



Universidade de Brasília

**Instituto de Ciência Política - IPOL**

**THALES MIROMA REIS GOMES**

**ANÁLISE DO DIREITO À CIDADE:**

**A relação entre a segregação socioespacial e a disposição dos postos de  
trabalho em Brasília.**

**Brasília - DF**

**2022**

**THALES MIROMA REIS GOMES**

**ANÁLISE DO DIREITO À CIDADE:**

**A relação entre a segregação socioespacial e a disposição dos postos de trabalho em Brasília.**

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

Orientador: Thiago A. Trindade

Examinador/a:

**Brasília - DF**

**2022**

**THALES MIROMA REIS GOMES**

**ANÁLISE DO DIREITO À CIDADE:**

**A relação entre a segregação socioespacial e a disposição dos postos de trabalho em Brasília.**

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

Orientador: Thiago A. Trindade

Examinador/a:

Avaliado em: //2022 Aprovado

em: //2022

Thiago Aparecido Trindade (IPOL/UnB)

Examinador/a (IPOL/UnB)

**Brasília - DF**

**2022**

GOMES, Thales.

Análise do Direito à Cidade: A relação entre a segregação socioespacial e a disposição dos postos de trabalho em Brasília / Thales Gomes, 2022.

34 páginas.

Monografia (bacharelado) – Universidade de Brasília. Departamento de Ciência Política, 2022.

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

Capítulos:

## DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho a todos que fizeram parte da minha jornada como estudante de graduação. Aos meus pais e irmãos pela confiança e pelo incentivo de trilhar um caminho cheio de desafios, de muito crescimento pessoal e profissional. À minha namorada por todo companheirismo, zelo e apoio. Aos meus amigos pelas memórias criadas e pelos ensinamentos passados. Aos meus professores pela formação acadêmica e pela construção de um jovem mais cidadão. E ao Projeto Politeia por uma experiência ímpar de vida.

## **AGRADECIMENTOS**

Gostaria de agradecer e dedicar essa monografia às seguintes pessoas:

Primeiramente, aos meus pais, João e Maria, que fizeram-se presentes em todo meu trajeto, me dando todo suporte e apoio para que eu me aventurasse nos caminhos que a ciência política, e, em especial, o Instituto de Ciência Política me mostraram.

Aos meus irmãos, Cássio e Igor, por toda prestatividade e fraternidade em me guiar durante os anos iniciais da minha trajetória em Brasília e na minha graduação.

À minha namorada, Helisa, por todo carinho, zelo e, sobretudo, amizade que me fortaleceram durante este período.

Em nome de todos os amigos que estiveram e que fiz nessa jornada, agradeço a Igor Lago, Ícaro Assis, Daniel Contreira, Thaís Fragoso e Vinicius Ruiz pela presença em alguns dos anos mais marcantes da minha vida, e por terem se tornado um porto seguro durante esta caminhada.

Aos meus professores, em nome do professor Thiago Aparecido Trindade e da professora Graziela Dias, que colaboraram para a formação de um cientista social entusiasta pela democratização da educação e de um país mais inclusivo.

Por fim, agradeço ao Projeto Politeia pela oportunidade em vivenciar uma experiência ímpar na minha graduação, e a todos os membros desse projeto incrível que foram peças chave para a conclusão desta jornada na Universidade de Brasília.

## RESUMO

O presente trabalho tem como objetivo analisar a relação entre a disposição dos postos de trabalho no Distrito Federal com a segregação socioespacial existente neste contexto, sob a ótica do Direito à Cidade como entendido por Henri Lefebvre. Nesse sentido, compreende-se que a segregação possui desdobramentos diversos, sendo que em Brasília possui raízes que foram estabelecidas desde sua construção. Para tanto, a forma como os postos de trabalho estão localizados na capital reflete a maneira como o espaço urbano foi idealizado. Esta idealização, advinda do próprio Estado, garante ao Distrito Federal uma carga diferenciada das demais localidades. Por conseguinte, a pesquisa torna evidente os desdobramentos da segregação no âmbito das forças de trabalho, e as consequências deste processo para a utilização da complexidade da cidade e de toda sua obra, visto que as cidades-satélites que rodeiam o Plano Piloto podem ser consideradas como verdadeiras cidades-dormitório, implicando na necessidade de serem realizados grandes deslocamentos entre o trabalho e moradia para a maioria da classe trabalhadora da região.

**Palavras-chave:** direito à cidade; segregação socioespacial; postos de trabalho; Brasília.

## ABSTRACT

The present work aims to analyze the relationship between the disposition of jobs in the Federal District and the socio-spatial segregation existing in this context, from the perspective of the Right to the City as understood by Henri Lefebvre. In this sense, it is understood that segregation has several developments, and in Brasília it has roots that were established since its construction. Therefore, the way the jobs are located in the capital reflects the way the urban space was designed. This idealization, coming from the State itself, guarantees the Federal District a different load from other locations. Therefore, the research makes evident the unfolding of segregation in the scope of the work forces, and the consequences of this process for the use of the complexity of the city and all its work, since the satellite cities that surround the Plano Piloto can be considered as true dormitory cities, implying the need for large displacements between work and housing for most of the region's working class.

**Keywords:** The right to the city; socio-spatial segregation; workstations; Brasilia.

**SUMÁRIO**

<b>INTRODUÇÃO</b>	<b>9</b>
1. 12	
2. 16	
<b>2.1 Segregação socioespacial e planejamento urbano nacional</b>	<b>17</b>
3. 22	
4. 26	
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b>	<b>32</b>
<b>BIBLIOGRAFIA</b>	<b>34</b>



## INTRODUÇÃO

Apesar de possuir características que a diferenciam da maioria das cidades do Brasil e do mundo, Brasília não deixa de sofrer com problemáticas relativamente corriqueiras para as grandes cidades brasileiras, envoltas em um contexto de grande desigualdade racial, de gênero e socioeconômica. Não obstante, o Distrito Federal obteve uma oportunidade ímpar em produzir um espaço que fosse capaz de mitigar tais desigualdades e concretizar uma capital capaz de integrar os indivíduos, e fazer valer todo o projeto desenvolvimentista de JK, em busca de um país mais moderno e capaz de resolver problemas referentes ao crescimento urbano desenfreado e sem ordem. Entretanto, o que se viu foi um espaço notadamente setorizado e inflexível, incapaz de agregar todos os indivíduos que ali iriam habitar e, até mesmo, aqueles que fizeram parte da construção de Brasília (CERVI, 2019).

Conseqüentemente, a formação do Distrito Federal esteve sempre calcada pela segregação socioespacial, de modo que tal segregação se reflete nos mais diversos âmbitos da vida dos brasilienses. O Plano Piloto tornou-se uma região homogênea, moradia das classes mais abastadas da região, concentrando não somente grupos sociais específicos, mas também a maioria dos postos de trabalho do Distrito Federal. Para tanto, o objetivo central deste trabalho é compreender como estão dispostos os postos de trabalho no DF, a fim de relacioná-lo às conseqüências impostas pela segregação socioespacial e ao pleno usufruto da cidade, sob o entendimento de que o direito à cidade se refere a utilização do espaço público em sua plenitude, seja para fins laborais, de lazer ou de mobilização (TRINDADE, 2012).

A partir dos objetivos e da pergunta estruturada, far-se-á necessária a utilização de uma metodologia mista no projeto. Inicialmente, o estudo de caso, segundo definições apresentadas por Ev e Gomes, compreende o caminho pelo qual o projeto deseja seguir, como apontado pelo seguinte trecho: “no estudo de caso investiga-se intensamente uma (ou poucas) unidade(s) com o propósito de estabelecer explicações generalizáveis a uma categoria mais ampla de casos pertencente à mesma população” (EV; GOMES, 2014). Paralelamente, a metodologia qualitativa possui importância para esta análise, tendo em vista a pertinência em estudar o objeto proposto de maneira profunda e ampla, a partir da revisão bibliográfica de obras pertinentes ao tema de Direito à Cidade, segregação, planejamento urbano e das transformações urbanas em Brasília.

Para compreender não apenas os fenômenos causados pela disposição dos postos de trabalho, mas sobretudo a relação entre a segregação socioespacial e a noção de Direito à Cidade envolta nessa dinâmica, a análise quantitativa também se fará presente, a partir da utilização de tabelas e estudos que venham a colaborar para localizar como estão dispostos os trabalhadores pelo Distrito Federal, sobretudo no que diz respeito aos grandes deslocamentos que são realizados pela classe operária (MIRAGAYA, 2013).

Visto a importância do Direito à Cidade para compreender a relação do indivíduo com o meio urbano, no primeiro capítulo é proposto introduzir o debate teórico desta temática, utilizando como referência primária o trabalho de Henri Lefebvre, filósofo marxista do século passado, que relacionou o processo de industrialização com uma urbanização voltada para a priorização da cidade pelos seus fins materiais e econômicos, sem priorizar os encontros e a convivência entre os diferentes (LEFEBVRE, 2011). Assim como Lefebvre, Harvey complementa o debate ao destringir sobre como o lucro e os capitais influenciam as práticas urbanas, sendo possível notar a segregação pela simples expansão do capitalismo (HARVEY, 2014).

Em seguida, no segundo capítulo, a conceituação da segregação entra em destaque. Pelo fato de possuir conotações, origens e implicações diversas, é crucial que o termo seja destringido a fim de encaixar a melhor definição quando se analisa a localização dos postos de trabalho no Distrito Federal. A abrangência do termo torna necessário contextualizá-lo, também, em outras esferas que não apenas do urbano, dito que a segregação socioespacial, em um país como o Brasil, é carregada de um processo histórico marcado pelo racismo e pela misoginia. Neste debate, utilizaremos autores como Villaça, que possui contribuições marcantes quanto a forma de segregação nos espaços urbanos e do entendimento que tal processo funciona a partir da concentração de camadas sociais em regiões gerais diferentes e distantes entre si, formando espaços notadamente homogêneos (VILLAÇA, 2001).

Sendo uma capital planejada, Brasília é colocada em um posto diferente da maioria das cidades, ao ponto que no terceiro capítulo é explicada a maneira pela qual a capital foi construída e pensada, especialmente pelo fato da sua construção ter limitado a modificação do espaço urbano, relegado populações a determinadas áreas, e resultado numa segregação socioespacial acentuada pelos grandes deslocamentos entre o trabalho e a moradia para a maioria dos brasilienses. A própria construção de Brasília difere-se da maioria das cidades brasileiras, não apenas pelo fato de ter sido planejada, mas por adotar um modelo espaçado de urbanização, privilegiando, principalmente, a utilização de automóveis. Nesse sentido, o espaço construído e os meios de transporte em si são atores importantes para compreender de que modo a segregação socioespacial atua no contexto brasiliense. Para tanto, a relevância do presente tema se remonta a partir da necessidade de averiguar se o modal de urbanização baseado em princípios capitalistas consegue, por si só, atender aos pressupostos de uma cidade aos moldes de Lefebvre, no que diz respeito à promoção dos encontros, e na estruturação de uma sociedade ativa e diversa (TRINDADE, 2012).

Finalmente, a partir desta estrutura e dos estudos propostos por Miragaya, em 2013, o último capítulo propõe averiguar como estão espalhados os postos de trabalho na região do Distrito Federal (MIRAGAYA, 2013), a fim de relacioná-los à segregação socioespacial

existente na região, e a dificuldade da concretização de uma cidade sob os parâmetros de Henri Lefebvre.

Em todo o trabalho, as contribuições de Larissa Cervi, em “Segregação Urbana e Esfera Pública: Uma análise sobre a relação entre cidade e demoracia no Distrito Federal”, possuem relação direta com o tema proposto, visto que o estudo em questão relaciona a segregação existente no Distrito Federal, com a construção de Brasília e as consequências dessa estrutura para o exercício democrático dos cidadãos. Para tanto, Cervi é pontual ao denotar que os grandes deslocamentos e a forma como estão localizados os indivíduos espacialmente, tem por resultado limitar e cada vez mais restringir o acesso de alguns grupos aos debates e espaços públicos (CERVI, 2019).

## 1. Introdução ao debate teórico do Direito à Cidade

Levefbre e Harvey foram importantes teóricos que conceberam a sociologia urbana a concepção de que o espaço à nossa volta não é “dado pela natureza”, mas socialmente produzido. Portanto, é possível aferir que a formação do meio urbano está atrelada a uma consequente reprodução dos princípios e valores hegemônicos do meio que estamos inseridos. A compreensão do objetivo central do presente trabalho, sendo este vinculado a relação existente entre a disposição dos postos de trabalho nas regiões centrais e o usufruto da cidade e seu espaço, no caso brasiliense, perpassa pela conceituação do próprio termo Direito à Cidade e uma introdução ao referido debate teórico, à luz, sobretudo, do pensamento de Henri Lefebvre quanto a matéria, dito que em sua obra de mesmo nome, “O Direito à Cidade”, o autor estabelece uma relação clara entre a urbanização, a industrialização, às noções de desenvolvimento norteadas pelo capitalismo e a consequente formação do espaço urbano (LEFEBVRE, 2001).

O ponto de partida para estruturar tal linha de raciocínio vincula-se à necessidade de entender a importância da industrialização para a formação das cidades modernas. Apesar de que os centros de vida social e política detinham características referentes ao acúmulo de riqueza e da valorização do comércio e da troca, na sociedade pré-industrial não se acumulavam apenas tais simbolismos da emergente burguesia industrial, mas também os conhecimentos, as técnicas e as obras da sociedade vigente, podendo ser obras de arte ou até mesmo monumentos históricos e culturais (LEFEBVRE, 2001, p.12).

A desarmonia provocada pela industrialização entre o crescimento da cidade e o desenvolvimento da própria sociedade é indicada pela priorização do produto sobre o uso, ou seja, da construção de um espaço subordinado ao capitalismo em si e ao desenvolvimento da indústria, com a finalidade da promoção do acúmulo de riquezas e renda. De acordo com Lefebvre, “ a obra é valor de uso e o produto é o valor de troca” (LEFEBVRE, 2001, p.12). Acompanhando o processo de industrialização, a urbanização se desenvolvia em um caminho paralelo, entretanto, era atrapalhado pela opulência da industrialização, ao ponto que o desenvolvimento industrial produzia não apenas empresas, mas sim estabelecimentos diversos e espaços de poder, tanto financeiros quanto políticos.

A própria cidade é uma obra, e esta característica contrasta com a orientação irreversível na direção do dinheiro, na direção do comércio, na direção das trocas, na direção dos produtos. O uso principal da cidade, isto é, das ruas e das praças, dos edifícios e dos monumentos é a Festa (que consome improdutivamente, sem nenhuma outra vantagem além do prazer e do prestígio, enormes riquezas em objetos e em dinheiro (LEFEBVRE, 2001, p.12).

O trecho acima expõe uma noção básica da noção lefebvriana da cidade, sendo ela um espaço destinado, antes de mais nada, a promoção de encontros e a realização de festejos, sem nenhum objetivo material vigente, mas com a capacidade de promover as transformações necessárias para o desenvolvimento do grupo, inclusive, pelo debate e pelo confronto, tendo em vista que a cidade abarca realidades e agrupamentos diversos, promotores de um atrito motor

para o crescimento coletivo (LEFEBVRE, 2001, p. 22). Para tanto, a sobreposição do valor de troca sobre o valor de uso implica que ideias e perspectivas, grupos sociais e por consequência os confrontos gerados por tais interações são deixados de lado pela exaltação dos valores econômicos, a geração de renda, e as relações de trabalho, de modo que a construção do espaço público torna-se refém da construção de uma estrutura espacial voltada para a concretização das vontades capitalistas, esquecendo assim a importância da valorização dos encontros para o pleno desenvolvimento da cidade como um todo.

O distanciamento dos trabalhadores dos seus postos de trabalho, em consequência de uma infraestrutura urbana que desde sua concepção não obteve êxito em promover acessibilidade aos moradores localizados em áreas marginais, tem por efeito distanciar o indivíduo de pertencer o espaço que permeia, sobretudo por materializar cada aspecto de sua vivência no meio urbano, neste caso, vinculado a rentabilidade e a economia. O proletariado, afastado da cidade, acaba por perder o sentido da obra, de modo que a consciência urbana e de usufruto do espaço urbano se dissipa pela mecanização do trabalho (LEFEBVRE, 2001, p. 25).

A desigual distribuição de renda e a polarização do poder e da riqueza produzem reflexos diretos nas formas espaciais das cidades, fragmentando os grupos em comunidades muradas, e espaços públicos mantidos sob vigilância constante. Por conseguinte, as condições de identidade urbana e pertencimento, aspectos cruciais para a construção e desenvolvimento da cidade, já pressionados pelo peso exercido pela noção industrial burguesa, são impedidos de se manterem. Harvey e Lefebvre complementam-se no sentido que indicam que a incapacidade em produzir os encontros denota a dificuldade em sustentar a noção de coletivismo, acirrando uma luta de classes já preexistente causada pela desigualdade socioeconômica e racial, portanto, em uma sociedade como a do Brasil, estas questões são potencializadas pela história marcada pelo colonialismo escravagista. Quanto à noção de Direito à Cidade do autor, esta vincula-se mais a um direito coletivo do que individual, norteado pela capacidade de mudar a realidade vigente, o próprio processo de urbanização, de modo a refazer o ambiente, moldando-o segundo os interesses comunitários. O capitalismo, portanto, agiria de modo a deturpar esses desejos, por meio da monopolização do poder de modificação da cidade, vinculado à alocação dos excedentes de produção, ou melhor dizendo, do lucro das atividades capitalistas (HARVEY, 2014, p. 28).

O marxista contemporâneo, Harvey, utiliza de argumentos similares ao seu predecessor para condicionar o fato de que a urbanização é uma forma a qual o processo de acumulação de capital se encaminha, a fim de proporcionar a expansão do capitalismo e a superação de suas crises (HARVEY, 2014, pp. 48-49). Não obstante, a definição de cidade para Lefebvre possui forte implicação no pensamento de Harvey, vinculada à noção que esta seria uma “projeção da sociedade sobre um local”, de maneira que não exclui uma conceituação que privilegie

justamente um cerne importante de sua tese, a pluralidade de formas de vida dentre as diversas cidades (LEFEBVRE, 2001, p.62). Em convergência com o urbanista francês, Carlos coloca:

Em suma, é o processo de reprodução do capital que vai indicar os modos de ocupação do espaço pela sociedade, baseados nos mecanismos de apropriação privada, em que o uso do solo é produto da humanidade, que impõe uma determinada configuração ao espaço urbano. Tal configuração decorre de dois modos de uso do solo: a) vinculado ao processo de produção e reprodução do capital e b) vinculado à reprodução da sociedade, tanto da força de trabalho (enquanto exército industrial ativo, ou exército industrial de reserva), quanto da população em geral (consumidores) (2007, p.49).

Para tanto, a manutenção do *status quo* repousa no ciclo que o capital busca reproduzir e gerar, fundamentando-se na produção da renda e na circulação do mesmo.

Diante a exposição realizada referente ao vínculo entre a reprodução da cidade como produto social, o Estado não poderia deixar de ser citado como coadjuvante de destaque nessa equação, ainda mais quando colocado como ponto focal a cidade de Brasília, cuja história foi marcada pela migração em massa e a construção de uma cidade sob novos conceitos de “modernidade”, voltada a constituir a capital do país e berço das principais instituições políticas do Brasil. A construção de espaços delimitados e representadas por blocos, quadrantes, acaba por se relacionar com uma *integração desintegrante*, conceito apresentado por Lefebvre, relacionado a segregação produzida por um duplo processo entre o público e o privado, que acaba por confundir suas pretensões ao estratificar as posições dos grupos sociais, agrupando-os em certa medida, por áreas de consumo, culturais, de lazer, mas que acaba por desintegrar os indivíduos e a cidade como um todo, com a finalidade de inserir a classe operária, antes de tudo, na lógica do consumismo. Mesmo que inconscientemente, essa prática analítica apoia uma estratégia que de certa maneira é resguardada e apoiada pelo Estado (LEFEBVRE, 2001, pp. 102-104). O problema sai da esfera do social-urbano e entra no campo político, a partir do momento que as estruturas formadas pelo Estado e a própria máquina pública convergem para a consolidação da segregação.

Além da conceituação do Direito à Cidade sob o olhar de grandes teóricos como Lefebvre e Harvey, torna-se crucial esquematizar uma linha de raciocínio que denote as formas de segregação e conceitue o termo a fim de inseri-lo no debate proposto, à medida que o desdobramento mais acentuado a ser notado pela influência da forma como está disposta geograficamente e estruturalmente a cidade é a segregação, envolta de uma série de fragmentações que denotam a complexidade da sociedade atual e as problemáticas envoltas, por exemplo, do racismo, da misoginia e da lgbtphobia existentes no cotidiano da sociedade brasileira.

O próximo capítulo propõe-se a contemplar a complexidade do termo “segregação”, utilizando como base as contribuições de Flávio Villaça quanto a temática, exposições essas vinculadas ao modelo tradicional de segregação das cidades brasileiras, segundo a qual discute a existência de uma concentração demarcada das classes de mais alta renda em determinada regiões, ao contrário de uma distribuição necessariamente aleatória e nem sempre localizadas

apenas nas regiões centrais das cidades. Suas contribuições não se limitam a forma como estão organizadas geograficamente os indivíduos, mas abrangem também os postos de trabalho e as consequências dessa disposição, como a relação do tempo de deslocamento e os privilégios da localização, pontos cruciais para situar o vínculo entre o indivíduo e o pleno usufruto da obra da cidade, como colocado por Lefebvre e demais autores marxistas (VILLAÇA, p. 142, 2001).

## 2. Conceituação da segregação

Estruturar uma linha única do que seria “segregação” é um passo demasiadamente complicado de ser concretizado, sobretudo por contemplar uma diversidade de fatores que diferenciam os seres humanos, agrupando uns e separando outros. O Dicionário Online de Português, DICIO, define o termo como “isolamento forçado de um grupo para o afastar do grupo principal ou de outros”, sendo “segregar” a ação de separar, de isolar, de se afastar; afastamento, separação (SEGREGAÇÃO, 2022). Historicamente vemos que as coletividades comumente apresentam processos segregatórios, seja por motivos raciais, religiosos, culturais e/ou econômicos.

A segregação engendrou processos cruéis e imperialistas, como no Apartheid, fato quando o próprio aparelho estatal estava em serviço de um grupo específico da população, a fim de privilegiar os brancos e relegar os negros às regiões periféricas e a serviços precarizados. A institucionalização da segregação racial, nesse contexto, foi através de políticas públicas realizadas pelo governo sul africano, resultando num processo de divisão nas esferas mínimas de convivência, no acesso a serviços essenciais e na marginalização autoritária da população negra, sendo renegada a localidades com menos qualidade de vida em relação à classe branca privilegiada pelo modelo de organização social-legal adotado pelo governo sul africano. O regime foi marcado como um fenômeno que congregou não apenas a segregação no caráter racial, mas num aprofundamento considerável da desigualdade sócio espacial. Por conseguinte, o acesso à saúde, educação e outros princípios básicos da subsistência humana foram resguardadas apenas uma esfera dessa coletividade (PEREIRA, 2008, pp. 139-142).

A instituição do Apartheid representava a oficialização da desigualdade que existia previamente ao regime. A concepção do movimento predominou na África do Sul desde o domínio dos colonos brancos, em meados do século XVII (STONE, 2008, p.17), possuindo vínculo direto com a ideologia essencialista, doutrina conveniente para simplificação da tarefa da colonização e do imperialismo, como afirma Jonge, em África do Sul: apartheid e resistência (JONGE, 1991, p.15). Nesse âmbito, Barbosa afirma:

..., a sobrevivência do regime só foi possível devido a alianças políticas e ao ajuste de interesses do Estado ao interesse de outros grupos. O nacionalismo africâner, por exemplo, em muitos momentos, coadunou-se com os ideais ingleses e sob o Apartheid o Estado desempenhou um papel maior do que as economias liberais para apoiar a dominação branca, impondo grandes estruturas repressivas contra a oposição e para fazer cumprir suas leis... (BARBOSA, 2015, p. 194).

Em medidas essencialmente diferentes, assim como o aparelho estatal que concebeu a cidade de Brasília, o Estado sul africano na época desempenhou um papel, como colocado por Barbosa, de apoio à dominação vigente e construiu um arcabouço legal que fosse capaz de representar o ideal de civilização que gostariam, e, conseqüentemente, das cidades que gostariam de viver (BARBOSA, 2015).



A contextualização dessa forma de segregação, norteadada inicialmente pela questão racial, se dá pelo fato de compreendermos que o conceito em si possui não apenas desdobramentos, mas raízes diversas de acordo com o contexto social e histórico de cada povo. Quanto ao Brasil, é sabido que a formação do país foi resultado de um processo de colonização marcado pela subjugação de povos e pelo favorecimento das classes dominantes, não só durante o período da colonização, mas também após o período colonial, ao ponto que as populações que foram exploradas durante este tempo não foram incluídas no projeto de independência e desenvolvimento do país, sobretudo a população negra, advinda de um longo processo escravocrata, ensejando que analisar a questão da segregação do país invariavelmente perpassa por compreender que desde a sua gênese grande parcela do seu povo foi restringido de usufruir dos espaços do meio público, e excluído do plano de uma possível reestruturação política, urbana e social das cidades brasileiras. O processo de modernização da sociedade brasileira, significou, em grande medida, a instalação do projeto de embranquecimento via inserção de imigrantes no mercado brasileiro, denotando, mais uma vez, o interesse em distanciar e segregar essa parcela do povo (OLIVEIRA e OLIVEIRA, 2015).

O vínculo entre a urbanização das cidades brasileiras e a segregação advinda da formação histórica do Brasil implicou na formação de um ideal urbano diretamente voltado a formas e estratégias ligadas aos interesses dos detentores do poder político e socioeconômico, sobretudo na passagem do século XVIII para o XIX, e deste para o século XX, ao ponto que as cidades se desenvolveram em torno de princípios, de certo modo, higienistas (SANTOS, 1993). Utilizando Castells como referência, é possível aferir que a segregação social, portanto, tem por objetivo reproduzir meramente as forças de trabalho, de modo que estes processos estão interligados com a estrutura social vigente, tornando a cidade a materialização da sociedade no espaço físico, como já colocado anteriormente (CASTELLS, 1983).

Apesar da linha do presente artigo referir-se à relação entre o trabalho, o usufruto da obra da cidade e a segregação urbana, deve-se notar que esta última é acompanhada pela segregação social, racial e econômica, visto que a segregação possui um papel de destaque no processo de dominação social, sustentando toda uma dinâmica de extrema desigualdade (VILLAÇA, 2012, p. 44-45). A forma como é produzida a segregação socioespacial ganha notoriedade ao ponto que se apresenta como obstáculo para o acesso ao urbano (obra) e concretização de uma cidade à luz de Lefebvre, além de representar um entrave às trocas necessárias para a efetivação de uma sociedade democrática ativa e com alcance para resolução das problemáticas sociais. Nesse sentido, Cervi (2019) aponta que a segregação urbana é colocada sob diversas lentes, mas que convergem na segmentação do tecido urbano em diversos espaços, a fim de transformá-los em agrupamentos mais homogêneos, sendo que se observa que esse processo tem por consequência agravar os processos de exclusão política, econômica e social, ao ponto que para o bom funcionamento de uma sociedade democrática, não basta que

as decisões sejam em âmbito representativo, mas que o processo de discussão e das tomadas de decisão possam ter como partícipes aqueles que são diretamente afetados por tais questões (YOUNG, 2000).

## **2.1 Segregação socioespacial e planejamento urbano nacional**

A definição de segregação que mais se enquadra na discussão proposta refere-se à vinculação ao contexto social urbano, referente ao processo pelo qual as classes, grupos e estratos sociais tendem a se agrupar cada vez mais em diferentes espaços da metrópole (VILLAÇA, 2001, p.142). Segundo Villaça, o planejamento urbano brasileiro pode ser dividido em três fases, entretanto, pelo fato de terem mais relação com a construção de Brasília, focaremos apenas no primeiro e segundo período.

A primeira fase tem como marca políticas vinculadas ao propósito de modernizar as cidades a partir de uma noção higienista, sinônimo, por exemplo, das ações da Medicina Social no Brasil, movimento responsável pela proliferação do pensamento higienista no Rio de Janeiro do século XIX, sob pretexto de cunho social e de saúde coletiva. Para tanto, empenhados em uma mudança do perímetro urbano carioca, os higienistas acreditavam que os cortiços representam grande ameaça à saúde pública, ignorando o fato que tais locais eram formas de habitação das classes mais pobres (VILLAÇA, 1999, p.179).

Os desdobramentos desse primeiro processo estiveram desde a abertura de vias largas nos centros urbanos, até a expulsão de trabalhadores do centro da cidade e construção de vilas operárias nos subúrbios, o que, segundo Cervi, implicava também no aprofundamento das fronteiras entre os grupos sociais, impedindo os encontros entre os diferentes grupos, fazendo com que as classes mais abastadas retirassem de suas vistas os problemas sociais das demais classes. Destarte, a solução para o incômodo dos mais ricos seria restringir o espaço de trabalhadores, pobres e negros a uma região afastada dos mais ricos (CERVI, 2019, p.60).

A segunda fase corresponde a um período que dura quase todo o século XX, fase em que as questões urbanas são tratadas como resultantes da carência de um planejamento, acarretando em um crescimento sem ordem e desenfreado, o que implicaria na necessidade de um conhecimento técnico, ou melhor, multidisciplinar para a formação de um perímetro urbano eficiente. Esta fase foi acompanhada pelo crescimento do êxodo rural e pelo desenvolvimento da indústria nacional. O que se nota, entretanto, é que as definições das ações perante a formação das cidades são sustentadas por uma certa noção de universalidade trazida pela “razão”, mas que abarcada em sua maior parte, a parcela branca, masculina e burguesa da sociedade (CERVI, 2019, p. 64).

Quanto a este período histórico, Santos coloca que entre 1940 e 1980, houve uma inversão considerável do lugar de moradia do cidadão brasileiro, ao ponto que em 1940 havia

uma taxa de urbanização em 26,25%, passando para 68,86% em 1980, em meio a triplicação da população total do Brasil e da multiplicação em sete vezes da população urbana durante este tempo (SANTOS, 1993, p. 29). Não obstante, este recorte histórico indicou a busca da população por melhores condições vida e trabalho nos grandes centros urbanos, sobretudo dos povos menos favorecidos, os quais se submetiam a postos de trabalho informais, ou mais precarizados, e por habitações ou moradias irregulares, pelo fato de não possuírem finanças suficientes para se manterem nessas novas localidades, o que resultou na ampliação das regiões marginais e na conseqüente formação de favelas (CERVI, 2019, p.62). É nesta segunda fase que se insere a construção e desenvolvimento de Brasília. Por fim, quanto à terceira fase, Villaça aponta que esta se encontra em caráter inicial, sendo um período caracterizado pela reação à segunda fase, norteadas pela visão técnica e pelo modernismo vigente na época (VILLAÇA, 1999, p. 182).

Feita a contextualização conceitual e histórica da segregação, resta agora, trazer a perspectiva do termo pela qual o objetivo do projeto se propõe a analisar, ou seja, da segregação imposta pela disposição dos postos de trabalho e os desdobramentos que se ligam a lógica da utilização da mobilidade urbana vigente e do uso do tempo. Quanto a dinâmica da segregação nos dias atuais, Negri expõe:

“O que se pode afirmar é que essas relações nos dias atuais se dão muito mais em função de fatores econômicos. As maneiras como as classes se distribuem no espaço urbano dependem do acúmulo de capital individual que cada um consegue ter. Morar em um bairro popular não depende somente de suas características culturais, étnicas ou raciais, mas da reprodução da força de trabalho que o capital precisa para reproduzir-se. A segregação não é simplesmente e somente um fator de divisão de classes no espaço urbano, mas também um instrumento de controle desse espaço ( 2010, p. 135).

Isto dito, a forma de analisar os desníveis socioeconômicos e a forma dos indivíduos de exercerem seus direitos e deveres básicos como cidadãos não se limita a apenas compreender toda essa historicidade, pois, como já mencionado, o raio de alcance das conseqüências da segregação atingem as mais diversas áreas das nossas vidas, de modo que a abordagem da segregação dos empregos, do comércio e dos serviços possui, também, grande relevância nesta temática, visto que a divisão das classes no mapa geográfico possui uma implicação no sistema de controle do grupo dominante sobre o grupo dominado.

As contribuições de Villaça, as quais norteiam grande parte do presente trabalho, utilizam como arcabouço a realidade da cidade de São Paulo, de modo que será interpretada para o âmbito social e econômico de Brasília. O interesse inicial de Villaça está em destrinchar o intuito da disposição dos empregos terciários geograficamente para a população que deles se utiliza, no sentido que cada ponto de emprego representa um local de atendimento à uma população, e não deve ser entendido apenas como uma mera vaga de emprego, o que denota um interesse duplo diante o emprego em si. Essa questão ainda, para o autor, refere-se especificamente aos empregos terciários, visto que o setor secundário não atende o público diretamente (VILLAÇA, 2011, p. 50).

Por conseguinte, é possível aferir que está imbuída na profissão exercida por determinado indivíduo uma caracterização, ou melhor, uma estratificação do público que irá ser atendido por ele, visto que segundo a localização geográfica a qual o posto está inserido, isto delimita, em certa medida, os grupos sociais que irão desfrutar do dito serviço. Não obstante, não podemos ter a mesma segurança para afirmar que o trabalhador fará uso dos mesmos serviços que sua clientela, mesmo no que diz respeito ao seu próprio ambiente de atuação. Apesar da maioria dos mais pobres fazerem parte setor terciário, é nele que também se concentram os empregos dos mais ricos, com escritórios diversos, voltados a advogar, a publicidade e informática, além das instituições financeiras e das médias e pequenas empresas e dos consultórios. Um dos fatores que diferencia a experiência das classes mais ricas e mais pobres quanto a localização desses postos de trabalho diz respeito a concentração e na proximidade do comércio, das escolas e de outros serviços que utilizam do ambiente de trabalho e da sua moradia, ao ponto que para os mais ricos estes estão concentrados em locais próximos, minimizando os tempos de deslocamento para os espaços voltados à diversão, ao lazer, e aos serviços que atendem as necessidades básicas dos cidadãos, como a educação e a saúde (VILLAÇA, 2011, pp. 50-51).

Assim sendo, apesar dos empregos terciários serem bastante espalhados pelo perímetro urbano, como as várias lojas, farmácias, bares, e os comércios menores, nota-se que a classe dominante foi capaz de produzir um polo onde esses empregos são mais concentrados, o que não implica necessariamente no fato que existe uma predominância dos empregos também dos mais ricos. Diferentemente dos mais ricos, os mais pobres possuem diversos pólos de aglomeração de empregos terciários, áreas que podem estar mais próximas de suas residências, mas que apresentam uma condição estrutural e econômica diferenciada dos centros de emprego das classes mais abastadas (VILLAÇA, 2011, pp. 51- 52). Paralelamente, criam-se entraves não apenas para a utilização dos serviços, mas é colocada em questão a mobilidade urbana e o tempo gasto para o deslocamento do trabalho para casa.

A segregação aqui, sob nova perspectiva, acaba por se adentrar em aspectos diferentes da vida do brasileiro, visto que a segregação socioespacial se apresenta não apenas no distanciamento entre as classes, mas na usurpação do tempo em si, visto que maiores deslocamentos implicam em mais tempo no trânsito, o que, em uma cidade como São Paulo, ou até mesmo Brasília, pode representar grande parcela do seu dia. Para tanto, a forma como a classe dominante atua na manipulação do espaço parte do pressuposto de priorizar a otimização do tempo desse grupo, e não de uma forma que atenda toda a população (VILLAÇA, 2011, p. 53). Nesse sentido, Villaça coloca:

Já adiantamos, porém, que a otimização dos tempos gastos no deslocamento espacial (tempo) dos moradores das cidades é o mais importante fator explicativo da organização do espaço urbano e do papel desse na dominação social que se processa por meio dele. A classe dominante manipula a produção desse espaço priorizando sempre a otimização dos seus tempos de deslocamento (VILLAÇA, 2011, p.53).

As contribuições de Castells se complementam as acepções realizadas por Villaça, remontando o fato que a vida nos centros urbanos é determinada pelos interesses capitalistas, representantes das classes abastadas, de modo que controlam o urbano a partir dos recursos que estão a sua disposição, do valor monetário e de importância que cada espaço terá (CASTELLS, 1983).

A lógica anterior não possui a materialidade suficiente para compreender a construção socioespacial da segregação em Brasília, sobretudo pelo fato do Estado possuir um papel de centralidade diferenciado das demais localidades do mundo, de modo que construiu uma cidade visivelmente delimitada por fronteiras socioeconômicas. Como se não bastasse, o privilégio de uns em detrimento de outros, nesse caso, dos moradores das regiões periféricas e que são força de trabalho nas regiões centrais da cidade, são desfavorecidos por uma dinâmica de transportes urbanos que favorece o transporte automotor individual, por meio de carros e motos, em prejuízo do transporte coletivo (VILLAÇA, 2011, pp. 55-56). Portanto, a forma como o deslocamento em si é encarada no Distrito Federal tem correlação direta com a segregação espacial posta desde sua gênese, a qual criou raízes que sustentam problemas atuais da população que mora, sobretudo, em torno do Plano Piloto, sejam problemáticas referentes ao transporte público utilizado, os grandes deslocamentos realizados, ou o tempo gasto nesse traslado.

Nesse sentido, o entendimento da sociedade brasiliense e sua relação com o restante do Distrito Federal perpassa por analisar a cidade como além de seu projeto urbanístico, levando em conta as questões sociais evidenciadas com a migração em massa, e o preço da construção de uma cidade que atendesse ao pressuposto da “modernidade”, ideologia norteadora da construção do Plano Piloto. Destarte, faz-se imperativo trazer luz ao planejamento estatal e da relação com os processos de concentração de capital e alocação de mão de obra, típicos do capitalismo e da economia de mercado.

### **3. A construção da segregação socioespacial em Brasília**

Brasília foi criada com a premissa de consolidar um novo momento para o desenvolvimento nacional, a partir da transferência da capital do país para uma região central, capaz de conectar as diferentes partes de um país com dimensões continentais. A década de 50, período da construção de Brasília, foi marcada pelo crescimento e diversificação da produção industrial, a partir da substituição do foco da produção no mercado têxtil e alimentar pelo setor de bens de consumo duráveis, ou seja, de produtos que têm um ciclo de vida e uso durante um período razoável de tempo, como a indústria automobilística (MIRAGAYA, 2010, p.81). Para tanto, viu-se nesse projeto a oportunidade de promover o crescimento econômico do país, por meio do investimento em uma capital capaz de centralizar o poder político e administrativo. Sendo assim, nada mais condizente que um projeto de arquitetura e urbanismo fosse norteado por princípios modernistas, a fim de representar todo o ideal inovador que fora imbuído na construção desta capital.

Esse período da urbanização brasileira está atrelado com a forma como entendiam que os problemas sociais poderiam ser resolvidos, sendo pela produção e um planejamento urbano claro, a fim de frear o crescimento desordenado. Paralelamente, o processo migratório representou um ponto importante para a construção da capital, visto que a perspectiva de uma melhor qualidade de vida trouxe uma grande massa de trabalhadores, sobretudo do Nordeste, em busca de melhores condições de trabalho e moradia, atrelado ao êxodo rural da metade do século passado (BURSZTYN e ARAÚJO, 1997).

Nesse contexto, Lúcio Costa ao projetar Brasília objetivou a construção de um espaço sob uma nova ótica, de modo a priorizar uma funcionalidade mais prática, referenciando, por exemplo, as ruas como vias de acesso ou tráfego. Cervi coloca que esta conotação já ressalta uma nova visão perante a funcionalidade do espaço público, neste caso, das ruas, as quais deveriam prezar unicamente pelo escoamento do transporte, sem considerá-las como espaços de desenvolvimento das sociabilidades. Os automóveis aqui tomaram uma centralidade diferenciada, de modo que não haveria ruas e calçadas que não fossem para trafegar. Ainda mais, uma cidade construída de maneira rígida, ordenada pela racionalidade, e de certo modo engessada pela própria ação estatal impedia a formação de um espaço incapaz de representar os anseios de sua própria população, limitando a manifestação da obra sob a óptica de Lefebvre (CERVI, 2019, pp. 71-72). O que ocorre, portanto, é a tentativa de organizar o espaço estruturalmente de modo a propiciar o igualitarismo e a eficiência no modal de transportes, em detrimento da utilização da rua como um local de convivência cotidiana, de modo que esses espaços foram limitados pelo projeto modernista da cidade.

Era esperado cerca de 500 mil moradores para a cidade de Brasília, abarcando as principais autoridades do país e o corpo de funcionários, em sua grande maioria, públicos, que fossem trabalhar no principal polo político do país. Entretanto, a demanda por trabalhadores

que viessem a colaborar na construção da cidade, atrelada à busca por melhores condições de vida, trouxe uma quantidade massiva de pessoas à nova capital, o que não implicava que tais indivíduos seriam abarcados pela proposta de cidade que estavam construindo. Inicialmente, os trabalhadores, em sua grande maioria de baixa renda, se instalavam em acampamentos provisórios nas regiões centrais da cidade, próximas às construções do Plano Piloto (PAVIANI, 1998, p. 145). Como medida de centralizar as habitações dos trabalhadores e dar continuidade à proposta inicial da cidade de Brasília, foram criadas as cidades-satélites, distantes do centro, em espaços mais precarizados e notadamente desiguais. Desde sua fase embrionária, o espaço urbano foi construído de um modo que o trabalhador comum estivesse fisicamente afastado do seu posto de trabalho, dificultando não apenas seu deslocamento, mas sua própria relação com o espaço e a cidade que ele mesmo estava auxiliando a construir. É nesse contexto que surge Taguatinga, que, segundo Paviani:

Projetada em 1958 para abrigar trabalhadores, Taguatinga foi o passo inicial para o polinucleamento realizado com as transferências de população das favelas e “grandes acampamentos de obras” para a periferia próxima e remota do Plano Piloto de Brasília. (PAVIANI, 4, 1990).

O primeiro passo dado por Taguatinga deu início ao crescimento da população brasiliense e o aprofundamento da segregação socioespacial advinda pelo próprio projeto estatal da construção da capital, acarretando na formação de territórios destinados a moradias que se concentram em regiões distantes dos postos de trabalho, do lazer e de outros serviços básicos. Pelo fato de ser engessada, restaram as cidades-satélites que comportassem a população que não foi incluída no Plano Piloto, de modo que a constante expansão urbana também fica restrita às cidades-satélites. A migração e o crescimento vegetativo não deixaram de fazer parte do Distrito Federal, mas a impossibilidade de residir no Plano Piloto continua sendo uma questão para a maioria da população do DF (NUNES e COSTA, 2007, p.43). Nesse sentido, Holanda coloca:

A Capital brasileira surge como cidade-classe-média, à imagem e semelhança da burocracia do Estado na instância federal à qual dá abrigo (mais no Cap. 3, sobre tipologias socioespaciais). A característica não é só do núcleo fundador da atual metrópole – o Plano Piloto e suas “cidades satélites” – mas contamina a área metropolitana como um todo (melhor seria denominar as “cidades satélites” de “bairros dormitório”: em grande parte, são desprovidas de empregos e serviços, como vemos noutras partes do livro). Até hoje, 54 anos depois de inaugurada, a metrópole continua ímpar (HOLANDA, 2015, p. 2).

Por conseguinte, é possível afirmar que a Brasília tem como estabelecida a segregação espacial, a partir de um espaço subdividido em núcleos diversos, mas com bastante capacidade de produzirem uma homogeneidade social em suas áreas (RIBEIRO, TENORIO, HOLANDA, 2015; HOLANDA et al., 2015).

O que se nota é uma certa visão higienista nesse processo de afastamento entre os grupos, de modo a relegar parte da população a espaços específicos e delimitados. A estratificação parece ter sido parte do projeto urbanístico da capital, que divide não apenas a moradia, mas os postos de trabalho, desumanizando os indivíduos, ao ponto que aglomera uma

mão de obra barata, a qual não fez parte do projeto de modernização proposto inicialmente (PAVIANI, 1998, pp. 111-112).

Partindo dessa prerrogativa, o deslocamento dos moradores e o modal de transporte público vinculado diretamente às relações trabalhistas acaba por segregar, conseqüentemente, as populações periféricas do acesso da “obra” da cidade como um todo, ainda mais em uma região dominada pelos automóveis como a cidade de Brasília. Isso remonta ao domínio dos espaços públicos por uma classe determinada de indivíduos, certamente, dispostos nas regiões centrais do ambiente urbano, de modo que a plena utilização não só dos espaços públicos, mas do lazer e entretenimento gerados na cidade marginalizam ainda mais as pessoas localizadas distantemente do Plano Piloto (LEFEBVRE, 2001). O processo de urbanização fica portanto à mercê da própria atividade capitalista, pela capacidade da cidade de investir ou não em alguns espaços baseados na geração de valor (TAVOLARI, 2016, p.96).

Assim como em outras localidades, a especulação imobiliária implicou no desenho das áreas urbanas do Distrito Federal, entretanto, Brasília possui um caráter diferenciado, como já reportado, pelo fato do território inicialmente ter sido administrado pelo Estado, dotado de um caráter público. A construção e o planejamento urbano partiram da esfera estatal, de modo que os trabalhadores foram afastados para as cidades-satélites, e no mesmo sentido, a especulação imobiliária aprofundou a segregação socioespacial decorrente deste processo. Assim sendo, a conseqüente valorização dos espaços centrais, relacionados ao Plano Piloto, representam não apenas o núcleo de grande parte dos postos de trabalho do Distrito Federal, mas também a manutenção de uma qualidade de vida e organização que não se repete nas outras localidades do distrito (PAVIANI, 1998, p. 146).

A distância percorrida pela maioria dos trabalhadores que possuem postos de trabalho na região do Plano Piloto traz ao holofote uma questão importante para compreender outras problemáticas da cidade, pois, como observado por Carvalho, às condições pelos quais os deslocamentos das pessoas e das mercadorias são realizadas tem implicações em toda a sociedade, gerando, como o autor coloca, externalidades negativas, o que pode ser associado à poluição ambiental e sonora provocada pelos transportes individuais e coletivos, da mobilidade urbana em si, da violência e outras problemáticas que afetam em demasia a vida dos que possuem menos condições por estarem sujeitos a condições mais desassistidas pelo aparelho estatal (CARVALHO, 2016, p. 345).

Para tanto, o próximo recorte a ser abordado pelo projeto diz respeito à aglomeração dos postos de trabalho no Plano Piloto. Esta análise tem por finalidade relacionar a questão da segregação socioespacial no contexto brasiliense com a localização dos postos de trabalho, de modo que possamos compreender a conseqüência de tal fato para o direito à cidade, visto que a até o presente momento já é possível aferir, pela trajetória que estruturou a cidade de Brasília, por meio da priorização de espaços homogêneos, setorizados, e vias que privilegiam apenas



aqueles que possuem carros ou que não precisem depender apenas do transporte público coletivo, que a capital do Brasil possui entraves claros que impedem a sociedade de se desenvolver em torno de um espaço urbano capaz de agregar as diferentes classes e concepções que permeiam o distrito federal, inviabilizando o desenvolvimento social e cultural de seu povo, por não promover encontros entre seus pares.

#### 4. Concentração dos postos de trabalho em Brasília

Os locais de trabalho estão majoritariamente concentrados no Plano Piloto, sobretudo próximos do cruzamento entre o Eixo Monumental e o Eixo Rodoviário. Isto tem razão pelo fato das atividades econômicas no Distrito Federal funcionarem em torno da administração pública, com um leve foco nos setores primário e secundário, mas com grande participação do setor terciário, ou seja, de serviços. Para tanto, estando também a maioria dos edifícios públicos concentrados no Eixo Monumental, essa região fica bastante aglomerada por postos de trabalho. A construção de cidades-satélites, ou melhor, cidades-dormitório, resultou em uma área urbana minimamente contínua quando comparada com outras metrópoles brasileiras, estando notáveis descontinuidades territoriais ao pisar na cidade de Brasília e no Distrito Federal como um todo. Ao analisar a dispersão candanga, a fim de detectar a distância média entre os habitantes e o centro urbano, foi entendido que esta se encontra na casa dos 20 km, ao ponto que em cidades muito maiores em população, como Nova Iorque e Londres apresentam distâncias menores que Brasília. Sendo assim, estudos comparativos revelaram que Brasília é o segundo município mais disperso do mundo, perdendo apenas para Mumbai, na Índia (RIBEIRO, TENORIO, HOLANDA, 2015; HOLANDA et al., 2015).

O centro referenciado anteriormente, localizado próximo ao Eixo Monumental, é chamado de “centro funcional” por Holanda, Medeiros, Ribeiro e Moura, que diz respeito ao ponto no qual se concentram a maioria dos empregos e serviços, sendo referido no trabalho destes autores como o Centro de Comércio e Serviços (CCS). Entretanto, o “centro demográfico” que, segundo os mesmos autores, indica “ponto que minimiza a distância métrica per capita média para os habitantes da AMB, considerado o local de moradia (digamos, o “centro de massa” populacional), se encontra na periferia do Guará, cidade-satélite localizada a cerca de 11,4 quilômetros do centro funcional (RIBEIRO, TENORIO, HOLANDA, 2015; HOLANDA et al., 2015). Destarte, pelo fato do projeto inicial de Brasília não contar com um plano para abrigar os operários que viriam a trabalhar na construção da capital, assim como o contingente de pessoas que iriam migrar para esta localidade, os menos favorecidos foram colocados em regiões mais distantes, o que significa que grande parte da população não viria a trabalhar na área que reside, implicando em deslocamentos diários para o Plano Piloto (PAVIANI, 2010).

Em 2013, Miragaya apresentou um estudo da distribuição dos postos de trabalho no Distrito Federal, utilizando como base informações obtidas na Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios do Distrito Federal - PDA/DF - 2011, constatando que grande parte das Regiões Administrativas poderiam ser caracterizadas como verdadeiras cidades-dormitório. Assim sendo, o Quadro 1 a seguir mostra de maneira acentuada como o Plano Piloto aparece como a Região Administrativa que gera o maior número de postos de trabalho no Distrito Federal, com

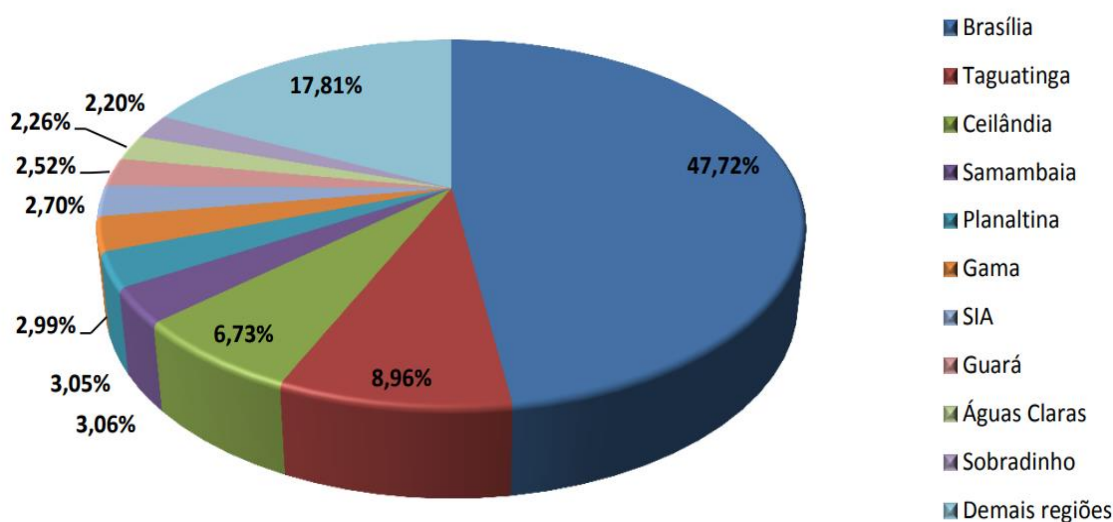
um número, na época, de cerca de 514,5 mil postos, enquanto a RA que ocupa a segunda posição estava com um número substancialmente inferior ao Plano, Taguatinga, com cerca de 96,6 mil postos de trabalho, e o terceiro lugar com Ceilândia, que apesar de ser a região mais populosa do DF, possuía apenas cerca 72,5 mil ocupações na época da pesquisa. Nesse sentido, como exposto na Figura 1, o Plano Piloto se apresenta com cerca de 47,72% das ocupações nessa região, e, como colocado por Miragaya, quando somada a porcentagem do Plano Piloto com as 9 principais regiões empregadoras, isso corresponde a cerca de 82,19% dos postos de trabalho existentes no Distrito Federal, o que reflete a concentração existente no centro funcional, assim como o fato que caracteriza as RA's como cidades-dormitório (MIRAGAYA, 2013).

**TABELA 1: AS MAIORES REGIÕES EMPREGADORAS DO DF**

Nº	Região Administrativa	Pessoas Ocupadas		(% )	
		RA	Acumulado	RA	Acumulado
1	Brasília	514.500	514.500	47,72	47,72
2	Taguatinga	96.600	611.100	8,96	56,68
3	Ceilândia	72.530	683.630	6,73	63,41
4	Samambaia	33.000	716.630	3,06	66,47
5	Planaltina	32.940	749.570	3,05	69,52
6	Gama	32.200	781.770	2,99	72,51
7	SIA	29.070	810.840	2,70	75,21
8	Guará	27.180	838.020	2,52	77,73
9	Águas Claras	24.400	862.420	2,26	79,99
10	Sobradinho	23.700	886.120	2,20	82,19
	Demais regiões	192.140	1.078.260	17,81	100,00
	Total	1.078.260	1.078.260	100,00	100,00

Fonte: Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios do Distrito Federal PDAD/DF- 2011

**FIGURA 1: AS MAIORES REGIÕES EMPREGADORAS DO DF**



Fonte: Companhia de Planejamento do Distrito Federal

No mesmo âmbito, pelo estudo de Miragaya (2013), somente duas Regiões Administrativas possuem mais da metade dos seus moradores trabalhando na mesma região, sendo elas o Plano Piloto, com 93,6%, e SIA, com 62,3, enquanto as demais RA's tem mais da metade de seus trabalhadores cumprindo sua jornada de trabalho em outra região, estando sujeitos às condições impostas pela mobilidade urbana presente no Distrito Federal. Essa porcentagem, como mostrada a seguir no Quadro 2, reflete o privilégio de uma determinada parcela da população do DF, neste caso do Plano Piloto, em poder usufruir de uma qualidade de vida diferenciada das demais pessoas, pelo simples fato de residirem no mesmo ambiente que estão seus postos de trabalho.

**TABELA 2: AS REGIÕES COM OS MAIORES PERCENTUAIS TRABALHANDO NA PRÓPRIA RA (ACIMA DE 40%)**

Nº	Região Administrativa	(%)
1	Brasília	93,6
2	SIA	62,3
3	Brazlândia	48,7
4	Planaltina	48,7
5	Sobradinho	47,2
6	Taguatinga	44,7
7	Gama	43,7

Fonte: Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios do Distrito Federal PDAD/DF- 2011

Em seguida, no Quadro 3, nota-se que a concentração de postos de trabalho nas regiões centrais, como no Plano Piloto, implica na existência de regiões deficitárias, as quais apresentam déficits em seus balanços de geração de postos de trabalho. Nessa configuração destacou-se a região de Ceilândia, a qual apesar de possuir a região mais populosa do DF, possuindo cerca de 159,7 mil pessoas ocupadas em 2013, gerava apenas 72,5 mil, implicando em um resultado negativo de 87,2 mil postos de trabalho. Para tanto, é possível aferir que não somente existe uma concentração marcada do trabalho, mas como também não existem incentivos suficientes para formação de um mercado ativo e que fosse mais inclusivo nas demais Regiões Administrativas, o que acaba por criar uma relação de dependência ainda mais acentuada com o Plano Piloto.

**QUADRO 3: AS PRINCIPAIS REGIÕES DEFICITÁRIAS DO DISTRITO FEDERAL**

Nº	Região Administrativa	Ocupações		(% )	
		RA	Acumulado	RA	Acumulado
1	Ceilândia	87.170	87.170	18,31	18,31
2	Samambaia	47.500	134.670	9,98	28,29
3	Recanto das Emas	33.840	168.510	7,11	35,40
4	Santa Maria	31.550	200.060	6,63	42,03
5	Sobradinho II	30.700	230.760	6,45	48,48
6	Planaltina	30.060	260.820	6,31	54,79
7	Águas Claras	26.700	287.520	5,61	60,40
8	Guará	21.820	309.340	4,58	64,98
9	Vicente Pires	21.760	331.100	4,57	69,55
10	Sudoeste	20.360	351.460	4,28	73,83
	Demais regiões	124.690	476.150	26,19	100,00
	Total	476.150	476.150	100,00	100,00

Fonte: Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios do Distrito Federal – PDAD/DF-2011

Outro dado de interesse para o presente trabalho, que também é apresentado por Miragaya (2013), em “Perfil da distribuição dos postos de trabalho no Distrito Federal: Concentração no Plano Piloto e Déficits nas cidades-dormitório, diz respeito às regiões que mais realizam deslocamentos para o Plano Piloto. Neste sentido, destaca-se mais uma vez Ceilândia, com mais de 50 mil pessoas, em 2013, exercendo suas atividades laborais no Plano Piloto, ao ponto que ao mesmo tempo que representa uma região deficitária, por não conseguir atender a toda força de trabalho que existe na região, esta população encontra a oportunidade para que possa exercer sua profissão majoritariamente na região do Plano Piloto, mais especificamente na região próxima à Rodoviária do Plano Piloto.

Os longos percursos que são percorridos pelos moradores do entorno trazem dificuldades para a locomoção, inclusive, a partir de outros meios de transporte e até pela locomoção a pé, tendo em vista a falta de integração entre certas regiões do DF e do próprio Plano, além da existência de um sistema de transporte público precário e custoso (CERVI, 2019, p. 80). O que se nota, portanto, é que a concentração dos postos de trabalho em regiões específicas, no caso brasiliense, na região do Plano Piloto, impede que, sobretudo os moradores das regiões mais afastadas, tenham a possibilidade de vivenciar a “obra” da cidade em toda sua completude e complexidade, visto que, por terem sido sistematicamente afastados do Plano Piloto, e relegados a percorrer grandes distâncias por dia, estão sujeitos a perderem grande parte do seu dia em prol desses deslocamentos e da falta de oportunidade em ocupar espaços que invariavelmente tornam-se ambientes homogêneos pelos grupos que moram nas regiões do Plano e de regiões mais próximas e abastadas, como o Sudoeste, Lago Norte e Lago Sul.

#### **QUADRO 4: AS REGIÕES DE MAIORES DESLOCAMENTOS PARA O PLANO PILOTO**

Nº	Região Administrativa	Pessoas Ocupadas		(%)	
		RA	Acumulado	RA	Acumulado
1	Ceilândia	51.760	51.760	12,33	12,33
2	Taguatinga	30.300	82.060	7,22	19,55
3	Guará	26.620	108.680	6,34	25,89
4	Samambaia	26.590	135.270	6,33	32,22
5	Planaltina	25.160	160.430	5,99	38,21
6	Sudoeste	24.150	184.580	5,75	43,96
7	Águas Claras	23.930	208.510	5,70	49,66
8	Santa Maria	22.890	231.400	5,45	55,11
9	Sobradinho II	20.750	252.150	4,94	60,05
10	Gama	18.110	270.260	4,31	64,36
	Demais regiões	149.620	419.880	35,63	100,00
	Total	419.880	419.880	100,00	100,00

Fonte: Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios do Distrito Federal – PDAD/DF-2011

É sabido que os deslocamentos fazem parte do cotidiano daqueles que residem também nas regiões centrais e dos mais ricos, entretanto, as condições de transporte e vida difere-se muito das dos mais pobres, de modo que, inclusive o número de trabalhadores por família possui uma influência considerável quando falamos da realidade das famílias menos favorecidas, já que, por necessidade, em muitos casos os filhos precisam ter uma função ativa dentro do seio familiar, ocupando desde cedo postos de trabalho, muitas vezes informais, seja no entorno das suas moradias, ou nas regiões com mais aglomerações de postos de trabalho, ou seja, isso produz um impacto acentuado na economia familiar e sobre a saúde dos seus membros, pelo cansaço, pela redução das horas de sono. Ademais, como ressaltado por Villaça, os deslocamentos em prol do trabalho e da geração de renda tem uma importância diferenciada para os mais pobres, ao ponto que os deslocamentos entre moradia-comércio e moradia-serviços são muito maiores entre os mais ricos, e até mesmo mais priorizados (VILLAÇA, 2011, pp. 55-56).

Além da estrutura espacial urbana que estão inseridos, as obras urbanas referentes ao transporte usualmente conferem prioridade às obras voltadas ao transporte privado individual, em detrimento do transporte coletivo, agindo como um mecanismo natural de segregação entre os indivíduos do Plano Piloto, de modo a dificultar os encontros, a plena formação de uma sociedade pulsante, e capaz de usufruir do Direito à Cidade. Por conseguinte, a questão da aglomeração dos postos de trabalho possui uma relação direta com a mobilidade urbana, o tempo em si e a segregação socioespacial, dado que o período despendido para realizar o traslado até o exercício das atividades laborais poderiam ser direcionados, inclusive, para momentos de lazer. Neste âmbito, Villaça pontua:

O controle do tempo de deslocamento é a força mais poderosa que atua sobre a produção do espaço urbano como um todo, ou seja: sobre a forma de distribuição da população e seus locais de trabalho, compras, serviços, lazer etc. Não podendo atuar diretamente sobre o tempo, os homens atuam sobre o espaço como meio de atuar sobre o tempo. Daí decorrem a grande disputa social em torno da produção do espaço urbano e a importância do sistema de transporte como elemento da estrutura urbana. (VILLAÇA, 2011, p. 56).

O que se nota da segregação socioespacial no Distrito Federal, sob a ótica da disposição dos postos de trabalho, é que ela possui a capacidade de isolar os grupos sociais, os quais usualmente compartilham suas regiões de moradia com outros indivíduos que possuem características parecidas com as suas, no que tange questões como raça, ocupação profissional e escolaridade. Assim sendo, apesar dos moradores de baixa renda das cidades-satélites frequentarem outras regiões e estabelecerem relações com pessoas de grupos sociais distintos, essas relações estão envolvidas em contatos que se estabelecem e só são vistos dentro do âmbito do trabalho, com hierarquias estabelecidas, e em posições, em muitos casos, de subordinação (CERVI, 2019, p.85).

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Brasília surgiu como uma tentativa de construir uma cidade sob uma nova ótica de planejamento urbano, a fim de resolver grande parte dos problemas que assolam as cidades brasileiras, como o crescimento desordenado e a violência. Inicialmente, apesar de não pensar sobre a questão da segregação, o projeto embrionário da capital do Brasil fora pensado para gerar uma cidade com capacidade de promover encontros e o pleno convívio entre pessoas de diferentes rendas, ocupações profissionais, raças e locais de origem (CERVI, 2019, p.57). Entretanto, tornou-se uma cidade que desde seu nascimento produziu uma segregação socioespacial marcada e de difícil solução, pelo fato de ao longo de sua construção ter automaticamente marginalizado indivíduos com menor poder aquisitivo para regiões mais afastadas do Plano Piloto, e daquele que viria se tornar o centro funcional do Distrito Federal, local de maior aglomeração de posto de trabalho e serviços.

A partir das observações feitas, foi possível aferir que de fato existem locais específicos, como o Plano Piloto, que agregam grande parte dos trabalhadores da região, o que não significa que esses trabalhadores residem neste mesmo espaço, ou até mesmo minimamente próximos ao seu posto de trabalho, o que traz consequências diretas para a qualidade de vida desses indivíduos. Tais problemáticas referem-se não somente ao cansaço físico, menos horas de sono e os longos deslocamentos percorridos, mas também a questões referentes a vivência dos cidadãos no espaço público, e a utilização de toda estrutura, ou melhor, obra, que está disposta na cidade de Brasília, com seus museus, parques, cinemas e eventos de lazer, os quais são muito mais acessíveis para os moradores do Plano Piloto. Destarte, a segregação é vista aqui como uma ferramenta com a capacidade de controlar os tempos de deslocamento (VILLAÇA, 2011, p.56). Por conseguinte, a disposição dos postos de trabalho no contexto brasiliense reflete a

forma como o Distrito Federal foi concebido e a segregação socioespacial marcada entre o Plano Piloto e a maioria das cidades-satélites desde a construção da nova capital.

A capital política do Brasil seria, portanto, a cidade do desencontro, concebida pelo Estado no intuito que os grupos sociais ocupem regiões predeterminadas e de maneira ordenada, no sentido que estruturou as relações destes grupos a partir de princípios capitalistas e higienistas. Para tanto, a valorização dos indivíduos que residem nas cidades-satélites e trabalham no Plano Piloto está vinculada a priorização de sua importância apenas como trabalhadores, demonstrando a capitalização de sua cidadania, ao ponto que os deslocamentos e a utilização da estrutura proposta pela mobilidade urbana do Distrito Federal são voltadas quase que exclusivamente para deslocamentos para as atividades laborais e de volta para casa, impedindo que a maioria dos moradores do Distrito Federal tivessem espaços de encontros voltados para o lazer ou até mesmo para a mobilização política nas regiões centrais da cidade.

Por fim, o direito à cidade aqui se refere a utilização da centralidade urbana, de maneira a usufruir com plenitude de suas obras e dos encontros, para que seja garantida uma cidadania que diga respeito não apenas a terra, mas à toda cidade, ao modo de viver, com suas oportunidades de emprego, lazer e de organização política (MARICATO, 1985, p.8), priorizando o valor de uso sobre o valor de troca, o que, por sua vez, exige uma ruptura com a lógica capitalista da produção do espaço (TRINDADE, 2012, p.142). Logo, o planejamento urbano norteado pela priorização do valor de troca, pela capitalização dos espaços e das relações, impede que a cidade possa promover um ambiente integrativo e capaz de concentrar as discussões necessárias para as transformações sociais e políticas necessárias para seu povo.



**BIBLIOGRAFIA**

- BARBOSA, Viviane de Oliveira. Políticas sociais e legislação no Apartheid Sul-Africano. São Luís : Outros Tempos, Vol. 12, pp. 190-206, 2015.
- BURSZTYN, Marcel e ARAÚJO, Carlos Henrique Ferreira. Da Utopia à exclusão: Vivendo nas ruas em Brasília. Rio de Janeiro: Garamond; Brasília: Codeplan, 1997.
- CARDOSO, Gisele. A difusão do pensamento higienista na cidade do Rio de Janeiro e suasconseqüências espaciais, Anais do XXVI Simpósio Nacional de História – ANPUH São Paulo, 2011
- CARLOS, Ana Fani Alessandri. A cidade. 8. ed. 1ª reimpressão - São Paulo : Contexto, 2007.
- CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro. Mobilidade Urbana: Avanços, Desafios e Perspectivas. O Estatuto da Cidade e a Habitat III: um balanço de quinze anos da política urbana no Brasil e a nova agenda urbana. Brasília: Livraria IPEA, 2016.
- CASTELLS, Manuel. A Questão Urbana, 1976.
- CERVI, Larissa. Segregação urbana e esfera pública: Uma análise sobre a relação entre cidade e democracia no Distrito Federal, 2019.
- FERREIRA, Ignez Costa Barbosa. Brasília: mitos e contradições na história de Brasília. In: PAVIANI, Aldo et al. (orgs). Brasília 50 anos: da capital a metrópole. Brasília: Editora UnB, 2010, pp. 23-54.
- HARVEY, David; Cidades Rebeldes: do direito à cidade à revolução urbana, São Paulo: Martins Fontes, 2014.
- JONGE, Klass de. África do Sul: apartheid e resistência. São Paulo: Cortez; EBOH, 1991.
- LEFEBVRE, Henri. O direito à cidade. São Paulo: Centauro, 2001.
- MARICATO, Ermínia. Direito à terra ou direito à cidade. In: Revista de Cultura Vozes. Vol 79, n.6, agosto de 1985.
- MIRAGAYA, Júlio Flávio Gameiro. Dos bandeirantes a JK: a ocupação do Planalto Central brasileiro anterior à fundação de Brasília. In: PAVIANI, Aldo et al. (orgs). Brasília 50 anos: da capital a metrópole. Brasília: Editora UnB, 2010, pp. 55-93.
- MIRAGAYA, Júlio. Perfil da distribuição dos postos de trabalho no distrito federal: concentração no plano piloto e déficits nas cidades-dormitório. Brasília, CODEPLAN, 2013.
- NEGRI, Silvio. Segregação Sócio-Espacial: Alguns Conceitos e Análises. Rondonópolis, v. 8 n. 08:Coletâneas do Nosso Tempo, 2010.

OLIVEIRA, Reinaldo José; OLIVEIRA, Regina Marques de Souza. Origens da segregação racial no Brasil. *Amérique Latine Histoire et Mémoire. Les Cahiers ALHIM* [En línea], 29 | 2015, Publicado el 18 junio 2015. Disponível em: <<http://journals.openedition.org/alhim/5191>> . Acesso em: 19/09/2022.

PAVIANI, Aldo. *A conquista da cidade: movimentos populares em Brasília*. Editora UnB, Brasília. 1998.

PEREIRA, AD. Apartheid: apogeu e crise do regime racista na África do Sul (1948-1994). In: MACEDO, JR., org. *Desvendando a história da África* [online]. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2008. Diversidades series, pp. 139-157.

SANTOS, Milton. *A Urbanização brasileira*. São Paulo: Editora Hucitec, 1993.

SEGREGAÇÃO. In: DICIO, Dicionário Online Português. Porto: 7Graus, 2022. Disponível em: <<https://www.dicio.com.br/segregacao/>>. Acesso em: 19/09/2022.

STONE, Judith. *Retrato em preto e branco: a história verídica de uma família dividida por problemas raciais*. São Paulo: Landscape, 2008.

TAVOLARI, Bianca. *Direito à cidade: uma trajetória conceitual*. *Novos Estudos*, São Paulo, n. 104, p. 93-108, Março 2016.

TRINDADE, Thiago Aparecido. “Direitos e cidadania: reflexões sobre o direito à cidade”. *Lua Nova*, São Paulo, n. 87, p.139-165, 2012.

VILLAÇA, Flávio. *Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil*. In: DEAK, C. e SCHIFFER, S. R. *O processo de urbanização no Brasil*. São Paulo: Fupam, Edusp, 1999.

VILLAÇA, Flávio. “Espaço intra-urbano no Brasil”. São Paulo: Studio Nobel; Fapesp; Lincoln Institute of Land Police, 2<sup>a</sup> ed. 2001.

VILLAÇA, Flávio. “São Paulo: segregação urbana e desigualdade.” *Estudos Avançados*, v. 25, n. 71, p. 37-58, 1 abr. 2011.