



UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA
INSTITUTO DE CIÊNCIAS SOCIAIS
DEPARTAMENTO DE SOCIOLOGIA

**A relação urbano-ambiental no caso de Brasília: uma análise do paradoxo de
cidade moderna e da qualidade de vida**

GUSTAVO WILLIAN ALVES RODRIGUES

BRASÍLIA
2023

GUSTAVO WILLIAN ALVES RODRIGUES

A relação urbano-ambiental no caso de Brasília: uma análise do paradoxo de cidade moderna e da qualidade de vida

Monografia de Graduação submetida ao curso de Ciências Sociais, habilitação Sociologia, para obtenção do grau de Bacharel em Sociologia da Universidade de Brasília/UnB.

Orientadora: Prof^a. Dr^a. Christiane Coêlho

Banca examinadora: Prof^o Dr^o. Tiago Ribeiro Duarte

BRASÍLIA

2023

É autorizada a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, para fins acadêmicos e científicos, por qualquer meio convencional ou eletrônico, desde que citada a fonte.

Rodrigues, Gustavo Willian Alves.

A relação urbano-ambiental no caso de Brasília: uma análise do paradoxo de cidade moderna e da qualidade de vida. – Brasília, 2023.

84 f.

Monografia (bacharelado) – Universidade de Brasília, Departamento de Sociologia – 2023

Orientadora: Profa. Dra. Christiane Coêlho, Departamento de Sociologia.

Banca examinadora: Profº Drº. Tiago Ribeiro Duarte

Brasília; urbanização; desenvolvimento; sociedade e natureza; modernismo; qualidade de vida.

AGRADECIMENTOS

A conclusão desta etapa do processo educativo contou com o apoio de diversas pessoas, instituições e ideias, as quais eu gostaria de mencionar e agradecer brevemente.

Primeiramente agradeço a minha mãe, Maria, e ao meu pai, Vamilson. Ela, genitora, técnica em políticas públicas e uma excelente mãe. Ele, genitor, geógrafo, militar e um pai excepcional: em conjunto me proporcionaram uma socialização singular e me apoiaram sem igual no caminho árduo que decidi trilhar.

Aos meus irmãos Pedro e Brunno, pelas boas memórias da infância e pelos dias ainda a serem vividos, em Brasília ou Santa Catarina. Bernardo, Alana, Joice, Miguel, Daniel e Isabella Wyss vocês me fizeram mais feliz.

Aos meus amigos e amigas que fiz durante a caminhada da vida, da militância política e de estudos na UnB: agradeço ao André Binacett, por estar sempre presente (há 14 anos) e me apoiar em toda e qualquer dificuldade; ao Davi Berçott, Rafael, Isaac, Dmitry e Miguel, por terem caminhado ao meu lado durante anos, nas festas e nos estudos; ao Lorrán, Ana Luiza, Ana Aguiar, Nathan, Willian, Pedro, João Antônio, Gislaine e especialmente Bruna, por me ajudar a direcionar o início dessa pesquisa.

Um obrigado também ao Jonas Bertucci e a Renata Florentino, grandes sociólogos que estiveram à disposição para direcionamentos teóricos e metodológicos; a Patrícia Kersul, que mesmo de muito longe, me ajudou a aliviar as tensões e ansiedades da vida; a Ana Carboni e ao Romero Brito, por serem sempre solícitos e carinhosos quando o assunto é vida e carreira; obrigado, também, Martina Horvath, por ser tão amiga e me trazer sensibilidade; aos meus professores de alemão, Denise, Mário e Luana Pfeffer – por me ajudarem a expandir meus pensamentos e ultrapassar barreiras de aprendizagem; aos meus anfitriões de São Paulo, Heitor Loureiro e Adriana Marmo, pelas hospedagens e ajudas na grande metrópole; a minha ex-tutora Dana Kresse, pelos sinceros elogios em alemão; ao Yuriê, por sempre me trazer bons ensinamentos relativos à vida; ao Anderson, pela parceria de voluntariado; a Joyce, por ser tão forte e corajosa; a Renata Aragão, por sua luz, coragem e encanto mesmo no luto; a Sheila Hempkemeyer, pelo seu olhar crítico e apurado sob a sociedade catarinense, um verdadeiro brilhantismo intelectual; a Vivian Garelli, por acreditar em mim e nas

ciências sociais; ao Isaiás, pelas aulas de inglês; a Luiza Costa, pela impecável parceria nos estudos de alemão; ao Renan, pelas cervejas e conversas inspiradoras; a Amanda Marasca, pelas intensas trocas e pelo chimarrão nos dias frios; a Sabrina e ao Philippe, por sempre me incentivarem e dizerem que eu ia ganhar o mundo; a Eduarda, pela escuta e carinho durante as sessões de terapia; obrigado também Amanda Liz, pelas ricas conversas e trocas de referências. E ao Ênio, por sua amizade e sua inspiração ao viajar o mundo de bicicleta.

A todos os professores e professoras da UnB, técnicos-administrativos, estagiários/as, trabalhadores e trabalhadoras do restaurante e da limpeza, vigilantes e demais servidores que já trabalharam pela educação de qualidade e pelo progresso da ciência. Sem vocês, nada disso teria sido possível.

Um agradecimento especial ao corpo docente do Instituto de Ciências Sociais/ICS e especificamente às seguintes pessoas: Tânia Mara Campos, por me introduzir tão bem à Sociologia; Tânia Mara Tonhati, por aulas tão magníficas mesmo durante a pandemia; Christian Teófilo, por sempre provocar discussões tão profundas; Stefan Klein, pelo vasto conhecimento e pela didática ímpar; Vladimir Ferrari, pelo domínio sem igual da teoria marxista; Giovana Tempesta, pela exemplar condução da disciplina; Fabrício Neves, pela leveza em tratar da realidade brasileira; e também Carla Gualdani, do Departamento de Geografia, por aulas tão excelentes sobre o Brasil urbano e agrário.

E a todos/as os/as cientistas que dedicaram suas vidas ao avanço da ciência, no Brasil e no mundo, sempre aumentando os ombros do gigante, de Galileu a Baumann.

Por fim, um grande obrigado a minha orientadora, Prof^a Dr^a Christiane Coêlho, grande socióloga, por sua paciência e solicitude em guiar este trabalho de forma tão profissional e atenciosa, com muita paixão e interesse sociológico pela Sociologia Urbana. Pelas conversas sobre Brasília, as cidades no Brasil e no mundo. E ao Tiago, membro da banca examinadora, obrigado!

DEDICATÓRIA

Por todos e todas que ajudaram a construir uma UnB e uma Brasília mais justa, democrática e acessível, dedico esta monografia ao meu querido amigo Raul Aragão (*in memoriam*), sociólogo e apaixonado pela bicicleta, assim como eu.

RESUMO

O trabalho busca abordar as interfaces existentes entre o urbano como modelo de ocupação da cidade de Brasília, os conflitos sócio-ambientais gerados por esse processo e os subsequentes efeitos na qualidade de vida da população brasiliense. A construção da capital Brasília marcou o ápice do projeto nacional desenvolvimentista e modernizador, encabeçado pelo então presidente Juscelino Kubitschek (JK) na década de 1950. No entanto, considerando a gênese da futura capital como parte de um grande empreendimento que trouxe impactos sociais e ambientais consideráveis, a construção da cidade será analisada por meio da ótica de um dilema maior: sociedade *versus* natureza. Com essa dualidade sendo ultrapassada vieram os impactos desse grande projeto: ocupação desordenada, crise econômica, diminuição de áreas verdes, poluição ambiental, desigualdades sócio-espaciais, violência, desemprego, etc. Com isso em mente, o objetivo desse estudo é entender como tal modelo de desenvolvimento e urbanização vem impactando a qualidade de vida na cidade, em um estudo comparativo entre duas regiões administrativas do DF: Plano Piloto e Soradinho. Ou seja, a relação urbano-ambiental no caso de Brasília, que carrega o *status* de cidade planejada e arquitetonicamente moderna, mas que também reproduz desigualdades sociais e espaciais presentes no restante do país.

Palavras-chave: Brasília; urbanização; desenvolvimento; sociedade e natureza; modernismo; qualidade de vida.

ABSTRACT

The work seeks to address the existing interfaces between the urban as occupation model of the city of Brasília, the socio-environmental conflicts caused by this process and the subsequent effects on the quality of life of the population of Brasília. The construction of the capital city of Brasília marked the apex of the national developmentalist and modernizing project, headed by the then president Juscelino Kubitschek (JK) in the 1950s. However, considering the genesis of the future capital as part of a large undertaking that brought considerable social and environmental impacts, the construction of the city will be analyzed through the viewpoint of a larger dilemma: society *versus* nature. With this duality being overcome came the impacts of this great project: disorganized occupation, economic crisis, reduction of green areas, environmental pollution, socio-spatial inequalities, violence, unemployment, etc. With this in mind, the aim of this study is to understand how this development and urbanisation model has impacted on the quality of life in the city, in a comparative study between two administrative regions of the DF: Plano Piloto and Sobradinho. That is to say, the urban-environmental relation in the case of Brasília, which carries the *status* of a planned and architectonically modern city, but which also reproduces social and spatial inequalities that are present in the rest of the country.

Keywords: Brasília; urbanization; development; society and nature; modernism; quality of life.

ZUSAMMENFASSUNG

Die vorliegende Arbeit versucht, die bestehenden Schnittstellen zwischen dem Modell der Stadt Brasília als Besiedlungsraum, den durch diesen Prozess entstehenden sozial-ökologischen Konflikten und den sich daraus ergebenden Auswirkungen auf die Lebensqualität der Bevölkerung von Brasília zu untersuchen. Der Bau der Hauptstadt Brasília markierte den Höhepunkt des nationalen Entwicklungs- und Modernisierungsprojekts, das in den 1950er Jahren vom damaligen Präsidenten Juscelino Kubitschek (JK) geleitet wurde. Betrachtet man jedoch die Entstehung der zukünftigen Hauptstadt als Teil eines Großprojekts, das erhebliche soziale und ökologische Auswirkungen mit sich brachte, so wird der Bau der Stadt aus der Sicht eines größeren Dilemmas analysiert: Gesellschaft versus Natur. Mit der Überwindung dieser Dualität kamen die Auswirkungen dieses Großprojekts: ungeordnete Besiedlung, Wirtschaftskrise, Rückgang der Grünflächen, Umweltverschmutzung, sozialräumliche Ungleichheiten, Gewalt, Arbeitslosigkeit usw. Vor diesem Hintergrund soll in dieser Studie untersucht werden, wie sich dieses Entwicklungs- und Urbanisierungsmodell auf die Lebensqualität in der Stadt auswirkt, und zwar in einer vergleichenden Studie zwischen zwei Verwaltungsregionen von DF: Plano Piloto und Sobradinho. Das heißt auf das Verhältnis zwischen Stadt und Umwelt im Fall von Brasília, eine geplante und architektonisch moderne Stadt ist, die aber auch die sozialen und räumlichen Ungleichheiten im Rest des Landes reproduziert.

Schlüsselwörter: Brasília; Urbanisierung; Entwicklung; Gesellschaft und Natur; Modernismus; Lebensqualität.

LISTA DE SIGLAS

CODEPLAN - Companhia de Planejamento do Distrito Federal

DF – Distrito Federal

GDF – Governo do Distrito Federal

IDHM – Índice de Desenvolvimento Humano Municipal

IOH – Índice de Oportunidade Humana

IPE - Instituto de Pesquisa e Estatística do Distrito Federal

IPQV – Índice de Perda de Qualidade de Vida

IQVU - Índice de Qualidade de Vida Urbana

JK – Juscelino Kubitschek

NOVACAP - Companhia Urbanizadora da Nova Capital

PDAD – Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios

RA – Região Administrativa

RA's – Regiões Administrativas

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Índice de perda de qualidade de vida – IQPV.....	45
Gráfico 2 – Índice de Gini – Brasil e DF.....	62
Gráfico 3 – Renda bruta média do trabalho per capita.....	64

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 – Composição da Região Administrativa I.....	49
Mapa 2 – Localização de Sobradinho.....	52
Mapa 3 – Distribuição do IOH geral para o DF.....	61
Mapa 4 – Divisão do DF por grupos de renda.....	65

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Planta de Sobradinho.....	52
Figura 2 – Escolaridade da população em Sobradinho.....	59
Figura 3 – Escolaridade da população no Plano Piloto.....	60
Figura 4 – Distribuição por setor de atividade no Plano Piloto.....	63
Figura 5 – Esgotamento sanitário do domicílio. Plano Piloto.....	69
Figura 6 – Esgotamento sanitário do domicílio. Sobradinho.....	69
Figura 7 – Problemas nas cercanias do domicílio. Sobradinho.....	71
Figura 8 – Problemas nas cercanias do domicílio.....	71

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Defasagem Idade-Ciclo no Plano Piloto e em Sobradinho.....	59
Tabela 2 – Saneamento adequado no Plano Piloto e em Sobradinho.....	68

“Duas questões ganham proeminência nesse início de século e milênio: a ambiental e a urbana.”

Aldo Paviani
[Brasília: controvérsias ambientais, 2003]

“Brasília nasceu saudável, um bebê rosado, lindo, que à medida que foi crescendo foi ficando com a cara do pai, que é o Brasil. Brasília tem hoje as mesmas contradições, desigualdades e injustiças que tem o país. Brasília não poderia ser diferente do Brasil.”

José Carlos Coutinho
[Agência Brasil, EBC, 2019].

“Brasília suscita imagens contraditórias: da ilha de prosperidade num país de desigualdades [...]”

Neli Aparecida de Mello
[Brasília: controvérsias ambientais, 2003]

“Em nenhum lugar do mundo a humanidade se afastou mais da natureza orgânica do que sob as condições de vida características das grandes cidades.”

Louis Wirth
[O urbanismo como modo de vida, 1938].

“Toda cidade real traz dentro de si a cidade imaginária. E vice-versa.”

Eduardo Portella
[Cidade dos Homens, 2002].

SUMÁRIO

I. INTRODUÇÃO	17
II. REFERENCIAL TEÓRICO	26
a) <i>Cidades e espaço urbano</i>	26
b) <i>A questão ambiental</i>	32
c) <i>Dilema sociedade vs. natureza</i>	38
d) <i>Qualidade de vida</i>	42
III. A QUALIDADE DE VIDA EM QUESTÃO	48
a) <i>Plano Piloto: planejamento, concentração e dispersão</i>	48
b) <i>Sobradinho: de fazenda à região administrativa</i>	51
c) <i>Relação urbano-ambiental e qualidade de vida no DF</i>	54
d) <i>Uma análise dos dados e indicadores sociais em regiões distintas</i>	56
e) <i>A realidade socioeconômica na capital: da escola ao emprego</i>	58
f) <i>O urbano-ambiental na dinâmica centro-periferia</i>	67
IV. CONSIDERAÇÕES FINAIS	73
IX. REFERÊNCIAS	78
X. NOTAS.....	84

I. INTRODUÇÃO

A construção de Brasília marcou o ápice do projeto desenvolvimentista e modernizador do século XX para o Brasil. Para compreender os impactos desse acontecimento, é necessário entender o contexto social, político, ambiental e principalmente urbano-territorial do Brasil da metade do século. O desejo de transferir a capital para o interior do país remonta ao início do século anterior, tomando forma constitucional, depois passando por expedições para definir a área a ser construída e debates políticos por diferentes governos, até sua inauguração, em 1960. De acordo com o próprio Kubitschek (2000), os objetivos a serem alcançados com a construção eram: unidade, eficiência administrativa, descentralização política, desenvolvimento social e econômico do interior e exploração de áreas desocupadas. Considerava-se importante quebrar a visão unilateral de valorização das regiões Sudeste e Sul, já mais desenvolvidas e urbanizadas, ou seja, virar as costas para o litoral e tomar posse efetiva do território, a começar pelo Centro-oeste. O surgimento e a concepção de Brasília eram, então, a grande realização de seu plano de governo, dentro do projeto integracionista, que almejava fazer: “a ligação do Brasil por dentro” (KUBITSCHKEK, 2000, p. 97).

A cidade surgiu, então, como a meta-síntese de seu programa, cujo principal *slogan* “50 anos em 5” carregava essa proposta política e econômica de modernização do país, com a materialização do item número 31, a construção de Brasília. Esse quadro geral de inserção de Brasília na construção de um novo país – eficiente, moderno e desenvolvido – toma corpo quando se olha para a questão regional. Com o início da consolidação do modelo urbano-industrial no Brasil, nos anos 1940-50, cidades como São Paulo e Rio de Janeiro, com maiores infraestruturas urbanas para sustentar a industrialização, vão despontar como capitais atrativas para migrantes em busca de emprego (NUNES, 2004). Considerando que a dinâmica de desenvolvimento girava em torno de interesses de elites regionais, o projeto de mudança da capital funcionou com êxito, já que acabou impulsionando vários outros programas de desenvolvimento regionais, conforme Nunes (2004). A construção de Brasília, então, visava justamente mudar a direção dos fluxos migratórios, com o intuito de desafogar regiões já infladas e, com a construção de uma cidade em um

espaço vazio, a possibilidade dos brasileiros e brasileiras fazerem parte do processo de criação de um novo país, com uma nova nacionalidade.

Feita essa breve apresentação histórica, pode-se entender que Brasília nasce em um contexto específico e com características muito peculiares, próprias de sua concepção como sede administrativa, o que significa dizer que ela carrega o *status* de cidade política, isto é, uma cidade não-comum, tanto pela peculiaridade de abrigar a sede do governo, quanto pela sua realização arquitetônica e urbanística. Esse argumento se justifica a partir de duas faces. A face política, segundo o próprio JK: “porque Brasília não seria um centro urbano nos padrões convencionais, mas uma realização diferente” (KUBITSCHEK, 2000, p. 62). E pela face arquitetônica e urbanística, com a introdução de novos conceitos urbanísticos modernos, como a divisão em 4 escalas ou funções urbanísticas: a monumental, a residencial, a gregária e a bucólica, que serão tratadas posteriormente. Lúcio Costa consagra em seu relatório do Plano Piloto de 1957, o resumo da nova capital: “*Brasília, capital aérea e rodoviária; cidade parque.*”ⁱ

Essa interligação das características da cidade, administrativa e centro das altas decisões, urbanisticamente moderna e diferenciada, conferem a ela um certo protagonismo nacional, como cidade e nova capital. Nesse sentido, o acontecimento mais significativo foi a inclusão, em 1987, na lista de patrimônios mundiais da Organização das Nações Unidas para a Ciência Educação e Cultura (UNESCO), como Patrimônio Cultural da Humanidade. Primeiro conjunto urbano do século XX a ser tombado pela organização, a cidade também ganhou proteção legal do governo federal e local, dada a sua construção única e marcante, com traços de genialidade humana. O intuito por trás do tombamento, vale dizer, é o reconhecimento do valor cultural, arquitetônico e histórico da cidade por parte do poder público e da própria sociedade. Pode-se dizer que, mais do que isso, o estabelecimento de um ordenamento do território a partir dos princípios de um urbanismo moderno: o que intervém no espaço social de maneira funcional, isto é, que concretiza tais concepções. No entanto, é questionável se a proteção do conjunto urbanístico-arquitetônico de Brasília (especificamente do Plano Piloto), dentro do processo de modernização do país, de fato deu a ela o protagonismo esperado.

Dessa forma, o paradoxo ao qual este trabalho pretende inserir Brasília – como cidade moderna, planejada e racional – está sustentado na noção de que as cidades

modernas, inseridas em um espaço urbano particular, possuem uma dupla definição, ou seja, são enxergadas tanto como locais de produção e reprodução da vida humana e social (onde se tem cultura, intelectualidade, tecnologia, ciência), mas, ao mesmo tempo, como o epicentro de conflitos e desigualdades sociais, econômicas, poluição e desastres ambientais, além de outros agravantes (ANDRADE e FRANCESCHINI, 2017). Nesse cenário, em 62 anos de existência, a cidade já sente os efeitos causados pela sua própria construção e modelo de ocupação, algo não previsto no projeto inicial, mas que podia ser esperado. Esse paradoxo, de nível mais micro, apenas faz sentido quando colocado sob a ótica de um nível macro, o dilema sociedade vs. natureza. Essa relação dicotômica pode ser representada pela apropriação acelerada do meio ambiente pelo ser humano, principalmente no Brasil do século XX, quando a urbanização se torna mais generalizada, processo que vem gerando sérios riscos e inseguranças. Esses riscos, vale dizer, são produtos da própria modernidade, contexto em que tudo parece fora do controle e a sociedade encontra-se em constante ameaça, devido à globalidade do alcance de tais riscos (BECK, 2010).

Com a pressão que a urbanização causou sob o território do Distrito Federal, fica claro que o planejamento da cidade de Brasília¹ não a livrou dos problemas causados pelo modelo de ocupação. Diversos estudos publicados no Brasil e no exterior apontam para essa direção: a intrínseca relação entre ser humano e natureza, ligação na qual o modo como se habita, se come, se desloca, se comporta ou se trabalha impacta diretamente o meio físico natural, esse como provedor de recursos naturais indispensáveis à vida humana. Nesse aspecto, o aprofundamento do entendimento dos problemas ambientais resultando em ameaças à sobrevivência humana acabou por forçar a Sociologia a realizar uma mudança de paradigma, que começou a acontecer a partir dos anos 1970, segundo Herculano (2000). Passou-se, então, a enxergar os conflitos e problemas ambientais como negativos à saúde e à qualidade de vida das populações, ideia a qual ela reforça com o seguinte “tudo isso passou a ser visto como indícios de ameaças definitivas à sobrevivência humana e planetária” (HERCULANO, 2000, p. 4). Dito de forma simples, a ideia de que sem meio ambiente não há meio social.

¹ Segundo o IBGE, Brasília – considerando toda a área do Distrito Federal - é considerada hoje a terceira cidade com a maior área urbanizada do país, atrás apenas de São Paulo e Rio de Janeiro na escala hierárquica urbana. É também, desde 2007, uma metrópole nacional com população estimada de mais de 3,9 milhões em 2021.

Essa mudança paradigmática é de toda forma importante, já que pressupõe que a estrutura físico-biológica do planeta é indispensável à vida social. Tendo isso em mente, o meio ambiente como condicionante do desenvolvimento e da urbanização é tema de conflitos e disputas, na medida em que pressões por habitação, produção e desenvolvimento vem consumindo sobremaneira o espaço urbano - e também rural – do DF. Em última instância, pode-se afirmar que “a relação sociedade-natureza tende ao desequilíbrio e a uma ruptura ecológica resultante da expansão econômica” (BUTTEL, 1992, p.86 apud FLEURY; ALMEIDA; PREMEBIDA, 2014, p.38). Cada vez mais se percebe, seja pela mídia ou por estudos científicos divulgados e/ou trazidos à tona por grupos sociais, a necessidade de se voltar a atenção para o modo como o modelo de desenvolvimento urbano e social está impactando o meio ambiente. Os impactos vão desde a atividade industrial, os empreendimentos imobiliários ou pelos meios motorizados de transporte, todas atividades emissoras de poluentes – no ar e no solo – e que possuem relação direta com eventos climáticos extremos e piora da qualidade de vida, como apontam os recentes relatórios do Painel Intergovernamental sobre Mudanças Climáticas (IPCC).

Logo, o cenário apresentado acima traz ao centro da análise a questão urbano-ambiental da cidade de Brasília ² e os consequentes efeitos na qualidade de vida da população brasiliense. Por urbano-ambiental entende-se a forma como se dá a relação entre o meio ambiente natural (de base físico-biológica) e o urbano construído ou artificial (objetos fixos não naturais, como edifícios e estradas p. ex). A definição de qualidade de vida é mais difícil de precisar, pois se trata de um conceito polissêmico e que possui diferentes abordagens metodológicas. Para os propósitos dessa pesquisa será adotada a visão de Herculano et al. (1998), conceituando qualidade de vida como o conjunto das condições sociais, ambientais, econômicas e culturais disponíveis para os indivíduos realizarem suas potencialidades. Ou seja, estruturas sociais mínimas, como acesso à produção e ao consumo; meios para produzir cultura e ciência; equipamentos urbanos; alimentos; saúde e ar de qualidade. Essa leitura do termo vai de encontro ao que definiu a Organização Mundial da Saúde (OMS) em 1995, por meio do instrumento World Health Organization Quality of Life (WHOQOL): “a

² Para esse trabalho, será adotada a visão de Sabbag (2012) e Paviani (1985), em que Brasília é entendida para além dos limites do Plano Piloto, localizado na zona central. Para esses autores, fazem parte também da cidade as Regiões Administrativas do DF e as cidades do Entorno, em um modelo polinucleado e heterogêneo. Dito de outra forma, a ideia de que Brasília é todo o DF.

percepção do indivíduo de sua posição na vida, no contexto da cultura e sistema de valores nos quais ele vive em relação aos seus objetivos, expectativas, padrões e preocupações”. (THE WHOQOL Group, 1995).

Para realizar essa análise é preciso salientar que a qualidade de vida, como noção relacionada à ideia de satisfação e bem-estar individual e coletivo, possui duas dimensões: a subjetiva e a objetiva. A primeira está no campo qualitativo, com sentimentos relacionados ao bem estar, felicidade, prazer, satisfação pessoal, etc. A segunda, por sua vez, no campo quantitativo, com fenômenos passíveis de medição mais direta, como alimentação, habitação, saneamento básico, transporte, etc. (ROSA, 2014). Entende-se que o conhecimento científico amplo e de qualidade sobre a realidade socioambiental de Brasília, no caso da qualidade de vida, poderia ser mais amplamente utilizado no momento do planejamento do desenvolvimento urbano, social e econômico, todos campos essenciais na reprodução da vida humana e social. Entendendo, então, todos esses aspectos relacionados à qualidade de vida de uma determinada população em uma dada cidade, Brasília se insere perfeitamente no paradoxo de urbanização e piora da qualidade de vida:

A assimetria que se observa entre, de um lado, uma cidade racional que se rebate num desenho modernista e, de outro, uma cidade que cresce nas suas periferias de forma anárquica, reproduzindo modelos das demais cidades brasileiras, evidenciam uma estrutura social com enormes graus de desigualdade e de diferenciação. (NUNES, 2014, p. 942).

Para que a cidade pudesse ter sido construída em apenas 3 anos e 10 meses – um tempo consideravelmente curto – muita área de vegetação do cerrado, o bioma predominante no Planalto Central, teve de ser suprimida. Tal empreitada traduz-se de maneira clara e direta, segundo Silva e Radin (2015), por uma grande marcha de desmatamento civilizador que avançou sobre o bioma cerrado. Esse avanço culminou em dois acontecimentos: o primeiro, claro, no feito da construção e inauguração da cidade, aclamado pela classe política e pela sociedade. O segundo, não obstante, na redução em 73 % da vegetação do cerrado na área do Distrito Federal, entre 1954 e 2001, segundo estimativas da UNESCO (2002). Esse quadro de assimetria geral entre as condições urbanas, socioambientais, econômicas e políticas do DF fica mais evidente quando se tem em vista a divisão por Regiões Administrativas. E em se tratando de qualidade de vida, indicadores sociais e outros números, o principal órgão

que realiza pesquisas desse porte é a Companhia de Planejamento do Distrito Federal (CODEPLAN).³

De acordo com a principal pesquisa realizada pelo órgão, a Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílio (PDAD), que visa traçar um perfil socioeconômico e territorial do DF, a qualidade de vida havia melhorado em 2016, com base em educação e renda. No entanto, na visão do próprio dirigente do órgão na época: “o grande desafio do DF é reduzir as disparidades entre as regiões administrativas”ⁱⁱ. Em outra matéria jornalística, ainda sobre a PDAD, o diretor de Estudos e Políticas Sociais da Codeplan da época afirmou: “Brasília foi construída num sonho de igualdade, mas a realidade se mostrou mais cruel do que o sonho. E hoje não só espelhamos a desigualdade do Brasil, como somos a unidade da Federação mais desigual”.ⁱⁱⁱ Essas contradições exemplificam, de maneira assertiva, o paradoxo do desenvolvimento urbano e social no qual a capital está inserida. Ou seja, mesmo que Brasília seja vista como excepcional em sua concepção, por outro lado a sua estrutura social reflete a mesma observada em ambientes mais tradicionais, quando colocada *vis a vis* com o restante do país, o Brasil profundo. (NUNES, 2014).

Dito isso, é por esse caminho que esse trabalho pretende seguir: entender como a urbanização e o desenvolvimento territorial de Brasília se relaciona com problemas socioambientais e qualidade de vida. Ou seja, a análise do modo como a qualidade de vida está espacialmente distribuída pelo DF, em uma comparação entre o Plano Piloto e Sobradinho, a partir de variáveis sociais e ambientais. E ao mesmo tempo, compreender como a cidade está inserida no paradoxo de cidade moderna, planejada e também desigual, bem como destacar a dimensão ambiental nos estudos sobre qualidade de vida. A fim de se analisar os objetivos propostos e investigar o contexto do DF, serão utilizados os dados quantitativos de 3 pesquisas: a) *Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílio (PDAD)*; b) *Índice de Oportunidade Humana (IOH) no DF*; e c) *Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM)*. Dentro da problemática urbano-ambiental, as contradições do espaço urbano brasileiro – na figura das metrópoles – e da qualidade de vida, serão analisadas as seguintes variáveis, separadas em duas dimensões:

³ A empresa passou a ser denominada Instituto de Pesquisa e Estatística do DF (IPEDF), por conta de sua recente extinção e mudança de natureza jurídica.

I. DIMENSÃO SOCIAL:

- a) educação
- b) renda
- c) trabalho

II. DIMENSÃO URBANO-AMBIENTAL

- a) saneamento
- b) água
- c) infraestrutura urbana

A pesquisa, que é de caráter quantitativo com uso de fontes secundárias, será baseada também no uso do método comparativo para se alcançar resultados satisfatórios para a pesquisa, em um contraponto entre essas regiões. Entendendo esse método como uma perspectiva de análise do social, lançar mão de seu uso permite que o pesquisador consiga perceber diferenças e semelhanças, descobrir regularidades, perceber deslocamentos e transformações, continuidades e descontinuidades e também construir tipologias (SCHNEIDER; SCHIMITT, 1998). O uso de tal método, segundo os autores, deve ser acompanhado de objetividade e rigor científico, considerando as particularidades do campo da ciência social. No caso de Brasília e suas regiões, opta-se pela perspectiva do *contraste de contextos*, comparação feita de dois ou mais casos, colocando em evidência suas diferenças (SKOPCOL; SOMERS, 1980, apud SCHNEIDER, SCHIMITT, 1998).

Para se atingir os objetivos da pesquisa, dentro dos limites da investigação, a metodologia desse trabalho consistiu, primeiramente, em extensa revisão bibliográfica relacionado às questões urbano-ambientais em Brasília, qualidade de vida, cidades, questão ambiental, espaço urbano e o dilema entre sociedade natureza. O conhecimento da fortuna crítica fora feito por meio da leitura de livros, artigos, capítulos, dissertações, teses, trabalhos finais e dossiês, com o objetivo de entender o

estado geral do assunto, seus avanços e suas lacunas, e com isso postular o ponto de partida do trabalho (MARTINS, 2015).

Com isso, justifica-se a escolha das regiões a serem estudadas, Plano Piloto (RA I) e Sobradinho (RA V). A primeira, com um alto índice de profissionais do funcionalismo público federal e distrital, altos níveis de renda per capita e alta cobertura de infraestrutura e serviços públicos; a segunda, com menores níveis de renda, escolaridade e infraestrutura, e ainda distante da área central de Brasília – onde se concentram muitos postos de trabalho, opções de lazer, cultura e outros serviços. Essas disparidades se espalham por diversos indicadores sociais e ambientais, o que traz à tona a hipótese da desigualdade de acesso à serviços e outras disparidades que vem afetando negativamente a qualidade de vida da população, seja no centro planejado ou na periferia não planejada. Com isso em mente, percebe-se a necessidade de ir além da prática descritiva ou apenas explicativa da realidade social estudada, sendo necessário aliar teoria e prática, a fim de intervir na realidade social. Nenhum desses métodos, no entanto, é estanque e imutável, impondo à pesquisa certo espaço para a criatividade e a invenção (DEMO, 1995).

Se se toma a cidade e a natureza como espaços de conflitos de interesses entre grupos, classes e indivíduos, é evidente o quanto a qualidade de vida fica comprometida nos dias atuais, já que “as áreas naturais se tornavam sempre mais vulneráveis às atividades econômicas, à pressão demográfica e à expansão urbana” (PELUSO; CIDADE, 2014, p.6). Logo, essa vulnerabilidade dá à a questão urbana e ambiental um lugar central nas discussões atuais sobre desenvolvimento sustentável, mudanças climáticas, planejamento urbano e regional, mitigação das mudanças climáticas, entre outros assuntos. Dito de outra forma, considerando o escopo político, arquitetônico e urbano-territorial em que Brasília foi construída, seu *status* não a livrou dos impactos de sua construção, que consumiu espaço, trabalho e terra. Sua excepcionalidade, na verdade, se traduz, quando analisada criticamente, na síntese do atual Brasil: “o novo e o velho, o projetado e o não projetado, a riqueza e a pobreza, o planejado e o não planejado, alta densidade e baixa densidade, resultando num território de extremos e contradições territoriais” (ANJOS, 2012, p. 13).

Em última instância, todas essas questões reforçam a ideia já difundida por muitos de que para ter boa qualidade de vida é preciso ter um meio ambiente

preservado. (PAVIANI, 2014) ^{iv}. Fica entendido, então, que após a conclusão dessa pesquisa, ainda haverá muito pela frente, considerando que “tudo em ciência é discutível, sobretudo nas ciências sociais. Não há teoria final, prova cabal, prática intocável, dado evidente. Isto é uma característica, não uma fraqueza, o que funda, ademais, à necessidade inacabável de pesquisa [...]” (DEMO, 1995, p. 11). Esse caráter não evidente e complexo da realidade social impõe muitos desafios teóricos e metodológicos ao pesquisador, mas a pesquisa em si própria – prática fundante da academia – não é produto acabado, verdade definitiva ou lei irrefutável, ela é processo criativo que deve dialogar com a realidade social, tanto para compreendê-la quanto para transformá-la (DEMO, 1995). Por fim, a divisão dos capítulos foi feita da seguinte forma: no primeiro capítulo, encontra-se o referencial teórico da questão urbano-ambiental; no segundo, a análise propriamente dita da qualidade de vida no DF, com o uso dos dados das pesquisas; e por fim, no terceiro, uma breve conclusão.

II. REFERENCIAL TEÓRICO

Esse capítulo dará à proposta de pesquisa apresentada acima sustentação teórico-científica, dentro de dois limites principais: tempo e recorte metodológico. Ou seja, o uso das referências, autores, teses e correntes de pensamento disponíveis e relevantes para o objeto de estudo não pretendem esgotar o assunto – seja como referências ou resultados. Dessa forma, a divisão dos subcapítulos está organizada da seguinte forma: a) cidades e espaço urbano; b) a questão ambiental; c) dilema sociedade vs. natureza e d) qualidade de vida.

a) Cidades e espaço urbano

O significado de cidade e espaço urbano atravessa diferentes áreas do conhecimento através do tempo. Porém, a fim de buscar uma aproximação mais frutífera com os propósitos do trabalho, será escolhida a seguinte definição de cidade: “para fins sociológicos, uma cidade pode ser definida como um núcleo relativamente grande, denso e permanente, de indivíduos socialmente heterogêneos” (WIRTH, 1967, p. 95). Essa definição, apesar de pequena, traz consigo um grande aparato teórico e histórico, na medida em que com o surgimento das cidades modernas – leia-se durante e após a Revolução Industrial do século XIX -, o modo de vida nesses espaços fosse profundamente alterado. Essa passagem de uma organização social rural e tradicionalista para uma outra de caráter urbano e diferenciada, em grandes agregados humanos, está intimamente ligada ao desenvolvimento do capitalismo e à intensa urbanização. O sociólogo alemão Louis Wirth, então, afirma: “o surgimento de cidades no mundo moderno sem dúvida não é independente do aparecimento da tecnologia moderna da máquina automotriz, da produção em massa e da empresa capitalista” (WIRTH, 1967, p. 95).

Dito de outra forma, a cidade é o lugar por excelência onde há a circulação do capital, um arranjo espacial que é reflexo da economia capitalista (GOUVÊA, 1988). A cidade moderna, então, enxergada como uma forma de associação humana, se distingue da cidade pré-industrial e/ou por outros agrupamentos humanos por instalações comerciais, administrativas, industriais, bem como meios de transporte,

atividades de comunicação de massa, organizações sociais e estatais, além da densidade populacional, etc. Essas características passam a ser vistas como essenciais ao processo de urbanização e até mesmo de civilização, já que passou a exercer grande influência no modo de vida e no psiquismo dos cidadãos. Georg Simmel, em “*A metrópole e a vida mental*” (1902) analisou o modo como a cidade grande cria uma base psicológica de tipo metropolitano, que consiste na intensificação dos estímulos nervosos, devido à velocidade e à ininterrupção dos acontecimentos. A vida psíquica presente nas grandes cidades é, segundo ele, objetiva e racional, na medida em que valem os critérios de pontualidade, calculabilidade, exatidão, impessoalidade e anonimato (FREITAG, 2006). Então, fica evidente que:

Com cada atravessar de rua, com o ritmo e a multiplicidade da vida econômica, ocupacional e social, a cidade faz um contraste profundo com a vida de cidade pequena e a vida rural no que se refere aos fundamentos sensoriais da vida psíquica. A metrópole extrai do homem, enquanto criatura que procede a discriminações, uma quantidade de consciência diferente da que a vida rural extrai (SIMMEL, 1967, p. 11).

Por outro lado, o advento da modernidade é também elemento importante para se entender o panorama do surgimento das cidades pós-industriais e a intensificação da vida no espaço urbano. Os principais marcos históricos que valem ser citados são a Revolução Industrial e a Revolução Francesa, que trouxeram intensas mudanças sociais, políticas, econômicas e culturais. Pode-se afirmar, então, que as cidades foram o epicentro dessas mudanças, tanto com a intensa urbanização a partir da instalação de fábricas quanto pelo novo modo de vida que se desenvolvia. Com a modernidade, as noções de desenvolvimento, progresso, avanço da ciência e tecnologia são postas em primeiro plano, fazendo com que determinadas capitais ganhassem atenção especial, como é o caso de Londres (capital monetária), Paris (capital da luz) e Berlim (capital cosmopolita). Essas duas últimas, inclusive, bem analisadas por Walter Benjamin (1892 – 1940), filósofo alemão. Quando teorizou sobre a Paris do século XX, deu ênfase ao *flâneur*, personagem criado por Charles Baudelaire, poeta francês. Ele, o passante, seria o verdadeiro descobridor da cidade moderna, que admira as ruas, as passagens e as construções (FREITAG, 2006).

O pensamento humano passou a ser guiado pelos ideais modernistas, sustentados por uma cultura e um por um sistema monetário que começavam a se

globalizar, fenômeno que foi analisado posteriormente pelo geógrafo Milton Santos. É mister, agora, tratar das contribuições da ciência geográfica nas análises sobre o espaço. Procura-se frisar que esse conceito possui diferentes significados – ou seja, foram e são conceitualizados segundo as diversas correntes de pensamento da geografia, desde 1870 (CORRÊA, 2000). Primeiramente, salienta-se que o entendimento do conceito de espaço, como objetivação da análise da realidade social, está intrinsecamente ligado à ação humana modeladora da superfície terrestre. Com isso em mente, para os propósitos da pesquisa o espaço geográfico poderia ser caracterizado a partir de duas definições, mutuamente não excludentes e sim complementares. A primeira seria caracterizada pelas suas propriedades físicas e geomorfológicas, como clima, cobertura vegetal, fauna, solo, etc, ou seja, uma porção de terra com objetos fixos naturais (CORRÊA, 2000 e GONDIM & MONKEN, 2017).

Essa conceituação está mais ligada a uma geografia de caráter natural, com análises que tendem mais ao caráter quantitativo, racional e dedutivo do espaço. Já a segunda acepção se funda em um paradigma humanista, dentro de uma perspectiva crítica, em que se dá ênfase ao que o ser humano realiza e experimenta nesse determinado espaço, ao subjetivismo. Nesse espaço, onde se encontram pessoas, há afetividade, sentimento, emoção, todos aspectos não mensuráveis por um modelo quantitativo de análise. Dito de maneira simples, o espaço pode ser enxergado pela ótica do materialismo histórico, onde se funda uma economia, um sistema social, uma cultura, isto é, o espaço é concebido como ponto central da reprodução das relações sociais de produção, ou seja, a própria reprodução da sociedade. (LEFÉBVRE, 1976 apud CORRÊA, 2000, p. 26). Essa caracterização leva a seguinte afirmação:

[...] espaço urbano e sociedade são duas faces da mesma moeda; ou seja, o espaço é um aspecto estrutural da cidade. Seu papel supera o conceito sociológico de suporte de atividades, pois não é um meio rígido e neutro, mas capaz de oferecer possibilidades e restrições à realização de práticas. (KOHLSDORF, 1996, p. 21)

A visão de Milton Santos (1926 – 2001) também contribui para uma melhor compreensão do conceito de espaço – geográfico e também urbano. O espaço geográfico, segundo Santos (2006) é um conjunto de fixos e fluxos e de um sistema de objetos e ações. Por fixos tem-se os objetos naturais ou construídos; por fluxos, associações, grupos, mercadorias ou informações. Tais categorias formam um todo

complexo e inseparável de lugares espacializados pela ação antrópica, ou seja, a ação do ser humano sobre a natureza moldando-a com seus interesses, no sentido em que é formado um espaço geográfico – contendo o próprio espaço e a sociedade. O espaço, então, pode ser observado pela quantidade de objetos técnicos ou tecnológicos presentes na sociedade moderna: hidroelétricas, fábricas, estradas de ferro e de rodagem, meios de comunicação, um todo que marca o atual período da velocidade, dos fluxos rápidos e constantes com grande quantidade de informações circulantes. Ele, por fim, complementa:

O espaço, uno e múltiplo, por suas diversas parcelas, e através do seu uso, é um conjunto de mercadorias, cujo valor individual é função do valor que a sociedade, em um dado momento, atribui a cada pedaço de matéria” [...] quando a sociedade age sobre o espaço, ela não o faz sobre os objetos como realidade física, mas como realidade social [...] isto é, objetos sociais já valorizados aos quais ela (a sociedade) busca oferecer ou impor um novo valor. (SANTOS, 2006, p. 67 – 71)

Desse modo, a organização do espaço urbano na modernidade não é assunto de menor importância, já que como foi apresentado acima, o ser humano busca moldar tal espaço de forma que ele se torne habitável. Esse molde somente foi e é possível de ser feito a partir de um campo de conhecimento específico, o urbanismo, definido como prática de intervenção no espaço com o intuito de adaptar o *habitat* às necessidades humanas (NUNES, 2004). O marco histórico do processo de legitimação do campo do urbanismo no mundo se dá com a realização do Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM), em 1933. Como produto desse encontro em específico surge, anos depois, a Carta de Atenas, documento escrito pelo arquiteto francês Le Corbusier e que fundou os princípios do urbanismo moderno. Em síntese, o urbanismo deve se basear segundo quatro funções básicas da cidade: a) habitar, b) trabalhar, c) circular e c) se divertir. Dessa forma, “o urbanismo não deve se submeter exclusivamente às regras de um estetismo gratuito. Por sua essência ele é de ordem funcional.”⁴ Sendo então o urbanismo prática interventora sob o território e de ordem funcional, ele nasce preocupado com questões sociais e, principalmente, com o planejamento das cidades, com vistas a melhorar as condições de vida da coletividade. Essa tarefa, no entanto, vai além desse campo acadêmico e sócio-profissional específico: “o arquiteto e o urbanista passam a integrar equipes nas quais sociólogos, economistas, advogados [...] e

⁴ Congresso Internacional de Arquitetura Moderna – CIAM, “La Charte d’ Athènes, 1943, p.28.

geógrafos dividem a tarefa de planejar a cidade, vista como fenômeno complexo e multidisciplinar.” (NUNES, 2004, p. 60).

Nesse contexto de surgimento de cidades novas e o seu respectivo planejamento urbano-territorial, o caso de Brasília chama certa atenção. A cidade foi concebida a partir dos moldes do urbanismo moderno e dos princípios da Carta de Atenas, tendo a setorização urbana um papel central. Como já foi apresentado, o plano urbanístico da cidade previu 4 escalas: monumental; residencial; gregária e bucólica, todas funcionando como forma de dar eficiência e também fluidez na circulação. Brasília, então, “é um aglomerado humano singular quando visto dentro da sociedade brasileira. Um espaço pensado, com funções principais predefinidas, implantado numa área física relativamente desocupada” (NUNES, 2004, p. 56). Essa singularidade se expressa, também, na atuação do Estado como detentor da terra e do controle imobiliário, atuando como um verdadeiro agente de urbanização (ROSA, 2014). O projeto de mudança da capital envolveu o Estado, governos, políticos, intelectuais e, claro, trabalhadores braçais. A cidade ultrapassou, rapidamente, o patamar previamente estipulado para o Plano Piloto, em número de habitantes – que estava na faixa dos 700.000 habitantes. Com a pressão por habitação e expansão dos serviços e dos equipamentos urbanos, surgiram vários outros núcleos, como Taguatinga (1958) ⁵, ocorrendo o seguinte: “o governo local deflagrou um processo de interminável criação de cidades-satélites – todas visando proteger o Plano Piloto de ocupações ilegais, irregulares e informais (favelas), as denominadas “invasões” (PAVIANI, 2009, p. 80).

Esse processo de favelização no Distrito Federal já foi apontado por diversos autores até o início dos anos 2000, numa dinâmica entre a zona central de Brasília, o Plano Piloto, e a periferia, composta por núcleos urbanos distantes e com baixo nível de infraestrutura urbana. ⁶ De acordo com Holston (1993), por exemplo, o afastamento dessa população revelava não somente uma tentativa de marginalização, como também

⁵ Hoje, o Distrito Federal é dividido por Regiões Administrativas (RA's), possuindo um total de 33. O Plano Piloto, por exemplo, é a RA 1.

⁶ Em 1998 foi decretado pelo governo local, por meio do Decreto 19.040, a proibição do termo “satélite” para designar as cidades situadas no território do DF. Com a alegação de já possuírem características próprias, bons níveis de urbanização e certa autonomia social e política, percebe-se a passagem do modelo polinucleado – com os chamados vazios urbanos entre as cidades – para outro com forte conurbação, com novos adensamentos. (PAVIANI, 2009).

de limpeza e segregação socioespacial. Esse quadro sintético de Brasília demonstra a forte assimetria entre o projeto inicial – calcado na modernidade e no ordenamento racional do território – para uma configuração urbana atual já com características das grandes metrópoles brasileiras. A cidade que se mostra hoje, dessa forma, já é uma cidade em processo de conurbação, que segundo Paviani: “[...] será uma grande mancha urbana, assemelhada a qualquer grande cidade do país, deixando para trás e sem retorno a fama de “cidade planejada [...]” (PAVIANI, 2009, p. 82).

Haja vista o que foi apresentado e o atual estado de desenvolvimento urbano que se encontra a capital brasileira, é por esse caminho que se pretende analisar Brasília e seu espaço urbano, considerando que o resultado do verbo urbanizar significa consumir espaço e, mais do que isso, gerar problemas e desafios. Para os propósitos desse trabalho, então, o espaço urbano será entendido como o local onde acontece a reprodução da vida social, em que se encontram os produtos da ação antrópica: fixos e também fluxos em plena interação. Os fenômenos do processo de urbanização e de construção desse espaço urbano já são conhecidos: subhabitação, violência, desemprego, fome, pobreza, poluição, e “é em resposta a esses desafios que se desenvolve a Sociologia Urbana” (VELHO, 1967, p. 5).

b) A questão ambiental

Da mesma forma como foi destacado no tópico anterior, a questão ambiental suscita discussões históricas e embates metodológicos de várias ordens, por isso pontua-se a estratégia de recortá-la para os objetivos desse trabalho. Em primeiro lugar, por meio ambiente “entende-se o conjunto de meios naturais ou artificializados da ecossfera onde os seres humanos se instalaram, que exploram e administram, e o conjunto dos meios não antropizados necessários à sua sobrevivência.”⁷ O meio ambiente, então, como espaço físico natural da terra, é um grande provedor de recursos de diversos tipos, desde a água, os animais, as florestas, os minérios, o petróleo, etc – todos dentro de uma grande gama de processos produtivos e sociais que dão sustentação à vida humana. Com o desenvolvimento capitalista em curso após as revoluções industriais e seu pleno avanço durante o século XX, o que permitiu uma exploração desmedida dos recursos naturais, diversos eventos adversos começaram a chamar a atenção da sociedade em geral. Essa percepção política, social e científica da contraface do desenvolvimento econômico surgiu, então, como forma de articular a gênese da problemática ambiental ao processo econômico (AMAZONAS, 2012). Esse reconhecimento político e institucional dos problemas ambientais deu à questão ambiental certa legitimidade, a partir da sua entrada no espaço público, com a criação de ministérios do meio ambiente, o debate entre grupos, o *lobby* ecológico, entre outras iniciativas.

Essa percepção não se deu de forma aleatória, considerando as guerras mundiais, os acidentes nucleares, o crescimento populacional e os vários riscos associados ao progresso científico, tecnológico e econômico. Surgiram, então, as preocupações e as teorizações sobre possíveis caminhos para evitar a autodestruição. Nesse sentido, Amazonas (2012) pontua que a questão ambiental tem como marco histórico a realização da primeira reunião mundial – sob a organização das Nações Unidas (ONU) - sobre meio ambiente e desenvolvimento, a Conferência de Estocolmo, Suécia, em 1972. Os conceitos de sustentabilidade e desenvolvimento sustentável, que surgiram como produtos dessas reuniões e conferências mundiais, serão tratados mais adiante. Esse marco histórico é de toda forma importante, pois é a partir desses

⁷ Jollivet; Pavé, 1993 apud FLEURY; ALMEIDA e PREMEBIDA 2014, p.35

movimentos (da sociedade civil organizada, das universidades e dos governos, na figura do Estado) que os planos de desenvolvimento urbano e ambiental vão começar a se basear nos preceitos de sustentabilidade, ou pelo menos serão pressionados a fazê-lo. Dentro desse contexto de preocupação com o meio ambiente a partir de modelos de desenvolvimento econômico e social, a própria ciência sociológica foi forçada a enxergar a problemática ambiental como parte e/ou problema real da sociedade, fenômeno antes ignorado.

Dessa forma, considerando que as alterações no meio físico são causadas pela ação antrópica para moldá-la de acordo com seus interesses, a natureza ao mesmo tempo pode se regenerar, isto é, ela possui certa autonomia perante a vida humana. O que existe, então, é uma dualidade da existência humana, em que: “por um lado, o ser humano é visto com um fio na trama da vida da grande biosfera, e, por outro, o ser humano como criador de “ambientes” singulares socialmente distintos.” (BUTTEL, 1992, p. 70). E considerando as tendências antropocêntricas da sociologia produzida até aquela época, havia certa recusa de argumentos biológicos para explicação da realidade social – comparada a um organismo funcional por muitos autores. O fato de o paradigma da época ser muito calcado na singularidade humana e na infinitude dos recursos fez com que muitos eventos adversos acontecessem.⁸ Foi a partir dos anos 1970, então, que a variável ecológica/ambiental começou a fazer parte dos estudos das ciências sociais, especificamente da Sociologia Ambiental, uma ramificação de orientação ecológica. Como subdisciplina acadêmica que surgia nos EUA, suas bases tinham como origens várias outras subáreas, a exemplo da ecologia humana; da sociologia rural e do desenvolvimento; da sociologia urbana; da sociologia dos recursos naturais, etc. (HERCULANO, 2000).

No Brasil, por exemplo, a temática ambiental se manteve afastada dos horizontes teóricos nas Ciências Sociais durante bastante tempo, de modo que “as tentativas empreendidas no sentido de resgatar esta temática são episódicas, individuais e dispersas” (MORAES, 2005, p. 88). O objetivo, então, de fazer uma análise interligada entre o social e o natural, com foco nas bases materiais e biofísicas da sociedade, é uma crítica aos sociólogos clássicos fundadores da ciência, que deram

⁸ Um exemplo concreto é o caso da obra *A Primavera Silenciosa*, de Rachel Carson (1962), bióloga americana que constatou os efeitos nocivos de agrotóxicos/defensivos agrícolas no meio ambiente e na saúde humana. O livro da autora é considerado o impulsionador do movimento ambientalista da época.

pouco ou nenhum espaço para a variável ambiental. (FLEURY; ALMEIDA; PREMEBIDA, 2014). No entanto, Catton e Dunlap, no pioneirismo da sociologia ambiental estadunidense, em clássico artigo de 1978, sugeriram que houvesse uma mudança de paradigma, tal seja: sair de um aparato teórico em que o ser humano era singular e estava no centro; para outro onde o ser humano fosse apenas mais uma espécie e que fizesse parte do todo. A proposta, segundo Herculano (2000), era a seguinte:

[...] que saíssemos de um paradigma HEP ("human exceptionalism" e em seguida redefinido como "human exemptionalism paradigm"), ou seja, o paradigma da excepcionalidade e da supremacia humanas, do seu descolamento e independência da natureza, e passássemos a seguir um proposto paradigma NEP (nature environmental paradigm), pelo qual incluiríamos *o ambiente físico como uma das variáveis do sistema social*, propiciando assim um enfoque mais adequado para estudos sobre a escassez, o declínio da qualidade de vida e o aumento dos custos ambientais. (HERCULANO, 2000, p. 5, grifo nosso)

É com esse novo paradigma que se deveria buscar interpretar a realidade, ao entender o meio ambiente como uma variável mesma dessa estrutura. A sociologia ambiental, então, como subdisciplina responsável por tal tarefa, poderia se debruçar sob os seguintes objetos de estudo: a) atitudes e valores; b) movimentos ecológicos; c) riscos tecnológicos; d) política ambiental e e) desenvolvimento. E ainda segundo Herculano (2000), um dos temas mais relevantes que seria interessante pesquisar são os impactos socioambientais de grandes projetos de desenvolvimento, e também como as estruturas sociais se relacionam com os estudos de escassez de recursos. Esse quadro geral da questão ambiental e do surgimento da sociologia ambiental coloca a possibilidade de uma rica análise sobre Brasília, foco central desse trabalho. Sua própria construção, segundo a literatura, já provocou diversas mudanças e, com isso, custos ambientais, na medida em que mesmo “atualmente, Brasília e seu território, o Distrito Federal, são espaços em construção acelerada, em que o rápido crescimento da população e das atividades ocasiona novas configurações e suscita conflitos urbanos e ambientais” (PEULSO; CIDADE, 2014, p. 9).

Essa afirmativa coloca luz sob a história de ocupação do território do DF, que acarretou o tensionamento das relações entre desenvolvimento e preservação ambiental. Como já foi mencionado, a gênese das anteriormente chamadas cidades-satélites se deu mesmo durante a construção de Brasília, e após a inauguração, outras dezenas foram criadas. Essa dinâmica conflituosa na área da habitação ocorria da seguinte forma: o Plano Piloto, devido ao alto custo de seus imóveis e à destinação ao funcionalismo

público, impedia que a massa imigrante e trabalhadora conseguisse se instalar nessa localidade. Como resultado, esses contingentes populacionais começavam a formar núcleos afastados da área central de Brasília, em ocupações irregulares e muitas vezes em áreas de risco. Esse cenário resume-se na seguinte passagem: “enquanto os “criadores de Brasília”, arquitetos e políticos, foram exaltados, os trabalhadores, que na realidade deram seu sangue para construir a cidade, foram “homenageados” com a remoção [...] (GOUVÊA, 1988, p. 65). Fica evidente, logo, que essa desigualdade socioespacial no DF está intimamente ligada à questão dos impactos ambientais de diversas áreas, seja proveniente das políticas habitacionais, do crescimento populacional, de transporte ou mesmo de emprego e renda – considerando que a urbanização se dá sobre modificação do meio natural.

Com o intuito de apresentar um breve cenário do estado ambiental do DF, faz-se necessário destacar as diferentes lógicas contraditórias que atuaram na formação e expansão do espaço urbano de Brasília. Essas lógicas balizaram, de certa forma, o crescimento da cidade, sendo elas: a lógica política, a lógica do crescimento indefinido, a lógica do mercado imobiliário, a lógica da ocupação de espaços, a lógica ambiental, a viária, a do transporte e a dos serviços públicos e privados (GIOVENARDI, 2010). Um primeiro aspecto significativo na ocupação do território foi o gigante incremento populacional registrado nos últimos anos da década de 1990 até 2010. Em 1991, por exemplo, o DF tinha 1.601,094 habitantes, segundo censo demográfico do IBGE. Em 2010, esse número era da ordem de 2.570,160^v e hoje já ultrapassa a marca de 3 milhões, ou seja, esse crescimento demográfico acaba por pressionar o poder público em diversas frentes, ao passo que: “a população se multiplica mais rapidamente do que os mecanismos e processos para administrá-la. Os espaços estão perigosamente ocupados. Exploramos as riquezas naturais com uma intensidade e velocidade acima de sua capacidade de reprodução.” (GIOVENARDI, 2010, p. 434).

Dessa forma, o crescimento do número de habitantes é inversamente proporcional à oferta de espaço. Nesse contexto, o surgimento de novos assentamentos e a sua regularização pelo Governo do Distrito Federal (GDF) está diretamente relacionado com a ampliação e criação de novas vias, avenidas e viadutos. O sistema viário, então, é outra lógica que faz parte da dinâmica entre urbanização e meio ambiente, de forma que esses “vazios” urbanos eram enxergados como literalmente sem vida. Isto é, “o modelo rodoviário urbano é um dos fatores básicos do crescimento

dispersivo e da pulverização da cidade” (ANJOS, 2012, p.6). Em síntese, a urbanização é, então:

[...] um processo de esvaziamento, desertificação e de destruição do ecossistema quando afeta o fluxo da água pelo desmatamento, impõe a “limpeza da área” e abertura de vias, com processos de impermeabilização do solo e desvio de cursos de esgotamento pluvial (GIOVENARDI, 2010, p. 441).

O não cumprimento da legislação ambiental por parte da sociedade – e mesmo pela negligência do governo nos planos de ordenamento e na fiscalização – faz com que esse cenário se agrave. E quando se considera o jogo de forças entre as lógicas citadas na página anterior, “no processo especulativo de uso do território, envolvendo os espaços natural e urbano, este último assume uma posição de maior valia” (ANJOS, 2012, p. 18). Para exemplificar, como elemento essencial à reprodução diária da vida tem-se a água – potável, para alimentos e outros usos, como afirmado na seguinte passagem: “as consequências do crescimento vertiginoso da população, da demanda por alimentos, produtos industrializados e das alterações climáticas provocam atualmente um *déficit* entre a oferta e a procura de água potável” (GIOVENARDI, 2010, p. 447). A escassez de água potável é uma das contrafaces da urbanização acelerada, e ainda considerando as desigualdades entre as regiões do DF, tem-se um cenário de locais que consomem mais e outros que consomem menos. E com essa distribuição desigual do acesso à água, nos períodos chuvosos as inundações são recorrentes, devido à alta quantidade de superfícies de concreto e asfalto, impossibilitando que a água chegue ao solo. Somado a isso, as ondas de calor são cada vez mais constantes, independente de um bom índice de arborização – ao menos na área central da cidade.

Considerando o que foi exposto, fica evidente a importância de se perceber a cidade como um todo interligado e interdependente, de modo que a urbanização consome o espaço e cria diversas pressões sobre o meio ambiente. Nessa perspectiva, várias áreas do conhecimento vêm se debruçando em pesquisas, estudos e teorizações sobre o processo de urbanização de Brasília e os problemas enfrentados por ela como metrópole, assim destaca-se o caráter interdisciplinar desse trabalho, entendendo sua potencialidade na análise e na riqueza de percepções variadas sobre um mesmo fenômeno. Com isso, percebe-se que a construção de Brasília pressionou e continua pressionando o ambiente de diversas formas, seja por habitação, transporte, infraestrutura, água, emprego ou serviços urbanos. E todos esses aspectos formam o atual estado ambiental e urbano que se encontra a capital do país, “por isso, parece

óbvio que se trate o meio urbano em sua amplitude natural e social, sem cair na armadilha de focar apenas o quadro natural, de um lado, ou o ambiente urbanizado, de outro” (PAVIANI, 2003, p.30)

c) *Dilema sociedade vs. natureza*

A relação entre o homem e a natureza, entre a sociedade e a natureza se tornou de novo um problema e isto sob diversas formas, científicas, práticas e até políticas. A natureza é um aglomerado autônomo de forças e criaturas que existem desde todo o sempre seguindo um desenvolvimento próprio e harmonioso. A sociedade é uma modalidade de esquecimento da natureza.⁹

O dilema sociedade-natureza ou ser humano-natureza encontra eco em diversas obras que focalizam os estudos na história dos processos sociais e naturais que deram forma às complicações entre essas duas instâncias milenares. Em busca das origens da separação entre ser humano e natureza, Serge Moscovici, em *Sociedade contra natureza* (1972), analisa as rupturas e os binarismos existentes entre o que se convencionou colocar no domínio da sociedade (*Gesellschaft*) e da natureza (*Natur*). O dilema em questão pode ser definido, resumidamente, como o domínio da natureza pelo ser humano, com intenções direcionadas à sobrevivência como espécie e ao cumprimento de outros desejos. Como foi mencionado, o gênero humano se convenceu – e ainda se convence – de uma certa singularidade como espécie que habita a terra. Nesse processo, costuma elevar barreiras em torno de si e se coloca em oposição ao restante dos seres que também habitam o ecossistema terrestre. Esse processo de autodefinição e autoafirmação colocou-os numa suposta posição de domínio, considerando a façanha de terem ido mais longe do que as outras espécies, temporalmente e espacialmente. Dado esse cenário de conquistas e contínua preservação da espécie, tornou-se comum haver a separação entre a sociedade, como domínio dos homens; e a natureza, como domínio das coisas e/ou matéria (MOSCOVICI, 1975).

Esse caráter contra-natureza da sociedade se funda em conceitos binários de separação entre essas instâncias, como o superior e o inferior, o natural e o social, aquilo que surgiu antes do ser humano e depois do ser humano, todos aspectos que moldam os comportamentos sociais e culturais da civilização. O aparato teórico-científico, segundo Moscovici (1975), que sustenta esse paradigma da excepcionalidade humana está calcado no processo de hominização, isto é, na passagem da animalidade para a humanidade, do animal para o ser humano como espécie e que trouxe mudanças

⁹ MOSCOVICI, Serge. *Sociedade contra natureza*. Tradução de Ephraim Ferreira Alves. Editora Vozes. Rio de Janeiro, 1975.

anatômicas e fisiológicas capitais, além da faculdade de falar e pensar, da inteligência sem precedentes. Essa visão endossou as supostas distinções entre o ser humano biológico e social, ambivalência que tenta ser refutada pela sociologia ambiental e também pela biologia, que fogem das teorias unitárias e deterministas. Depois, o autor argumenta que: “no entanto, imaginar-se único e distinto não é uma condição que garanta absoluta tranquilidade” (MOSCOVICI, 1975, p. 7). Essa afirmação se baseia no fato de que o ser humano, mesmo vivendo em sociedade, ainda possui certos traços do mundo animal, como a pressão dos instintos, as pulsões sexuais, as necessidades elementares – fome e sede, isto é, a diferença com outros animais superiores, como os primatas, não é muito significativa. A sociedade cria seu universo próprio e se constitui como um grupamento que busca frear o seu lado instintivo mais natural, dando origem ao desenvolvimento das artes, das ciências, da plasticidade, do controle, em suma, da cultura (MOSCOVICI, 1975).

Logo, “a equação da espécie humana coloca, do ponto de vista biológico, a similitude e o universal e, do ponto de vista social, a variedade e a particularidade no seio e em face do meio exterior” (MOSCOVICI, 1975, p. 16). Dito de maneira simples, as sociedades buscam se desenvolver sob a ótica da cultura de forma a se distanciarem do mundo natural, em uma constante adaptação social e a um esquecimento dos fatores naturais, na medida em que tal desenvolvimento acarreta o controle dos instintos, na forma da razão, e também da natureza. Para viver em sociedade, é necessário um tipo de contrato social – na figura do Estado, com governos e leis – para que os grupos possam desenvolver suas funções sociais, pois na individualidade os aspectos instintuais são mais presentes, logo necessita-se de um contrato onde reine os interesses gerais que, dessa forma, impõe concessões. Assim, coloca-se indivíduo e instinto de um lado, e o coletivo, a razão ou lei, de outro, separação de funções biológicas das funções sociais. Porém, essa rígida separação, segundo o autor, precisa ser ultrapassada, de modo que se deixe de considerar um ser humano não natural e de uma natureza não humana, com rígidas fronteiras definidas.

A justificativa para a adoção dessa visão está baseada na noção de que um indivíduo sem socialização retornaria à animalidade; ao mesmo tempo que um outro sem a adaptação de características biológico-naturais não conseguiria viver em sociedade. Em resumo, “por mais baixo e mais longe que se desça na escala da evolução, não se consegue descobrir a existência dum indivíduo biológico totalmente

não sociais” (MOSCOVICI, 1975, p. 24), ou seja, as próprias mudanças evolutivas que deram origem aos humanos foram em decorrência de adaptações e, principalmente, confluências tanto naturais quanto sociais. Feitas essas considerações, fica evidente que essa configuração das relações ser humano-natureza tivera uma grande influência no modo como o meio ambiente vem sendo usado e apropriado. Esse processo global provocou diversas discussões e controvérsias dentro do seio da sociedade, visto que um processo de reação da natureza vem impondo desafios para toda a coletividade, com uma série de eventos climáticos extremos, que assolam tanto países desenvolvidos quanto em desenvolvimento, de norte a sul e leste a oeste do globo.¹⁰

No caso brasileiro, as teorias desenvolvimentistas também foram apreciadas pela sociedade em geral, expondo contradições entre o que se planeja desenvolver e os impactos causados por tal desenvolvimento. Do ponto de vista do comércio e da exploração econômica, “é o enriquecimento rápido e o extrativismo imediatista que traduz um padrão relacional com a natureza até hoje vigente no Brasil” (CARNEIRO, 2008, p. 96). Desse ponto de vista é possível ter em mente os componentes da relação sociedade-natureza no Brasil, a partir de concepções e de valores fundantes dessa dinâmica. No plano simbólico, Carneiro (2008) pontua a concepção mais usual da natureza no caso brasileiro, a do mito edênico, isto é, a submissão dessa aos desejos humanos, considerando suas características intrínsecas: bela, dadivosa, fértil, de clima estável e infinita em seus recursos. Essa percepção da natureza ou terra brasileira está diretamente relacionada ao próprio imaginário dos colonizadores portugueses – à época do início da colonização – que viam as novas terras como uma criação pronta para o deleite, desfrute e heroísmo com suas empreitadas econômicas. No entanto, é impossível tratar da estrutura social, política e econômica brasileira desse período sem mencionar o trabalho escravo que dava sustentação ao modelo de desenvolvimento e as hierarquias que dominavam todo o sistema social brasileiro. Com isso:

Delineiam-se assim os elementos que se encontram na base do quadro de relações entre o homem e a natureza no Brasil: a exploração dos recursos da terra; a suposição de que ela é rica em produtos naturais, os quais se oferecem para serem extraídos; a utilização do trabalho escravo, o que

¹⁰ No seio da discussão entre sociedade/cultura e natureza, é válido mencionar o trabalho do antropólogo Bruno Latour (1947-2022). Em “*Jamais fomos modernos (1994)*”, o autor reavalia as distinções históricas entre os sistemas de representação que caracterizam objetos como pertencentes à natureza ou à cultura. O autor, ao analisar a modernidade, aponta a existência da hibridez em tais objetos, fato que entre outros aspectos, endossa o grande desafio global de lidar com grandes incertezas, riscos e quebras de utopia do projeto social moderno – ainda em pleno vigor.

implica numa hierarquia que coloca os tido como “socialmente inferiores” na relação com o trabalho produtivo e com a natureza (CARNEIRO, 2008, p. 97)

Essas características deram à formação social brasileira uma certa peculiaridade, principalmente no que tange a construção da identidade nacional vinculada à natureza. É no século XIX, com a vinda da família real portuguesa e o processo de independência política, que começa a se vincular os ideais e as imagens de Estado-nação e natureza tropical (SCHWARZ, 2003; 2008 apud CARNEIRO, 2008). A visão de naturalistas, viajantes, literários, artistas e cronistas da época também ajudaram a construir a representação de natureza e de país (ARRUDA, 2000 apud CARNEIRO, 2008). Além disso, o Romantismo – enquanto movimento literário de valorização da identidade nacional – foi um grande aliado nesse processo, colocando na figura do índio e da natureza grande valia. Dentro dessa perspectiva histórica, a natureza passa, então, a ser vista como uma entidade provedora de recursos, que dariam as bases de sustentação dos ideais de progresso e modernidade, em meados dos anos 1920. É esse encontro entre o modernismo e a industrialização e os ideais de preservação da natureza que vai haver um forte e intenso paradoxo à brasileira, em que há, “de um lado, um discurso normativo avançado, sempre atualizado e marcado por uma lógica de proteção e conservação e, de outro, uma prática de apropriação da natureza marcada por padrões bastante destrutivos” (CARNEIRO, 2008, p. 94).

E considerando a urbanização que caracterizou o Brasil, fica evidente o quanto os sistemas de produção – tanto rurais quanto urbanos – provocaram diversas modificações na natureza, muitas irreversíveis e outras tantas ainda em andamento, com obras e empreendimentos dos mais diversos tipos nas mais diversas áreas. Entende-se, no entanto, que a dinâmica dialética e conflituosa entre ser humano e natureza não necessita de ser de todo modo nefasta e prejudicial para ambos os lados, mas que pode, ao contrário, encontrar um equilíbrio compensatório, baseado numa ética do respeito, da sustentabilidade e do desenvolvimento sustentável. Essa visão se baseia na seguinte noção de que “natureza e sociedade não se excluem mutuamente. A primeira nos abrange, como resultado de nossa intervenção. A segunda existe em toda parte: não surgiu com o homem, e nada leva a supor que irá morrer conosco” (MOSCOVICI, 1975, p. 27).

d) Qualidade de vida

Hoje, com os grandes tormentos da poluição, da violência e da pobreza, as cidades deixaram de assegurar uma boa qualidade de vida e tornaram-se ambientes insalubres. (GOUVEIA, 1999, p. 50)

A questão da qualidade de vida é hoje assunto recorrente quando se discute urbanização e a vida nas grandes cidades. É cónito que de maneira geral os indicadores que retratam essa noção estão cada vez piores ou não vem apresentando melhora, principalmente no contexto brasileiro, onde os problemas de engarrafamentos, enchentes, alagamentos, impermeabilização do solo, poluição do ar, violência, desemprego, fome, pobreza e favelização fazem parte do dia a dia da população. Como já foi mencionado anteriormente, o termo qualidade de vida é um conceito com diferentes significados e abordagens. De acordo com Herculano et al. (1998), qualidade de vida é conceituado como o conjunto das condições sociais, ambientais, culturais e econômicas disponíveis para que os indivíduos possam realizar suas potencialidades. Dito de outra forma, lê-se como as estruturas sociais mínimas como equipamentos urbanos; alimentos; meios para produção de cultura e ciência; o consumo; saúde e ar de qualidade; emprego, ou seja, o básico para a reprodução da vida urbana.

Em 1995, a fim de procurar consenso na definição, por meio do instrumento World Health Organization Quality of Life (WHOQOL), a Organização Mundial da Saúde (OMS) definiu qualidade de vida como: “a percepção do indivíduo de sua posição na vida, no contexto da cultura e sistema de valores nos quais ele vive em relação aos seus objetivos, expectativas, padrões e preocupações”. (THE WHOQOL Group, 1995). Essa definição é de todo modo geral e abrangente, pois o termo é polissêmico e abrange diversas áreas da vida, como saúde, educação, meio ambiente, lazer, arquitetura, gastronomia, psicologia, etc. Tendo em vista a variedade de percepções por cada área do conhecimento, entende-se que o termo possui múltiplos significados, que refletem conhecimentos e experiências de indivíduos e coletividades – que o percebem a partir da época, dos espaços em que estão inseridos e do sistema de valores e crenças que possuem (MYNAYO, 2000 apud ROSA, 2014, p. 12). Para fins de análise, a noção de qualidade de vida é ligada diretamente à ideia de satisfação e bem-estar individual e coletivo, assim possuindo duas dimensões: uma subjetiva e outra objetiva. A primeira está no campo qualitativo, com sentimentos relacionados ao bem

estar, felicidade, prazer, satisfação pessoal, etc. A segunda, por sua vez, no campo quantitativo, com fenômenos passíveis de medição mais direta, como alimentação, habitação, saneamento básico, transporte, qualidade do ar, etc. (ROSA, 2014).

O entendimento de que a urbanização acelerada compromete a qualidade de vida traz interessante curiosidade sociológica sobre o caso de Brasília, que apesar de capital do país se insere perfeitamente no paradoxo já apresentado, considerando que “se por um lado, o Plano Piloto nasce moderno na sua concepção urbanística, por outro, em sua estrutura social, rapidamente se cria um ambiente contemporâneo com heranças de ambientes tradicionais oriundos do Brasil profundo” (NUNES, 2014, p. 947). Nessa perspectiva, quando se analisa criticamente a Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílio (PDAD), feita pela CODEPLAN, percebe-se que apesar do bom ranqueamento em educação na edição de 2013, outros índices continuam em disparidade. Essa relativização da fama de Brasília ser mais desenvolvida e igualitária dentre as demais capitais e cidades do país logo é desmentida por vários estudiosos da cidade, visto que “como ocorre em outros lugares do país, a falta de acesso ao saneamento básico, água encanada, eletricidade e a defasagem entre a idade do aluno e o ciclo escolar distinguem as oportunidades de crianças e adolescentes de zero a 17 anos (COSTA, 2015).

Dessa forma, fica evidente o peso da interseccionalidade das variáveis envolvidas na qualidade de vida da população, e quando se trata do Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) – principal de caráter socioeconômico – percebe-se a ausência da dimensão ambiental. Em resumo, “pode haver boa escolaridade, boa expectativa de vida, acesso às riquezas geradas, mas a moradia e o trabalho podem estar ocorrendo em locais poluídos seja pelo ar, água, som, ou em ambientes deprimentes” (HERCULANO, 1998 apud ROSA, 2014, p. 16). Ou ainda, questiona-se: como esses índices são atravessados por questões de gênero e raça? Como as mulheres e as pessoas com deficiência percebem a cidade e a qualidade de vida? Há uma preocupação do poder público com essas populações? Com isso, tem-se, de um lado, os aspectos subjetivos da qualidade de vida que são deixados de lado no momento da elaboração do planejamento urbano; e do outro, um peso maior dos aspectos objetivos, que acabam servindo como medidas paliativas no enfrentamento de problemas urbanos que são estruturais e complexos. É perceptível, ainda, também na edição mais recente da PDAD, de 2021, o uso do termo qualidade de vida, de maneira genérica e desconexa da

conceituação aqui apresentada, presente somente na parte de “considerações finais”, o que retrata essa objetividade da pesquisa, transcrita a seguir: “espera-se que essa nova edição da PDAD contribua com o entendimento do nosso território, com a produção de novos conhecimentos que, por seu turno, resultem em ações que melhorem a qualidade de vida da população”¹¹. No entanto, apesar da preocupação do órgão em ajudar a melhorar as condições de vida da população, a realidade que se mostra no dia a dia é outra, com desigualdade social e econômica e ausência de planejamento efetivo por parte do poder público.

Com base no que foi exposto, fica claro então que certos objetivos precisam ser alcançados na busca da melhora da qualidade de vida: “um ecossistema seguro, a satisfação das necessidades básicas de todos os cidadãos, uma ordem governativa baseada na solidariedade social, uma visão holística dos problemas e uma redução das iniquidades sociais” (MENDES, 1999 apud ROCHA et alia., 2000). E ainda de acordo com Rocha (2000), sendo a cidade definida como as funções das necessidades reais de seus habitantes e não como funções – ou escalas, como no caso de Brasília – é importante ter em mente a autonomia do nível local de decisão, isto é, a descentralização político-administrativa que permite uma melhor gestão dos desafios de uma certa população. Em outras palavras, é

Entender, no espaço urbano, onde as desigualdades se manifestam para podermos intervir. Isso significa, segundo Mendes (1999), reduzir as iniquidades pela discriminação positiva dos grupos sociais em situação de exclusão, aumentar a eficiência técnica das políticas públicas através de ações intersetoriais e aperfeiçoar a democracia, fazendo com que os diversos atores sociais compartilhem as decisões e criem instrumentos que permitam aos cidadãos expressarem seu direito de ter direitos (ROCHA, 2000, p. 66).

Essa necessidade de políticas intersetoriais é de todo modo importante, dado o caráter multifacetado da qualidade de vida, seus indicadores e suas variáveis. É nessa direção que apontaram os resultados da Pesquisa de Orçamentos Familiares (2017-2018) do IBGE, a partir do Índice de Perda de Qualidade de Vida (IPQDV). Em uma escala de 0 a 1, em que os números mais próximos de zero significam melhor qualidade de vida, constatou-se que variáveis como raça ou cor, escolaridade e por pessoa de

¹¹ CODEPLAN, 2021, p. 96. Disponível em: < <https://www.codeplan.df.gov.br/pdad-2021-3/>> Acesso em: 7 dez 2022.

referência foram decisivas no aumento ou na perda qualidade de vida. No gráfico abaixo é possível ver o quanto mulheres e pessoas pretas ou pardas tiveram uma perda maior no índice, quando referências da família, que foi da ordem de 0,185, ou seja, mais de 50% das de pessoas brancas como referência. Já as variáveis de educação e ocupação ficaram em 0,255 para pessoas sem instrução e 0,203 para empregados domésticos, o que indica maior dificuldade de ingresso no mercado de trabalho formal.

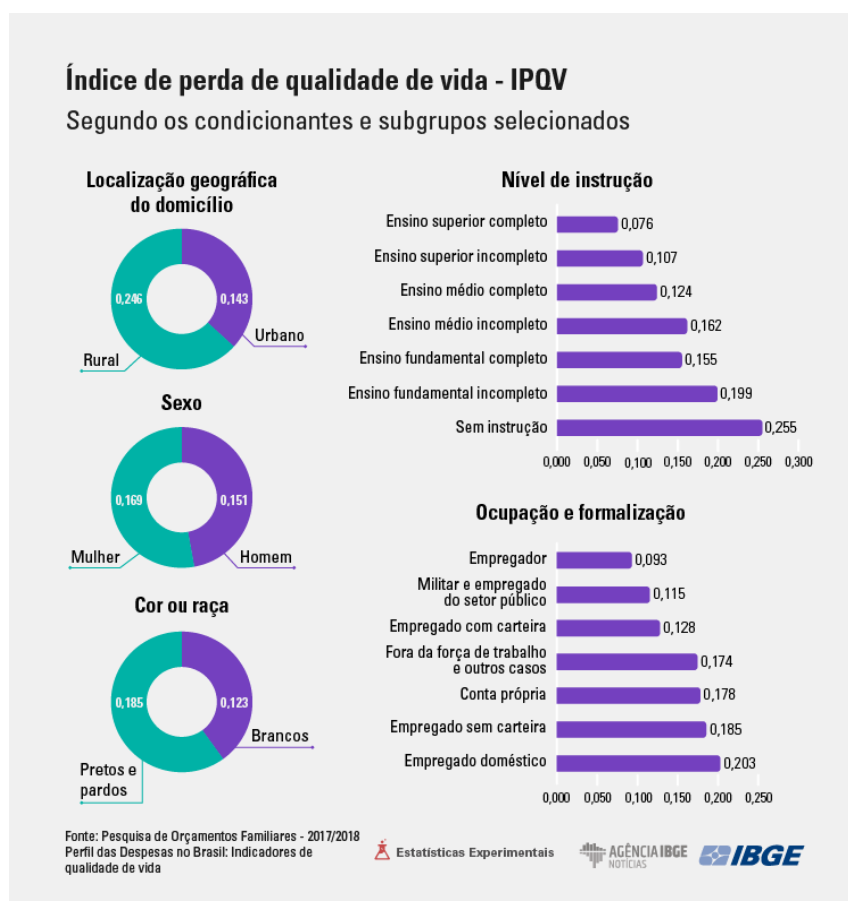


Gráfico 1 – Índice de perda de qualidade de vida – IQPV. Fonte: IBGE.

E quando se olha para a distribuição regional, o norte e o nordeste apresentam as maiores baixas – ou os maiores números – em qualidade de vida, o que mostra a persistência da desigualdade do desenvolvimento regional no Brasil. O Índice de Qualidade de Vida Urbana (IQVU) ^{vi} é outra ferramenta de avaliação dos fatores que influenciam a qualidade de vida, no caso específico do município de Belo Horizonte (BH). O intuito de sua criação, em 1994, é a distribuição mais justa e eficiente dos

recursos públicos do município, a partir da disponibilidade de acesso a esses bens. O cálculo do índice leva em conta a presença de 10 variáveis, como por exemplo: infraestrutura urbana, meio ambiente, educação, habitação, saúde e segurança urbana. Essas variáveis, por sua vez, possuem indicadores aos quais é possível atribuir um peso e descobrir, por meio de um indicador fórmula, a acessibilidade relativa a esses serviços – em comparação com a série histórica anterior, apontando se houve melhora, piora ou estabilidade.

O IQVU é composto por indicadores que apontam tanto a qualidade quanto a quantidade de um serviço, além de possuir uma lógica positiva de interpretação, ou seja, dentro de uma variação entre 0 (zero) e 1 (um), em que 1 é o melhor valor. Nesse sentido, seja como indivíduo ou como coletividade, a vida na cidade impõe muitos desafios e problemas quando os habitantes precisam reproduzir sua vida e desenvolver suas potencialidades, seja na arte, na cultura, na ciência ou na simples reprodução da vida social, com infraestrutura básica e acesso à saúde, por exemplo. Em uma rica análise das cidades a partir da ótica da medicina, Saldiva (2018) chama a atenção para o alto grau de complexidade das cidades, especialmente São Paulo, e como elas são espaços de encantamento e ao mesmo tempo adoecimento. Sob sua perspectiva, “assim como o médico deve pensar na saúde de seus pacientes – e não apenas em tratar determinada doença – uma cidade saudável é aquela em que seus cidadãos tem boa qualidade de vida” (SALDIVA, 2018, p. 10). Ou seja, para se tratar e melhorar a qualidade de vida, é preciso ter um olhar amplo e a adotar medidas preventivas, que visem prevenir futuros problemas, evitando os riscos de adversidades não planejadas.

O caráter fascinante, complexo e ao mesmo tempo paradoxal das cidades impõe diversos desafios aos seus habitantes, principalmente os relacionados à hábitos saudáveis e doenças crônicas. Segundo o autor, vários são os fatores que contribuem para a chamada mortificação do corpo, e nos dias atuais cada vez mais precisa-se enfrentar a obesidade, doenças mentais, ansiedade e poluição, por exemplo. No caso da poluição atmosférica causada, principalmente, pelo uso de automóveis particulares e também por outras fontes de emissão, o quadro é preocupante. Em recente pesquisa^{vii} conduzida pela Universidade de São Paulo (USP), foi comprovada a relação entre câncer e poluição, em uma correlação direta entre o hábito de fumar e a inalação de partículas poluentes. Ou seja, o estudo confirmou a existência de uma identidade química entre os componentes do cigarro e o que é emitido por automóveis, pela

indústria, etc. E durante autópsia de cadáveres foi analisado o estado do pulmão dos pacientes, constatando que mesmo pessoas que não fumavam apresentavam manchas pretas no órgão, devido à inalação a essas partículas durante o tempo de exposição no trânsito.

Esse tabagismo urbano involuntário, segundo Saldiva (2018), é bastante prejudicial à saúde coletiva, já que aumentam as chances de desenvolvimento de diversos tipos de câncer, além de centenas de mortes prematuras de crianças, gestantes e também idosos. Com isso, pensa-se ser importante levar em consideração o estado atual da vida nas cidades, a saúde de seus habitantes e os efeitos do desenvolvimento econômico e industrial na qualidade de vida, já que “[...] o processo de urbanização mundial sem precedentes na história vem tendo vastas implicações para o bem-estar geral das pessoas e para a qualidade do meio ambiente” (GOUVEIA, 1999, p. 52). Considerando o fator político e administrativo que organizam a vida nas cidades, soma-se a isso dois fatores: “caso o processo de tomada de decisão não seja adequado, mesmo cidades sofisticadas podem morrer em função de guerras, fenômenos climáticos ou carência de recursos naturais” (SALDIVA, 2018, p. 25). E entende-se que, a partir disso, o seguinte princípio norteador presente no art. 225 da Constituição Federal de 1988 (CF/88) deve ser cumprido no momento do planejamento urbano das cidades, seja nos planos diretores, de zoneamento ou de uso e ocupação do solo:

Todos têm direito ao meio ambiente ecologicamente equilibrado, bem de uso comum do povo e *essencial à sadia qualidade de vida*, impondo-se ao poder público e à coletividade o dever de defendê-lo e preservá-lo para as presentes e futuras gerações (BRASIL, 2019, grifo nosso).

III. A QUALIDADE DE VIDA EM QUESTÃO

Para entender como a qualidade de vida está distribuída no DF e como ela se relaciona com problemas socioambientais, a partir das variáveis elencadas acima, dá-se início a esse capítulo com uma breve caracterização das regiões que serão estudadas: Plano Piloto e Sobradinho. Justifica-se que a escolha não foi por acaso, já que o objetivo principal do trabalho é observar e comparar a dinâmica territorial da cidade, em um contraponto entre as duas localidades, por entender que a dinâmica de exclusão socioespacial – em que as pessoas que não se encaixavam na lógica racional do Plano Piloto eram forçadas e/ou expulsas para núcleos distantes – continua a operar.

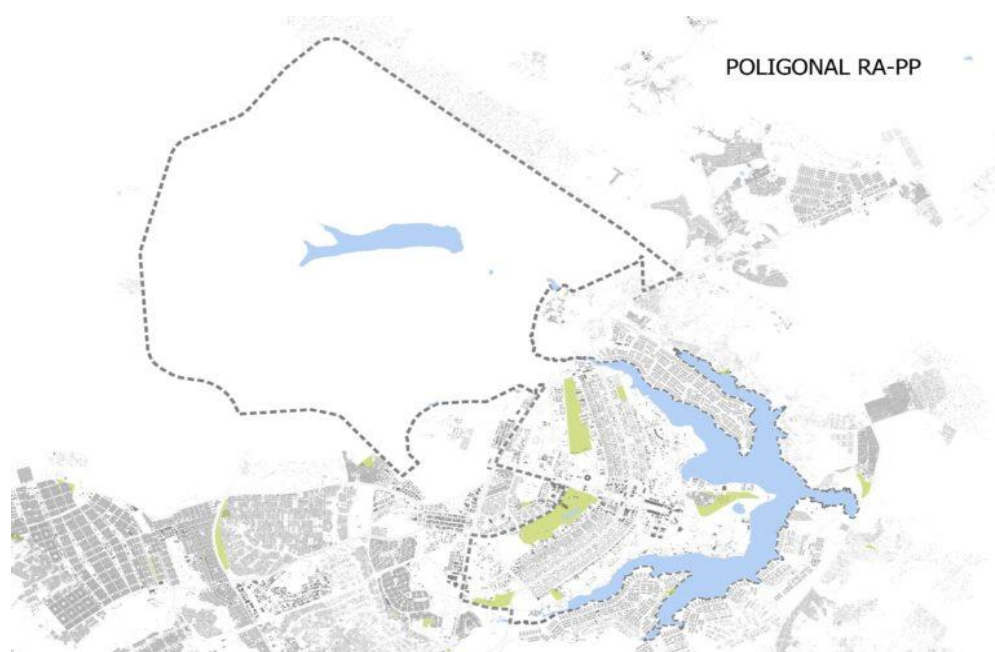
O outro fator interessante que apoia essa escolha é o fato da pessoa de que escreve – o pesquisador – ter experimentado morar uma grande parte da vida em um bairro menos distante e/ou periférico, o Cruzeiro, e agora viver em Sobradinho, que fica a mais de 20 km da zona central, o que o permitiu desenvolver um olhar aguçado a respeito das diferenças e lógicas sociais e urbanas entre esses dois locais. O capítulo está dividido da seguinte forma: nos itens a e b, uma breve caracterização histórica e espacial das regiões do Plano Piloto e Sobradinho; no item c, uma síntese da relação urbano-ambiental e da qualidade de vida, com o intuito de situar o leitor; o item d contém um breve panorama das pesquisas utilizadas no trabalho; e nos últimos dois itens (e/f) a análise propriamente dita das variáveis na dimensão social e urbano-ambiental, respectivamente.

a) Plano Piloto: planejamento, concentração e dispersão

A inauguração da capital Brasília trouxe consigo diversas novidades no campo urbanístico-arquitetônico, político e jurídico, desde a concepção a inauguração, em 21 de abril de 1960. Essas novidades causaram, no início, certa confusão e ausência de consenso sobre o que era de fato Brasília, o que era Plano Piloto e, por fim, o que seriam as outras cidades e/ou núcleos em formação. Em tempos recentes tornou-se mais compreensível entender a divisão do território do Distrito Federal em Regiões Administrativas (RA's). O DF possui, atualmente, 33 regiões administrativas, tendo

em cada uma delas um administrador ou uma administradora regional, que coordena e executa, a partir da jurisdição da ação governamental, a política e a oferta de serviços públicos. ^{viii} O Plano Piloto, criado em 1960, passou a ser denominado, então, como Região Administrativa I em 1997, conforme a lei nº 1.648/97. Ele era, antes disso, tido como “Brasília”, juntamente com outras regiões.

O Plano Piloto atualmente corresponde, além das Asas Sul e Norte, às seguintes localidades: Setor Militar Urbano, Setor de Clubes, Setor de Garagens e Oficinas, Noroeste, Eixo Monumental, Esplanada dos Ministérios, Setor de Embaixadas Sul e Norte, Vila Planalto, Vila Telebrasília, Setor de áreas Isoladas Norte e o Parque Nacional de Brasília, além da sede os três poderes do governo federal: Executivo, Legislativo e Judiciário.



Mapa 1 – Composição da Região Administrativa I. Fonte: Administração Regional do Plano Piloto.

De acordo com o Decreto nº 10.829/87, no Art. 1º e § 1º, o Plano Piloto de Brasília é entendido como a concepção urbana original da cidade, conforme os desenhos do projeto do arquiteto Lúcio Costa, que definiu a realidade físico-territorial da cidade com base em seu projeto vencedor do concurso em 1957. Segundo o plano

inicial, previa-se uma população de 500 mil habitantes até o ano 2000 para o Plano Piloto. Atualmente, segundo os últimos dados da Codeplan, o DF possui uma população de 3.010.881 pessoas, sendo que no Plano Piloto, de acordo com dados da PDAD de 2016, havia 220.393 habitantes. Vale dizer que esse número de 500.000 foi ultrapassado rapidamente com o enorme contingente populacional que chegava à cidade, mas que não conseguiram se instalar na região nobre da cidade. Ou seja:

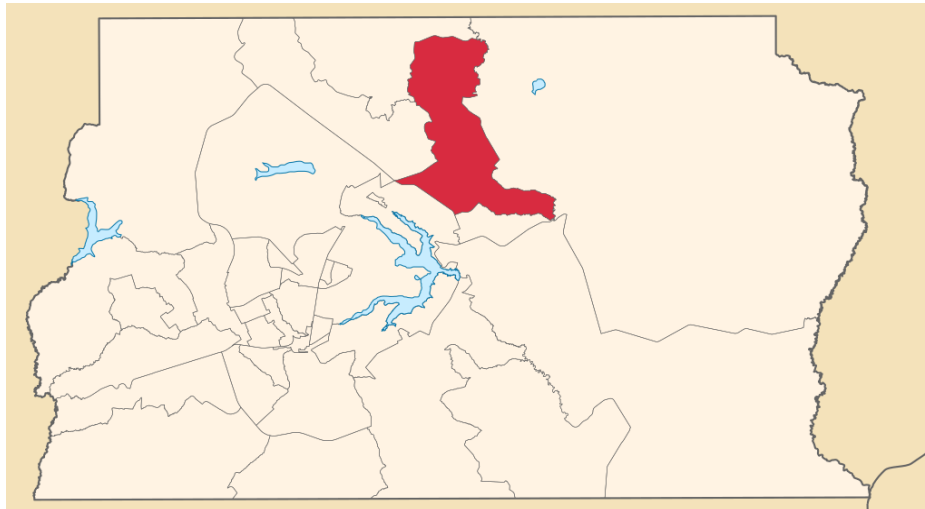
Com a finalização da obra de Brasília e do Lago Paranoá, o excesso de operários nas vilas das construtoras e o crescente número de invasões de terras públicas levou à edição da Lei nº 3.751/60, que acabou por reconhecer o excedente urbano e regulou a criação de cidades-satélites para abrigá-lo. (LARA, 2016, p. 19)

Com a pressão por habitação e expansão dos serviços e dos equipamentos urbanos ao longo dos anos, surgiram vários outros núcleos, denominados primeiramente de “invasões”, levando o governo local a criar diversas cidades novas, com o objetivo de proteger o patrimônio urbanístico do Plano Piloto – de ocupações ilegais e informais (PAVIANI, 2009) e também, claro, de manter certa limpeza social a partir da segregação (HOLSTON, 1993). Esse processo, segundo Pescatori (2019), fez com que a organização territorial do DF fosse, intencionalmente, dispersa, com a centralização de empregos e serviços públicos na zona central da cidade. Dito de outra forma, “ a principal questão da ‘metrópole brasiliense’ não é, contudo, a configuração dispersa em si, mas a profunda precarização da vida nos núcleos periféricos [...], causada pela permanente carência de infraestrutura, transporte, serviços e emprego nessas localidades (PAVIANI, 1996 apud PESCATORI, 2019, p. 281).

b) Sobradinho: de fazenda à região administrativa

A cidade de Sobradinho, denominada Região Administrativa V – localizada ao norte do DF – também foi criada em 1960, na forma da Lei nº 4.545/64, quando da separação do DF em oito regiões. A região possuía, segundo a Codeplan (2018), cerca de 69.363 habitantes, número que deve ser maior nos dias de hoje. De acordo com Lara (2016), a região onde foi construída a capital e as regiões administrativas, isto é, o território do Planalto Central, era constituído de dezenas de fazendas, sendo que Planaltina e Brazlândia eram os núcleos urbanos mais antigos da região. Na área norte do DF, assim, existiam diversas fazendas de pequenas famílias, como Sobradinho dos Melos, Sobradinho-Moji, Rajadinha, Grotão, etc. (NOVACAP, 1960). Presume-se que daí originou-se o nome Sobradinho, ainda em 1958, quando do início do planejamento da nova cidade pela Companhia Urbanizadora da Nova Capital (NOVACAP).

No contexto das invasões de diversas áreas no DF, durante e após a construção de Brasília, Sobradinho não ficou de fora dessa dinâmica, já que sua origem se deu em função da inundação da Vila Amaury, ocorrida após a construção da barragem do Paranoá. Sendo assim, “para abrigar a população que residia ali foi criada Sobradinho, na extremidade norte da Bacia do Paranoá. Planejava-se que Sobradinho fosse uma cidade voltada a atividades agrárias, com cerca de 5.000 habitantes, abastecendo o Distrito Federal” (TAMANINI, 2003 apud LARA, 2016, p. 19). No mapa abaixo é possível ver a exata localização da cidade no território do DF; e logo depois, na figura 1, a planta da cidade:



Mapa 2 – Localização de Sobradinho. Fonte: Wikipédia.



Figura 1 – Planta de Sobradinho. Fonte: Wikipédia.

Com uma área de 193 km², essa planta corresponde somente à área planejada e mais urbanizada, pois a região compõe diversos pequenos núcleos rurais, condomínios fechados e extensa área de cerrado, pois abriga a Reserva Biológica da Contagem (REBIO). O planejamento da cidade se deu com a divisão em quadras e conjuntos, conforme projeto elaborado pelo arquiteto Paulo Hungria Machado, indicado por Lúcio Costa (DERNTL, 2016). Com isso em mente, Derntl (2016) coloca a relação centro-periferia como uma chave interpretativa indispensável para se pensar e analisar criticamente a formação das cidades brasileiras. Brasília, como se buscou argumentar

até agora, promoveu uma quebra de utopia de um projeto antes rotulado como inovador em vários aspectos, em que a nova capital não teria as clássicas disparidades e assimetrias vistos no restante do país. A cidade de Sobradinho, vale dizer, foi pensada nos moldes de uma cidade rural, mas dado o contexto de fragilidade do surgimento das novas cidades em comparação ao Plano Piloto, ela não escapou dos aspectos que caracterizaram esse processo inicial: “abastecimento precário, assistência médico-hospitalar deficiente, insuficiência de escolas e de edificações residenciais, desemprego, etc.” (CEBALLOS, 2014, p. 43).

Dito isso, a metropolização e a favelização da cidade acabaram por torná-la um caso emblemático no país, em que certas dicotomias entre pobreza vs. riqueza, planejamento e ausência de planejamento, ordem e desordem vêm se colocando e impondo grandes desafios ao planejamento urbano e territorial. Dada essa complexidade imposta aos estudos urbanos e ambientais sobre Brasília e seu território, será analisado, no próximo subtópico, como de fato a qualidade de vida é afetada e está distribuída no DF, considerando a dinâmica centro-periferia, a relação urbano-ambiental e o dilema entre sociedade e natureza. Para tanto, tem-se como base a seguinte afirmação:

Brasília expressa de modo mais claro e agudo do que outras metrópoles brasileiras a disparidade entre centro e áreas periféricas. Embora muitas das cidades-satélites – denominação agora proibida por lei – desempenhem o papel de centros locais, o Plano Piloto concentra menos de 10% dos moradores do Distrito Federal, mas 70% dos seus empregos. O índice de desigualdade social é maior em Brasília do que no Rio de Janeiro ou São Paulo (DERNTL, 2016, p. 377).

c) Relação urbano-ambiental e qualidade de vida no DF

Nesse contexto, é válido retomar a conceituação da relação entre urbano e ambiental e qualidade de vida, e como essas problemáticas se inserem no contexto do Distrito Federal urbano. A relação urbano-ambiental, para os efeitos desse trabalho, será entendida como a dinâmica entre o meio físico natural e o urbano construído, considerando que a urbanização e o desenvolvimento consomem espaço e recursos naturais, visto que “a expansão urbana trouxe juntamente consigo o processo de segregação socioespacial, complexo e multidimensional, devido a uma combinação histórica de diversos fatores (ROSA, 2014). A qualidade de vida, por sua vez, trata do conjunto das condições sociais, ambientais, econômicas e culturais disponíveis aos indivíduos para que esses possam realizar suas potencialidades, isto é, reproduzir sua vida social (HERCULANO, 1998).

No entanto, foi a partir dos anos 1970 que o conceito evoluiu e passou a abarcar outras dimensões, além das somente social e econômica – já muito pesquisadas na época. De certa forma, “com o despertar da consciência ecológica devido ao surgimento de problemas de degradação ambiental, o conceito da qualidade de vida associou-se ao de qualidade ambiental, vindo a destacar-se como a questão do desenvolvimento sustentável” (ROSA, 2014, p. 26). Em última instância, o entendimento de que a qualidade de vida está associada à qualidade ambiental é uma importante mudança no campo do desenvolvimento e do planejamento urbano, pois parte-se do princípio de que sem a base de sustentação da vida (com os ecossistemas preservados e equilibrados) a vida social urbana se torna impossível.

A inclusão de Brasília nesse contexto de análise dos impactos de projetos modernistas e inovadores é de toda forma importante, considerando as assimetrias e desigualdades presentes na cidade. Dito de outra maneira, “a capital vive hoje uma etapa original na sua evolução, mesmo se a incompatibilidade aparente entre sua função política, que de certa forma restringe suas potencialidades, e as forças de mercado, a levam a modificar sua natureza original” (NUNES, 2014, p. 941). Nesse contexto, relembra-se que a construção de Brasília esteve pautada dentro do ideal do nacional-desenvolvimentismo, ideário econômico e político dos anos 1950. Em suma, no entender de JK, Brasília “demarcaria uma nova periodização da história nacional.

Era a meta-síntese do pensamento desenvolvimentista de seu governo que pretendia representar o divisor entre o Brasil arcaico e subdesenvolvido e o Brasil moderno e desenvolvido” (OLIVEIRA, 2008, p. 19). O que se mostrou e ainda se mostra, no entanto, é o crescimento da área urbana do DF por meio da proliferação de “cidades-satélites (ou simplesmente “cidades”), “regiões administrativas”, “setores habitacionais”, e agora “unidades de planejamento” que compõem múltiplas camadas sobrepostas de gestão de populações e territórios por parte de diferentes agentes políticos e econômicos” (PATRIOTA DE MOURA, 2010, p. 282). Os impactos desse grande projeto em andamento – e que tem 62 anos de existência – é o que se pretende analisar no próximo tópico, com dados sobre a realidade urbana, ambiental e social de Brasília.

d) *Uma análise dos dados e indicadores sociais em regiões distintas*

Para analisar os dados e realizar uma discussão profícua dessas duas regiões distintas (Plano Piloto e Sobradinho) será utilizado os dados de 3 pesquisas, as quais serão apresentadas a seguir. A primeira é a *Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílio (PDAD)*; a segunda, o *Índice de Oportunidade Humana (IOH) no DF*; e a última, o *Índice de Desenvolvimento Humano Municipal (IDHM)*. A PDAD, realizada pela Codeplan, é uma pesquisa amostral que visa traçar um perfil socioeconômico, de condições de vida e infraestrutura urbana das 33 Regiões Administrativas do DF. A edição mais recente e que será usada nesse trabalho, de 2021, contou com uma amostra de 30.888 domicílios – com a coleta de dados sendo feita em áreas urbanas e rurais com características de interesse; e com perguntas relativas ao domicílio e aos moradores. Os números relativos à amostra total foi do número de 5.917 para o Plano Piloto e 742 para Sobradinho.

O IOH, também realizado pela Codeplan, foi realizado em 2015 e contou apenas com uma edição. O Índice de Oportunidade Humana é um instrumento analítico elaborado por Barros *et al* (2008) para medir a desigualdade de oportunidades (de acesso à serviços). Em seu estudo inicial:

O Índice de Oportunidade Humana foi gerado e comparado entre 19 países da América Latina e Caribe entre os anos de 1995 e 2005, tendo sido adotadas cinco variáveis de oportunidades básicas: completar a 6ª série em idade correta; estar na escola entre 10 e 14 anos e ter acesso a: água potável; eletricidade e saneamento (GONÇALVES *et alia*, 2015, p. 7).

O índice parte do pressuposto de Rawls (1971), em “Theory of justice”, de que nem todas as pessoas acessam oportunidades da mesma maneira. Nessa linha, a desigualdade de oportunidades é resultante da combinação de duas variáveis: as circunstâncias e o esforço. A primeira está ligada às condições intrínsecas de cada indivíduo, como sexo, raça/cor, etc. Já a segunda, é elemento pelo qual cada pessoa possui governabilidade, ou seja, aquilo que é possível fazer para driblar as dificuldades da primeira variável. A desigualdade existente nessa dinâmica, segundo os autores, se dá na desvantagem sistemática que alguns indivíduos possuem em relação a outros, como pessoas negras de ambos os sexos em comparação à pessoas brancas, o que

evidencia a interseccionalidade quando do acesso às oportunidades e serviços. A pesquisa se baseou, dessa forma, em 4 variáveis para estudar a realidade do DF: educação; eletricidade; água e saneamento e mediu o índice de oportunidade humana tanto para todo o DF quanto para cada RA, contendo também um índice de dissimilaridade – quando há diferenças de acesso – e taxa de cobertura.

Por fim, o IDHM é uma medida composta por 3 dimensões: renda, educação e longevidade. O índice é uma adaptação do IDH – com os números para os países – e visa classificar o grau de desenvolvimento humano e econômico de países e municípios. Criado em 1990 pelo Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (PNUD), o IDH varia em uma escala de 0 a 1, em que mais próximo de 1 significa um maior desenvolvimento; e mais próximo de 0, menor. A escala classifica os países em quatro faixas: desenvolvimento humano muito elevado; elevado; médio e baixo. ^{ix} Dito de outra forma:

O IDHM é um índice composto que agrega 3 das mais importantes dimensões do desenvolvimento humano: a oportunidade de viver uma vida longa e saudável, de ter acesso ao conhecimento e ter um padrão de vida que garanta as necessidades básicas, representadas pela saúde, educação e renda. ¹²

Com isso em mente, para os propósitos desse trabalho e levando em consideração as pesquisas apresentadas acima, fica evidente que a qualidade de vida depende de muitos fatores sociais, econômicos, políticos e culturais, considerando os rumos do desenvolvimento em termos globais. Dessa forma, entendendo a qualidade de vida como um fenômeno complexo e multifatorial, as seguintes variáveis servirão de base para a discussão proposta: saneamento, água e infraestrutura urbana, para a dimensão urbano-ambiental; e educação, trabalho e renda, para a dimensão social. O intuito, como já mencionado, é achar disparidades e semelhanças, em uma visão comparativa e que dialogue com a realidade do DF e do Brasil.

¹² O que é o IDHM. PNUD. Disponível em: < <https://www.undp.org/pt/brazil/o-que-%C3%A9-o-idhm> > Acesso em: 21 jan 2023.

e) A realidade socioeconômica na capital: da escola ao emprego

Para as dimensões da variável social, inicia-se com o recorte de escolaridade e/ou educação. É válido dizer que existe, entre a data de publicação do IOH e da PDAD, 5 anos de diferença – o que pode causar uma pequena diferença nos dados, considerando esse tempo. Em dados mais recentes da PDAD, de 2021, os números relativos a essa variável em Sobradinho foram os seguintes: 96,6% da população com 6 anos ou mais sabiam ler e escrever; 65% estudam em Sobradinho (enquanto 27% se deslocam para a zona central). Quando se trata de frequência escolar, 49,4% declararam frequentar escola pública e 27,3 % escola particular. No Plano Piloto, o número de pessoas que sabiam ler e escrever foi de 98,9 %, enquanto a frequência escolar ficou em 44,3 % em escola particular e 35,8% em escolas públicas. Vale dizer que, apesar de as diferenças serem poucas, é preciso considerar que essa pesquisa é amostral, logo representa uma parte da população total, podendo existir mais casos excepcionais que fujam do padrão.

Com isso em mente, os dados do IOH para o DF em 2015 apontavam tendências pouco promissoras, como busca-se argumentar abaixo. Para essa pesquisa, foi analisado a defasagem idade-ciclo, que é a oportunidade de acessar a escola em idade correta. Quando se compara Sobradinho com o Plano Piloto, percebe-se que os melhores números estão na segunda RA (representados na primeira linha) com 96,0 para o IOH geral, baixa dissimilaridade (diferenças de acesso), e alta taxa de cobertura, enquanto em Sobradinho (com os dados da última linha), o IOH geral e a taxa de cobertura diminuíram aproximadamente 5 pontos cada, conforme se observa na tabela a seguir:

Defasagem Idade -Ciclo		
IOH	Dissimilaridade	TX Cobertura
96,0	1,0	97,0
94,9	1,3	96,2
93,3	1,4	94,6
92,6	1,7	94,2
90,9	1,3	92,1

Tabela 1 – Defasagem Idade-Ciclo no Plano Piloto e em Sobradinho. Fonte: Codeplan (2013)

Dessa forma, essas diferenças – presentes já nos primeiros anos da vida escolar – podem afetar diretamente outras oportunidades futuras, como acesso ao ensino superior. Para essa subvariável, considerando a população com 25 anos ou mais, mediu-se também o nível de escolaridade, ou seja, a mais alta titulação, representada nas figuras 2 e 3:

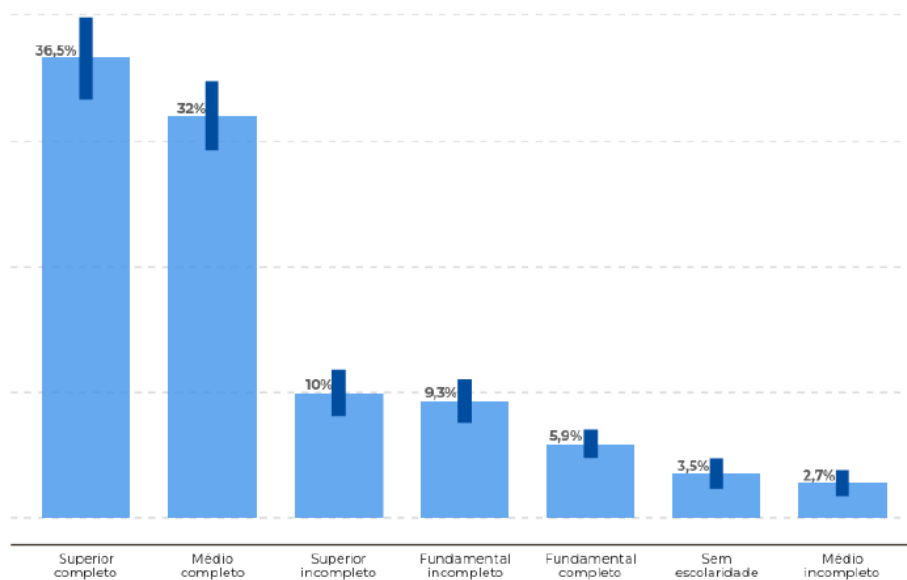


Figura 2 – Escolaridade da população em Sobradinho. Fonte: Codeplan (2021).

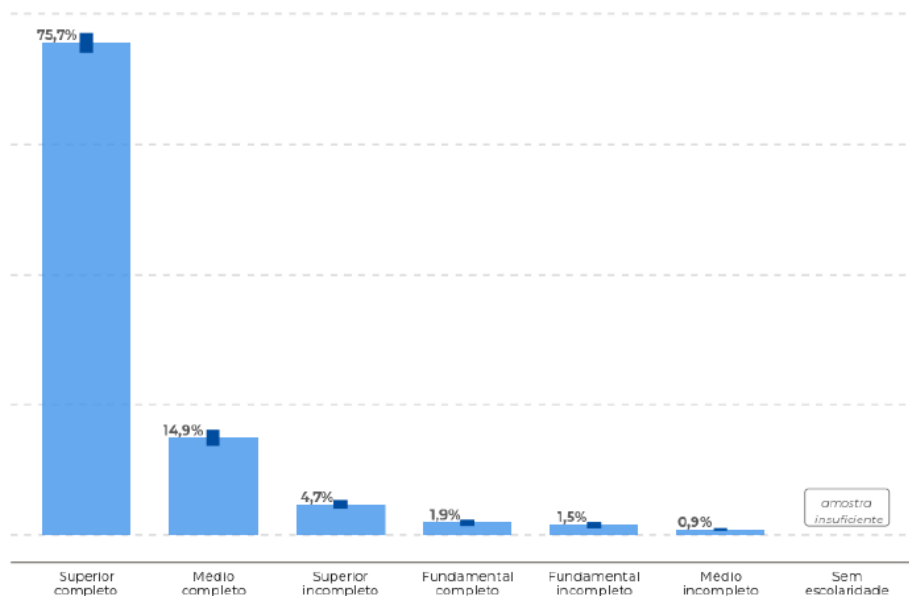
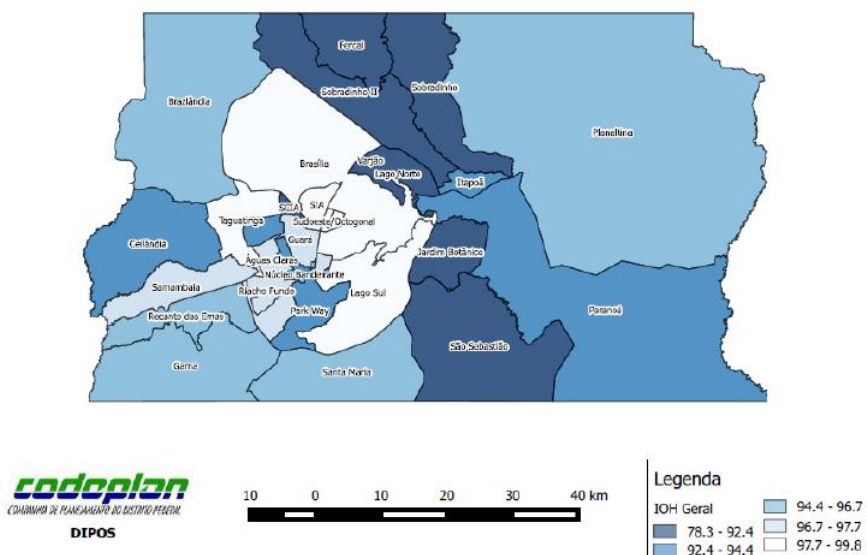


Figura 3 – Escolaridade da população no Plano Piloto. Fonte: Codeplan (2021).

Em uma primeira análise, fica clara a diferença de pessoas com ensino superior completo, que foi de 75% no Plano Piloto e 36% em Sobradinho, além de um número maior de pessoas somente com médio completo na segunda região: (32%), enquanto para a primeira a porcentagem é de 14%. Para o Distrito Federal, o percentual da população com o título mais alto é de 36%, seguido de 29,5% com ensino médio completo. Essa variável está intimamente conectada às de renda e trabalho, pois a oportunidade ensino/educação é o elemento primeiro que pode permitir melhores condições de emprego, o que conseqüentemente pode garantir condições básicas de vida. E ainda considerando os resultados do IOH, “com relação à defasagem idade-ciclo, as chances de frequência à escola em idade correta são maiores para os autodeclarados brancos; quando há presença da mãe (51%), e quando aumenta a renda e o nível de escolaridade da pessoa de referência” (GONÇALVES *et alia*, 2015, p. 22). De acordo com os autores, os resultados do IOH para o DF são relativamente altos, com um nível de acesso às oportunidades ainda altos, porém as desigualdades persistem, como para a Fercal (RA 31), que obteve os piores números, com IOH geral de 78, 3. No mapa abaixo, é possível ter uma visão ampla da divisão do IOH pelas regiões do DF.



Mapa 3 – Distribuição do IOH geral para o DF. Fonte: Codeplan (2013).

A partir do mapa, fica evidente que quanto mais se afasta da região central, ou seja, do Plano Piloto e de suas adjacências, menores são os índices. Considerando que a variável educação é um dos fatores que podem melhorar as condições de vida, a próxima variável – renda - se assemelha um pouco a essas disparidades e dificuldades de acesso da população brasiliense. A distribuição da renda para a PDAD considerou o valor do salário mínimo em 2021 (R\$ 1.100,00). Para o Plano Piloto, o rendimento médio do trabalho principal ficou em R\$ 8.444,42, enquanto para Sobradinho foi de R\$ 3.638,34. As rendas médias domiciliares ficaram em: R\$ 14.087,00, e R\$ 6.010,80, respectivamente. Essas rendas, divididas por faixas de salário, revelam o seguinte: na RA 5, a maioria das pessoas (40%) recebem de 1 a 2 salários mínimos, enquanto que na RA 1, a grande parte das pessoas (35%) recebem entre 5 a 10 salários. Essa disparidade, quando analisada na percepção da concentração de renda, da pobreza e da vulnerabilidade à pobreza (por sexo, cor e situação dos domicílios) é ainda mais alta. Segundo dados do Atlas Brasil, com dados referentes ao IDHM na dimensão renda, tem-se o seguinte cenário para o DF:

A proporção de pessoas extremamente pobres, ou seja, com renda per capita inferior a R\$70,00 (a preços correntes de agosto de 2010), passou de 2,39%, em 2020, para 3,42%, em 2021. Já a proporção de pessoas pobres (com renda domiciliar per capita inferior a R\$ 140,00, a preços de agosto de 2010) era de 4,22%, em 2020 e 6,62%, em 2021. Por fim, a proporção de pessoas vulneráveis à pobreza (com renda per capita inferior a R\$255,00, a preços de agosto de 2010), era 12,560%, em 2020 e 15,410%, em 2021. ^x

Esse quadro deixa evidente que, apesar das oportunidades ao alcance da população, ainda há muita disparidade. Não obstante, a medida de concentração de renda e desigualdade econômica, medida pelo Índice de Gini, mostrou o estado do indicador quando comparado ao Brasil, ainda em 2015, quando ficou em 0,582, representando maior desigualdade de renda em comparação ao restante do país:

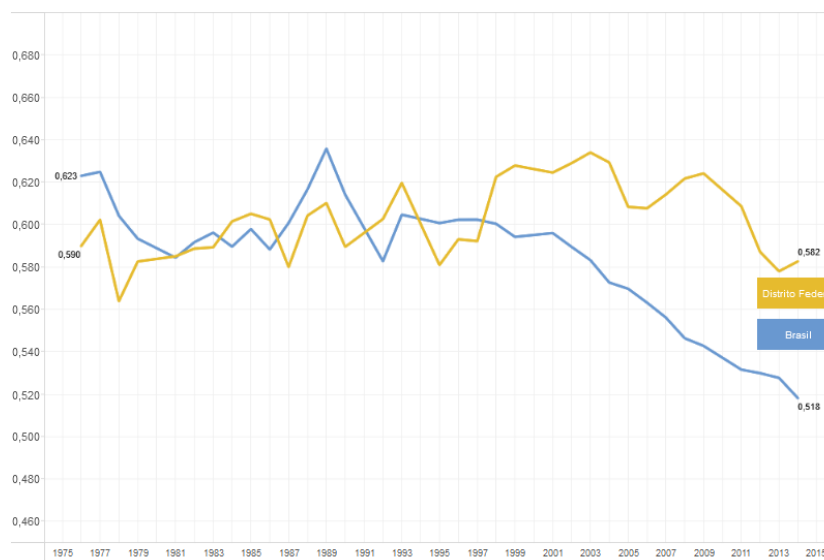


Gráfico 2 – Índice de Gini – Brasil e DF. Fonte: Portal de Informações Estatísticas do DF.

Em tempos mais recentes, depois de pequenos altos e baixos, indicando tendências de aumento ou de queda, segundo dados da PNAD Contínua, o Índice de Gini situou-se em 0,566 em 2021.^{xi} Na verdade, mesmo quando se analisa os dados da renda per capita ou domiciliar relativos ao DF, percebe-se que a grande maioria (39%) recebe entre 1 e 2 salários mínimos, isto é, há uma tendência de as regiões mais distantes terem menores rendimentos, considerando a distribuição de renda apresentada. E não é por acaso que a maioria dos postos de trabalho estão concentrados no Plano Piloto e nas regiões circundantes, assim o DF se desvenda, segundo Nunes (2014), como um território com muita heterogeneidade física, econômica, cultural e também social. Dito de outra forma, houve, em Brasília, [...] “a consagração das áreas centrais mais valorizadas e bem aquinhoadas de infraestrutura, bens, serviços e equipamentos, mormente o Plano Piloto de Brasília [...]” (SCHVASBERG, 2010, p. 256-7). Diante disso, entendendo que renda e ocupação

andam juntas, o intuito agora é analisar a variável trabalho e/ou ocupação, tema diretamente associado à educação e renda, como atividade que traz sustentação financeira para a reprodução da vida social.

A variável trabalho, por sua vez, considerou pessoas com 14 anos ou mais, tanto da população em idade ativa (PIA) quanto da população economicamente ativa (PEA). Em Sobradinho, primeiramente, tem-se o percentual de 84% da população ocupada, e com 15% de desocupados; já para o Plano Piloto, a situação da PEA ficou em 96% para a população ocupada; e apenas 3,1% para a desocupada. Os dados demonstram, assim, a grande qualidade de desempregados e/ou desocupados, número que soma 9,5 milhões para o segundo trimestre de 2023 no país, segundo o IBGE. ^{xii} Em segundo lugar, quando se analisa a divisão da população – tanto para o DF quanto para as duas regiões em análise – por setor de ocupação em atividade remunerada, tem-se um quadro interessante. No Plano Piloto, há um alto número de pessoas na categoria “outros serviços” e, logo em seguida, na categoria “administração pública”, conforme ilustra a figura abaixo:

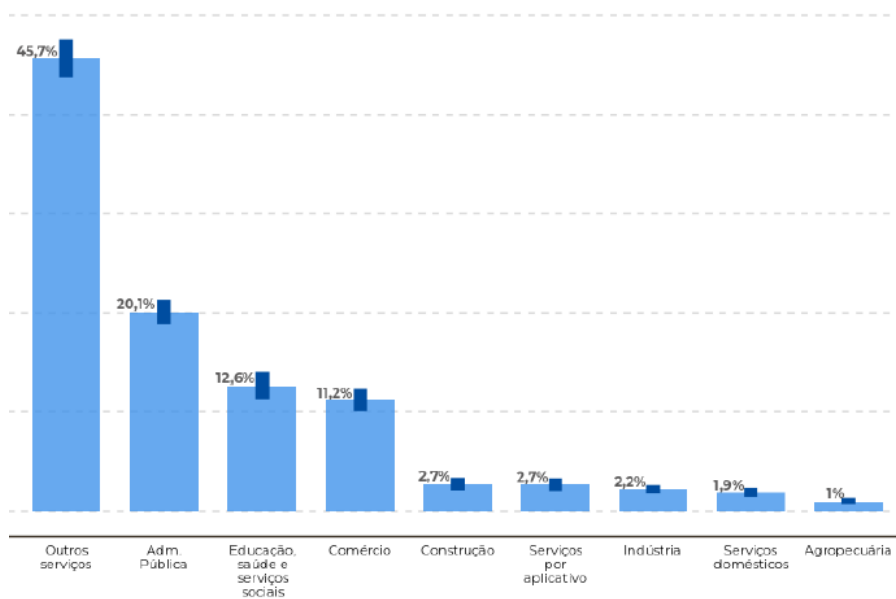


Figura 4 – Distribuição por setor de atividade no Plano Piloto. Fonte: Codeplan (2021).

Essa mesma distribuição para Sobradinho, no entanto, ficou em 25% para outros serviços, 25% também para comércio, seguido de 14% na categoria administração pública. Ou seja, quando se analisa a posição da população ocupada nas duas regiões, observa-se que no Plano Piloto, existe uma concentração maior de empregados públicos (36%) nas esferas federal e distrital, detentoras de altos salários. Esse número cai para 24% em Sobradinho, evidenciando uma menor concentração desse tipo de vínculo empregatício. Para exemplificar essa disparidade, toma-se como exemplo os valores da renda bruta média per capita mais altos do DF para julho de 2021: Lago Sul e Sudoeste/Octogonal: R\$ 12.369 e R\$ 9,058, respectivamente:

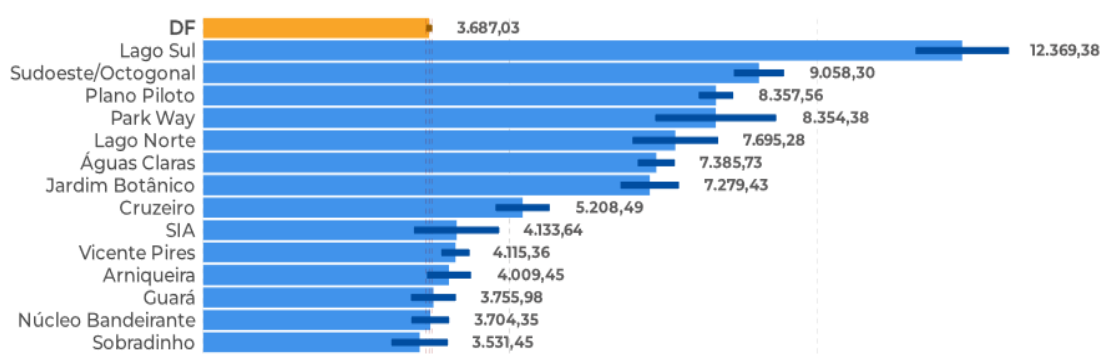
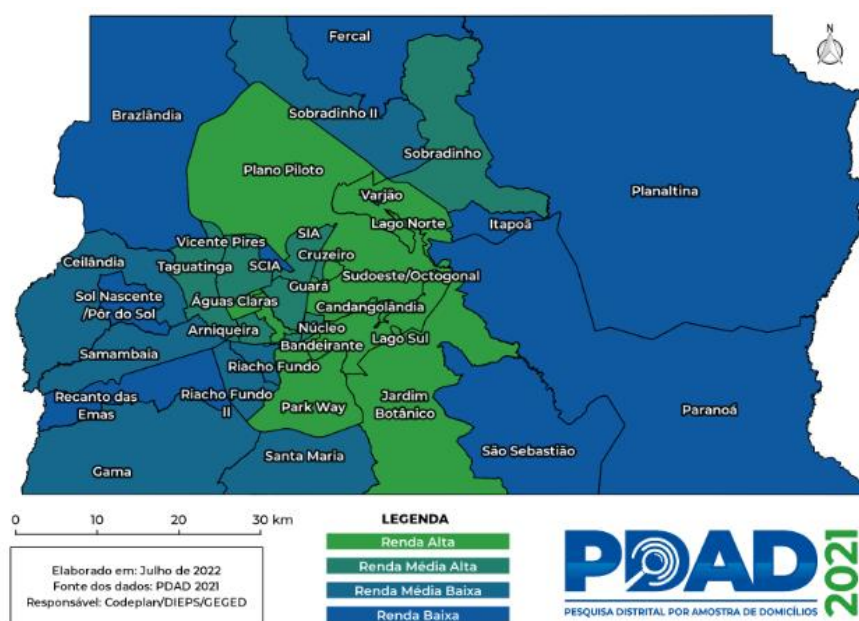


Gráfico 3 – Renda bruta média do trabalho per capita. Fonte: Codeplan (2021).

Esses valores são ainda mais altos quando considerados sob a ótica do domicílio, ou seja, os valores somados de mais de um ou uma residente, chegando a R\$ 31,322 no Lago Sul e R\$ 14,087 no Plano Piloto, por exemplo. Os valores para Sobradinho, quanto à renda domiciliar média, ficam próximos da média do DF, que é de R\$ 6,938. Diante desse cenário, é visível a forma como se dividem as rendas médias e a dinâmica da oferta de postos de trabalho no DF, avaliada por Nunes (2014) no seguinte trecho:

O Plano Piloto e adjacências (Lagos Norte e Sul, Sudoeste, Cruzeiro, Guará, Jardim Botânico, Águas Claras e Park Way) embora abriguem apenas cerca de 25% da população total do Distrito Federal, concentram 51% dos postos da administração pública e renda média domiciliar mensal superior a 19 salários mínimos. As demais Regiões Administrativas, contudo, com 75% da população, reúnem 49% dos postos de trabalho no serviço público e renda média domiciliar de 5,6 salários mínimos (NUNES, 2014, p. 950).

Considerando a amostra de Sobradinho, 42% foi o percentual relativo às pessoas que trabalham no Plano Piloto, o que totalizou 11.957 respostas. Por outro lado, a população do Plano Piloto que trabalha na mesma RA de residência foi da faixa de 94%, ou seja, quase a totalidade dos entrevistados. Dessa forma, o Plano Piloto, com todos os números de todas as RA's somados, concentra um total de 517.432 pessoas que trabalham nessa região, um total de 42% para todo o DF. Junto a isso, um aspecto muito relevante que se relaciona com local de moradia e local de trabalho é a questão da mobilidade urbana – mais especificamente o tempo de deslocamento até o trabalho. Para as duas regiões analisadas, de forma resumida, o tempo de deslocamento é maior para a população de Sobradinho; e menor para a do Plano. Os habitantes da primeira usam mais transporte público, enquanto os da segunda usam mais automóvel. Para uma melhor visualização dessas disparidades que são interligadas umas às outras – de renda, postos de trabalho, educação, acesso à bens e serviços e tempo de deslocamento - destaca-se abaixo mapa do DF separado por grupos de renda:



Mapa 4 – Divisão do DF por grupos de renda. Fonte: Codeplan (2021).

No caso de Sobradinho, vale mencionar que a região era maior e foi desmembrada em 2004 (CODEPLAN, 2021), sendo separada em Sobradinho 1 e Sobradinho 2. E mesmo sendo muito próximas e tendo esse passado em comum, a

segunda é categorizada como região de renda média baixa, o que evidencia ainda mais as diferenças de renda entre essas duas cidades. Essa divisão traz luz à questão das disparidades e assimetrias observadas no DF quanto às oportunidades de acesso a diversos bens, serviços e principalmente qualidade de vida – que, como se buscou argumentar até agora – está desigualmente distribuída, no quesito ocupacional e também socioeconômico, que encontra eco no seguinte trecho:

No Distrito Federal há uma realidade peculiar: um funcionalismo público concursado, de um lado; um migrante oriundo do sertão nordestino ou de outra área deprimida do país, de outro. Isso produz um espaço social heterogêneo. Desde sua origem, portanto, o mercado de trabalho local apresentará forte segmentação: por um lado, formado por indivíduos inseridos na lógica mercantil (funcionalismo) e, por outro, grupos de assalariados na iniciativa privada ou autônomos à procura de inserção na lógica salarial. A marcante presença do funcionalismo público adquiriu hegemonia na definição de parâmetros socioculturais no Distrito Federal e entorno na medida em que passou a impor seu estilo de vida peculiar a outros segmentos. (NUNES, 2014, p. 947).

f) *O urbano-ambiental na dinâmica centro-periferia*

Toda área é de risco. O que se anuncia, há tempos, já está aí. O território, espoliado, maltratado, exaurido, não suporta o que nele colocamos à força – gentes, coisas – ou retiramos à fórceps – matas, minérios, águas. Se não tomarmos a pulso as reformas urgentes – agrária, urbana, tributária -, se não recuperarmos direitos e investimentos no que importa – saúde, educação, moradia, trabalho -, se não escolhermos governos que se contraponham a esse sistema de exploração, toda ação será inócua.¹³

As variáveis da dimensão urbano-ambiental, como já se mencionou acima, são três: saneamento, água e infraestrutura urbana. A primeira dela, o saneamento – de acordo com a pesquisa do IOH no DF – se referiu, basicamente, ao acesso à rede geral de esgotamento ou fossa séptica. O marco legal que se refere às políticas de saneamento no Brasil está disposto na Lei nº 14.026/20, em seu art. 3º, quando afirma que o conceito de saneamento básico corresponde a um conjunto de políticas públicas, infraestruturas e ações que operam os serviços de: água potável; esgotamento sanitário; limpeza urbana e manejo de resíduos sólidos e águas pluviais urbanas (LEITE; NETO e BEZERRA, 2022). Para a pesquisa do IOH, vale ressaltar que a análise das variáveis água e saneamento foi feita de forma separada – água e esgotamento -, mas, no entanto, a nosso juízo, não haverá prejuízo para a discussão. Ressalta-se, primeiramente, que no Brasil, “o saneamento básico ainda apresenta índices negativos alarmantes, especialmente por se tratar de um país com elevado grau de urbanização, cujo déficit atinge de forma direta a parcela da população mais carente, localizada nas periferias das cidades [...]” (SANTOS *et al.*, 2018, apud LEITE; NETO e BEZERRA, p. 1041, 2022).

De acordo com os autores, o problema da ausência de uma rede de esgotamento de qualidade configura um dos maiores problemas socioambientais que o país enfrenta atualmente, com consequências para a saúde pública e para o meio ambiente. No caso do Distrito Federal, e mais especificamente na região central de Brasília, o Plano Piloto, e na mais afastada Sobradinho, tem-se também um cenário contrastante de acesso a esse serviço e/ou oportunidade, para manter nos termos da pesquisa. Para essa primeira variável, observa-se os seguintes resultados com base na PDAD de 2013:

¹³ Instituto de Arquitetos do Brasil. IAB. Nota: Tragédia em Petrópolis. Maria Elisa Baptista. Belo Horizonte, 17 de fevereiro de 2022.

Saneamento Adequado		
IOH	Dissimilaridade	TX Cobertura
99,2	0,3	99,6
97,7	0,6	98,3
98,4	0,5	99,0
100,0	0,0	100,0
82,9	6,4	88,6

Tabela 2 – Saneamento adequado no Plano Piloto e em Sobradinho. Fonte: Codeplan (2013).

Na primeira linha, representando os dados do Plano Piloto, a região obteve um IOH de 99,2 e uma taxa de cobertura de 99,6, ou seja, representando quase universalidade no acesso ao serviço. Já na cidade de Sobradinho, o IOH para essa variável ficou em 82,9, com uma taxa de cobertura de 88,6 e o alto número de 6,4 na dissimilaridade, ou seja, nas diferenças de acesso. Um possível motivo para essa defasagem no acesso à rede geral de esgotamento sanitário é, segundo Gonçalves *et alia* (2015), o fato de algumas regiões serem antigas, terem baixa densidade populacional ou os núcleos urbanos (como condomínios) estarem em áreas irregulares ou de risco. Nessa mesma comparação, outras 5 RA's obtiveram pontuação máxima no acesso a essa oportunidade, chegando ao número 100, sendo elas: Brazlândia, Cruzeiro, Lago Sul, Sudoeste/Octogonal e SIA.

Dessa forma “o saneamento é, portanto, uma oportunidade cuja limitação atinge áreas socioeconomicamente muito diferenciadas, impactando negativamente nos IOHs Gerais, o que explica parte do resultado das RAs do Lago Norte e Jardim Botânico” (GONÇALVES *et alia*, 2015, p. 18). E ainda de acordo com as análises da pesquisa, os resultados do acesso ao saneamento, por exemplo, vão de acordo com os estudos já disponíveis na literatura no que se refere à intersecção das variáveis, isto é, confirmando que possuir maior renda, ser branco/a e a pessoa de referência possuir mais escolaridade aumentam as chances de acesso adequado. Em dados mais recentes, elaborados pela PDAD de 2021, as diferenças de acesso ao esgotamento ainda persistem, de modo que em uma comparação entre as duas regiões, o Plano Piloto continua com maior cobertura

da rede geral (CAESB), com um percentual de 99,9%; já em Sobradinho, esse número ficou em 87,8%, conforme se observa nas figuras abaixo:

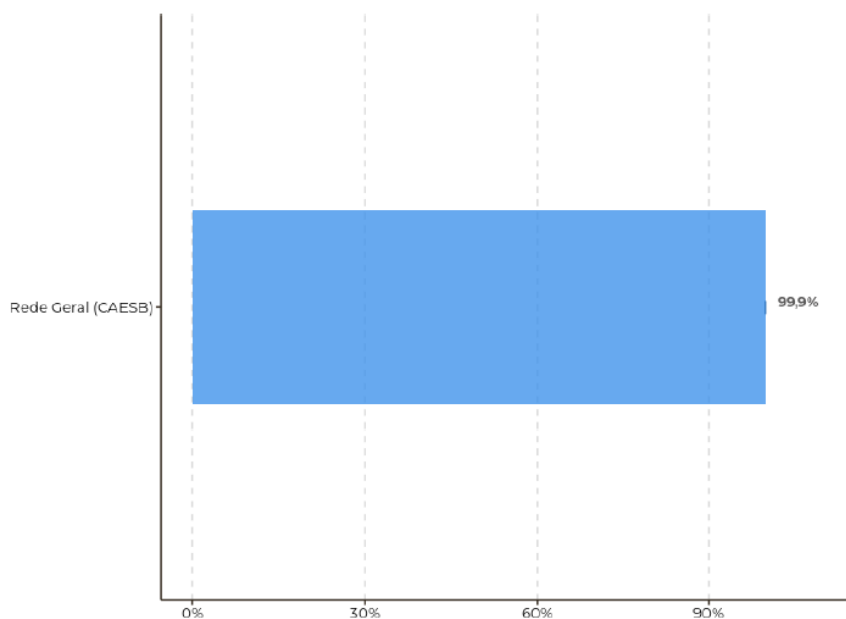


Figura 5 – Esgotamento sanitário do domicílio. Plano Piloto. Fonte: Codeplan (2021).

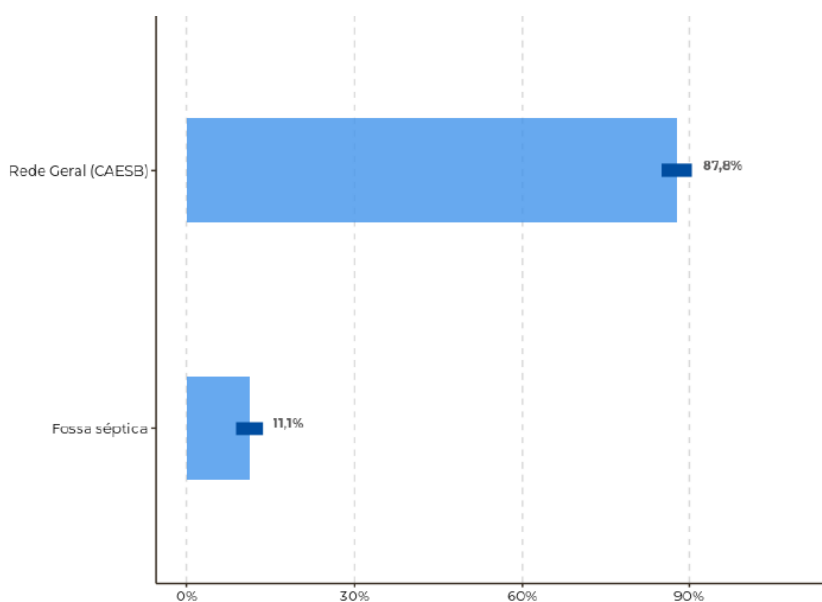


Figura 6 – Esgotamento sanitário do domicílio. Sobradinho. Fonte: Codeplan (2021).

Em uma primeira vista, percebe-se que o acesso ao serviço de esgotamento em Sobradinho é um pouco menor, além da ocorrência de mais fossas sépticas na região,

indicando a indisponibilidade do serviço, em domicílios rurais ou em situação ilegal, como áreas invadidas que não foram regularizadas. E quando se considera que fossa séptica não é um serviço de esgotamento adequado, o índice tem impacto negativo, com perda de alguns pontos. No acesso à água, por sua vez, também há uma pequena variação no acesso para as duas regiões. No Plano Piloto, a cobertura ficou em 99,9%, acesso quase universal, e em Sobradinho, na faixa de 90,8% (PDAD, 2021). Considerando a pesquisa do IOH, ainda em 2015, essa diferença era um pouco maior, pois Sobradinho possuía ainda um alto grau de dissimilaridade (2,4) e uma taxa de cobertura abaixo da maioria das RA's (91,9), evidenciando desigualdade no acesso à água. E quando se considera a grande quantidade de condomínios horizontais no DF, em diversas regiões, ainda em situação irregular ou mesmo regularizados:

Os habitantes [...] furam poços artesianos e se antecipam em prover serviços de abastecimento de água, desonerando o Estado, ao mesmo tempo em que utilizam recursos hídricos que poderiam ser aproveitados de forma mais econômica e ambientalmente sustentável por parcela bem maior da população (PATRIOTA DE MOURA, 2010, p. 286).

A última variável diz respeito à infraestrutura urbana nas proximidades do domicílio, que incluem aspectos como pavimentação/asfaltamento, iluminação, problemas como descarte incorreto de lixo (entulho), erosão, existência ou inexistência de ciclovia/ciclofaixa e outros elementos. De maneira geral, no Plano Piloto, há uma alta cobertura na oferta de infraestrutura de rua asfaltada/pavimentada; rua com calçada; rua com iluminação e drenagem de água da chuva, todos atingindo quase 100%. Em Sobradinho, por outro lado, os índices também ficam acima dos 90%, menos para o componente drenagem de água da chuva, que ficou em 75%. A qualidade da calçada, vale dizer, ficou em boa (58%) e regular (15%) para a primeira; em boa (44%) e regular (32%), para a segunda. O que chama atenção, no entanto, é a análise de certos problemas nas redondezas do domicílio, que é quando as diferenças são mais profundas. Na cidade de Sobradinho, por exemplo, o problema mais comum são ruas esburacadas, alcançando 38%, seguido de entulho (17%) e depois 7,2% para esgoto a céu aberto, o que confirma, em princípio, as desigualdades no acesso ao saneamento e a água. Na figura abaixo é possível ter uma visualização:

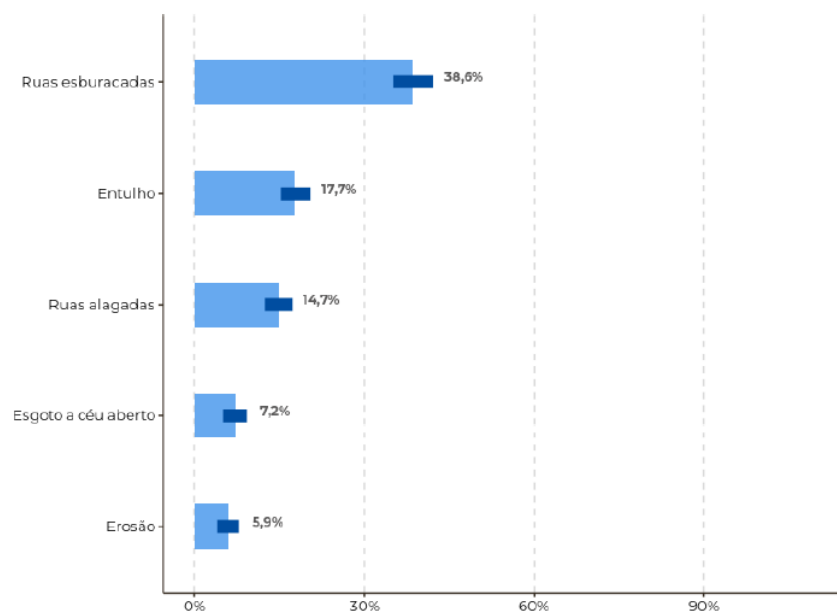


Figura 7 – Problemas nas cercanias do domicílio. Sobradinho. Fonte: Codeplan (2021).

Em contrapartida, no Plano Piloto, percebe-se uma drástica redução nos percentuais desses mesmos problemas, como baixa existência de esgoto a céu aberto, entulho e erosão, por exemplo, conforme se observa na figura 8:

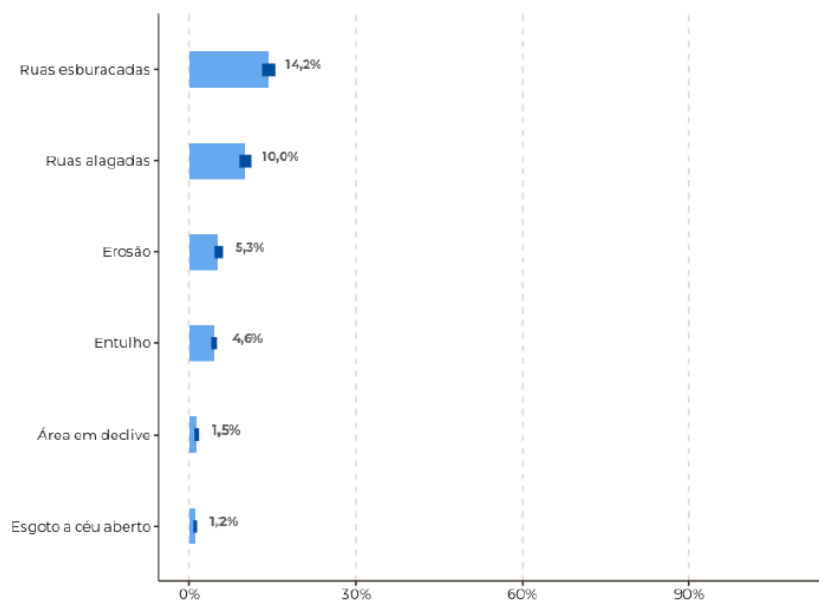


Figura 8 – Problemas nas cercanias do domicílio. Plano Piloto. Fonte: Codeplan (2021).

Esse cenário de disparidades fica mais evidente quando se considera outros equipamentos de infraestrutura pública nas duas localidades, como ponto de ônibus, ruas arborizadas, praças e quadras esportivas. No Plano Piloto, os percentuais variam de 94% a 97%, indicando maior oferta de serviços. Por outro lado, em Sobradinho, o único componente que atingiu mais de 80% foi o ponto de ônibus (83%), sendo que todo o resto ficou abaixo de 75%, com cinco componentes na faixa dos 50%. Dessa forma, fica claro que o planejamento urbano no DF – mesmo que seguindo parâmetros específicos contidos nos Planos Diretores, por exemplo – acaba por resultar em diferentes condições de acesso e de vida da população, a depender da localidade. “Ou seja, o fato de residir em uma determinada RA implica em menor ou maior chance de uma pessoa acessar a um determinado bem ou serviço” (GONÇALVES *et alia*, 2015, p. 22).

Em síntese, como se buscou argumentar, a realidade social, urbana e ambiental do DF é um pouco particular quando analisada *vis a vis* com o restante das principais cidades brasileiras. No entanto, essa excepcionalidade – nos campos da arquitetura, do urbanismo e do caráter de sede dos poderes da república – vem perdendo força, de forma que fez a cidade ganhar aspectos e feições de uma grande metrópole, reproduzindo desigualdades territoriais, sociais e econômicas. Para Frederico Flósculo, urbanista da UnB entrevistado pela Agência Brasil ^{xiii}, tem-se o seguinte cenário:

Nós temos um problema de ocupação territorial onde o passado está mandando no presente e está mandando no futuro também. Nós estamos neste momento favelizando todo o Distrito Federal. Aquilo que começou de uma forma improvisada, quase irresponsável, na década de 1960, finais de 1950, é realidade na década de 2010, e nós vemos que, infelizmente, vai se prolongar pela década de 2020 (COSTA, 2015).

IV. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Em virtude do que foi exposto, a presente pesquisa buscou analisar as relações entre o urbano como modelo de ocupação da cidade de Brasília, seu desenvolvimento territorial e os consequentes efeitos na qualidade de vida da população, sob a análise de variáveis sociais e urbano-ambientais e em uma ótica multidisciplinar. Por meio da inserção de Brasília no paradoxo de cidade moderna, foi possível perceber como a capital é paradoxal e vem reproduzindo aspectos de grandes metrópoles brasileiras. Ou seja, nas cidades modernas, existe uma certa exaltação ao desenvolvimento urbano, social, humano, científico e tecnológico, mas há, por outro lado, o lado oculto das mudanças climáticas com enchentes, alagamentos, eventos climáticos extremos, desigualdades socioeconômicas e diferenças de acesso a serviços, pobreza e, conseqüentemente, piora na qualidade de vida. Como buscou-se enfatizar, tanto as problemáticas sociais quanto as ambientais fazem (ou devem fazer) parte das análises e soluções para os problemas urbanos nas grandes cidades, já que são as condições mínimas para a reprodução da vida social (Herculano et al, 1998).

Dessa forma, considerando que sem meio natural não há meio social, foi possível perceber, também, como as variáveis ambientais influenciam as oportunidades de acesso aos diferentes bens e serviços, como água, saneamento e infraestrutura urbana. O estudo comparativo buscou evidenciar as diferenças mais significativas entre distintas regiões do DF, tendo como resultado preliminar uma defasagem no acesso à escola, perceptível desigualdade e alta concentração de renda, além da diferenciação na ocupação, dificultando o ingresso de muitas pessoas no mercado de trabalho formal. No campo da questão urbano-ambiental, ainda há disparidades no acesso ao saneamento básico, água e infraestrutura urbana, entre o Plano Piloto e Sobradinho, já que foram várias as diferenças de taxa de cobertura, acesso correto e oferta de equipamentos públicos de infraestrutura, evidenciando a tendência de áreas centrais, no caso o Plano Piloto e suas áreas circundantes, serem mais valorizadas e com mais oferta de serviços (SCHVASBERG, 2010). No caso dessa pesquisa, mesmo considerando que o Plano Piloto e Sobradinho sejam regiões pioneiras – ambas de 1960 –, a primeira ainda é vista como a vitrine social, política e econômica do DF, e ganhando mais atenção, acaba por minar o desenvolver-se das demais cidades.

Nesse sentido, tais assimetrias serviram para confirmar a ideia trazida por Nunes (2014), de que a modernidade implantada pelo plano urbanístico de Brasília – na figura do Plano Piloto, sua racionalidade e seu tombamento – criou, ao mesmo tempo, um ambiente contrário ao moderno, de caráter arcaico, com traços e heranças do Brasil profundo, calcado, hoje, nas chamadas Regiões Administrativas, produtos finais dos antigos assentamentos ilegais e improvisados. O descompasso entre o que foi pensado para Brasília, inicialmente, o que ela é hoje – uma cidade em processo de conurbação - e as tendências para o futuro encontram respaldo na análise do geógrafo Aldo Paviani, de que ela “[...] será uma grande mancha urbana, assemelhada a qualquer grande cidade do país, deixando para trás e sem retorno a fama de “cidade planejada [...]” (PAVIANI, 2009, p. 82). Essa lógica de ocupação do espaço urbano no DF encontra respaldo na seguinte análise:

O processo de apropriação e de valorização do espaço urbano produzido em Brasília, definido pela fragmentação, expressa-se pela existência das propriedades pública e particular da terra, proporcionando um duplo movimento: o GDF fragmenta uma ampla parcela do espaço, planejando a ocupação racionalmente concebida pelos planos de ordenamento territorial, tentando manter o mercado de terras sob seu domínio; por outro lado, ocorre uma fragmentação da cidade, produzindo uma apropriação que se realiza fora dos mecanismos estatais de acesso à terra, à propriedade e à moradia (PENNA, 2003, p. 59).

E nesse cenário, as populações menos favorecidas e/ou que se encontram em áreas vulneráveis, são as primeiras a sentirem os efeitos sociais e ambientais perversos da expansão urbana e do desenvolvimento, considerando que esses problemas urbanos “atingem o conjunto urbano de Brasília de maneira bastante desigual, tendo maiores expressão e consequências para determinados segmentos sociais e cidades-satélites” (MELLO, 2003, p. 220). E tendo em vista que esse cenário muitas vezes depende da política, é válido lembrar da análise de Bonduki (1998) na cidade de São Paulo, afirmando que o Estado, ao permitir “a proliferação da cidade ilegal às margens do mercado formal, também se eximia das responsabilidades de prover bens e serviços públicos fora da cidade legal, onde o planejamento urbanístico era exigido” (BONDUKI, 1998, p. 281 apud PATRIOTA DE MOURA, 2010, p. 282).

O Estado, aliás, tem papel central na elaboração de políticas públicas que busquem melhorar a qualidade de vida da população, diminuindo desigualdades e

umentando o alcance da oferta de serviços. A pesquisa mostrou, além disso, a interseccionalidade presente no âmbito da análise das variáveis, demonstrando que aspectos como raça, sexo e escolaridade afetam negativamente o acesso a determinadas oportunidades, no caso do IOH. Dito de outra forma, mesmo as variáveis urbano-ambientais possuem um impacto na qualidade de vida, já que elas também são elementos essenciais que dão sustentação à vida social. Com isso em mente, a apropriação da natureza para o desenvolvimento humano, consumo e urbanização traz diversos riscos relacionados à sustentabilidade dos recursos naturais e dos ecossistemas, de modo que os padrões de desenvolvimento no Brasil foram, até agora, marcados por lógicas e ações bastante destrutivas (CARNEIRO, 2008). Dado o alerta de insustentabilidade e de ameaças reais à sobrevivência humana (HERCULANO, 2004), a própria Sociologia é participante dessa virada de paradigma e vem buscando estudar o meio ambiente como parte integrante da realidade social, tarefa ao qual esse trabalho também é baseado.

Nesse panorama, é imprescindível a mudança para um modelo de crescimento que priorize a sustentabilidade ao invés de um desenvolvimento predatório, que segundo Folke (2013), deve ser alinhado aos limites planetários que sustentam a era geológica atual, que já estão bastante ameaçados, considerando que a modernização traz diversos riscos à sociedade como um todo (BECK, 2010). A hipótese então formulada de que Brasília é atualmente um espaço de contrários: o velho *vs.* o novo, a riqueza *vs.* a pobreza, o projetado e o não projetado (ANJOS, 2012) pôde ser reforçada a partir dos dados que foram apresentados, com base na seguinte dinâmica: fora do núcleo central de Brasília, o Plano Piloto e suas adjacências diretas, as condições de vida são difíceis, há carência de infraestrutura, serviços, transportes e emprego (PAVIANI, 1996 apud PESCATORI, 2019). Com a maioria dos empregos concentrados na zona central, a maioria das pessoas precisam se deslocar para o Plano Piloto, pagando um alto valor pela passagem e gastando bastante tempo no deslocamento diário de ida e volta.

A cidade, então, no movimento entre o real e o imaginário, segundo Portella (2002), precisa de trabalho constante de elaboração e reelaboração, a fim de conceber a cidade (imaginário) a partir das necessidades reais de seus habitantes, com base no que enfrentam e o que desejam (real), já que mesmo com a proposta de uso racional do espaço que supostamente “garantiria uma convivência harmônica e um caráter mais social, como era o caso de Brasília, a experiência traça caminhos outros, delimita outros

limites e impõe outros desenhos” (CEBALLOS, 2014, p. 5). Dessa forma, ao se levar em conta a realidade da população, há uma maior interação entre Estado e sociedade. Essa interação é de toda forma um espaço de disputa entre diferentes grupos e indivíduos, o que significa dizer que a partir da materialização do planejamento urbano, há o comprometimento da qualidade de vida em seu sentido amplo – social, urbano, ambiental, político, de saúde, de cidadania. Isso porque o meio ambiente se torna sempre mais vulnerável às pressões demográficas, à urbanização e às atividades econômicas (PELUSO; CIDADE, 2014), que trazem consequências severas para a população. E considerando que a qualidade de vida está diretamente associada aos aspectos subjetivos e objetivos, “deve-se criar um modelo de planejamento e gestão urbana baseado no conhecimento da cidade real, seus conflitos e dilemas, inclusive por meio da definição de indicadores sociais de qualidade de vida” (ROSA, 2014, p. 74-5).

Para alcançar esse modelo de gestão e planejamento, sugere-se para um momento posterior a utilização do Índice de Qualidade de Vida Urbana (IQVU) do município de Belo Horizonte, abarcando variáveis sociais, ambientais e urbanas, no contexto do DF, em que se poderia analisar as diferenças da qualidade de vida no espaço urbano *in loco* em diferentes RA’s, com entrevistas e questionários. Essa pesquisa ajudaria no aprimoramento da gestão e da elaboração de políticas públicas que priorizem os cidadãos em detrimento de um desenvolvimento que atenda somente a interesses particulares e às populações localizadas no centro. Tal tarefa vai de encontro ao pressuposto do conceito de urbanismo, de essência funcional e que como prática ordenadora e interventora do espaço urbano e do território, deve se preocupar em melhorar as condições de vida da coletividade. E considerando isso:

Para os candangos e brasilienses, essas imagens reproduzem-se parcialmente, às quais se agregam outras: a da cidade que vem perdendo dois dos seus principais atributos – a qualidade de vida e a qualidade ambiental, antes invejáveis; a da cidade que ainda cresce aceleradamente e sofre com os mesmos problemas urbanos das grandes metrópoles; a cidade que expulsa jovens e pessoas não-qualificadas do mercado de trabalho formal e não abre novas oportunidades. Problemas que parecem quase infindáveis (MELLO, 2003, p. 218).

A solução, assim, “para a crise da cidade poderia ser pensada a partir do desenvolvimento sustentável, segundo o qual essa qualidade ocorreria a partir do planejamento e da administração sustentável de uso do solo” (PENNA, 2003, p. 71) e da devida implementação do art. 225 da Constituição Federal de 1988 (CF/88), de que um

meio ambiente ecologicamente equilibrado – assim como sua conservação - é direito e dever comum. Planejar a vida no espaço urbano, então, é tarefa conjunta na qual profissionais dos campos da arquitetura, urbanismo, direito, geografia, economia e também sociologia (NUNES, 2004) devem atuar e estar em constante interação, já que a sociedade é fenômeno complexo, multidisciplinar e desafiador, assim como a cidade.

IX. REFERÊNCIAS

AMAZONAS, Maurício. **Economia Verde e Rio + 20: recortando o desenvolvimento sustentável**. Revista NECAT – Ano 1, nº 2, p. 24-39, jul-dez de 2012.

ANDRADE, Elisabete Agrela de. FRANCESCHINI, Maria Cristina Trousdell. **O direito à cidade e as agendas urbanas internacionais: uma análise documental**. Ciência & Saúde Coletiva. 22 (12) Dez 2017. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/csc/a/mYnM7WrBTv98Pv645FcHsHG/?format=html>> Acesso em: 15 nov 2022.

ANJOS, Rafael Sânzio Araújo dos. **Brasília – 50 anos de dinâmica territorial urbana**. Revista Eletrônica: Tempo - Técnica - Território, v.3, n.1 (2012), p. 1:24 Disponível em: <<https://periodicos.unb.br/index.php/ciga/article/view/21778>> Acesso em: 13 set 2022.

BECK, Ulrich. **Sociedade de risco: rumo a uma outra modernidade**. / Ulrich Beck; tradução de Sebastião Nascimento – São Paulo: Ed. 34, 2010.

BONDUKI, Nabil. **Origens da habitação social no Brasil: arquitetura moderna, lei do inquilinato e difusão da casa própria**. São Paulo: Estação Liberdade, 1998.

BRASIL. [Constituição (1998)]. **Constituição da República Federativa do Brasil**. – 53. Ed., 2 reimpr. – Brasília: Câmara dos Deputados, Edições Câmara, 2019.

BUTTEL, Frederick H. **A sociologia e o meio ambiente: Um caminho tortuoso rumo à ecologia humana**. Publicado originalmente in *International Social Science Journal Environmental Awareness* 109 - Brasil Blackwell - UNESCO – 1986. Perspectivas, São Paulo, 15: 69 -94, 1992.

CARNEIRO, Celso F. A. G. **Padrões de interação sociedade e natureza: algumas peculiaridades do caso brasileiro**. Desenvolvimento e Meio Ambiente, n. 17, p. 93-110, jan./jun. 2008. Programa de Pós-Graduação em Meio Ambiente e Desenvolvimento. Editora UFPR.

CEBALLOS, Viviane G. de. **Memórias, tramas e espaços : a história de Brasília construída pela fala dos moradores de Sobradinho - DF** / Viviane Gomes de Ceballos. – Campinas, SP : [s.n.], 2014.

CIAM. Congresso Internacional de Arquitetura Moderna – **La Charte d’ Athènes**, 1943.

CODEPLAN. Companhia de Planejamento do Distrito Federal. **Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios**. PDAD. Relatório Codeplan. Secretaria de Economia. Governo do Distrito Federal. 2021. Disponível em: <https://www.codeplan.df.gov.br/pdad-2021-3/> Acesso em: 16 jan 2023.

CORRÊA, Roberto Lobato. **Espaço. Um conceito chave da geografia**. In: Castro, I. E. (et al) Geografia, conceitos e temas. Rio de Janeiro. Bertrand. 15-47. 2000.

COSTA, Lúcio. **Relatório do Plano Piloto de Brasília**. Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan). Superintendência do Iphan no Distrito Federal, Secretaria de Estado de Cultura do Distrito Federal ; coordenação e organização, Carlos Madson Reis, Claudia Marina Vasques e Sandra Bernardes Ribeiro. – Brasília, DF : Iphan-DF, 2018.140.

COSTA, Gilberto. **Pesquisas da Codeplan relativizam qualidade de vida em Brasília**. Disponível em: <<https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2015-09/pesquisas-da-codeplan-relativizam-qualidade-de-vida-de-brasilia>> Acesso em: 7 dez 2022.

DEMO, Pedro. **Metodologia científica em ciências sociais** / Pedro Demo. – 3. ed. rev. e ampl. – São Paulo : Atlas, 1995.

DERNTL, Maria Fernanda. **Além do Plano: A construção das cidades-satélites e a dinâmica centro-periferia em Brasília**. XIV Seminário de história da cidade e do urbanismo. Cidade, arquitetura e urbanismo: visões e revisões do século XX. 2016. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/19.221/7150> Acesso em: 18 jan 2023.

FERRI, Gil Karlos. **Os impactos ecológicos da construção de Brasília**. In: Café História. Disponível em: < <https://www.cafehistoria.com.br/impactos-ecologicos-brasilia/>> Publicado em: 01 ago. 2018. Aceso em: 5 mai 2021.

FLEURY, Lorena Cândido; ALMEIDA, Jalcione; PREMEBIDA, Adriano. **O ambiente como questão sociológica: conflitos ambientais em perspectiva**. Sociologias, Porto Alegre, v. 16, n.35, jan/abr 2014, p. 34-82. Disponível em: https://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1517-45222014000100003&lang=pt Acesso em: 19 abr 2021.

FOLKE, Carl. **Respeitando os limites planetários e nos reconectando à biosfera**. In: ASSADOURIAN, Erik & PRUGH, Tom (org.). Estado do mundo 2013: A sustentabilidade ainda é possível? Instituto Akatu, Worldwatch Institute, p. 19-27, Capítulo 2.

FREITAG, Bárbara. **Teorias da Cidade** – Campinas, SP, Papirus, 2006.

_____, Bárbara. **Cidade dos homens.** / Barbara Freitag; prefácio Eduardo Portella. – Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 2002.

GIOVENARDI, Eugênio. **Impactos socioambientais do crescimento urbano no DF.** In: Brasília 50 anos: da capital a metrópole/organizadores, Aldo Paviani ... [et al.]. – Brasília : Editora UnB, 2010.

GODOY, Arilda Schmidt. **Pesquisa qualitativa: tipos fundamentais.** Introdução à pesquisa qualitativa e suas possibilidades. RAE – Revista de Administração de Empresas, São Paulo, v. 35, n.2, p. 57-63, 1995.

GONÇALVES, Flávio de Oliveira *et alia*. Companhia de Planejamento do Distrito Federal. CODEPLAN. **Índice de Oportunidade Humana no Distrito Federal.** nº 3/abril de 2015. ISSN 2446-7502.

GOUVÊA, Luiz Alberto de Campos. **Brasília: a capital da segregação e do controle social. Uma avaliação da ação governamental na área da habitação** – São Paulo: ANNABLUME, 1995. – (Selo universidade ; 36).

GOUVEIA, Nelson. **Saúde e meio ambiente nas cidades: os desafios da saúde ambiental.** Saúde e Sociedade. 8 (1): 49-61, 1999. Disponível em: <<https://www.scielo.br/j/sausoc/a/gnt8LsnHRWYzhnT75vT7pjf/?lang=pt&format=pdf>> Acesso em: 15 dez 2022.

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL. GDF. **Decreto nº 19.040, de 18 de fevereiro de 1998.** Câmara Legislativa do Distrito Federal, CLDF. 1998. Disponível em: <https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/33283/Decreto_19040_18_02_1998.html> Acesso em: 17 nov 2022.

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL. GDF. **Decreto nº 10.829, de 14 de outubro de 1987.** Câmara Legislativa do Distrito Federal, CLDF. 1998. Disponível em: <https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/15139/Decreto_10829_14_10_1987.html> Acesso em: 17 jan 2023.

HERCULANO, Selene C. *et al.* **A qualidade de vida e seus indicadores.** Ambiente e Sociedade, v. 1, n. 2, p. 77-99, 1998.

_____, Selene. **Sociologia Ambiental: origens, enfoques metodológicos e objetos.** Revista Mundo e Vida: alternativas em estudos ambientais, ano I, nº 1, UFF/PGCA-Riocor, 2000, pp. 45 – 50.

HOLSTON, James. **Cidade modernista: uma crítica de Brasília e sua utopia** / James Holston; tradução Marcelo Coelho. – São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

INÁCIO, Larissa do C. .; DUARTE, Tiago R. **Sociologia ambiental: um novo paradigma**. Sociedade e Estado, [S. l.], v. 36, n. 02, p. 773–787, 2021.

IPHAN. Instituto Do Patrimônio Histórico E Artístico Nacional. **Plano Piloto 50 anos: cartilha de preservação** - Brasília. – Brasília, DF : IPHAN / 15ª Superintendência Regional, 2007. 103 p. : il. ; 16 cm.

KOHLSDORF, Maria E. **A apreensão da forma da cidade** – Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1996.

KUBITSCHKE, Juscelino, 1902 – 1976. **Porque construí Brasília**. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2000. XVI + 477 p. – (Coleção Brasil 500 anos).

LARA, Henrique. **BRASÍLIA, UMA CIDADE CENTENÁRIA**. Codeplan. n° 13/maio de 2016. Disponível em: <https://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/02/TD_13_Bras%C3%ADlia_uma_cidade_centen%C3%A1ria.pdf> Acesso em: 17 jan 2023.

LATOUR, Bruno. **Jamais fomos modernos : ensaio de antropologia simétrica** / Bruno Latour; Tradução de Carlos Irineu da Costa. – Rio de Janeiro: Ed. 34, 1994. 152 p. (Coleção TRANS).

LEITE, Carlos Henrique Pereira; NETO, José Machado Moita; BEZERRA, Ana Keuly Luz. **Novo marco legal do saneamento básico: alterações e perspectivas**. Artigo técnico. Eng. Sanit. Ambient. 27 (5). Sep-Oct 2022.

MARTINS, Andrei Venturini. **Modelo para a construção de um projeto de pesquisa**. Redescrições. Revista online do GT de Pragmatismo, ano VI, n° 2, 2015 [p. 29/35].

MELLO, Neli Aparecida de. **Políticas públicas e consumo do meio ambiente urbano**. In: Brasília: controvérsias ambientais / Aldo Paviani e Luiz Alberto Campos Gouvêa (Organizadores). – Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2003.

MORAES, Antonio Carlos Robert. **Meio ambiente e Ciências Humanas**. 4ª Edição – São Paulo: Annablume, 2005.

MOSCOVICI, Serge. **Sociedade contra natureza**. Tradução de Ephraim Ferreira Alves. Editora Vozes. Rio de Janeiro, 1975.

NUNES, Brasilmar Ferreira. **Brasília: a fantasia corporificada** – Brasília: Paralelo 15, 2004.

_____, Brasilmar Ferreira. **Brasília na rede de cidades globais: apontando uma tendência.** Revista Sociedade e Estado - Volume 29 Número 3 Setembro/Dezembro 2014.

NUNES, Christiane Girard Ferreira; LACERDA, Norma. **Planejamento urbano, arquitetura e urbanismo: a serviços de uma outra geografia?** Brasilmar Ferreira Nunes (em memória). Soc. estado. Brasília, v. 31, n. spe, p. 989-1002, 2016.

OLIVEIRA, Rômulo Andrade de. **Brasília e o paradigma modernista: planejamento urbano do moderno atraso.** Faculdade de Arquitetura e Urbanismo. Universidade de São Paulo. USP. Dissertação. Planejamento urbano e regional. 2008.

PATRIOTA DE MOURA, Cristina. **“Condomínios” no DF: clubes, favelas ou cidades?.** Brasília 50 anos: da capital a metrópole / organizadores, Aldo Paviani... [et al.]. – Brasília : Editora UnB, 2010.

PAVIANI, Aldo. **Ambiente urbano com desemprego.** In: Brasília: controvérsias ambientais / Aldo Paviani e Luiz Alberto Campos Gouvêa (Organizadores). – Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2003.

_____, Aldo. **A metrópole terciária.** In: Brasília, ideologia e realidade : espaço urbano em questão / Ado Paviani (org.). _ Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2ª edição, 2010.

_____, Aldo. **Brasília 50 anos: da capital a metrópole/organizadores,** Aldo Paviani ... [et al.]. – Brasília : Editora UnB, 2010.

_____, Aldo. **Demandas sociais e ocupação do espaço urbano.** O caso de Brasília, DF. Cadernos Metrópole, 21, pp. 75-92, 1º sem 2009.

PELUSO, Marília Luiza; CIDADE, Lúcia Cony Faria. **Meio ambiente, expansão urbana e desafios territoriais em Brasília.** III Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo. Arquitetura, cidade e projeto: uma construção coletiva. São Paulo, 2014.

PENNA, Nelba A. **Fragmentação do ambiente urbano: crises e contradições.** In: Brasília: controvérsias ambientais / Aldo Paviani e Luiz Alberto Campos Gouvêa (Organizadores). – Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2003.

PESCATORI, Carolina. **Planejamento, mercado e política: da Brasília modernista à metrópole dispersa.** In: Congresso Iberoamericano De Historia Urbana, 2., Cidade do México, 2019. Actas [...]. Cidade do México: Asociación Iberoamericana de Historia

Urbana, 2019. p. 277-290. Disponível em: <https://www.ifch.unicamp.br/ciec/pf-ciec/public-files/congresso/subpg/941/anais_iicihu_2019.pdf>. Acesso em: 17 jan 2023.

RAJÃO, R. ; NOBRE, A. D. ; CUNHA, E. ; DUARTE, T. R. *et alia*. **O risco das falsas controvérsias científicas para as políticas ambientais brasileiras**. Revista Sociedade e Estado, v. 37, p. 317-352, 2022.

ROCHA, Alby Duarte. *et alia*. **Qualidade de vida: ponto de partida ou resultado final?** Ciência & Saúde Coletiva [online]. 2000, v. 5, n. 1. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/csc/a/DSWVDJzQnbDrj6mt8bQdGQB/?lang=pt#> Acesso em: 8 dez 2022.

ROSA, Maria Olívia. **O processo de urbanização e a qualidade de vida: observações sobre o espaço urbano de Brasília**. TCC. DIR – Pós-Graduação em Direito Urbanístico e Regulação Ambiental. UniCEUB/ICDP. 2014.

SABBAG, Juliane Albuquerque Abe. **Brasília, 50 anos: do urbanismo moderno ao planejamento estratégico**. 2012. 205 f., il. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo)—Universidade de Brasília, Brasília, 2012.

SALDIVA, Paulo. **Vida urbana e saúde**. / Paulo Saldiva. – São Paulo: Contexto, 2018.

SANTOS, Milton. 1926-2001. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção** / Milton Santos. - 4. ed. 2. reimpr. - São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006. - (Coleção Milton Santos; 1).

SCHNEIDER, Sergio; SCHIMITT, Cláudia Job. **O uso do método comparativo nas Ciências Sociais**. Cadernos de Sociologia, Porto Alegre, v. 9, p. 49-87, 1998.

SCHVASBERG, Benny. **Do Plano Piloto a Brasília metropolitana: considerações sobre planos diretores e planejamento metropolitano**. Brasília 50 anos: da capital a metrópole/organizadores, Aldo Paviani ... [et al.]. – Brasília : Editora UnB, 2010.

SILVA, Claiton Marcio da; RADIN, José Carlos. **A longa marcha do “desmatamento civilizador” rumo ao Cerrado**. In: VALENTINI, Delmir José; MURARO, Valmir Francisco (orgs.). Colonização, conflitos e convivências nas fronteiras do Brasil, da Argentina e do Paraguai. Porto Alegre; Chapecó: Letra e Vida; UFFS, 2015.

SIQUEIRA, Conceição de Maria. **Questões urbano-ambientais e sociedade de risco: caso Noroeste em Brasília-DF**. Faculdade de Ciências Jurídicas e Sociais. Centro Universitário de Brasília – UniCEUB. TCC. 2014.

UNESCO. Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura. **Vegetação do Distrito Federal: Tempo e espaço**. 2ª Ed. Brasília: UNESCO, 2002.

WILLIAMS, Raymond. **O campo e a cidade: na história e na literatura**. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.

WIRTH, Louis. **O urbanismo como modo de vida (1938)**. In: O Fenômeno Urbano. Velho, Otávio (org.). Rio de Janeiro, 1967.

X. NOTAS

ⁱ Disponível em: <https://concursosdeprojeto.org/2010/04/21/plano-piloto-de-brasilia-lucio-costa/> Acesso em: 26 fev 2022.

ⁱⁱ Disponível em: <https://www.codeplan.df.gov.br/com-29-milhoes-de-habitantes-qualidade-de-vida-melhora-no-df-nos-ultimos-dois-anos/> Acesso em: 6 out 2022.

ⁱⁱⁱ Disponível em: <https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2015-09/pesquisas-da-codeplan-relativizam-qualidade-de-vida-de-brasilia> Acesso em: 6 out 2022.

^{iv} Disponível em: <https://jornalconversainformal.blogspot.com/2014/02/invasoes-desafiam-fiscais-area.html> Acesso em: 15 nov 2022.

^v Disponível em: <https://censo2010.ibge.gov.br/> Acesso em: 20 nov 2022.

^{vi} Disponível em: https://prefeitura.pbh.gov.br/sites/default/files/estrutura-de-governo/governo/Relatorio_IQVU_2016_publicacao.pdf Acesso em: 8 dez 2022.

^{vii} Disponível em: <https://jornal.usp.br/radio-usp/estudo-em-larga-escala-comprova-relacao-entre-mortes-por-cancer-e-poluicao/> Acesso em: 12 dez 2022.

^{viii} Disponível em: <https://segov.df.gov.br/category/administracoes-regionais/> Acesso em: 17 jan 2023.

^{ix} Disponível em: <https://atlassocioeconomico.rs.gov.br/indice-de-desenvolvimento-humano-idh-e-idhm> Acesso em: 21 jan 2023.

^x Disponível em: < <http://www.atlasbrasil.org.br/perfil/uf/53#sec-renda> > Acesso em: 23 jan 2023.

^{xi} Disponível em: < <http://www.atlasbrasil.org.br/perfil/uf/53#sec-renda> > Acesso em: 23 jan 2023.

^{xii} Disponível em: < <https://www.ibge.gov.br/explica/desemprego.php> > Acesso em: 24 jan 2023.

^{xiii} Disponível em: < <https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2015-09/pesquisas-da-codeplan-relativizam-qualidade-de-vida-de-brasilia> > Acesso em: 30 jan 2023.