Universidade de Brasília

Instituto de Ciência Política

Segregação Urbana no Distrito Federal: Um Planejamento Excludente desde a Origem

Davi Wender Oliveira e Silva

Brasília – DF

12/2025



Universidade de Brasília

Instituto de Ciência Política

Segregação Urbana no Distrito Federal: Um Planejamento Excludente desde a Origem

Davi Wender Oliveira e Silva

Monografia apresentada ao Curso de Ciência Política, do Instituto de Ciência Política, Universidade de Brasília, como requisito parcial para obtenção do grau de Bacharel em Ciência Política sob a orientação da professor Lara Caldas Fernandes da Silveira.

Brasília – DF

RESUMO

Este trabalho analisa a segregação urbana no Distrito Federal a partir da relação entre o planejamento original de Brasília e as desigualdades socioespaciais observadas atualmente. A pesquisa parte da hipótese de que a segregação no DF não é resultado apenas do crescimento urbano espontâneo, mas de um processo histórico vinculado ao planejamento estatal desde a construção da capital. Para isso, o estudo utiliza como base teórica as contribuições de Flávio Villaça sobre segregação urbana, o conceito de direito à cidade de Henri Lefebvre e a noção de acumulação por despossessão de David Harvey. Metodologicamente, combina análise histórica do processo de construção de Brasília com a análise de dados do Índice de Bem-Estar Urbano (IBEU), comparando o Plano Piloto com as regiões administrativas de Taguatinga e Ceilândia. Os resultados indicam que a organização territorial do Distrito Federal produziu padrões estruturais de desigualdade, especialmente em aspectos relacionados à mobilidade urbana e à infraestrutura. Conclui-se que o planejamento urbano da capital contribuiu para consolidar um modelo de segregação socioespacial que persiste até os dias atuais.

Palavras-chave: segregação urbana; Brasília; planejamento urbano; direito à cidade; Distrito Federal.

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Classificação do Índice de Bem-Estar Urbano (IBEU)

Tabela 2 – Comparação do IBEU entre Plano Piloto, Taguatinga e Ceilândia

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO

2 O QUE É SEGREGAÇÃO URBANA?

3 CONSTRUÇÃO DE BRASÍLIA

3.1 O Plano de Metas de Juscelino Kubitschek

3.2 O Plano de Lúcio Costa

3.3 Planejamento regional e controle territorial

3.4 Execução da nova capital

4 SEGREGAÇÃO URBANA NO DISTRITO FEDERAL

4.1 Dados sobre a segregação no Distrito Federal

4.2 Análise dos dados do IBEU

5 O DIREITO À CIDADE

5.1 O conceito de direito à cidade

5.2 O direito à cidade em Brasília

6 CONCLUSÃO

REFERÊNCIAS

1. INTRODUÇÃO

O fenômeno da segregação urbana é uma marca estrutural das metrópoles brasileiras e o Distrito Federal (DF) não é uma exceção. A segregação, conforme a perspectiva de Flávio Villaça (2011), é a expressão espacial das enormes desigualdades econômicas e de poder político que ocorrem na sociedade. No contexto do Distrito Federal, essa desigualdade é visível entre o espaço urbano destinado aos grupos mais ricos e o dos mais pobres. O problema central investigado por este trabalho é analisar como o planejamento e a execução da construção de Brasília contribuíram, desde sua origem, para instituir e perpetuar um modelo de segregação.

Para entender essa segregação, o trabalho utiliza o conceito de 'Direito à Cidade' de Henri Lefebvre (2001), em conjunto com a ideia de ‘'despossessão'’ de David Harvey (2012). Essa base teórica ajuda a mostrar como o planejamento de Brasília afastou os trabalhadores do centro para garantir a valorização do Plano Piloto. Assim, os dados do IBEU confirmam que a capital foi desenhada para separar as classes sociais desde a sua origem.

A relevância deste estudo reside na necessidade de expor as raízes de um modelo urbano que, foi idealizado sob a perspectiva de uma utopia moderna e um projeto desenvolvimentista, construído sob a exploração da mão de obra (dos candangos) e do centralismo autoritário, onde a segregação opera como um mecanismo de dominação e exclusão.

O objetivo geral desta pesquisa é analisar algumas das manifestações da segregação urbana no Distrito Federal, demonstrando como ela está intrinsecamente ligada ao seu processo de planejamento e construção.

Assim, o trabalho pretende construir uma relação entre os padrões atuais de segregação no Distrito Federal, com base na análise de dados do Índice de Bem-Estar Urbano (IBEU), elaborado pela Companhia de Planejamento (Codeplan), e padrões históricos da construção de Brasília.

O recorte utilizado será o das regiões de Taguatinga e Ceilândia em comparação ao Plano Piloto. A escolha dessas regiões se deve ao contexto histórico em que Taguatinga representou o início dessa perspectiva segregatória e Ceilândia, o seu ápice, que teve como início a Campanha de Erradicação das Invasões (CEI).

O trabalho foi desenvolvido a partir de uma pesquisa bibliográfica aprofundada nos conceitos de segregação urbana e produção do espaço, uma contextualização histórica e política, e, por fim, uma articulação o fenômeno da segregação com a discussão sobre o Direito à Cidade

no contexto do Distrito Federal.

Dessa forma, o argumento central desta monografia é que a segregação urbana no Distrito Federal não é um mero subproduto do crescimento espontâneo, mas sim o resultado direto de um planejamento excludente desde a origem, concebido sob uma lógica desenvolvimentista e centralizada. Este planejamento operou como uma estratégia de classe que, ao segregar as funções e as classes sociais no território, perpetuou a exploração e as desigualdades sociais e econômicas.

2. O QUE É SEGREGAÇÃO URBANA?

A segregação urbana é um problema comum nas metrópoles brasileiras, no contexto do Distrito Federal não seria diferente, assim, é necessário primeiramente se aprofundar sobre esse conceito.

A partir de Villaça (2011), partimos da premissa de que o espaço social (espaço urbano) não é produzido pela natureza, mas sim pelo trabalho humano. Pensando semelhante ao de Henri Lefebvre (2001), em o "Direito à Cidade", que atribui à segregação uma perspectiva ideológica como estratégia de classe, de forma consciente ou não.

Entendo essa ideia, podemos compreender o espaço a partir de uma lógica de dominação de conflitos de classes:

> (...) nenhum aspecto da sociedade brasileira poderá ser jamais explicado/compreendido se não for considerada a enorme desigualdade econômica e de poder político que ocorre em nossa sociedade. O maior problema do Brasil não é a pobreza, mas a desigualdade e a injustiça a ela associada. Desigualdade econômica e desigualdade de poder político (VILLAÇA, 2011, p. 37).

A segregação é um termômetro importante para a análise urbana, visto que é uma expressão espacial das desigualdades. Fato destacado pelas metrópoles, onde fica explícito o quanto o espaço urbano dos mais ricos e mais pobres é diferente. Por isso, para Villaça, o aspecto urbano brasileiro só pode ser entendido a partir da segregação social e econômica das nossas metrópoles, uma vez que a segregação urbana é expressão da desigualdade (VILLAÇA, 2011).

Não abordaremos aqui a compreensão tradicional que costuma surgir no imaginário quando se fala em segregação urbana: a oposição entre centro e periferia. Como aponta Villaça (2011), esse tipo de interpretação é limitado, pois desconsidera os aspectos históricos, econômicos, políticos e ideológicos que estruturam a sociedade. (VILLAÇA, 2011).

Um ponto central da análise de Villaça (2011) é a relação entre espaço e tempo, sobretudo o tempo gasto nos deslocamentos. Para o autor, os mais ricos concentram moradia, trabalho e serviços em uma mesma região, minimizando seus tempos de deslocamento, enquanto os mais pobres, espalhados por diversas áreas e dependentes de múltiplos polos de emprego, especialmente os industriais e terciários populares, enfrentam deslocamentos longos, caros e cansativos (VILLAÇA, 2011).

Nesse sentido, o tempo urbano também é socialmente produzido, porque deriva diretamente da forma como o espaço é organizado. Além disso, o Estado, ao priorizar obras viárias voltadas ao transporte individual e favorecer, pela legislação e infraestrutura, as regiões ricas, reforça essa desigualdade temporal. A junção de todos esses fatores tem impactos sobre a renda, a saúde, o cotidiano familiar e as oportunidades de vida (VILLAÇA, 2011).

O resultado é um espaço urbano que reproduz privilégios ao mesmo tempo em que produz desvantagens: enquanto os mais ricos convivem com curtos trajetos e múltiplas facilidades, os mais pobres têm seus dias consumidos por longas viagens entre casa, trabalho e serviços básicos. Dessa forma, a segregação urbana opera como um mecanismo de distribuição desigual não apenas do espaço, mas sobretudo do tempo, fator decisivo de qualidade de vida e de reprodução das desigualdades sociais (VILLAÇA, 2011).

Assim, a segregação é uma forma de exclusão e dominação que atua por meio do espaço, fazendo com que determinados grupos sociais sejam direcionados a áreas específicas da cidade, como ocorreu historicamente em práticas de separação racial, territorial e institucional (VILLAÇA, 2011).

É interessante também destacar as contribuições de Henri Lefebvre a respeito desse fenômeno. A segregação urbana, para o autor, é observada na manifestação física e espacial, como a dimensão ecológica, formal e social do problema (LEFEBVRE, 2001):

> O fenômeno da segregação deve ser analisado segundo índices e critérios diferentes: ecológicos (favelas; pardieiros, apodrecimento do coração da cidade), formais (deterioração dos signos e significações da cidade, degradação do "urbano" por deslocação de seus elementos arquitetônicos), sociológico (níveis de vida e modos de vida, etnias, culturas e sub-culturas etc.) (LEFEBVRE, 2001, p. 98).

Segundo Lefebvre (2001), a segregação deve ser analisada a partir de seus três aspectos centrais, que se manifestam de forma simultânea ou sucessiva: o espontâneo (motivado por renda e ideologias), o voluntário (que estabelece espaços separados) e o programado (realizado sob o

pretexto de requalificação e planejamento urbano) (LEFEBVRE, 2001).

Aqui, a segregação foi a consequência direta de decisões estatais deliberadas e de um urbanismo funcionalista. Partindo dessa premissa teórica, passamos a analisar o contexto histórico que viabilizou tal empreitada: o cenário econômico da década de 1950 e o Plano de Metas que deu origem à nova capital.

3. CONSTRUÇÃO DE BRASÍLIA

3.1 O Plano de Metas de Juscelino Kubitschek

Para entender o plano desenvolvimentista de Juscelino Kubitschek é interessante contextualizar o momento que o Brasil vivia na época. Desde o início dos anos 50 o país enfrentava dificuldades externas, com o mundo se recuperando do pós-guerra, o comércio crescia de maneira lenta e o preço dos produtos exportados estava caindo (MUNHOZ, 2002).

Esses fatores externos pressionavam o comércio brasileiro, embora diversas medidas tenham sido tomadas, como a remoção da política de valorização artificial do cruzeiro e um sistema de taxas múltiplas de câmbio que conseguiram desequilíbrio no comércio exterior brasileiro. Com essas dificuldades, a falta de compromisso de dívidas já vencidas encontrava um cenário mundial onde existiam poucas fontes de financiamento (MUNHOZ, 2002).

Mesmo com esse cenário pouco favorável, a economia brasileira registrou taxas de crescimento elevadas na primeira metade dos anos de 1950, que foi atribuída a uma ação programada de investimentos na área de infraestrutura, principalmente em transporte e energia e na criação de empresas que fomentam essas áreas, como Eletrobrás, Petrobras e BNDES, seja em investimento, coordenação ou financiamento, estratégia que foi interrompida pela crise política em 1954 (MUNHOZ, 2002).

> Se os países em desenvolvimento viam estreitaram-se as possibilidades de, por meio do comércio, preservar a capacidade de pagamento internacional e, em consequência, ampliar o endividamento externo e os encargos financeiros dele decorrentes, a alternativa ao estrangulamento externo e à estagnação econômica seria avançar no processo de substituição de importações (MUNHOZ, 2002, p. 51).

Assim, surge o processo de Industrialização por Substituição de Importações (ISI), que

tinha como objetivo a acumulação centrada na produção de produtos manufaturados, com a perspectiva de criação de empregos, obtenção de tecnologias, assimilação de valores de países Europeus e a incorporação do país na economia mundial. Esse processo ocorreu entre 1940 e 1970, período em que o Produto Interno Bruto (PIB) cresceu cerca de 7% ao ano (CALDAS, 2022).

Esse processo reproduz o sistema urbano, no qual a cidade é o meio e o fim, ou seja, o produto e o mercado. A partir de 1940, ancoradas nesse princípio, as cidades brasileiras começam a crescer sob forte influência estatal. No capitalismo periférico, o Estado investe em setores que exigem muito capital, mas oferecem pouco retorno financeiro, como a infraestrutura, justamente para garantir a competitividade e a acumulação das empresas situadas nas áreas de alto lucro (CALDAS, 2022).

Brasília, no contexto do plano de metas, foi inserida de forma a expandir a ISI “um plano que aliasse o desenvolvimento econômico regional ao maior controle do território pelo Estado" (CALDAS, 2022, p. 46). Dessa forma, a construção da nova capital tinha como objetivo catapultar as indústrias de base e construção (CALDAS, 2022). Isso fica evidente na perspectiva em que o programa focava investimentos em alguns setores específicos da economia, destacando três eixos específicos de maior importância para a industrialização do país: energia, transporte e indústria de base (BRANDÃO; ROCHA, 2016).

É relevante observar que o desenvolvimento urbano brasileiro ocorre de maneiras distintas entre as regiões, acompanhando os interesses econômicos predominantes em cada período histórico. No entanto, o avanço do Estado sobre o território não se explica apenas pelo mercado produtivo: ele também é moldado por disputas políticas e pela necessidade de controlar conflitos sociais. Nesse sentido, a decisão de transferir a capital para Brasília não pode ser compreendida apenas como um projeto de integração territorial associado à ISI, mas também como uma escolha estratégica do governo federal e das elites desenvolvimentistas.

A nova capital oferecia uma vantagem política direta ao permitir o afastamento dos centros de mobilização popular do Rio de Janeiro, especialmente sindicatos, estudantes e movimentos sociais urbanos, que exerciam crescente pressão sobre o Estado. Assim, a mudança favoreceu os setores governamentais interessados em estabilizar a governabilidade e reduzir a influência dos grupos sociais organizados nas decisões nacionais (CALDAS, 2022).

O Estado entra como elemento principal na modulação urbana em diversos aspectos, como explicitado por Caldas (2022), sem desconsiderar o aspecto da luta de classes, existe uma

preferência do Estado em pender para o lado da Burguesia e, embora existam outras movimentações populares, não são suficientes para mudar essa tendência (CALDAS, 2022).

Vale destacar aqui outros aspectos que sucederam a construção de Brasília, visto que, por mais que a construção da cidade seja remetida quase que exclusivamente a Juscelino Kubitschek, diversas situações aconteceram antes e criaram as condições para que a construção se tornasse viável (LOBO, 2002).

Nesse sentido, desde o século XVII existe a ideia de alocar a capital do país do litoral para o centro (HOLSTON, 1989). Diversos visionários construíram uma espécie de mitologia do "Novo Mundo" onde a construção da capital no meio do planalto central seria um meio para se alcançar grandes riquezas. Dentre essas personalidades, João Bosco, que se tornou padroeiro de Brasília, se destaca por conta da profecia da cidade que ele teria sonhado 75 anos antes (HOLSTON, 1989). Descrito por Dom Bosco de seus sonhos:

> Eu vi as entranhas das montanhas e as profundezas das planícies. Tive diante dos meus olhos as riquezas incomparáveis… que um dia seriam descobertas. Eu vi inúmeras minas de metais preciosos e carvões fósseis, e jazidas de petróleo de tal abundância como nunca havia sido vista em outros lugares. Mas isso não era tudo. Entre os graus quinze e vinte de latitude, havia uma longa e larga extensão de terra que se elevava em um ponto onde um lago estava se formando. Então uma voz disse repetidamente: quando as pessoas vierem para escavar as minas escondidas no meio dessas montanhas, aparecerá neste lugar a Terra Prometida, fluindo com leite e mel. Será de uma riqueza inconcebível. (BOSCO, 1971, p. 34, apud HOLSTON, 1989, p. 18).

A Constituição Republicana de 1891 incluiu um artigo sobre a transferência da capital e Missão Cruls delimitou uma área no planalto central e em 1922 foi assentada a pedra fundamental de Brasília, mas nada mais foi feito pelos anos seguintes, principalmente por conta do medo dos governantes de não conseguirem executar a obra em um único mandato e deixar os benefícios para seus sucessores (LOBO,2002). A Constituição de 1946 determinou um estudo para a localização da capital e em 1948 ocorreu a comissão conhecida como Missão Polo Coelho, que constatou que o melhor lugar de fato era o Quadilátero Cruls. (ALVES, 2005)

A fundação de Brasília para o imaginário do Novo Mundo é de determinada forma um instrumento para o desenvolvimento econômico e político do País. A profecia de João Bosco veio a se concretizar cerca de 75 anos depois, mas havia sido defendida por diversas personalidades ao longo do tempo por motivos diferentes, como Marquês de Pombal, Tiradentes e José Bonifácio (HOLSTON, 1989).

A ideia veio de fato ganhar força na campanha de Juscelino Kubitschek, com a promessa

de que construiria a nova capital. Após sua vitória na eleição, Brasília se tornou, o que JK chamou, a meta-síntese de seu Plano de Metas para o desenvolvimento nacional. Era um programa desenvolvimentista, promovido pela Comissão Econômica para a América Latina das Nações Unidas (CEPAL), na América Latina, e no Brasil, pelo Instituto Superior de Estudos Brasileiros (ISEB) (HOLSTON, 1989).

É interessante destacar que os intelectuais que fundaram o ISEB possuíam temas em comum com o governo de Juscelino Kubitschek desde antes da criação do instituto, com o JK conhecendo-os durante sua campanha à presidência da república. Esses intelectuais apoiaram sua candidatura mesmo em estado de sítio, o que aproximou muito a relação entre o ISEB e o governo durante o mandato de JK. (OLIVEIRA, 2006)

O Instituto devia proporcionar ao governo a sustentação ideológica da política desenvolvimentista, entretanto, com relação ao apoio da transferência da capital, havia tanto um apoio explícito quanto uma espécie de omissão, visto que existia uma espécie de imaginário compartilhado de um mito ou de construir uma nação (OLIVEIRA, 2006).

Esse programa atribuía ao Estado a sua centralidade na industrialização de países em subdesenvolvimento, para que pudessem alcançar um desenvolvimento econômico e uma posição comercial mundial de maneira mais rápida. Desse modo, a política de Kubitschek reforçava o nacionalismo brasileiro para superar o obstáculo do subdesenvolvimento (HOLSTON, 1989).

3.2 O Plano de Lúcio Costa

A Construção de Brasília se iniciou de fato em 1956, quando o presidente Juscelino constituiu a Companhia Urbanizadora da Nova Capital (Novacap). Oscar Niemeyer foi nomeado para o cargo de departamento de arquitetura e ao presidente ficou a tarefa de convocar o povo para marchar ao oeste, sempre também com o objetivo de interiorização da ocupação populacional (ALVES, 2005).

Havia muita expectativa na construção de Brasília, o “avanço para o oeste”. Entretanto, entre o anúncio e a realidade, quem vivia a construção da nova capital tinha experiência completamente diferente. Em entrevista realizada por Geraldo Motta Filho, Guilherme Wisnik e Pedro Fiori Arantes para o filme "O risco: Lucio Costa e a utopia moderna", Sérgio Ferro concede suas impressões sobre essa época.

Segundo Sérgio Ferro (2022) existia um contraste entre o plano de Lúcio Costa e Oscar Niemeyer e a realidade, percebido logo no início da construção da cidade. Pôde-se notar os primeiros sinais de violência ocorrida nos canteiros de obras, abafados pela imprensa. Para o autor, atribui essa discrepância a três fatores no contexto da época: o primeiro, uma lógica estacionada no entendimento da cidade; o segundo, a miséria do candango; e, por fim, os negócios ligados à construção com um discurso ligado à emancipação nacional.

Desse modo, Sérgio Ferro (2023) atribui à lógica desenvolvimentista, dentro do capitalismo, a exigência do acúmulo de capital, com a desculpa de acumular para depois distribuir. Entretanto, isso influi diretamente no aumento da exploração, nesse caso, dos candangos. Assim, o projeto nacional tinha como protagonista grupos dominantes que cada vez mais precisavam da ajuda do autoritarismo, algo percebido durante a presidência de Juscelino, na forma do populismo e, logo em seguida, na forma da ditadura extremamente violenta (FERRO, 2023).

Na perspectiva de Sérgio Ferro (2023):

> Esse turvamento da expectativa já transparece na arquitetura e no plano de Brasília, marco central do desenvolvimentismo — à revelia de Lúcio e Oscar, tenho certeza. No modo de produção que é o nosso, as formas seguem por si as pistas que o momento produtivo impõe. Transparece então a afirmação crescente da determinação centralizada (FERRO, 2023, p. 3).

Assim, entra o primeiro aspecto sobre o contexto, o plano de Lúcio Costa, para Ferro (2023), era “um esquema funcional sem muitas nuances, repetitivo, privilegiado de categorias toscamente separadas (circular, morar, comprar, trabalhar)”. Além disso, não houve um debate democrático a respeito desse projeto, no qual a UNESCO reconheceu sua inalterabilidade, decretando a impossibilidade de qualquer mudança. Nessa perspectiva, entra a crítica mais contundente de Ferro a respeito do plano: pouco importou a opinião dos milhões de habitantes previstos para residirem em Brasília (FERRO, 2023)

Existia uma centralização das decisões do projeto urbano e arquitetônico, em um centralismo autoritário, refletido na forma do cruzamento do eixo monumental, como centro político e econômico, essencial para quem comandava. Neste cruzamento não havia (ainda não existe) nada senão a circulação viária, uma cidade com um “coração artificial” (FERRO,2023).

Nesse contexto, a já mencionada segregação por categorias, na qual cada área possui uma função designada, a princípio, pode parecer apropriada. Contudo, essa abordagem acaba por isolar o "movimento da vida", solidificando funções antes mesmo que estas se estabeleçam

organicamente. Dessa forma, a lógica do funcionalismo, adotada por Lúcio Costa e Oscar Niemeyer, só pode ser garantida de maneira autoritária, da qual o desenvolvimentismo se torna linha auxiliar (FERRO, 2023)

O segundo aspecto, que espero explorar mais profundamente ao longo desse texto, está relacionado à miséria do candango. Nesse sentido, embora o ano de 1964 tenha sido um momento considerado de ruptura, na perspectiva em que a violência já não era algo discreto, é necessário deixar claro que essa violência já era vista nos campos de obras nos canteiros de construção de Brasília (FERRO, 2023)

> A mancha escura da cidade satélite durante a construção ainda servia como contraponto: permissão de proximidade da indispensável mão construtora. Depois da construção, a mancha foi transferida, deixada a mais de quarenta quilômetros de distância. O pássaro branco, liso e cheiroso, deveria planar em céu desanuviado. (FERRO, 2023, p. 7).

3.3 O Planejamento Regional e a Tentativa de Controle Territorial

Maria Fernanda Derntl (2019), em seu artigo "O Plano Piloto e os planos regionais para Brasília entre fins da década de 1940 e início dos anos 60", argumenta que antes mesmo da construção da capital, foram feitos estudos e coleta de dados para estruturação do território do Distrito Federal, que geraram relatórios e recomendações sobre como deveria ser o planejamento e da organização do território na capital.

Nesse sentido, a autora faz uma crítica ao argumento de que a capital não teria sido planejada na integração com o território. As primeiras diretrizes para a ocupação do território do futuro Distrito Federal surgiram ainda nas comissões científicas encarregadas de escolher o sítio da nova capital. Desde os relatórios da Missão Cruls, passando pelo estudo de Djalma Poli Coelho, até as recomendações de Aguinaldo Caiado de Castro e José Pessoa (DERNTL, 2019).

Existe um padrão recorrente nesses estudos: Brasília deveria ser uma cidade central isolada, cercada por grandes áreas verdes e apoiada por núcleos secundários, mais simples e distantes. Um exemplo disso está no relatório de Djalma Poli Coelho, onde se propunham três "coroas" concêntricas em torno da cidade principal, um cinturão verde protetor, uma zona suburbana destinada a cidades-satélites e uma terceira zona rural (DERNTL, 2019).

Com base nesse contexto e no que já foi discutido, trago o argumento central desse artigo: a segregação urbana em Brasília não foi apenas consequência do crescimento da cidade, mas

resultado de um planejamento territorial que, desde o início, separou deliberadamente o núcleo planejado (Plano Piloto) dos assentamentos populares, as cidades-satélites (DERNTL, 2019).

3.4 A Execução da Nova Capital

Conforme mencionado anteriormente, Brasília foi concebida como parte de um plano nacional de desenvolvimento. Naquela época, a área escolhida para sua construção era pouco povoada, o que transformou a questão da moradia em um aspecto crucial para a execução de uma obra de tal magnitude. Assim, para atender à demanda por mão de obra massiva, é comum que grandes projetos de construção incluam vastos acampamentos para acolher milhares de trabalhadores, um cenário que se repetiu em Brasília (RIBEIRO, 1991),

Em Brasília, esses acampamentos eram de responsabilidade da Companhia Urbanizadora da Nova Capital (Novacap), criada em 1956, com a responsabilidade de planejar e executar a localização, urbanização e construção da capital. Essa função, importante destacar, facilitava a vida dos "capitalistas individuais" (grandes empresas), visto que poderiam cortar essas despesas dos custos gerais de suas obras (RIBEIRO, 1991).

A criação desses acampamentos visa impedir que os trabalhadores construam suas residências em locais aleatórios, visto que a dispersão populacional no território poderia não apenas dificultar o controle eficaz sobre esses empregados, mas também elevar os custos de infraestrutura para a manutenção da população (RIBEIRO, 1991).

Além disso, essas áreas deveriam prover "equipamentos ligados à reprodução da vida no território da construção (por exemplo, cantinas, postos de saúde, armazéns, clubes, etc.)". Assim, surge o Núcleo Bandeirante, com comércio e outros serviços destinados a atender os trabalhadores residentes em Brasília (RIBEIRO, 1991).

Os trabalhadores que se dirigiam para Brasília eram, no geral, homens jovens com saúde e sem família, e os acampamentos refletiam essa demografia. No entanto, o que se destaca na organização desses acampamentos é a rígida hierarquia espacial baseada na função profissional, baseada na construção civil. De um lado, ficavam os serventes e trabalhadores da construção, do outro, predominantemente os supervisores de produção e suas famílias (RIBEIRO, 1991).

> Em suma, a imobilização da força de trabalho é uma noção que remete aos interesses de um sistema político-econômico que se expande e que, para tanto, necessita recrutar,

> administrar e controlar, temporária ou permanentemente, populações humanas que lhe produzam consistentemente excedentes e riquezas. Entretanto, uma especificidade da sedentarização e concentração populacional promovida pelo capitalismo é a criação de um proletariado vinculado à indústria. (RIBEIRO, 1991, p.26)

Uma das prioridades da Novacap era garantir o sustento da população e a execução de planos regionais de abastecimento. Para isso, foi proposta a criação de Unidades Socioeconômicas Rurais (USERs), que seriam agrovilas de apoio e desenvolvimento de comunidades rurais. Cada USER seria um centro de serviços, como saúde, escola, correio e lazer. Além disso, também articularia um sistema cooperativista de produção, com limite populacional de 10.000 habitantes (DERNTL, 2019).

As USERs, juntamente com o Centro de Abastecimento de Brasília, formavam um sistema de distribuição para os mercados varejistas do Plano Piloto. A distribuição territorial, representada em um mapa de 1959, posicionava cinco USERs (como Sobradinho, Brazlândia e Paranoá) nas bordas da "faixa sanitária", separando-as em sete zonas rurais delimitadas radialmente. (DERNTL, 2019).

Contudo, apesar da implantação inicial em núcleos como Sobradinho e Taguatinga, a produção era insuficiente, assim, em 1962, a ideia das USERs foi abandonada, mantendo apenas a criação de núcleos rurais autônomos (DERNTL, 2019).

O Plano Médico-Hospitalar (1959), elaborado por Henrique Bandeira de Mello e supervisionado por Ernesto Silva, buscou estabelecer um modelo de assistência à saúde descentralizado, regionalizado e hierarquizado. A rede foi disposta em três zonas: central (hospital de base), intermediária (11 hospitais distritais no Plano Piloto e no entorno imediato) e rural (seis a oito hospitais rurais circundados por unidades satélites) (DERNTL, 2019).

O Plano do Sistema Escolar Público (1957), de Anísio Teixeira, também se baseava na distribuição equilibrada e hierarquizada dos equipamentos. No Plano Piloto, a proposta previa escolas-classe em cada quadra e uma escola-parque a cada quatro quadras. Embora o plano fosse originalmente centrado no Plano Piloto, em 1959 já se discutia sua extensão para núcleos como Taguatinga e Sobradinho. No entanto, a falta de registros de "escolas-parque" nesses núcleos inviabilizou a implantação completa do modelo de Anísio Teixeira nas cidades-satélites (DERNTL, 2019).

Os planos de abastecimento, saúde e educação, apesar da falta de uma coordenação totalmente integrada, demonstravam sintonia. Os serviços eram distribuídos de forma

hierarquizada, do centro aos núcleos menores. Assim, prevalecia a ideia de comunidades de caráter rural para a manutenção e sustento do Plano Piloto, e não inicialmente para sua expansão populacional (DERNTL, 2019).

A Novacap também se empenhou na documentação do território, realizando levantamento aerofotogramétrico e o "mapa das fazendas" para desapropriação, além de um censo experimental. Embora esses esforços tenham composto um sistema para disciplinar as relações do Plano Piloto com a região circundante, o conjunto de planos não chegou a constituir, a rigor, um planejamento regional metódico e integrado, pois faltava um plano físico-territorial abrangente de desenvolvimento (DERNTL, 2019).

O governo inaugurou um processo de segregação socioespacial, alocando as classes menos favorecidas em áreas distantes do centro, com a estratégia de criar "depósitos de trabalhadores" distantes do Plano Piloto, que guiou a fundação das cidades subsequentes (MANIÇOBA,2019).

A formação de Taguatinga, em 1958, marca um ponto nesse processo, por isso será nosso ponto focal. Diferente de núcleos anteriores como a Cidade Livre (Núcleo Bandeirante) ou a Candangolândia, que surgiram com caráter provisório para apoio às obras, Taguatinga foi a primeira cidade-satélite criada pelo governo com o intuito expresso de ser mantida e permanente (MANIÇOBA,2019).

Sua criação visava abrigar a grande confluência de trabalhadores que adensavam as invasões na área urbana e dar vazão ao crescimento desenfreado da Cidade Livre. O povoamento inicial ocorreu com a transferência dos moradores da "Vila Sarah Kubitschek" em 1958. Nos anos seguintes, a cidade continuou a receber grandes contingentes populacionais removidos de outras áreas, como a Vila Amauri (inundada pelo Lago Paranoá), o IAPI, a Vila Mercedes, a Vila Esperança, a Vila Tenório, além das invasões do Urubu e Querosene (MANIÇOBA,2019).

Na década de 1970, o processo de expansão teve continuidade com a fundação de Ceilândia, em 1971. O contexto de sua criação reflete a crise habitacional da época: em 1969, Brasília já contava com 79.128 moradores em favelas, distribuídos em cerca de 14.607 barracos, num cenário onde a população total do DF era de 500 mil habitantes (MANIÇOBA,2019).

Para enfrentar essa situação, foi criada a Campanha de Erradicação das Invasões (CEI), sigla da qual deriva o nome da cidade. Assim, o governo delimitou uma área ao norte de Taguatinga para a transferência massiva desses moradores. Ceilândia recebeu populações oriundas das invasões do IAPI, das Vilas Tenório, Esperança, Bernardo Sayão e Colombo, além dos moradores

dos morros do Querosene e do Urubu, do Curral das Éguas e da Placa das Mercedes (MANIÇOBA, 2019).

Por fim, vale mencionar rapidamente a criação ou transformação dessas cidades-satélites em Regiões Administrativas (RAs) por meio de lei consolidou a configuração polinucleada do Distrito Federal. Nas primeiras décadas, esse processo foi acompanhado pela definição legal de seus limites territoriais, algo que cessou na década de 1990, gerando problemas de gestão que só começaram a ser resolvidos definitivamente no final de 2019.

4. SEGREGAÇÃO URBANA

A segregação urbana no Distrito Federal não deve ser compreendida apenas como uma separação física, mas como a expressão espacial das desigualdades econômicas e de poder político. Conforme abordado anteriormente, é um fenômeno que, no caso de Brasília, se enquadra na categoria de "segregação programada" proposta por Lefebvre, sendo consequência direta de decisões estatais.

A análise a seguir utiliza os dados do Índice de Bem-Estar Urbano (IBEU) para demonstrar como o planejamento territorial, que historicamente separou o núcleo planejado dos assentamentos populares, resultou nas condições sociais escolhidas para entender esse fenômeno.

4.1 Dados sobre a Segregação no Distrito Federal

O Índice de Bem-Estar Urbano (IBEU) para o Distrito Federal será usado como parâmetro para entender a qualidade de vida do Plano Piloto, Taguatinga e Ceilândia, que se utilizam de dados da Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios (PDAD,2018). O Modelo possui cinco dimensões que contemplam aspectos importantes sobre o bem-estar dos cidadãos da capital, sendo: Mobilidade Urbana; Condições Ambientais Urbanas; Condições Habitacionais Urbanas; Condições de Serviços Coletivos Urbanos; e por último, infraestrutura urbana (CODEPLAN,2020).

Para qualificar o nível de bem-estar urbano das Regiões Administrativas analisadas, este estudo adota a escala de referência proposta pelo Observatório das Metrópoles e utilizada pela Codeplan. A metodologia segmenta os resultados em cinco níveis hierárquicos, variando de 'Muito

Ruim' a 'Muito Bom', conforme detalhado na tabela 1 abaixo. Essa estratificação é fundamental para evidenciar o abismo social existente entre o centro planejado e as áreas periféricas (CODEPLAN, 2020).

Tabela 1 - Classificação do Índice de Bem-Estar Urbano (IBEU)

Classificação do Índice	**Intervalo**
Muito bom	0,900 a 1,000
Bom	0,800 a 0,899
Médio	0,700 a 0,799
Ruim	0,500 a 0,699
Muito ruim	0 a 0,499

Fonte: Adaptado de Codeplan (2020) e Ribeiro e Ribeiro (2013).

Ao aplicarmos a escala de referência (tabela 1) aos resultados obtidos, a materialização da segregação torna-se evidente. O Plano Piloto, com índice de 0,91, situa-se confortavelmente na faixa 'Muito Bom' (0,900 a 1). Em contraste, Taguatinga cai para o nível 'Médio' (0,74), operando como uma zona de transição. Já Ceilândia, a maior região do DF, despenca para a classificação 'Ruim' (0,62). Não se trata apenas de uma diferença numérica, mas de uma mudança qualitativa de categoria: o planejamento urbano do DF criou territórios onde o bem-estar é considerado de excelência e, a poucos quilômetros, áreas onde as condições de vida são oficialmente classificadas como ruins.

Tabela 2 - Comparação do IBEU entre Plano Piloto, Taguatinga e Ceilândia

Dimensão / Região Administrativa	**Plano Piloto (RA I)**	**Taguatinga (RA III)**	**Ceilândia (RA IX)**
IBEU Geral (Índice Final)	**0,91 (Muito Bom)**	**0,74 (Médio)**	**0,62 (Ruim)**
D1 - Mobilidade Urbana	0,87	0,44	0,29
D2 - Condições Ambientais	0,91	0,62	0,52
D3 - Condições Habitacionais	0,96	0,86	0,72
D4 - Serviços Coletivos (Água/Luz)	0,98	0,99	0,93
D5 - Infraestrutura Urbana	0,81	0,79	0,62

Fonte: Elaborado pelo autor a partir de dados do IBEU – Codeplan (2020).

4.2 Análise e Desenvolvimento do Argumento

A leitura dos dados do IBEU, à luz da formação histórica de Brasília, confirma a tese de que a segregação no DF é produto de um planejamento excludente. Três pontos fundamentais

sustentam essa análise:

O primeiro é o da mobilidade, o dado mais alarmante do IBEU é a dimensão de Mobilidade Urbana (D1). Nesse sentido, enquanto o Plano Piloto ostenta um índice de 0,87, Ceilândia amarga um índice de 0,29, validando diretamente a teoria de Villaça (2011) sobre a produção social do tempo urbano.

A segregação impõe aos mais pobres deslocamentos longos, caros e cansativos, enquanto as classes ricas, concentradas no Plano Piloto, minimizam seus tempos de deslocamento ao residirem próximas aos polos de emprego e serviços. O planejamento viário, historicamente focado no transporte individual e nas regiões ricas, transformou a mobilidade em um mecanismo de dominação.

O segundo é sobre o "Depósitos de Trabalhadores", no qual a disparidade nos índices reflete a origem das regiões. Taguatinga (IBEU 0,74), criada em 1958 para conter invasões, e Ceilândia (IBEU 0,62), criada pela Campanha de Erradicação de Invasões (CEI), cumpriram a função de afastar a força de trabalho do "pássaro branco, liso e cheiroso" (FERRO, 2023, p. 7) que era o Plano Piloto. A classificação "Ruim" de Ceilândia não é acidental, é o legado de uma política que transferiu a mancha urbana para mais de 40 km de distância, sem garantir a integração urbana plena proposta nos planos originais de cidades-satélites autossuficientes, que acabaram servindo apenas como dormitórios.

Por fim, os Serviços Coletivos Urbanos (D4), que abrangem água e luz, apresentam índices superiores a 0,90 em todas as regiões. Essa universalização é um ganho real para a qualidade de vida no Distrito Federal. Entretanto, o "Direito à Cidade", conforme Lefebvre (2001), não se resume ao acesso a esses serviços básicos, mas ao acesso à centralidade e à vida urbana plena. A desigualdade torna-se evidente na Infraestrutura Urbana (D5), que cai de 0,81 no Plano Piloto para 0,62 em Ceilândia, demonstrando que o Estado priorizou a manutenção do centro, em detrimento das periferias.

Em suma, a análise dos dados comprova que o Distrito Federal possui um modelo de segregação onde o bem-estar é distribuído de forma inversamente proporcional à distância do centro planejado. O planejamento não falhou, ele funcionou exatamente para quem foi desenhado, mantendo a elite protegida no Plano Piloto e a classe trabalhadora segregada nas bordas, pagando o preço dessa exclusão com seu tempo e qualidade de vida.

5. O QUE É O DIREITO À CIDADE?

Para compreender as implicações da segregação urbana no Distrito Federal, é fundamental ultrapassar a noção de direitos urbanos apenas como acesso a serviços básicos e adotar a perspectiva proposta por David Harvey (2012). O autor resgata o conceito originalmente definido por Henri Lefebvre para examinar o papel do espaço urbano não apenas como local de moradia, mas como um canal fundamental de absorção de capital excedente ao longo da história.

Nesse sentido, o direito à cidade não pode ser entendido meramente como a liberdade individual de acesso a recursos urbanos ou infraestrutura, sendo um direito coletivo de mudar a nós mesmos pela mudança da cidade. Harvey argumenta que a urbanização é um fenômeno de classe, pois depende da mobilização de um produto excedente, cujo controle repousa em poucas mãos (Harvey,2012).

Sob a lógica capitalista, a construção das cidades muitas vezes envolve processos de destruição criativa, que quase sempre possuem uma dimensão de classe, onde os pobres e marginalizados são os primeiros a sofrer com a reestruturação urbana. Assim, para construir o "novo mundo urbano", a violência é frequentemente utilizada para remover aqueles que são vistos como obstáculos ao progresso ou à valorização imobiliária. Harvey diz isso com o exemplo de Haussmann em Paris, que acabou com velhos bairros e removeu a classe trabalhadora do centro, empurrando-a para a periferia (Harvey,2012).

Um conceito central trazido por Harvey (2012) para explicar essa dinâmica é a "acumulação por despossessão", que se encontra no cerne da urbanização sob o capitalismo. Esse processo envolve o deslocamento de populações de baixa renda de terras valiosas para permitir o reinvestimento de capital e a especulação imobiliária. O resultado é uma cidade fragmentada, com vizinhanças riquíssimas e fortificadas de um lado e áreas de precariedade extrema do outro. Portanto, o verdadeiro direito à cidade seria o estabelecimento de um controle democrático sobre a produção e a utilização desse excedente urbano, permitindo que todos, e não apenas uma elite, tenham o poder de moldar o processo de urbanização.

5.1 O Direito à Cidade em Brasília: Da Utopia à Despossessão

Ao analisarmos a formação e a consolidação do Distrito Federal sob a ótica de David Harvey, é visível que o planejamento de Brasília operou sistematicamente para negar o direito à cidade à grande massa de trabalhadores que a construiu desde o início. Se, como afirma Harvey, o direito à cidade é o poder coletivo de moldar o processo de urbanização, em Brasília esse poder foi monopolizado pelo Estado e pelas elites, em um modelo de segregação programada, levando em consideração que mesmo a falta de ação também é uma ação.

Assim como Haussmann expulsou a população do centro de Paris, a Campanha de Erradicação de Invasões (CEI) removeu milhares de famílias das áreas centrais valorizadas para a Ceilândia, a mais de 40 quilômetros do Plano Piloto. O Estado tratou a moradia popular não como um direito de permanência e centralidade, mas como um problema a ser deslocado para longe da cidade ideal.

A terra no centro foi preservada para a valorização simbólica e imobiliária, enquanto a periferia foi desenhada para absorver a força de trabalho sem contaminar a paisagem do poder.

Assim, a segregação urbana no Distrito Federal não é apenas uma falha de gestão, mas um projeto bem-sucedido de dominação de classe. A cidade foi moldada para absorver o excedente de capital e garantir a tranquilidade da elite burocrática e econômica, às custas da despossessão territorial e temporal da classe trabalhadora. Desse modo, o verdadeiro direito à cidade no DF exigiria uma reestruturação do poder político e do acesso ao território.

6. CONCLUSÃO

O presente trabalho buscou analisar as manifestações da segregação urbana no Distrito Federal, demonstrando que este fenômeno não se configura como um mero subproduto do crescimento desordenado, mas sim como o resultado direto de um planejamento excludente desde a sua origem. A retomada do processo histórico de construção de Brasília, confrontada com os dados atuais do Índice de Bem-Estar Urbano (IBEU), permite confirmar a hipótese de que a capital federal foi estruturada sob uma lógica de “segregação programada”, conforme definido por Henri Lefebvre.

A análise histórica evidenciou que o plano desenvolvimentista de Juscelino Kubitschek e o urbanismo modernista de Lúcio Costa, embora revestidos de um discurso de integração nacional e

utopia, operaram na prática como mecanismos de distinção de classe. A criação de cidades-satélites como Taguatinga e, posteriormente, Ceilândia (através da Campanha de Erradicação de Invasões - CEI), cumpriu a função deliberada de afastar a força de trabalho do centro planejado. Esse processo reflete o que David Harvey classifica como “acumulação por despossessão", onde a construção do "novo mundo urbano" exige a remoção violenta das classes populares para garantir a valorização e a estética do espaço elitizado.

Os dados do IBEU analisados no segundo capítulo materializam essa exclusão histórica. A disparidade gritante entre o Plano Piloto (Bem-Estar "Muito Bom") e Ceilândia (Bem-Estar "Ruim") não reside na ausência total de infraestrutura básica, visto que os índices de água e luz são altos em ambas as regiões, mas na qualidade da vida urbana, especificamente na Mobilidade Urbana. A segregação no DF impõe aos moradores das periferias o ônus de longos deslocamentos, validando a tese de Villaça de que o tempo urbano é socialmente produzido e desigualmente distribuído.

Sob a ótica do "Direito à Cidade", discutida no terceiro capítulo, conclui-se que o modelo adotado no Distrito Federal negou aos trabalhadores muito mais do que a moradia no centro, negando o direito de participar da vida da cidade e de moldar o seu processo de urbanização. Ao transformar a terra urbana em mercadoria e o espaço em instrumento de dominação, o Estado priorizou a propriedade privada e a segurança da elite burocrática em detrimento da integração social.

Portanto, é possível afirmar que o planejamento urbano de Brasília não falhou. Pelo contrário, ele foi extremamente eficiente em cumprir seu objetivo implícito: criar um espaço ordenado e monumental para os grupos dominantes, mantendo a classe trabalhadora funcionalmente acessível, mas espacialmente segregada. A superação desse cenário exige mais do que políticas compensatórias; demanda o reconhecimento de que a luta pelo direito à cidade no DF é, essencialmente, uma luta contra a lógica de despossessão que fundou a capital.

REFERÊNCIAS:

ALVES, Lara Moreira. **A Construção de Brasília: uma contradição entre utopia e realidade**. In: ENCONTRO DE HISTÓRIA DA ARTE, 1., 2005, Campinas. *Anais...* Campinas: IFCH / UNICAMP, 2005. p. 11-20.

BRANDÃO, Vinicius Costa; ROCHA, Carla Adriana Meneses da. O desenvolvimento industrial brasileiro no governo JK e seus impactos sociais. **Informe Econômico**, [s.l.], n. 36, p. 92-99, jul. 2016.

CALDAS, Lara. Desdemocratização no Brasil: evidências a partir de políticas urbanas federais. **Teoria e Pesquisa**, v. 31, n. 3, p. 86–105, 2022.

CODEPLAN – COMPANHIA DE PLANEJAMENTO DO DISTRITO FEDERAL. **Índice de Bem-Estar Urbano – IBEU: Regiões Administrativas do Distrito Federal**. Brasília: Codeplan, 2020.

CODEPLAN – COMPANHIA DE PLANEJAMENTO DO DISTRITO FEDERAL. **Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios – PDAD 2018**. Brasília: Codeplan, 2018.

DERNTL, Maria Fernanda. O Plano Piloto e os planos regionais para Brasília entre fins da década de 1940 e início dos anos 60. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**, v. 21, n. 3, p. 621-638, 2019.

HARVEY, David. O direito à cidade. **Lutas Sociais**, São Paulo, n. 29, p. 73-89, jul./dez. 2012.

HOLSTON, James. **The Modernist City: An Anthropological Critique of Brasília**. Chicago: University of Chicago Press, 1989.

LEFEBVRE, Henri. **O direito à cidade**. Tradução de Rubens Eduardo Frias. 5. ed. São Paulo: Centauro, 2001.

LOBO, Maria da Silveira. **Brasília, da utopia à distopia**. 2002. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2002.

MANIÇOBA, S. R. Criação de Regiões Administrativas no Distrito Federal e o histórico da definição de seus limites geográficos. **Revista Eletrônica: Tempo - Técnica - Território**, v. 10, n. 2, p. 01-30, 2019. ISSN: 2177-4366.

MUNHOZ, Dércio Garcia. JK 1000 anos: o plano de metas traça uma visão de futuro para o Brasil. **Revista do Legislativo**, p. 50-55, 2002.

RIBEIRO, Gustavo Lins. Acampamento de grande projeto: uma forma de imobilização da força de trabalho pela moradia. In: PAVIANI, Aldo (Org.). **A conquista da cidade: movimentos populares em Brasília**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1991. p. 25-54.

VILLAÇA, Flávio José Magalhães. São Paulo: segregação urbana e desigualdade. **Estudos Avançados**, São Paulo, v. 25, n. 71, p. 37-58, jan./abr. 2011.