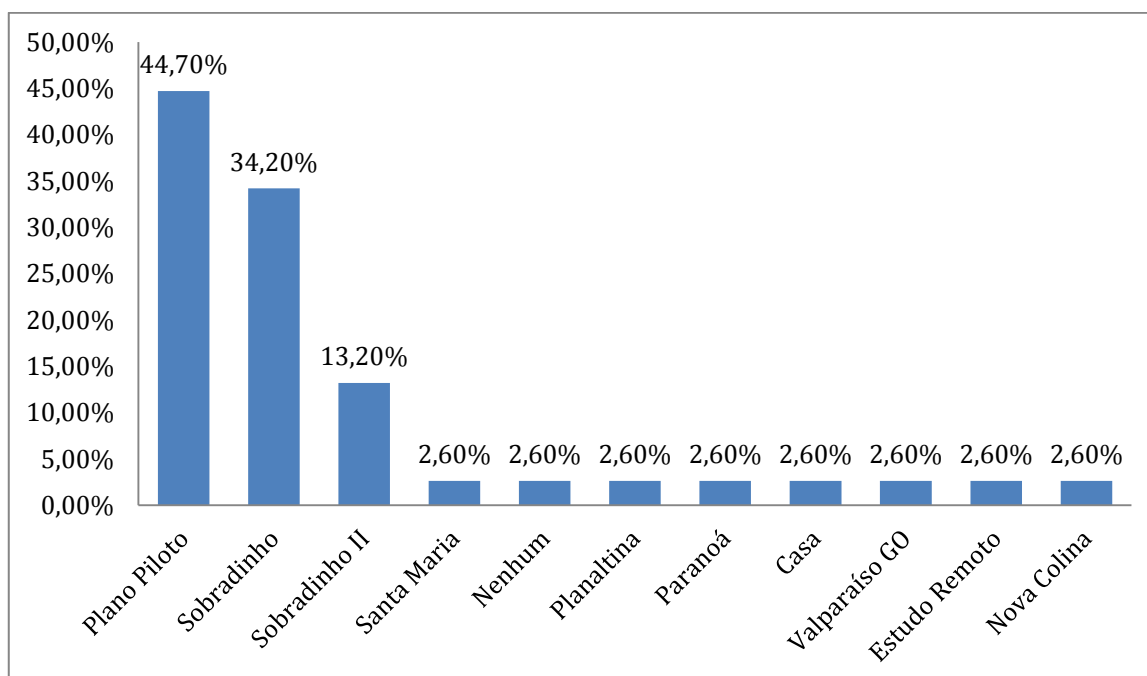
Fonte: dos trabalhos de campo (2021). Elaboração própria.

Ao levar em consideração a população não alvo que respondeu o questionário, estaríamos, segundo Ferreira (2013), considerando o lugar não como territorialmente delimitado, mas sim como uma consequência de ligações, que acontecem através do espaço e do tempo, expressando tensões, que se repetem em diferentes espaços como é característico da modernidade.

A respeito da localização do ambiente de trabalho e/ou estudo dos indivíduos participantes do questionário, através de uma pergunta obrigatória de múltipla escolha, 17 indivíduos marcaram o Plano Piloto, 13 Sobradinho, 5 Sobradinho II, um

indivíduo marcou a RA de Santa Maria, um indivíduo marcou nenhum, um indivíduo marcou Planaltina, um indivíduo marcou o Paranoá, um indivíduo marcou a própria casa, um indivíduo marcou o Valparaíso de Goiás, um indivíduo marcou estudos remotos- Sediado na cidade de Goiás, e um indivíduo marcou Nova Colina. O resultado em porcentagem, para melhor visualização pode ser averiguado na figura 18.

Figura 18 - Localização do ambiente de trabalho e/ou estudos dos participantes



Fonte: dos trabalhos de campo (2021). Elaboração própria.

Cerca de metade dos participantes tem seu ambiente de estudo e/ou trabalho localizado no Plano Piloto (considerando o contexto pré-pandemia), mesmo sendo residentes das RAs de Sobradinho e Sobradinho II. Isto que dizer que, o Plano Piloto demonstra mais uma vez sua posição de centralidade no DF, sendo necessário e essencial até para aqueles que não residem em seu território.

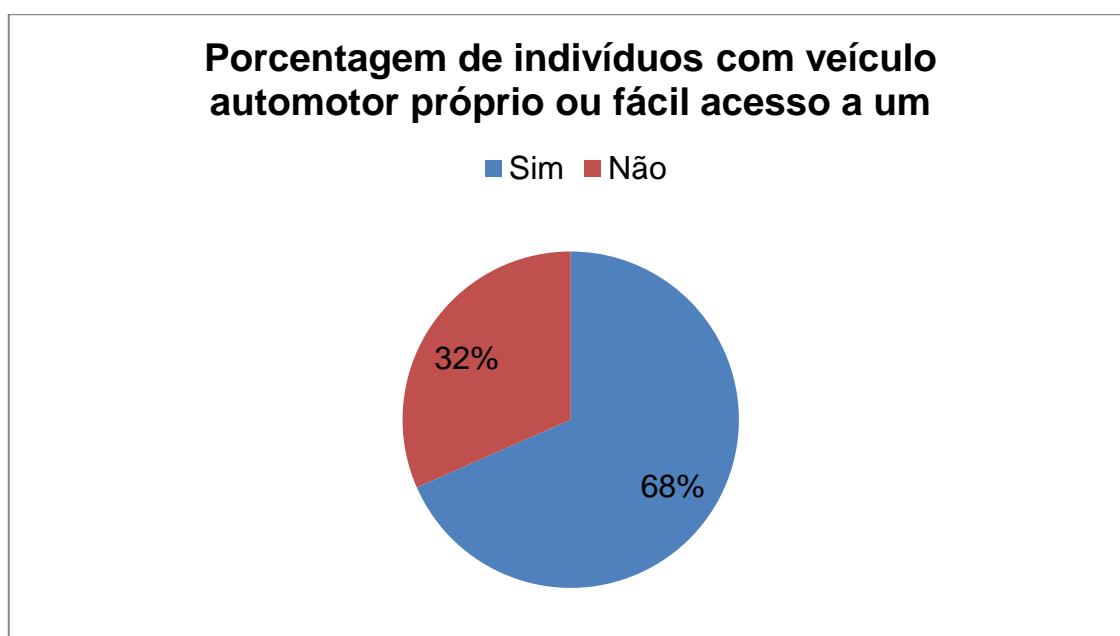
Um pouco mais da dinâmica de centralidade existente entre o Plano Piloto e as demais RAs do DF pode ser observada através do estudo de Costa et al (-2013, p 351, 352):

Por outro lado, e correlacionado à lógica dessa centralidade potente, a periferia (ou o morador da periferia), com sua força de trabalho, participa do

centro, sobretudo, deixando parte de seu salário. Já afirmamos, contudo, que novas centralidades se fazem em outras R. As, gradativamente. Logo, a própria diferenciação na valorização do espaço por aquilo que ele congrega objetivamente ou representa, pelo discurso ou por meio de imagens, faz-se elemento aglutinador do imaginário favorável ao conflito socioterritorial. A apropriação diferencial do espaço pode gerar embates e críticas sobre as práticas ou as políticas territoriais de governo, sobre a gestão urbana ou as possibilidades oferecidas para a promoção de cidades de cidadãos. Começam a ganhar relevo na análise os elementos concretos favoráveis aos conflitos socioterritoriais.

Quando perguntados se possuem veículo automotor (automóvel, motocicleta) ou teriam fácil acesso a um, 28 indivíduos responderam que sim e 12 responderam que não. O resultado em porcentagem, para melhor visualização pode ser averiguado na figura 19.

Figura 19 - Porcentagem de indivíduos com veículo automotor próprio ou fácil acesso a um



Fonte: dos trabalhos de campo (2021). Elaboração própria.

Grande parte dos participantes (68,4%) declarou possuir veículo automotor próprio, ou ter fácil acesso a um, enquanto a outra parte (31,6%) declarou não possuir veículo automotor próprio.

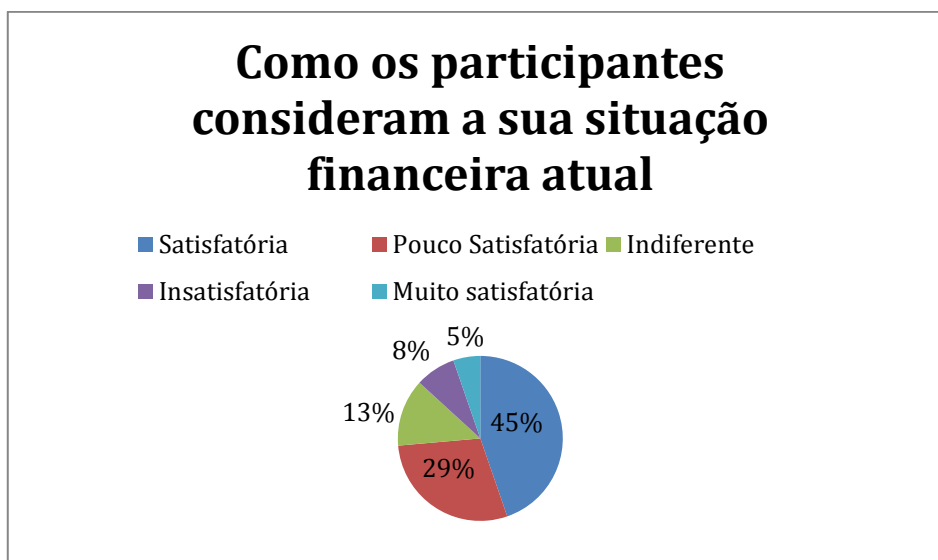
Entre os participantes que não possuem veículo próprio ou não tem acesso fácil a um a resposta mais comum para o quão conveniente é o deslocamento de sua residência até o Plano Piloto foi a que considera o trajeto pouco conveniente seguido pela resposta de inconveniente e indiferente empatadas.

É interessante ressaltar que nenhum participante que não possui veículo automotor próprio considera o caminho conveniente ou muito conveniente. Enquanto as resposta mais comum entre aqueles que possuem veículo próprio foi que o trajeto é pouco conveniente, seguido de indiferente e logo após conveniente. Com isso é possível perceber um padrão entre aqueles que não possuem veículo automotor, ao considerarem o trajeto pouco conveniente ou inconveniente. Tal sentimento corrobora para o afastamento de tais indivíduos, uma vez que só realizam tal trajeto em caso de absoluta necessidade, o que aumenta as distâncias entre as RAs e ajuda no processo de fragmentação da identidade territorial existente.

Uma vez que a identidade territorial é formada a partir da incessante interação dos indivíduos e os seu espaço, não se pode ter dificuldades para que os indivíduos tenham acesso a estes espaços, caso contrário, dificilmente se formará uma identidade territorial, muito menos uma forte identidade territorial por parte desses indivíduos.

A respeito da situação financeira dos participantes, em uma pergunta opcional, foram coletadas 38 respostas. 17 participantes declararam que consideram sua situação financeira satisfatória, 11 declararam sua situação financeira pouco satisfatória, cinco como indiferente, três como insatisfatória e dois indivíduos como muito satisfatória. O resultado em porcentagem, para melhor visualização pode ser averiguado na figura 20.

Figura 20 - Como os participantes consideram a sua situação financeira atual



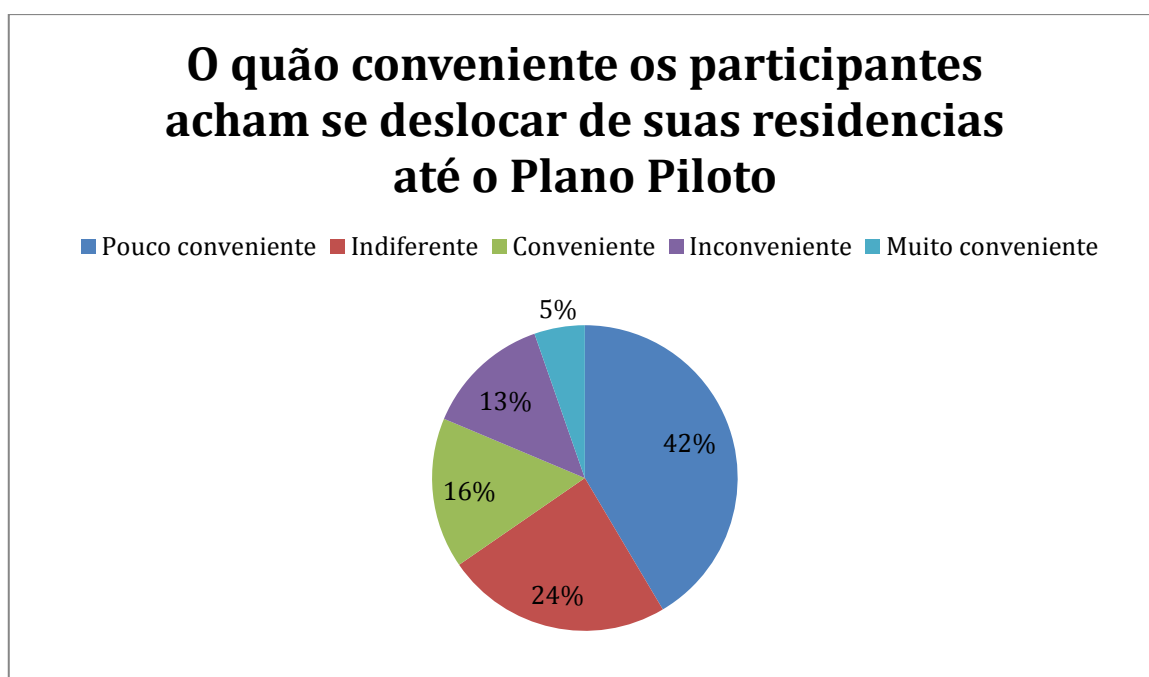
Fonte: dos trabalhos de campo (2021). Elaboração própria.

A situação financeira atual dos residentes das RAs do Plano Piloto influencia diretamente no quanto os mesmo indivíduos estão ou não limitados ao que é oferecido pela centralidade uma vez que foram estabelecidas, em sua fundação, determinadas dinâmicas que perderam até os dias de hoje.

Como foi evidenciado no primeiro capítulo deste trabalho e é exposto por Peluso & Cidade (2012), o Plano Piloto, desde sua fundação, foi planejado para o acolhimento de funcionários públicos e população privilegiada após o término de sua construção, enquanto as cidades satélites, que viriam a se tornar as atuais RAs, eram destinadas a abrigar as populações menos privilegiadas. A partir da diferença substancial entre suas populações iniciais, deu-se início à segregação de grupos na nova capital, em que aqueles que tinham a condição financeira permaneciam no espaço central e aqueles que não eram aos poucos privados de permanecer.

Quando perguntados o quão conveniente é se deslocar de suas residências até o Plano Piloto, 16 indivíduos consideram pouco conveniente, nove indiferente, seis conveniente, cinco inconveniente e dois muito convenientes. O resultado em porcentagem, para melhor visualização pode ser averiguado na figura 21.

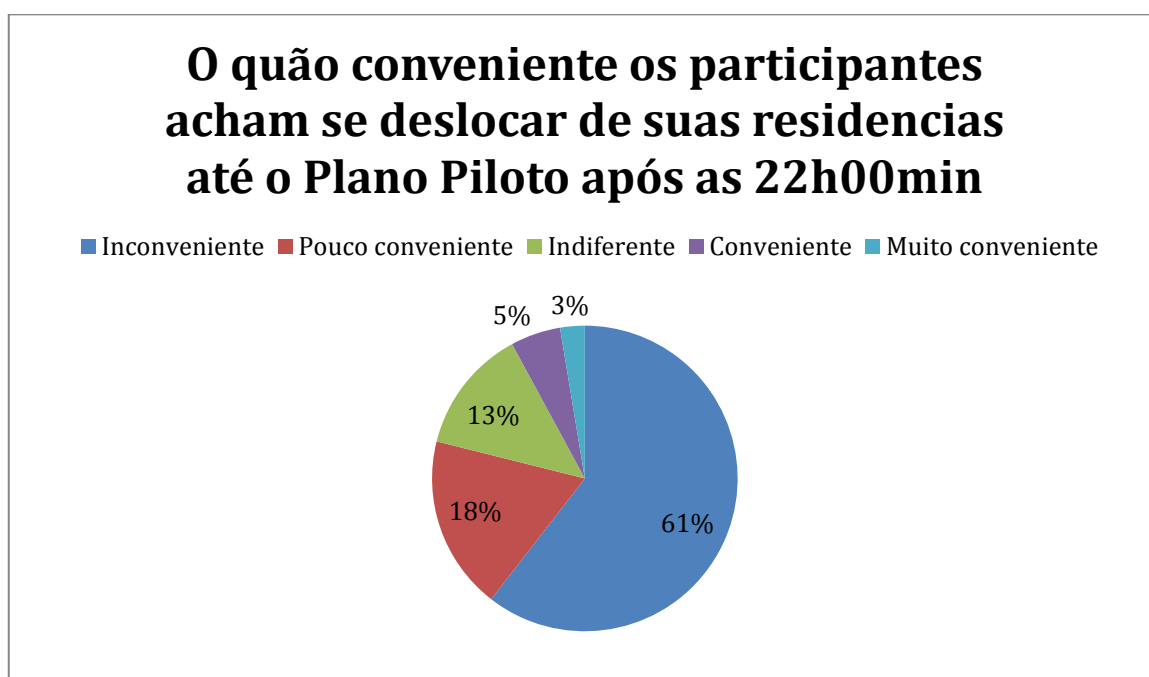
Figura 21 - O quão conveniente os participantes acham se deslocar de suas residências até o Plano Piloto



Fonte: dos trabalhos de campo (2021). Elaboração própria.

Já quando perguntados o quão conveniente seria fazer esse mesmo deslocamento, mas agora após as 22h00min, as respostas tiveram uma grande variação. 23 participantes responderam que seria inconveniente, sete que seria pouco conveniente, cinco que seria indiferente, dois que seria conveniente e um que seria muito conveniente. O resultado em porcentagem, para melhor visualização pode ser averiguado na figura 22.

Figura 22 - O quão conveniente os participantes acham se deslocar de suas residências até o Plano Piloto após as 22h00min



Fonte: dos trabalhos de campo (2021). Elaboração própria.

Já quando se trata do mesmo trajeto, mas agora após as 22h00min, é interessante observar que, entre a parcela de participantes que não possuem veículo próprio, 11 consideram o deslocamento inconveniente enquanto um considera pouco conveniente. Tal fenômeno pode ser justificado pela configuração de como o transporte público no DF funciona, uma vez que a maioria dos participantes que não possui veículo automotor depende dele. Após as 22h00min, a frota de veículos diminui e muito a sua circulação, para algumas localidades, como o setor Lago Oeste, localizado na RA de Sobradinho II, moradores relatam que o último ônibus tem seu horário fixo às 18h00min.

A problemática da mobilidade em Brasília é complexa no sentido de que os fatores que a compõe interferem em outros, impossibilitando a resolução de problemas de formas simples e em curto prazo, como por exemplo, no período de quatro anos de administração de um Governador. Sendo assim, na prática não aparenta ser prioridade nos planos da cidade. O que revela um paradoxo e diferentes contradições que podem ser observadas no fragmento de Costa et al (2013, p. 353):

Se, por um lado, Brasília fora projetada para o automóvel e as vias favorecem sua ampla e rápida circulação, por outro lado, o Governo do Distrito Federal não atende a contento, com transporte coletivo, a demanda crescente de fluxo de pessoas da Área Metropolitana de Brasília. Figura 6 representa a dependência massiva popular em relação ao ônibus e ao automóvel particular, o que gera potencial de conflito em dois sentidos: a grande quantidade de veículos particulares dificulta a fluidez em variados horários do dia – massa de veículos que decorre da ineficiência histórica do transporte coletivo no DF; e o descaso público no investimento em transporte para uma gama de trabalhadores impede-os de maior mobilidade urbana. Com apenas um braço de metrô, a partir de um vértice que parte de Ceilândia e outro de Samambaia, encontrando-se em Águas Claras, a linha destina-se à área central do Plano Piloto de Brasília, passando pela Asa Sul, este meio de transporte não é o mais empregado pelos entrevistados; impossível, no momento, falar em qualidade do transporte coletivo no Distrito Federal, um grande paradoxo, por ser a capital da nação e tratada como uma das maiores metrópoles brasileiras.

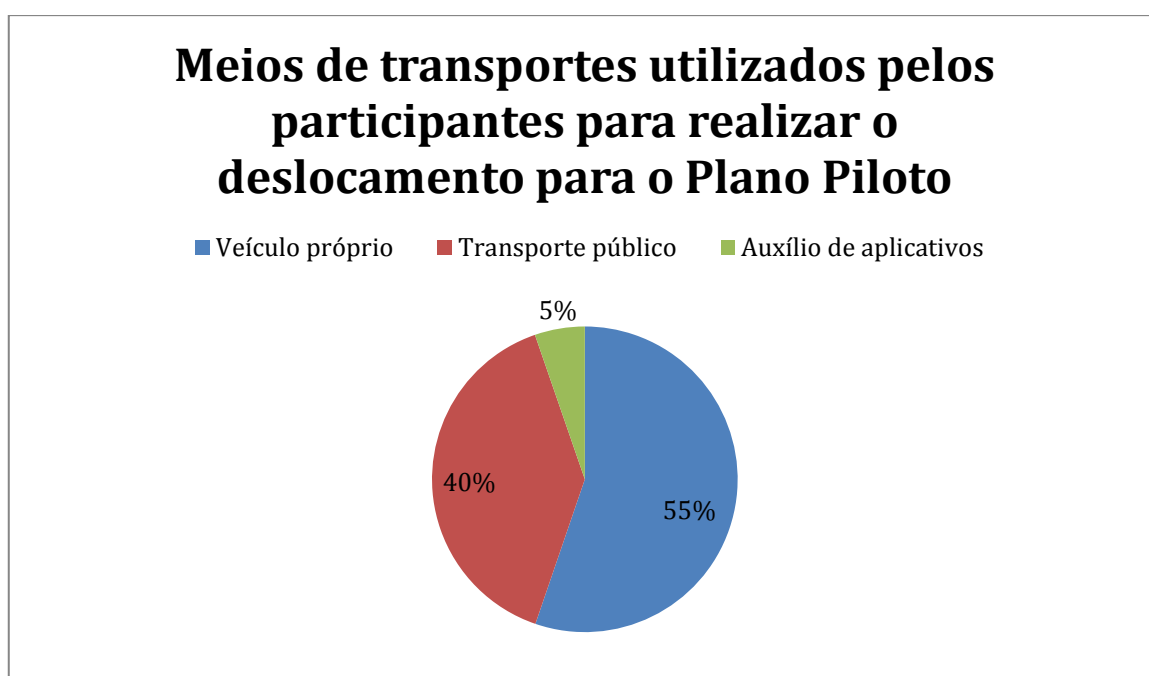
Tal dinâmica exclui quase que totalmente parcelas da população de eventos que terminam ou começam em horários próximos as 22h00min, como é o caso de certas peças de teatro ou eventos esporádicos como shows. A importância do ambiente festivo não pode ser desconsiderada, uma vez que é presente na formação do sentimento de lugar e identidade territorial de uma população. Um pouco mais de sua importância pode ser averiguado no seguinte fragmento de Ferreira (2013, p. 6):

Propomos que a festa seja compreendida como uma luta pelo poder definida através de uma luta pela conceituação do espaço. Festejar será, então, dominar o discurso que define este ou aquele espaço como festivo. Mais do que uma luta pelo território, o evento festivo marca uma disputa pelo domínio do espaço simbólico, pelo lugar que se quer como o local da festa. Mesmo sendo um evento temporário, paradas e desfiles, por exemplo, têm o poder de marcar a importância simbólica dos espaços associando tradições vernaculares à história espacial.

Também é possível observar uma mudança entre os indivíduos que possuem veículo automotor, mas não na mesma intensidade. O mais comum foi a mudança em uma patamar nas respostas, se determinado indivíduo achava conveniente, passou a achar pouco conveniente ou até mesmo inconveniente. Tal fenômeno pode vir a ser explicado quando relacionamos o nível de segurança que os indivíduos sentem estando no Plano Piloto após as 18h00min, uma vez que se trata de um caminho não tão movimentado à noite, com histórico de acidentes/crimes e com pouca ou nenhuma fiscalização.

Agora considerando o meio de transporte utilizado para realizar o deslocamento das duas perguntas anteriores, 21 participantes utilizam veículo próprio, 15 o transporte público e dois o auxílio de aplicativos como o *Uber* ou o *POP99*. O resultado em porcentagem, para melhor visualização pode ser averiguado na figura 23.

Figura 23 - Meios de transportes utilizados pelos participantes para realizar o deslocamento para o Plano Piloto

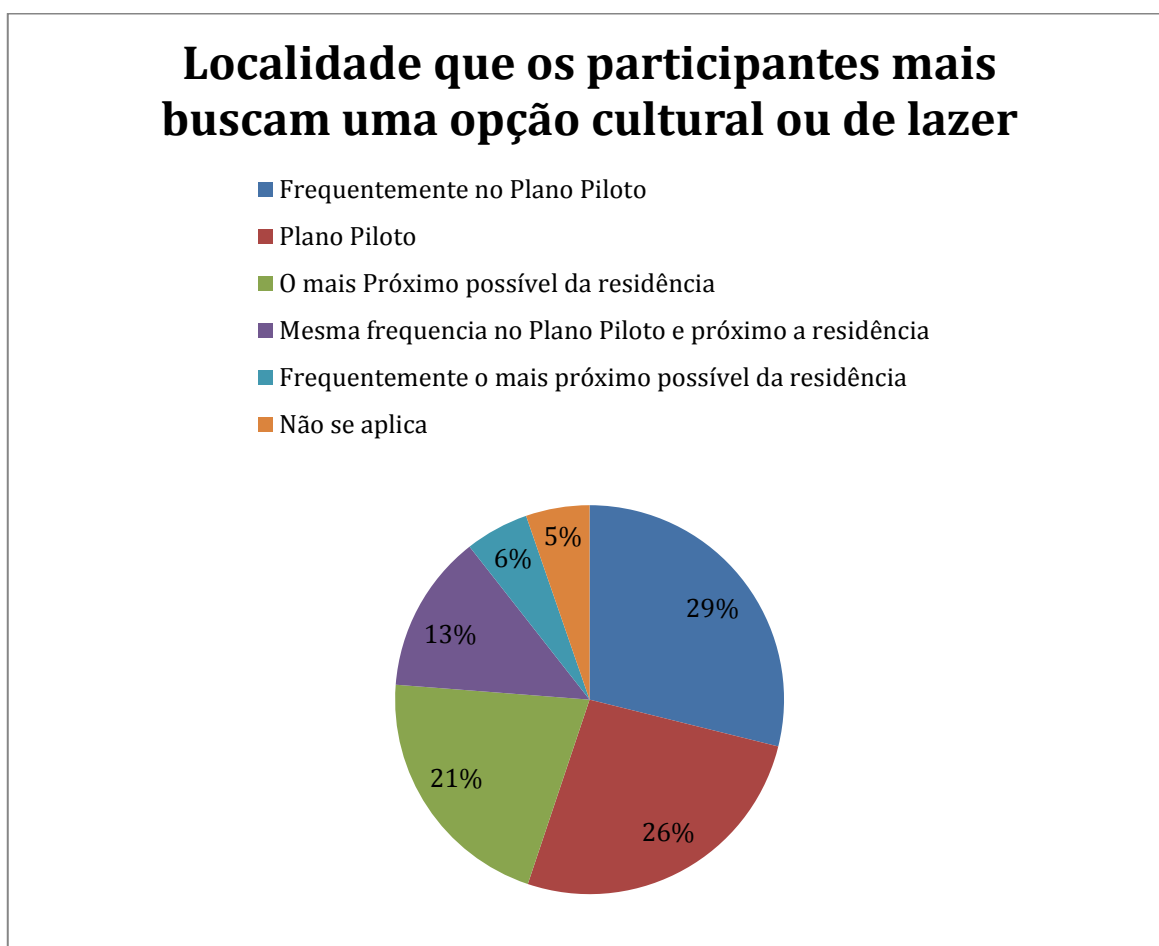


Fonte: dos trabalhos de campo (2021). Elaboração própria.

Quando os participantes do questionário estão em busca de alguma opção cultural ou de lazer, 11 procuram frequentemente uma opção no Plano Piloto, enquanto 10 procuram uma opção sempre no Plano Piloto, oito participantes o mais

próximo possível de suas residências, cinco costumam ir com a mesma frequência a algum lugar próxima a sua residência e o Plano Piloto, dois frequentemente procuram um lugar mais próximo à residência e dois indivíduos não se aplicam a questão. O resultado em porcentagem, para melhor visualização pode ser averiguado na figura 24.

Figura 24 - Localidade que os participantes mais buscam uma opção cultural ou de lazer



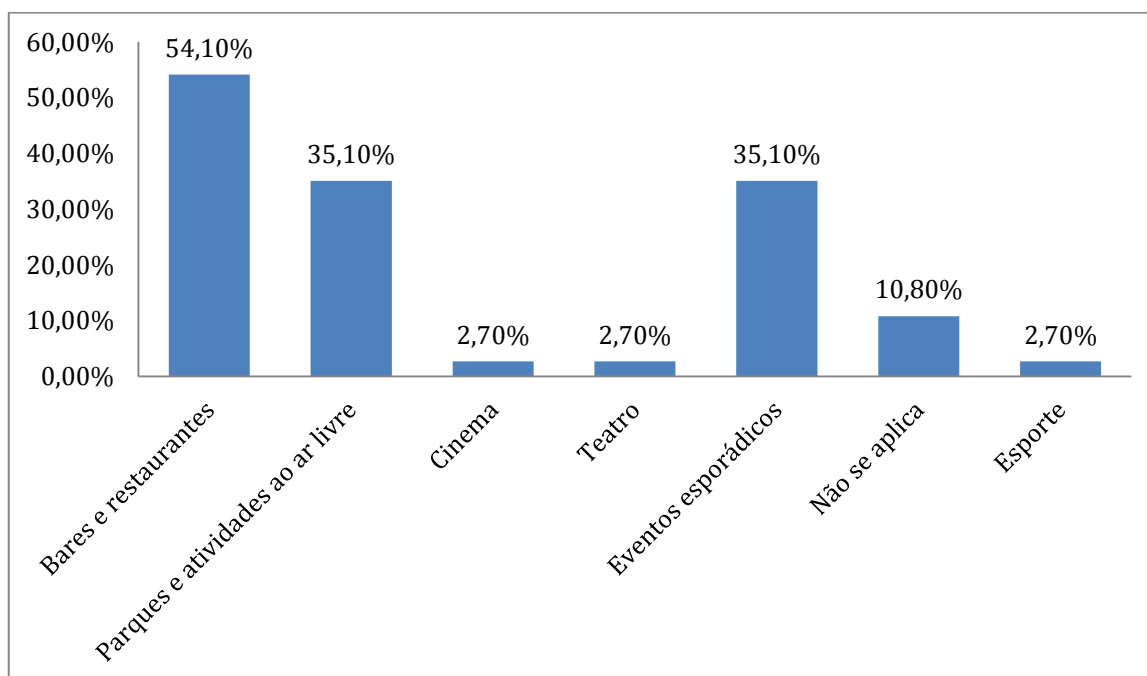
Fonte: dos trabalhos de campo (2021). Elaboração própria.

Quando estão à procura de uma opção cultural ou de lazer, novamente fica clara a posição de centralidade que o Plano Piloto possui. Mais da metade dos participantes (55,2%) escolhem como localidade para realizar suas atividades o Plano Piloto ou frequentemente o Plano Piloto. Somente dois dos participantes costumam ir a locais próximos de suas residências e cinco costumam ir com a mesma frequência nas duas opções. Entre diversos outros fatores, tal dinâmica pode ser justificada a partir da centralidade que o Plano Piloto possui, o que acaba

atraindo a maior quantidade de atrações, investimentos e, conseqüentemente, indivíduos.

Sobre as atividades culturais e de lazer que os participantes mais costumam fazer em suas RAs, em uma pergunta de múltipla escolha, 20 responderam que costumam ir a bares e restaurantes, 13 costumam fazer atividades ao ar livre como ir a parques, um frequenta cinema, um frequenta o teatro, 13 frequentam eventos esporádicos como shows, reuniões de grupos, exposições e festas, a quatro pessoas a questão não se aplicou e uma pessoa respondeu algo relacionado a esportes. O resultado em porcentagem, para melhor visualização pode ser averiguado na figura 25.

Figura 25 - Atividades culturais e de lazer mais realizadas pelos participantes em suas RAs

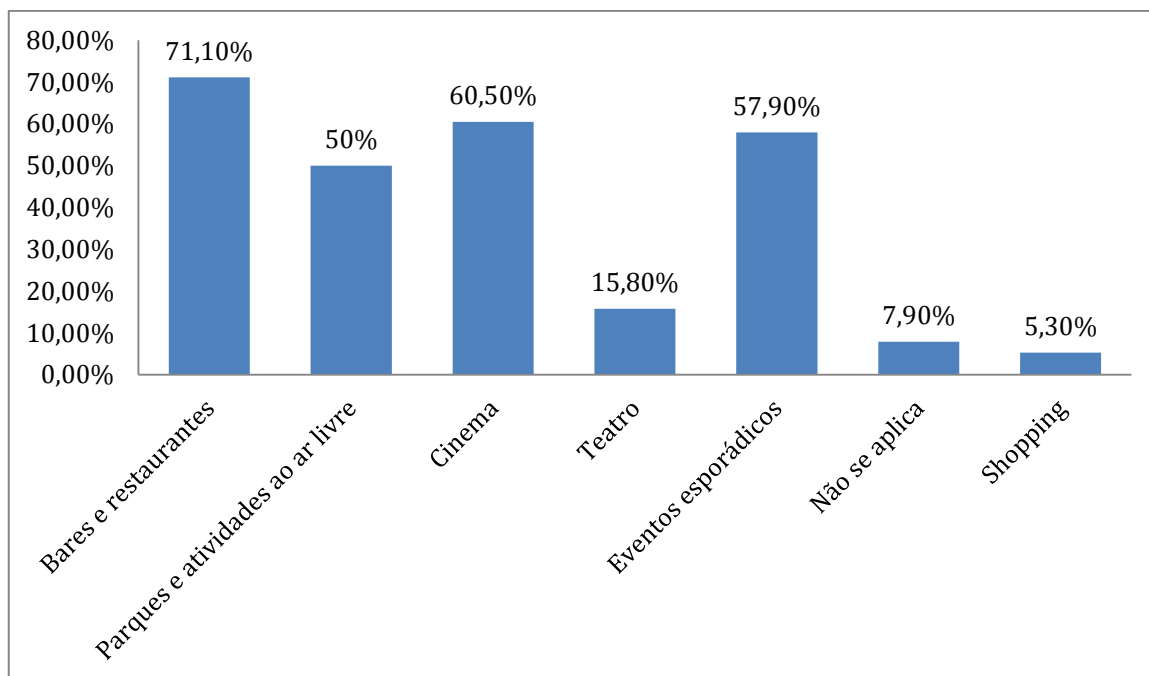


Fonte: dos trabalhos de campo (2021). Elaboração própria.

Já quando se trata de atividades culturais e de lazer que realizam no Plano Piloto, as respostas foram um pouco diferentes. 27 participantes responderam bares e restaurantes, 19 costumam ir a parques e realizar atividades ao ar livre, 23 costumam ir ao cinema, 6 costumam ir ao teatro, 22 a eventos esporádicos, três participantes não se aplicam a questão e dois costumam ir a shopping centers. O

resultado em porcentagem, para melhor visualização pode ser averiguado na figura 26.

Figura 26 - Atividades culturais e de lazer mais realizadas pelos participantes no Plano Piloto



Fonte: dos trabalhos de campo (2021). Elaboração própria.

Sobre as opções de atividades de lazer e/ou cultura, as respostas tanto para as RAs de Sobradinho e Sobradinho II e o Plano Piloto tiveram votos semelhantes, com exceção das opções de cinema, teatro e eventos esporádicos. Enquanto nas RAs de Sobradinho e Sobradinho II a opções de cinema e teatro receberam dois votos no total, quando se trata do Plano Piloto, foram 29 votos no total para essas atividades.

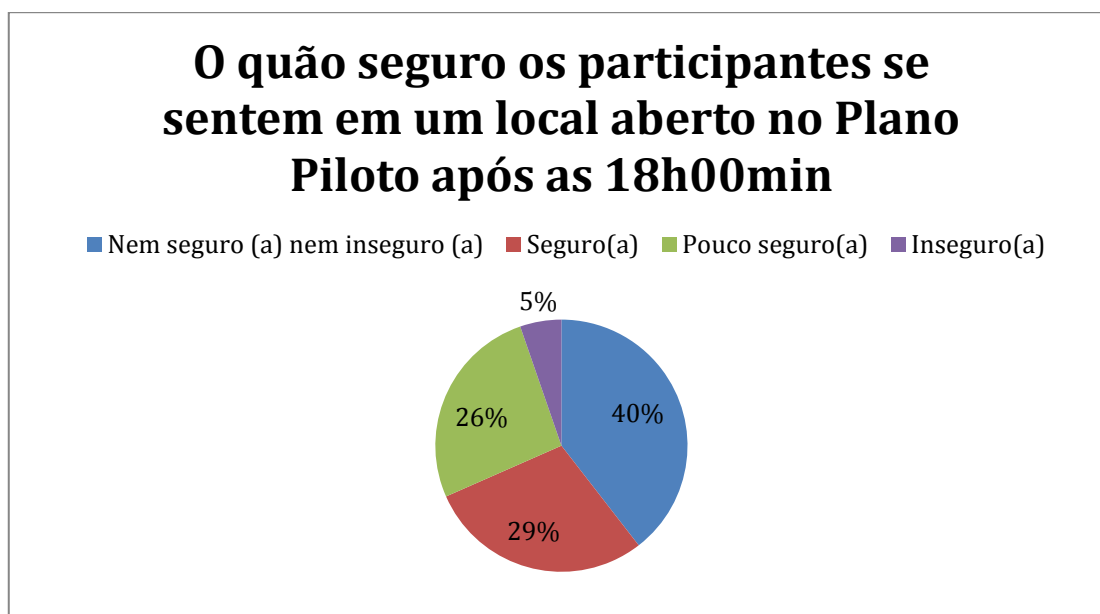
O fenômeno de participantes se identificarem mais com o Plano Piloto do que com suas próprias RAs muito provavelmente tem relação com a dinâmica de atividades que são possíveis nas cidades. O interesse dos indivíduos é fundamental para a criação e desenvolvimento do sentimento de lugar. Como é exposto por Costa (2015, p.145):

Lugar é algo repleto de familiaridade, ou é diferente o bastante para sustentar o nosso interesse; ou talvez, seja algo que se torne da nossa particularidade. A imagem de um lugar, de uma cidade, por exemplo, será identificada pelo menos como “algo” já conhecido, mas nenhuma imagem pode dar conta da totalidade do lugar e o que ele representa.

Mais uma vez a centralidade do Plano piloto, que acaba por atrair mais investimentos e assim, mais indivíduos, faz toda a diferença. Não é difícil especular que caso as outras RAs recebessem os mesmos incentivos, ou um incentivo melhor nessa área, os números seriam mais parelhos.

Quando perguntados o quão seguros os participantes se sentem quando estão em um local aberto no Plano Piloto após as 18h00min, 15 responderam que não se sentem nem seguros (as) nem inseguros (as), 11 responderam que se sentem seguros, 10 responderam que se sentem pouco seguros (as) e dois responderam que se sentem inseguros (as). O resultado em porcentagem, para melhor visualização pode ser averiguado na figura 27.

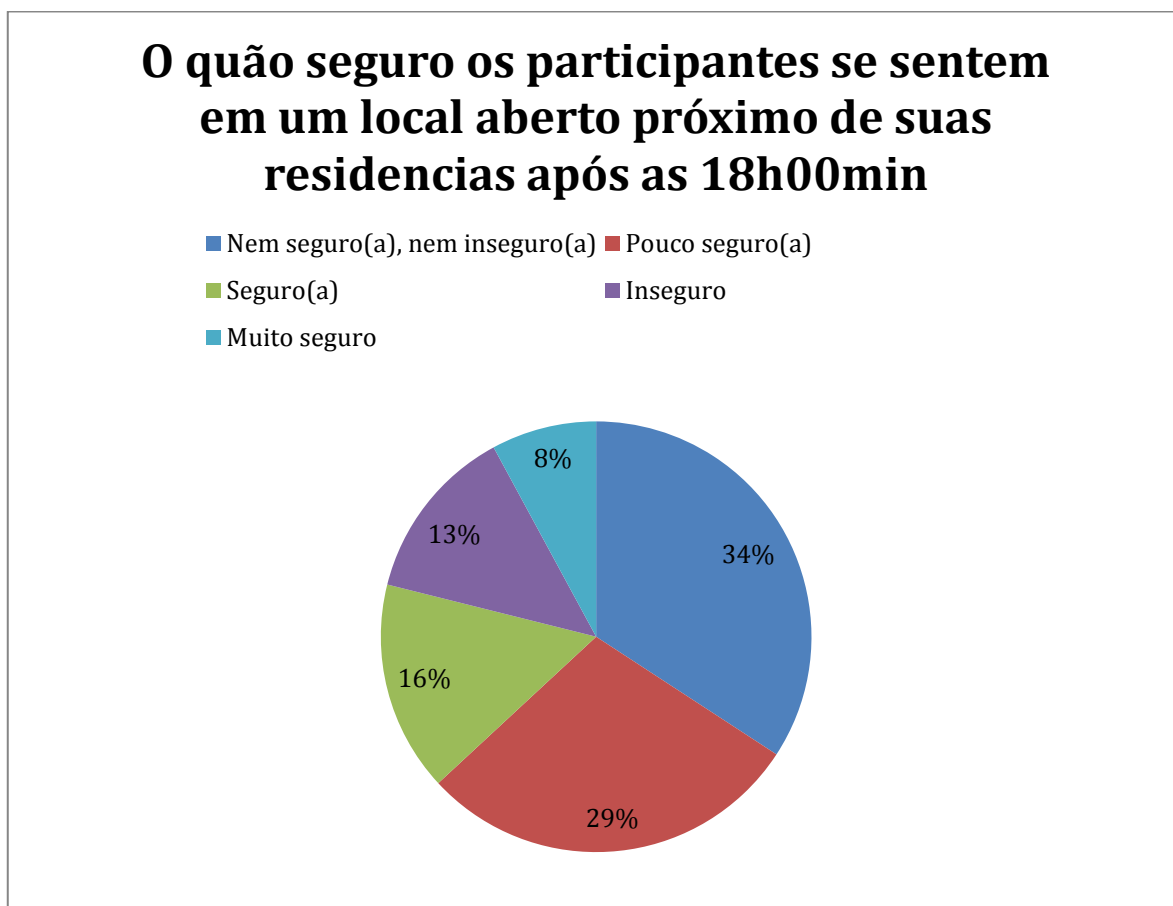
Figura 27 - O quão seguro os participantes se sentem em um local aberto no Plano Piloto após as 18h00min



Fonte: dos trabalhos de campo (2021). Elaboração própria.

Já quando perguntados o quão seguro se sentem em um local aberto próximos as suas residências após as 18h00min os resultados foram diferentes. 13 participantes responderam que não se sentem nem seguros (as), nem inseguros (as), 11 responderam que se sentem pouco seguros, 6 responderam que se sentem seguros, cinco responderam que se sentem inseguros e três responderam que se sentem muito seguros. O resultado em porcentagem, para melhor visualização pode ser averiguado na figura 28.

Figura 28 - O quão seguro os participantes se sentem em um local aberto próximo de suas residências após as 18h00min



Fonte: dos trabalhos de campo (2021). Elaboração própria.

Por fim, quando se trata do quão seguro os participantes se sentem, algumas dinâmicas curiosas foram identificadas. Naturalmente, é mais comum que um indivíduo se sinta mais seguro na localidade em que nasceu e cresceu, uma vez que as dinâmicas presentes se tornam familiares e os sentimentos de identidade e lugar são construídos a cada dia. Porém, entre os participantes do questionário, 9 indivíduos declararam se sentir mais seguros em um local aberto no Plano Piloto após as 18h00min do que próximos de suas residências. Entre diversos outros motivos que possam justificar tal fenômeno, mais uma vez a dinâmica de centralidade do Plano Piloto pode ser um fator chave. Ao atrair maiores investimentos, e conseqüentemente, um maior público, o que acontece é a concentração do policiamento e fiscalização, o que deixa as outras RAs defasadas.

Entre as respostas, muitos indivíduos das RAs de Sobradinho e Sobradinho II não se sentem seguros próximos de suas próprias residências.

Algo que chama atenção, é que a alternativa que se sentiriam “Muito seguros” só foi observada quando se está relacionando a locais próximos das residências dos indivíduos. Entre diversos outros fatores, a existência de condomínios fechados nas RAs de Sobradinho e Sobradinho II talvez tenham influência sobre tal resposta, pois é natural que indivíduos que morem em tais localidades se sintam mais seguros quando estão nelas. Sem o sentimento de segurança por parte dos indivíduos, o sentimento de lugar e uma forte identidade territorial dificilmente são possíveis.

Para que seja possível a criação de uma relação simbólica entre o sujeito e o lugar, a partir de pensamentos expostos por Tuan (2013) são necessários os sentimentos de segurança, estabilidade, acolhimento, costume, conforto e o reconhecimento dos elementos por parte dos indivíduos. A partir dos resultados obtidos, a relação entre as RAs de estudo deste trabalho não estariam caminhando para a criação de tais sentimentos em suas populações.

A última pergunta, que é opcional, ficou reservada a um espaço livre no qual os participantes poderiam expor alguma história, algum acontecimento ou algum sentimento relacionado à sua Região Administrativa e/ou o Plano Piloto. Seis participantes optaram por expor seus pensamentos.

Tais exposições são importantes, pois a subjetividade é parte fundamental para o entendimento da formação e mudanças do e no espaço como é apresentado no seguinte fragmento de Lima (2018, p. 36):

A subjetividade vai ao encontro desse olhar na medida em que há o reconhecimento de que, embora como dado imediato, os sujeitos e suas idiosincrasias fazem parte desse “todo” estruturado, moldado por estas forças.

A primeira exposição de pensamentos, feita por uma residente da RA de Sobradinho II fez reclamações a respeito do transporte público, que foi colocado como escasso, extremamente caro e lotado, ao ponto de a pessoa deixar de sair de casa por conta dos horários de retorno, preço e a insegurança ao voltar para casa. O que faz com que a incessante interação necessária para a criação de uma identidade territorial apresentada por Pollice (2003), seja impossível de ocorrer.

A segunda e a terceira exposição foram histórias a respeito de um assaltos que ocorreram no Conic, localizado no Plano Piloto, ao lado da rodoviária. Segundo os relatos, apesar de estar localizado no centro da cidade, contendo diversas opções de lazer e cultura, também é um lugar extremamente perigoso e mal iluminado o que acaba tornando o local menos. A partir de Tuan (2013), é possível considerar tal interação problemática, pois, sem os sentimentos de segurança, estabilidade e acolhimento, a relação simbólica entre o indivíduo e o lugar não ocorrerá de forma positiva.

A quarta exposição, feita por um residente da RA de Sobradinho, expõe a insegurança da pessoa em transitar a pé pelas RAs. É relatado que apesar da RA ser grande e não faltar opções para nenhum aspecto da vida, a insegurança faz com que o nível de identificação do sujeito com sua própria RA seja muito baixo. Tal situação se repete entre todas as RAs em escalas diferentes, mas de formas não menos perigosas, como pode ser observado no fragmento de Costa et al (2013, p. 354):

Junto à problemática da falta de investimentos em transporte coletivo, cabe destacar as dificuldades de circulação de pedestres no Plano Piloto de Brasília. As rotas de acesso ao Plano possuem como principais vias de conexão com o mesmo os Eixos Monumental e Estrutural, ambos dividindo a cidade em duas partes. O pedestre se encontra extremamente segregado na circulação da cidade, a qual fora planejada para o rápido trânsito de automóveis. Atravessar as vias principais de Brasília pode se tornar uma *aventura perigosíssima* em cada pista.

A quinta exposição, feita por um residente da RA de Sobradinho, que mora na região a cerca de 20 anos, colocou que nunca achou a região perigosa, pelo menos em relação à quadra em que vive. Porém, em relação à mobilidade urbana, a questão de ser bastante limitada foi apresentada mais uma vez. Foi apresentado que o único transporte público realmente disponível para a população seriam os ônibus, que, infelizmente não suprem a necessidades relacionadas a horários e número de veículos. A sugestão do metro foi apresentada, pois desafogaria bastante a região, além de ser outra opção completamente diferente de transporte.

A sexta e última exposição, feita por um residente da RA de Sobradinho, expôs sua insatisfação com a falta de espaço para crianças e de atividades sociais. Foi relatado que na opinião do participante, caso existissem mais formas de

entretenimento, atividades sociais com monitores e a prática e incentivo esportiva, talvez o número de jovens que fossem livres do crime seria maior.

Sentimentos como o de insegurança, abandono, desconforto e exclusão gerados a partir dos elementos socioespaciais presentes no DF, de certo dificultam a construção do sentimento de lugar e conseqüentemente agravam a fragmentação da identidade territorial. O que gera fenômenos como a baixa identificação com a própria RA, diferente tratamento entre populações de um mesmo território e o sentimento de que o centro estaria se beneficiando de maneira demasiada por sua posição de centralidade, deixando todo o resto em segundo plano, entre outros. No momento, o que pôde ser observado é que as populações das três RAs de estudo possuem uma identidade territorial fragmentada, o que aumenta as distâncias existentes, impossibilita planejamentos e gera conflitos de interesses.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Por um lado, é necessário salientar que a população da pesquisa representa uma pequena amostra, mas que acreditamos dar conta deste estudo monográfico e de caráter qualitativo.

Por outro lado, o grupo de participantes é diverso e, em certos aspectos emula amostras de grandes pesquisas como a PDAD. Outro ponto importante para se levar em consideração, é que o grupo de participantes compõe parte da identidade territorial do DF, e, por isso, deve ser considerado e não descartado. A diversidade de sua composição reflete a própria formação territorial do DF, com o processo de migração do Nordeste, Minas Gerais, Goiás (trabalhadores candangos) e outras partes do país, quando falamos da elite que integrou tal construção e o pós-construção.

Com os dados apresentados pelo capítulo 3 do trabalho, é possível perceber a existência de certas repetições nas respostas do questionário de determinados grupos de indivíduos com características semelhantes entre si no que diz respeito ao quanto se sentem confortáveis, seguros e sua experiência geral com relação ao Plano Piloto, o que favorece uma identidade territorial, mesmo que frágil. Ou seja, considerando que a criação da identidade territorial é um fenômeno que sofre constantes alterações e surge a partir da incessante interação de uma comunidade com o seu espaço, é possível perceber entraves existentes na produção de tal fenômeno no DF.

Um bom sistema de segurança, com fiscalização e rondas constantes, rápida resposta, treinamento efetivo de profissionais, um sistema de transporte público com veículos em grande número de disponibilidade e em bom estado, tarifa justa, eventos culturais com ampla divulgação, acessibilidade e a intenção de integração entre a população das RAs podem ser apontados como os principais elementos concretos que favorecem a identidade territorial e o sentimento de lugar na população.

Uma vez que os habitantes não se sentem completamente seguros, tem dificuldades para chegar a muitos lugares desejados, transitar na cidade e se manter nela, a criação da relação simbólica com o lugar se torna menos provável. O que acaba por interferir no desenvolvimento tanto individual, quanto conjunto das RAs,

uma vez que a criação de estratégias e planejamento é dificultada devido a fragmentação identitária gerada, que desfoca objetivos e gera conflitos no que diz respeito aos interesses da população por uma ou outra RA.

Para que ocorra um processo de fortalecimento, ou até mesmo de criação do sentimento de identidade territorial e de lugar no DF entre a população de interesse da pesquisa, é necessária, primeiramente, a facilitação das interações que ocorrem no espaço. Isso quer dizer que, o sistema de transportes, segurança, divulgação e execução cultural devem sofrer mudanças imediatas de maior sinergia, para evitar a criação de fragmentações ou o agravamento delas. Há uma relação direta entre a identidade territorial e a própria estrutura ou infraestrutura territorial. O sentimento de lugar não se faz negligenciando aspectos da vida material, econômica e geográfica dos sujeitos, caminho apontado por Costa (2021b), quando fala do planejamento urbano possível como proposta de uma geografia do lugar construída com os sujeitos viventes e experiências no próprio sítio.

A fim de possibilitar a criação de sentimentos como o de estabilidade, acolhimento, costume, segurança e conforto, que são necessários para a relação simbólica de lugar, a mobilidade urbana precisa ser aprimorada a um custo justo e condizente, disponibilidade que de fato supra as necessidades dos indivíduos e segurança que envolve tanto veículos como pedestres e os eventos culturais devem, ao menos tentar, abranger diversas RAs, evitando processos de fragmentação identitários.

Para tais mudanças, é evidente que o poder presente na unidade territorial do DF (ou os poderes vinculados a cada RA, o que é muito particular do Distrito Federal, em relação à administração pública⁵), deve estar ciente das dinâmicas presentes e auxiliar suas resoluções com base nos indivíduos que fazem parte delas.

Há falhas no exercício da Lei orgânica do DF quanto à cultura quando não ocorre a difusão efetiva das manifestações culturais, quanto ao desporto quando não

⁵ O Distrito Federal organiza-se em Regiões Administrativas, com vistas à descentralização administrativa, à utilização racional de recursos para o desenvolvimento sócio-econômico e à melhoria da qualidade de vida. Para cada região administrativa é nomeado um administrador, que é indicado pelo governador. Essas regiões administrativas são formadas pela área urbana e pela da zona rural de cada uma delas. Quanto a tributos, essa unidade federativa detém a competência de cobrar e receber impostos estaduais e também municipais. O Distrito Federal é figura distinta de todos os outros estados brasileiros, é autônomo e extremamente importante para a interação entre todas as regiões.

há o incentivo, integração e preservação da saúde física e mental do cidadão e quanto ao transporte quando ele não se subordina aos princípios de preservação da vida, segurança, conforto das pessoas, é inadequado em diversas situações e torna-se incompatível com o poder aquisitivo da população.

Somente em um contexto de construção de uma unidade territorial em que os indivíduos se identificam com o espaço em que vivem é possível evitar conflitos ou solucioná-los, a fim de aproximarmos da almejada identidade territorial e o sentimento de lugar.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALVES, Lara. A Construção de Brasília: uma contradição entre utopia e realidade. **Revista de História da Arte e Arquitetura**. Campinas: Programa de Pós-Graduação do Departamento de História - UNICAMP, 2005. Disponível em: <<https://www.unicamp.br/chaa/rhaa/atas/atas/EHAv2123132lara%20moreira%20alves.pdf>>. Acesso em: 31 jul. 2021.

ALVES, V. J. R. Formação socioespacial e patrimônio-territorial latinoamericano: resistência negra pelas rodas de samba do Distrito Federal, Brasil. **PatryTer**, [S. l.], v. 3, n. 6, p. 150–166, 2020. Disponível em: <https://periodicos.unb.br/index.php/patryter/article/view/32194>. Acesso em: 08 out. 2021.

ANJOS, Rafael Sanzio Araújo dos. A África Brasileira: geografia e territorialidade. **Revista Palmares: Cultura Afro-Brasileira**. Ano V, n. 5, Ago 2009. Disponível em: <<https://repositorio.unb.br/handle/10482/23808>>. Acesso em: 31 jul. 2021.

CEBALLOS, Viviane Gomes de. **Memórias, tramas e espaços: a história de Brasília construída pela fala dos moradores de Sobradinho-DF**. Campinas: Programa de Pós-Graduação do Departamento de História – UNICAMP, 2014. Disponível em: <http://repositorio.unicamp.br/bitstream/REPOSIP/281212/1/Ceballos_VivianeGomes_de_D.pdf>. Acesso em: 31 jul. 2021.

COSTA, Everaldo Batista da; SILVEIRA, Bruna; SEVERO, Denise; ARAÚJO, Elton; BESERRA, Francisco; CARMO, Tiago. Metropolização, patrimonialização e potenciais de conflitos socioterritoriais em Brasília (DF). **Espaço e Geografia**. Brasília, Vol.16, N°1, p. 325-367, 2013. Disponível em: <<http://www.lsie.unb.br/espacoegeografia/index.php/espacoegeografia/article/view/52/184>>. Acesso em: 27 set. 2021.

COSTA, Everaldo Batista da; STEINKE, Valdir. Brasília meta-síntese do poder no controle e articulação do território nacional. 2014. Disponível em: <https://repositorio.unb.br/bitstream/10482/17852/3/ARTIGO_BrasiliaMetaSintese.pdf>. Acesso em: 30 ago. 2021.

COSTA, Everaldo Batista da; PELUSO, Marília Luiza. Imaginário urbano e situação territorial vulnerável na Capital do Brasil. **Biblio3W Revista Bibliográfica de Geografía y Ciencias Sociales**, 2016a.

COSTA, Everaldo Batista da. Utopismos patrimoniais pela América Latina: resistências à colonialidade do poder. **Actas XIV Coloquio Internacional de Geocrítica**. Universidade de Barcelona, Barcelona, 2016b, p. 1-32. Disponível em: <<http://www.ub.edu/geocrit/xiv-coloquio/EveraldoCosta.pdf>>. Acesso em: 08 out. 2021.

COSTA, Everaldo Batista da. Ativação popular do patrimônio-territorial na América Latina: teoria e metodologia. **Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de**

Geografia, [S. l.], v. 26, n. 2, p. 53-75, 2017. Disponível em: <<https://revistas.unal.edu.co/index.php/rcg/article/view/59225>>. Acesso em: 08 out. 2021.

COSTA, Everaldo Batista da. *Patrimonio-territorial y territorio de excepción en América Latina, conceptos decoloniales y praxis*. **Revista Geográfica Venezolana**, 62(1), 2021 p.108-127. Disponível em: <<http://www.saber.ula.ve/handle/123456789/47523>>. Acesso em: 08 out. 2021.

COSTA, Everaldo Batista da. Planejamento urbano possível, imaginário, existência e cultura. **Tempo Social**, [S. l.], v. 33, n. 1, p. 91-120, 2021b. Disponível em: <<https://www.revistas.usp.br/ts/article/view/164522>>. Acesso em: 9 out. 2021.

COSTA, Graciete Guerra da. **As regiões administrativas do Distrito Federal de 1960 a 2011**. Tese apresentada ao programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília. 2011. Disponível em: <<https://repositorio.unb.br/handle/10482/9987>>. Acesso em: 30 ago 2021.

COSTA, Maria Helena Braga e Vaz da. CIDADES E LUGARES CULTURAIS, ESPAÇOS E GEOGRAFIAS FÍLMICAS: COMPONDO IMAGETICAMENTE O LUGAR. **Espaço e Cultura**, [S.l.], p. 139-154, set. 2015. Disponível em:<<https://www.epublicacoes.uerj.br/index.php/espacoecultura/article/view/18929/13720>>. Acesso em: 27 set. 2021.

COSTA, Otávio. Memória e Paisagem: em busca do simbólico dos lugares. **Espaço e Cultura**, [S.l.], n. 15, out. 2013. Disponível em: <<https://www.epublicacoes.uerj.br/index.php/espacoecultura/article/view/7731/5586>>. Acesso em: 11 abr. 2021.

FERREIRA, Luiz Felipe. O lugar festivo – a festa como essência espaço-temporal do lugar. **Espaço e Cultura**, [S.l.], n. 15, out. 2013. Disponível em: <<https://www.epublicacoes.uerj.br/index.php/espacoecultura/article/view/7729/5584>>. Acesso em: 27 set. 2021.

FIGUEIREDO, Aline; ESPÍNDOLA, Humberto; MEDEIROS, Carlos Alberto. **Artes Plásticas no Centro-Oeste**. 1979.

GIDDENS, Anthony. **A Constituição da Sociedade**. Tradução de Álvaro Cabral. 2º Ed. São Paulo: Martins Fontes, 2003.

GONÇALVES, Elisa Pereira. **Conversas sobre iniciação à pesquisa científica**. Campinas: Editora Alínea, 2003.

HOSTENSKY, I. L. Patrimônio-territorial de quilombos no Brasil: caso da Nação Xambá do Portão do Gelo ” PE. **PatryTer**, [S. l.], v. 3, n. 6, p. 185–201, 2020. Disponível em: <https://periodicos.unb.br/index.php/patryter/article/view/26992>. Acesso em: 08 out. 2021.

Juscelino Kubitschek. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2009. 68p.

KUBITSCHEK, Juscelino. **Porque Construí Brasília**. Rio de Janeiro: Bloch Editores, 1974. Disponível em: <<https://www2.senado.leg.br/bdsf/handle/id/1039>>. Acesso em: 11 abr. 2021.

LARAIA, Roque de Barros. **Candangos e Pioneiros**. Departamento de Antropologia, Universidade de Brasília, 1996. Disponível em: <<http://dan.unb.br/images/doc/Serie203empdf.pdf>>. Acesso em: 31 jul. 2021.

LIMA, Luana Nunes Martins de. Uma leitura do patrimônio goiano: perspectivas escalares e metodológicas. **PatryTer**, [S. l.], v. 1, n. 1, p. 34 - 43, 2018. Disponível em: <<https://periodicos.unb.br/index.php/patryter/article/view/7085>>. Acesso em: 08 out. 2021.

MANZINI, Eduardo José. Uso da Entrevista em Dissertações e Teses produzidas em um Programa de Pós-graduação em Educação. **Revista Percurso**, p. 149-171, 2012.

MARCHIORI, Marlene Regina. Mudança cultural e a responsabilidade das Relações Públicas. **Organicom**, v. 1, n. 1, p. 84-95, ago. 2004. Disponível em: <<https://www.revistas.usp.br/organicom/article/download/138871/134218>>. Acesso em: 30 ago. 2021.

MARTINS, Joel; BOEMER, Magali Roseira; FERRAZ, Clarice Aparecida. A Fenomenologia como Alternativa Metodológica para Pesquisa: algumas considerações. **Revista da Escola de Enfermagem da USP**, São Paulo, v. 24, n. 1, p. 139-147, Abr. 1990. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S008062341990000100139&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 31 jul. 2021.

MASCARENHAS, G.; DOLZANI, M. C. S. Feira livre: Territorialidade popular e cultura na metrópole contemporânea. **Ateliê Geográfico**, [S. l.], v. 2, n. 2, p. 72–87, 2008. Disponível em: <<https://www.revistas.ufg.br/ateliê/article/view/4710>>. Acesso em: 25 set. 2021.

MESQUITA, E. Território usado e lógicas patrimoniais no Paraguai. **PatryTer**, [S. l.], v. 3, n. 6, p. 167–184, 2020. Disponível em: <<https://periodicos.unb.br/index.php/patryter/article/view/32283>>. Acesso em: 08 out. 2021.

MOURA, Jéssica; SILVA, Ana Maria. Moradores da ocupação ao lado do CCBB resistem à derrubada dos barracos. **Correio Braziliense**. Brasília. 5 abr. 2021. Desocupação. Disponível em: <<https://www.correiobraziliense.com.br/cidades-df/2021/04/4916195-moradores-da-ocupacao-do-ccbb-resistem-a-derrubada-dos-barracos.html>>. Acesso em: 28 ago. 2021.

OLIVEIRA, Washington Candido de. Urbanização do território como uma convergência de interesses: o caso do Distrito Federal. **PatryTer**, v. 3, n. 5, p. 42-57, 2020. Disponível em: <<https://www.redalyc.org/journal/6040/604063281011/604063281011.pdf>>. Acesso em: 30 ago. 2021.

PEDROSA, M. **Dos Murais de Portinari aos Espaços de Brasília**. AMARAL, Aracy (Org). São Paulo: Editora Perspectiva, 1981.

PELUSO, Marília Luiza; CIDADE, Lúcia Cony Faria. Sociedade contemporânea e conflitos urbanos em Brasília. **Espaço e Geografia**. Brasília, 2012 Vol. 15 n° 2, p. 265 - 282. Disponível em: <http://www.lsie.unb.br/espacoegeografia/index.php/espacoegeografia/article/view/194/151>>. Acesso em: 27 set. 2021.

PINTO, Luiza Helena Nunes (Org.). **Discursos selecionados do Presidente**

PIOVESAN, Armando; TEMPORINI, Edméa Rita. Pesquisa Exploratória: Procedimento Metodológico para o Estudo de Fatores Humanos no Campo da Saúde Pública. **Rev. Saúde Pública**, São Paulo, v. 29, n. 4, p. 318-325, Ago. 1995. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S003489101995000400010&lng=en&nrm=iso>. Acesso em: 05 abr. 2021.

POLLICE, Fabio. O Papel da Identidade Territorial nos Processos de Desenvolvimento Local. **Espaço e Cultura**, [S.l.], n. 27, p. 7-24, jun. 2010. Disponível em: <<https://www.epublicacoes.uerj.br/index.php/espacoecultura/article/view/3539/2461>>. Acesso em: 11 abr. 2021.

SANTOS, Milton Almeida. Brasília, a nova capital brasileira. **Caravelle**, p. 369-385, 1964. Disponível em: <https://www.persee.fr/doc/carav_01847694_1964_num_3_1_1107>. Acesso em: 11 abr. 2021.

SOUSA, L. A. de. Ativação popular do espaço público na América Latina - pracialidade, monumento e patrimônio-territorial. **PatryTer**, [S. l.], v. 3, n. 6, p. 219-233, 2020. Disponível em: <https://periodicos.unb.br/index.php/patryter/article/view/32310>. Acesso em: 08 out. 2021.

Tuan, Y. F. **Espaço e lugar**: a perspectiva da experiência. Londrina, PR: Eduel, 2013.

TUAN, Y. Fu. **Topofilia**: um estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente. Tradução de Livia de Oliveira. São Paulo; Rio de Janeiro: Difel, 1980.

FONTES DOCUMENTAIS

Agefis detecta invasão de área pública em 99% de lotes do Lago Norte. G1. Brasília. 7 maio 2012. Distrito Federal. Disponível em: <<http://g1.globo.com/distritofederal/noticia/2012/05/agefis-detecta-invasao-de-area-publica-em-99-de-lotes-no-lago-norte.html>>. Acesso em: 28 ago. 2021.

CODEPLAN(a). “Pesquisa distrital por amostra de domicílios - Distrito Federal - PDAD/DF 2018”, Companhia de Desenvolvimento do Planalto Central, Brasília, Brasil. 2016. Disponível em: <<http://brasiliametropolitana.codeplan.df.gov.br/#/sobradinho/pessoas>>. Acesso em: 12 abr. 2021.

CODEPLAN(b). “Pesquisa distrital por amostra de domicílios – Plano Piloto - PDAD/DF 2018”, Companhia de Desenvolvimento do Planalto Central, Brasília, Brasil. 2019.” Disponível em: <<http://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2019/03/Plano-Piloto-1.pdf>>. Acesso em: 30 ago. 2021.

CODEPLAN(c). “Pesquisa distrital por amostra de domicílios – Sobradinho - PDAD/DF 2018”, Companhia de Desenvolvimento do Planalto Central, Brasília, Brasil. 2019. Disponível em: <<http://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2020/06/Sobradinho.pdf>>. Acesso em: 30 ago. 2021.

CODEPLAN(d). “Pesquisa distrital por amostra de domicílios – Sobradinho II - PDAD/DF 2018”, Companhia de Desenvolvimento do Planalto Central, Brasília, Brasil. 2019. Disponível em: <<http://www.codeplan.df.gov.br/wpcontent/uploads/2020/06/Sobradinho-II.pdf>>. Acesso em: 30 ago. 2021.

FEDERAL, Distrito. **Lei Orgânica do Distrito Federal.** 2000.

FERNANDES, Eduardo. Inscrições para projeto com foco na cultura hip-hop vão até esta quarta. **Correio Braziliense.** Brasília. 28 ago. 2021. Azulim para todos. Disponível em: <<https://www.correiobraziliense.com.br/diversao-e-arte/2021/08/4945673-inscricoes-para-programa-cultural-azulim-para-todos-terminam-nesta-quarta.html>>. Acesso em 28 ago. 2021.

ANEXO A - Questionário cultura e elos afetivos

Olá! Me chamo Matheus Welzel.

Estou concluindo o curso de Geografia na Universidade de Brasília!

Como trabalho de conclusão de curso, pretendo realizar uma pesquisa abordando identidade e cultura no Distrito Federal, com foco nas Regiões Administrativas de Sobradinho, Sobradinho II e do Plano Piloto. Para isso, preciso de sua ajuda para a obtenção de dados!

A identidade dos participantes deste questionário não será divulgada.

Importante ressaltar que o contexto pré-pandemia de COVID-19 deve ser levado em consideração para responder as questões.

Tempo médio para completar o questionário: 3-8 minutos.

Obrigado pela sua participação!

*Qual seu nome?

*Com qual gênero você se identifica? (opcional)

Feminino

Masculino

Não binário

Prefiro não dizer

Outros

*Com qual cor de pele/etnia você se identifica? (opcional)

Branca

Preta

Parda

Amarela

Indígena

Prefiro não dizer

Outras

1-Você é ou já foi residente das Regiões Administrativas de Sobradinho ou Sobradinho II?

Sim

Não

2-Onde está localizado o seu ambiente de trabalho e/ou estudo?

Plano Piloto

Sobradinho

Sobradinho II

Outros

3-Possui veículo automotor (automóvel, motocicleta) próprio ou tem fácil acesso a um?

Sim

Não

Outros

4-Considera sua situação financeira: (opcional)

Muito satisfatória

Satisfatória

Indiferente

Pouco satisfatória

Insatisfatória

5-Na sua opinião, o quão conveniente é se deslocar de sua residência até o Plano Piloto?

Muito conveniente

Conveniente
Indiferente
Pouco conveniente
Inconveniente

6-Para você, o quão conveniente é se deslocar até o Plano Piloto após as 22h00min?

Muito conveniente
Conveniente
Indiferente
Pouco conveniente
Inconveniente

7-Considerando sua resposta às duas perguntas anteriores, qual o meio de transporte mais utilizado por você para realizar tal deslocamento?

Veículo próprio
Transporte público
Auxílio de aplicativos (Uber, POP99...)
Táxi
Outros

8-Quando está em busca de uma opção de lazer, qual destas opções de localidade costuma escolher?

Plano Piloto
Frequentemente no Plano Piloto
O mais próximo possível de minha residência
Frequentemente o mais próximo possível de minha residência
Costumo ir próximo de minha residência e ao Plano Piloto com a mesma frequência
Não se aplica
Outros

9-Quais tipos de atividades culturais e de lazer você mais costuma realizar em sua Região Administrativa?

Bares e restaurantes

Parques e atividades ao ar livre

Cinema

Teatro

Eventos esporádicos (Shows, reuniões de grupos, exposições, festas...)

Não se aplica

Outros

10-Quais tipos de atividades culturais e de lazer você mais costuma realizar no Plano Piloto?

Bares e restaurantes

Parques e atividades ao ar livre

Cinema

Teatro

Eventos esporádicos (Shows, reuniões de grupos, exposições, festas...)

Não se aplica

Outros

11-O quão seguro(a) você se sente estando em um local aberto no Plano Piloto após as 18h00min?

Muito seguro(a)

Seguro(a)

Nem seguro(a), nem inseguro(a)

Pouco seguro(a)

Inseguro(a)

12-O quão seguro(a) você se sente estando em um local aberto próximo de sua residência após as 18h00min?

Muito seguro(a)

Seguro(a)

Nem seguro(a), nem inseguro(a)

Pouco seguro(a)

Inseguro(a)

13-Caso deseje, este é um espaço livre para a exposição de alguma história, de algum acontecimento, ou de algum sentimento relacionado a sua Região Administrativa e/ou o Plano Piloto. (opcional)

ANEXO B - Roteiro de entrevista semiestruturada

1-Você é morador de qual região administrativa do Distrito Federal? Qual localidade específica? Há quantos anos mora nessa localidade?

2- Considerando o local de sua residência e seus arredores, o que você como ponto positivo? O que você colocaria como ponto negativo?

3-Qual sua relação com a região administrativa/ localidade específica em que mora?

4-Qual sua relação com o Plano Piloto?

5-Você se sente diferente quando está em cada uma dessas duas regiões administrativas?

6-Você já se sentiu limitado de alguma forma, no sentido de não poder desfrutar de determinados aspectos na região administrativa do Plano Piloto ?

7-Quais atividades culturais e/ou de lazer mais costuma realizar? Onde as realiza?

8-Você se sente como parte integrante da capital do país?

9- História relacionada a outras perguntas que queira compartilhar.

ANEXO C - Respostas da entrevista semiestruturada – Luana Oliveira

1-Sobradinho II, Núcleo rural Lago Oeste. 18. Anos.

2-Positivos- Os vizinhos moram longe, por ser um setor de chácaras, então é bastante privado e há bastante liberdade para a realização de atividades. Grande contato com a natureza.

Pontos negativos: Meios de transporte. Os horários de ônibus do Lago Oeste são simplesmente desrespeitosos. Há poucas opções de recursos, nenhum posto de gasolina, poucos mercados. É natural se dirigir para outra RA para realizar compras básicas até por conta dos preços dos produtos dentro do Lago Oeste. Por serem os únicos vendedores da região, costumam vender a preços altos.

São 24 ruas, sendo que há somente uma escola e um posto de saúde para abastecer a população. A Base VI também depende dos mesmos recursos, o que faz com que os ônibus estejam sempre lotados, entre outros fatores. Horários horríveis e escassos. O horário de ônibus mais cedo é às 7h00min. Participar de uma aula no plano Piloto que se inicia às 7h30min é bastante difícil.

A farmácia não possui medicamentos especiais como medicamentos controlados, por exemplo, o que força os moradores a procurarem em outras RAs.

Adoraria morar lá (Lago Oeste), caso os pontos negativos da questão anterior fossem corrigidos.

3 - Não considero uma relação boa. Mesmo se eu tivesse carro, creio que não resolveria muito a situação. Caminhada até o Colorado, que seria o ponto de encontro mais próximo com mais coisas, demora no mínimo 30 minutos, o que faz com que a população seja extremamente dependente de veículos. Não me identifico exatamente com o lugar, apesar de me sentir à vontade, não tenho medo de ser assaltada, me sinto segura, apesar de que questão de policiamento ser basicamente nulo. Não existe um posto policial. Caso aconteça algo em sua casa, a chance da polícia ir averiguar é bem baixa. Há baixo sinal de telefonia. Tenho sentimentos afetivos pelo lugar, pois cresci e vivi grande parte da minha vida lá. Agora que moro em outra localidade, percebo que não possuo os mesmos sentimentos que tenho pelo Lago Oeste. Apesar do lugar que moro atualmente ter mais recursos.

4/5 - Gostaria de morar lá (Plano Piloto). Creio que tenho sentimento afetivo pelo Plano Piloto, pois realizo muitas atividades, como trabalho ou até ficar por alguns

dias. Apesar de falarem ser perigoso, me sinto segura e confortável. Tudo está próximo, não falta transporte, tudo está muito perto. Engraçado pensar que não teria que pagar mais de 100 reais com Uber para chegar a algum lugar. Creio que há certo rancor de minha parte com o Plano Piloto, sinto como se fossem privilegiados.

6 - Sim, por exemplo, para eventos à noite, por conta dos horários de ônibus. É possível não conseguir voltar, ou até mesmo não conseguir ir. O ônibus mais tarde passando pelo Lago Oeste é às 19h45min, deixando extremamente desconfortável ir para eventos à noite. Já deixei de ir para eventos como a formatura de amigos por não ter a possibilidade de voltar para casa depois. Sem falar na insegurança, falta de iluminação...

7 - Costumo ir para a academia e jogar vôlei ao ar livre no Plano Piloto, Parque da cidade ou ir ao Shopping/ cinema. Não há shoppings/ cinema próximos a minha residência.

8 - Não considero distante, porém nunca fui a nenhum ponto turístico. Às vezes eu literalmente esqueço que seria a capital do país. Muitos grandes eventos acontecem na verdade no Rio de Janeiro ou em São Paulo. Os eventos que ocorrem aqui não me chamam atenção. Sinto como se todos os poderes, órgão públicos, congresso, senado estivessem muito distantes. Caso eu morasse em outro estado, sinto que minha relação com toda a Brasília não seria tão diferente assim.

9 - Para uma aula às 8hrs00min na UnB, eu tinha que acordar às 5h30min, enquanto morando na asa norte, eu poderia acordar após as 7hrs00min e chegar no momento na aula. Ônibus lotados, a chuva e a lama me incomodam bastante no Lago Oeste. As ruas não podem ser asfaltadas.

Quando eu era criança, eu podia andar livremente de bicicleta, não havia carros nem nada do tipo. A chácara em que cresci tinha um quintal enorme, brinquei muito naquele quintal. Atrás da casa havia árvores enormes, fiz casa na árvore... Brincava na sombra.