

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA – UnB  
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS - IH  
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA  
MONOGRAFIA DE CONCLUSÃO DE CURSO DE BACHAREL EM  
GEOGRAFIA

ÁGUAS CLARAS: POLÍTICA URBANA GOVERNAMENTAL E A  
AÇÃO DO SETOR IMOBILIÁRIO.

FLÁVIO MARTINS BALBINO

**Brasília**  
**2009**

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA – UnB  
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS - IH  
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA

FLÁVIO MARTINS BALBINO

ÁGUAS CLARAS: POLÍTICA URBANA GOVERNAMENTAL E A  
AÇÃO DO SETOR IMOBILIÁRIO.

Monografia de conclusão de curso de  
bacharel em geografia.

Orientadora: Prof. Nelba Azevedo Penna

**Brasília**

2009

## SUMÁRIO

<b>Introdução.....</b>	<b>7</b>
<b>Objetivos.....</b>	<b>8</b>
<b>Justificativa.....</b>	<b>9</b>
<b>Metodologia.....</b>	<b>14</b>
<b>1 – Política Urbana Governamental e a Ação do Setor Imobiliário.....</b>	<b>16</b>
1.1- A segregação socioespacial planejada e o início do polinucleamento do Distrito Federal.....	16
1.2 - A NOVACAP e a posse da terra no DF.....	22
1.3 - <i>Déficit</i> habitacional no DF e a criação de Águas Claras.....	25
2 - O “Projeto Águas Claras I”, Plano de Ocupação e a infra-estrutura urbana, o início dos problemas.....	32
2.1 - Águas Claras e o PDL – Taguatinga 1997/98. As empreiteiras passam a contribuir para o provável caos da RA – XX.....	44
2.2 - Algumas medidas que vem sendo e que poderiam ser tomadas para contornar os problemas detectados em Águas Claras.....	48
<b>3 – Considerações finais.....</b>	<b>50</b>
<b>4 - Anexos.....</b>	<b>53</b>
4.1 – Índice de siglas.....	53
<b>Referências.....</b>	<b>54</b>

## **Resumo**

O povoamento do Distrito Federal sofreu forte influência dos governantes, que optaram por povoar o quadrilátero de forma polinucleada, a fim de proteger o projeto inicial de Brasília, de forma que a cidade não crescesse com as demais metrópoles do país. Com isso o Distrito Federal ficou com espaços “vazios”, no que diz respeito ao uso habitacional, sendo que posteriormente estas áreas foram ocupadas com esta finalidade. Dentre essas áreas ocupadas recentemente temos a que originou Águas Claras, que tinha em seu “projeto inicial” ditames a serem seguidos, bem como em seu plano de ocupação. Uma vez descumpridos, com respaldo no PDL de Taguatinga, puderam ser notado uma serie de efeitos negativos para a cidade em si e para sua população, sendo as alterações do projeto Águas Claras e os efeitos negativos deste descumprimento serão discutidos no presente estudo.

**Palavras chaves:** Polinucleamento; Distrito Federal; Águas Claras; PDL; Projeto Águas Claras I; Segregação socioespacial; PDOT; Plano de Ocupação.



## 1 - Introdução

Águas Claras é uma região administrativa do Distrito Federal (RA-XX) que chama bastante atenção no que diz respeito à densidade demográfica, a qual dia após dia vem crescendo, trazendo problemas tanto no sistema de transporte público e o trânsito interno daquela localidade, como na conformação espacial e estética desta região administrativa. Participando de um trabalho de extensão em Águas Claras, com o objetivo de estudar a mobilidade interna e o uso do transporte público, foi claramente percebido que aqueles eram apenas conseqüências de um problema ainda maior, gerados a partir da criação do Bairro Águas Claras, posteriormente emancipada e transformada em região administrativa, que foram agravados pela quantidade de prédios ali construídos e o número de pavimentos desses edifícios. Esse foi o grande fator de atração para o presente tema, que na verdade foi se ramificando cada vez mais com o decorrer das pesquisas a respeito daquela cidade, levando a crer que aqueles problemas não eram exclusivos de Águas Claras, nem sequer tinham um único motivo e sim vários, e estes estão entrelaçados, decorrentes da construção da cidade de Brasília.

A construção de Brasília foi pautada sob uma ótica sócio-espacial segregadora, vigente desde o início do século XX, a partir de políticas adotadas nas grandes metrópoles com o intuito de revitalizar os centros destas cidades, que na verdade estavam expulsando a população pobre do centro, jogando-as para as regiões periféricas. A diferença de Brasília das demais metrópoles está na forma com que a ação estatal se deu sobre a população, onde as medidas governamentais que garantiram a segregação sócio-espacial no DF advêm do projeto inicial da cidade.

O projeto inicial de Brasília previa uma cidade cuja finalidade era abrigar em seu “Plano Piloto” os servidores públicos da capital federal, destinando assim as áreas periféricas para alocar os “candangos” que vieram para a construção da cidade de forma temporária. No entanto estes preferiram permanecer na cidade que haviam construído, ao invés de retornar as suas localidades de origem, fenômeno este desejado pelo governo.

Por fim, constituiu-se a capital federal com seu centro bem projetado e com suas cidades satélites consideravelmente distantes do centro da cidade. Com isso gerou-se uma cidade “polinucleada”, criando vastas áreas não ocupadas com a finalidade habitacional entre os núcleos urbanos, ou entre as “cidades satélites” e o plano piloto.

Com o crescimento da cidade estas áreas passaram a se valorizar fortemente, sendo visadas pelos populares com a finalidade de habitação e pelos grandes empresários a fim de fazer seus investimentos imobiliários e comerciais. Entretanto estas terras eram de propriedade do Estado, que não as utilizou segundo sua finalidade, descrita na constituição federal “desenvolvimento humano e o respeito ao meio ambiente”. Ao contrário, o Estado, mediante ação dos governos, manteve uma política de combate aos invasores destas áreas e privilegiou a especulação imobiliária, visto que a partir do momento em que a cidade seguia crescendo estas áreas se tornaram mais valorizadas, chegando ao ponto de quando fossem alienadas, poucos tiveram condições de comprá-la. De fato este fenômeno ocorreu com o intuito de privilegiar a classe mais favorecida da população do DF ou foi um mero descuido dos governantes, o qual fez com que estas áreas padecessem por longa data sem uso? O padrão socioeconômico que se observa hoje em Águas

Claras é fruto da “blindagem” promovida pelos governantes com relação ao Plano Piloto, deixando áreas próximas ao centro das decisões estocadas por longa data?

Dentre estes espaços que permaneceram ociosos podemos citar o que detém a Região Administrativa - RA XX de Brasília, ou Região Administrativa de Águas Claras, objeto desse estudo.

Quando a cidade de Águas Claras foi projetada pelo urbanista Paulo Zimbres buscou-se a mesma qualidade de vida do plano piloto, embora em outros moldes urbanísticos. O projeto seguiu os princípios arquitetônicos contemporâneos de funcionalidade, conforto e harmonia visual. No entanto o que se vê hoje é algo totalmente diferente do planejado. As grandes corporações do ramo habitacional, e as cooperativas habitacionais foram os que conseguiram se apoderar da terra e dar continuidade às obras, ignoraram parcialmente o projeto inicial da cidade, construindo edificações com um número de pavimentos que extrapolaram em mais que o dobro do indicado no projeto inicial.

Pensando apenas em aumentarem seus lucros, criaram uma situação caótica e irreversível no que diz respeito, principalmente, à qualidade de vida daqueles que moram naquela RA, visto que a cidade conta com aproximadamente 206 prédios já entregues e 230 em construção (maio de 2006) e cerca de 350 projeções a serem iniciadas.

A cidade conta com aproximadamente 75 mil habitantes (dados de maio de 2006), 160 mil era o previsto no “Projeto Inicial”, mas a previsão mais otimista é que em 10 anos, contados a partir de 2006, chegue a 200 mil. Há previsões mais preocupantes que estimam em 400 mil habitantes no ano de 2016. Tudo indica que esta estimativa populacional seja batida bem antes deste prazo, visto que as



empreiteiras não param de aumentar o número de pavimentos de seus empreendimentos, ignorando as recomendações do “projeto inicial” de 1983, e mesmo no “plano de ocupação” de 1992, no qual houve um acréscimo para 15 pavimentos em sua massa edificada mais expressiva, demonstrando que os governantes, ou seja poder executivo e legislativo, seriam coniventes com a questão do acréscimo de andares por edifício naquela localidade, com isso sendo outro agente de grande importância na formação, sobretudo, espacial e estética de Águas Clara e conseqüentemente, responsável por grande parte dos problemas urbanos atuais e os que poderão surgir nesta localidade como no transito interno e externo, escassez de vagas, inoperância do corpo de bombeiros em edificações muito altas em caso de incêndio, dentre outros, que serão tratados mais detalhadamente no decorrer do estudo.

Com base no que foi citado, seria possível afirmar que a ação governamental foi determinante na configuração socioespacial de Águas Claras?

A especulação que se observa hoje em Águas Claras têm uma maior relação com a ação governamental ou decorre da ação das empreiteiras?

Como os PDOTs trataram a questão de Águas Claras no que diz respeito ao Projeto Inicial? Houve alguma adaptação no projeto que permitiu que as empreiteiras construíssem edifícios tão altos?

Houve um desrespeito ao projeto inicial da cidade, no que diz respeito aos padrões de edificação, quantidade de áreas verdes e estrutura viária ou há de fato uma ambigüidade na interpretação do projeto?

Quais conseqüências podem ser impostas à população de Águas Claras com o descumprimento do Projeto Inicial? E o que pode e o que vem sendo

feito e o que pode ser feito para minimizar os efeitos negativos do descumprimento dos ditames do Projeto Inicial?

A resposta a estes questionamentos é de suma importância para o entendimento dos problemas que ocorrem em Águas Claras.

### **Objetivos**

Esta pesquisa tem por objetivo geral abordar a problemática relativa ao uso do solo no Distrito Federal, especificamente o caso de Águas Claras, demonstrando os problemas observados nesta localidade a partir de sua origem, ou seja, no momento em que ocorreu o povoamento do Distrito Federal, “orquestrado” pelos governantes, de forma a segregar socioespacialmente grande parte da população, fazendo com que fossem estocados grandes espaços vazios entre o Plano Piloto e os demais núcleos urbanos, analisando posteriormente a influência das empreiteiras na alteração do gabarito máximo para edificação, que segundo o “Projeto Inicial” era de no máximo 12 pavimentos por edifício.

1 - Demonstrar as características da cidade que garantem a ela um polinucleamento característico. Tratar na questão da posse da terra, onde o Estado, mais especificamente a NOVACAP (atual TERRACAP), detém a posse da terra, servindo de regulador da distribuição da mesma.

A demora na venda dos imóveis faz parte da discussão desta pesquisa, visto que ela favoreceu o aumento dos preços dos lotes, gerando no DF onda especulativa.

Demonstrar como o polinucleamento favoreceu a especulação imobiliária e sua relação com a área onde Águas Claras está situada. Expor pontos relevantes do “Projeto Inicial” à temática desta pesquisa.

2 - verificar como as grandes empreiteiras conseguiram driblar o “Projeto Inicial” de Águas Claras, demonstrando o papel dos agentes envolvidos nessa relação, ou seja, empreiteiras, governo, legislação, projeto inicial população e a RA - XX propriamente dita.

3 - Analisar os efeitos do descumprimento dos ditames do “Projeto Inicial” na vida da população que reside ali, bem como soluções para amenizar os problemas gerados pelo não cumprimento deste documento.

### **Justificativa**

Houve épocas em que Brasília voltava seus holofotes para a questão da invasão de terras públicas como sendo um problema acarretado por governantes que não tinham compromisso com o crescimento da cidade de forma ordenada, o que traria enormes prejuízos para toda a população do Distrito Federal.

A gestão da terra é algo que chama muita atenção no caso do Distrito Federal, onde aproximadamente 2/3 das terras estão nas mãos do Estado. A forma com que o Estado lidou com a terra e com a invasão das mesmas demonstra como os governantes tratam as classes mais baixas em favor das elites. Este trato com a terra trouxe conseqüências marcantes para a cidade, visto que a partir disto o DF passou a ter um caráter polinucleado, fato marcante principalmente quando tratamos das áreas entre núcleos, como é o caso de Águas Claras.

No caso de Águas Claras a diferença é que a legalidade no quesito terra, neste caso, é percebida, no entanto há inconformidades das edificações com o que foi dito do “Plano de Ocupação” que determinava o seguinte:

“A Área Central se constituirá em um conjunto de quarteirões com dimensões aproximadamente de 60x120 metros situados ao redor da Estação Águas Claras, de integração das linhas de Taguatinga, Ceilândia e Samambaia. Nessa área de caráter metropolitano estarão as funções centrais do comércio e serviços, além do Parque Urbano de Águas Claras. Ali será permitido um coeficiente de aproveitamento de 5,0 vezes a área dos terrenos e uma taxa de ocupação de aproximadamente 100% para térreo e sobreloja e 40% para os demais pavimentos. *Com gabarito permitido de 15 pavimentos*, deverá se constituir na massa edificada mais expressiva do Bairro.(...) Os Centros Secundários se organizarão em quarteirões de aproximadamente 60x120 metros, ao redor das demais estações do metrô. Nos centros secundários, *o coeficiente de aproveitamento reduz-se para 3,0 vezes a área dos terrenos* quanto a taxa de ocupação a semelhança da área anterior será também de 100% e 40%, permitindo arranjos espacialmente satisfatórios com prédios de mais de 6 pavimentos. Nestas áreas se instalarão residências e atividades típicas de um centro de bairro, de comércio e serviços. Já as Quadras Residenciais, com áreas em torno de 6,25 hectares serão constituídas por edificações multifamiliares, a exemplo das Super Quadras de Brasília, com acesso disciplinado e amplas áreas verdes. Elas serão áreas de maior porte, situadas além do binário que circunda o metrô. Serão ocupadas por uso basicamente residencial, incorporando porém, no seu entorno, funções comerciais e de serviços, de natureza local. Elas contarão com áreas para escolas básicas além de amplos espaços verdes, Sua taxa de ocupação não ultrapassará 20 por cento e o coeficiente de aproveitamento será estabelecido em torno de 1,5 vezes a área dos lotes, o que permitirá a construção de edifícios com pilotis, distribuídos por áreas verdes, de uso

coletivo, que somarão pelo menos 55% da área da quadra. As Áreas de Comércio, Serviço e Abastecimento foram localizadas também ao longo da linha do metrô e abaixo da área Central do Bairro. Constituem áreas para atividades comerciais e industriais de maior porte além da instalação de apoio ao funcionamento das infra-estruturais públicas (energia, comunicação etc.). A taxa de ocupação deverá ser de 70% e o coeficiente de aproveitamento 200%, com *gabarrito máximo de quatro pavimentos*. As áreas para "Centros Comerciais e Empresariais constituem parcelas de grande porte na entrada do bairro, junto à via EPTG, para empreendimentos hoteleiros de maior porte, "shopping centers", conjuntos empresariais, grandes supermercados etc. A taxa de ocupação nessas áreas deverá ser de 50% com um coeficiente de aproveitamento de 300%, *gabarritos na área poderão chegar a doze pavimentos*.”(Projeto Águas Claras, 1983)

O que se vê hoje é uma cidade com edifícios com mais de 30 andares, sendo que no texto do “plano de ocupação” limita a 15 pavimentos na área de maior massa edificada, além de delimitar estas áreas e especificar sua funções.

A situação de Águas Claras é tão crítica com relação à quantidade de pavimentos que o próprio mercado da construção civil sentiu os impactos da demanda por cimento, fazendo com que o governador do DF, José Roberto Arruda, afirmasse para a revista “ISTO É, DINHEIRO” que “As construções não param e já está até faltando cimento em Brasília”. Nesta mesma reportagem é exaltada a importância desta localidade e a grandeza das obras, onde a autora da matéria Adriana Nicácio intitula Águas Claras como “O maior canteiro de obras da América Latina” e ainda faz a ressalva de que no momento da reportagem eram erguidos 154 edifícios residenciais de uma só vez.

O uso de Águas Claras sob a finalidade urbana é um fenômeno recente, tendo seu início em 1983, pelo “decreto nº 7558/83 – CAUMA – divisão nº 46/83” que aprovava o “Projeto Águas Claras”, sendo implementado pela lei LEI nº 385, de 16 de dezembro de 1992 (DODF de 17.12.1992) “Autoriza a implantação do Bairro Águas Claras, na Região Administrativa de Taguatinga - RA III e aprova o respectivo Plano de Ocupação”.

Por tal motivo ainda há pouca bibliografia que trata a respeito da problemática abordada pela presente pesquisa. No entanto o professor Aldo Paviani em seu livro *Brasília, Metrópole em Crise - Águas Claras, um projeto desperdiçado*, já apontava o não cumprimento do estabelecido no projeto inicial, principalmente no que diz respeito a não criação de mais uma cidade dormitório, mas sim a criação naquela localidade de um pólo de desenvolvimento e oportunidades de emprego, ou como afirmou o arquiteto Paulo Zimbres, em entrevista cedida no dia 27/05/2009, “O Projeto Águas Claras previa uma cidade viva e não mais uma cidade dormitório conforme o padrão das quadras do Plano Piloto, por tal motivo a configuração das quadras em Águas Claras difere das do Plano Piloto”. Ocorreu o que Aldo Paviani já temia e o que Paulo Zimbres tentou evitar, surgiu ali mais uma cidade dormitório, e esta característica aumentaria drasticamente a demanda por imóveis, acarretando nas empreiteiras uma vontade insaciável de lucro, deixando de lado o bem estar da população e o ideal previsto no projeto inicial, passando a construir edificações com numerosas quantidades de pavimentos, com pouca área verde e com uma malha viária e transporte público que não atende totalmente aos anseios da população residente ali.

Por se tratar de uma localidade cuja população é formada basicamente por pessoas com uma boa média de escolaridade e renda, como afirma a Administração Regional de Águas Claras “O nível de escolaridade é acima da média, com alto percentual de habitantes com curso superior e pós-graduação. Quase 80% dos habitantes têm renda familiar mensal acima de R\$1.920,00, consolidando consumidores de excelente poder aquisitivo. (Dados de pesquisa elaborada pela Opinião Consultoria Março/2004)”. Isso faz com que os preços dos imóveis cresçam ainda mais, tendo em vista que aquela população acaba sendo um atrativo para os demais pertencentes da classe média brasiliense, que se via excluída do processo de aquisição de imóveis, isto devido a falta de projetos voltados a habitação, e a partir de Águas Claras passaram a perceber uma grande oportunidade de adquirir seu imóvel próprio.

Por ser uma localidade com um adensamento populacional ascendente e com previsão de um aumento maior ainda é acentuada a importância de uma pesquisa que trate desta temática, mesmo porque aquela localidade faz parte de um conjunto importantíssimo de RA's e bairros no quadrilátero do DF, visto que é circundado pela cidade de Taguatinga, Guará, Colônia Agrícola Vicente Pires e Park Way, além de sua proximidade com o Plano Piloto, que é de apenas 16 Km. Um adensamento da área de Águas Claras tem sérios impactos no sistema de transporte e viário da região adjacente a ela, de forma que tal crescimento atrelado a fragilidade do transporte público agravam ainda mais a situação.

Portanto, expor o problema atual e fazer uma projeção do mesmo no futuro, bem como o apontamento de soluções a curto, médio e longo prazo são de

extrema importância para a população que vive em Águas Claras, bem como para a população do DF, visto que as cidades estão altamente interligadas, o que faz com que uma dada Região Administrativa, por menor que seja o problema, acaba quase sempre os compartilhando com as demais RAs.

### **Metodologia**

O estudo em questão será trabalhado utilizando principalmente a pesquisa documental, visando à obtenção do maior número de informações relacionadas ao tema, analisando o “Projeto Águas Claras”, o POET e o PDOT da época da regulamentação da área e também de sua emancipação. Essa documentação dará suporte ao pesquisador para que o mesmo possa verificar o que foi descumprido pelas empreiteiras, podendo assim apontar as atitudes errôneas das mesmas. Fontes relacionadas ao tema serão largamente utilizadas para dar suporte à construção do conhecimento a cerca da cidade.

A pesquisa histórica terá também um papel crucial, onde será visto e abordado no estudo a evolução histórica da problemática em questão, demonstrando os erros e acertos cometidos no passado e no presente e seus impactos hoje naquela Região Administrativa. Mostrará também como as empreiteiras e o governo se relacionaram entre si e com a própria região administrativa de Águas Claras nesses 25 anos de existência. Com o estudo histórico poderá ser determinado quando se começou a descumprir as determinações do projeto inicial da cidade.

A pesquisa empírica terá maior relevância no que diz respeito ao trabalho de campo, onde o observador visitará a Águas Claras, observando as



incoerências visíveis da cidade com relação ao Projeto Inicial. Serão tiradas fotografias dos edifícios e dos problemas de maior relevância, como por exemplo, o trânsito que está mal estruturado e com vários pontos de congestionamentos, o que é inadmissível em uma cidade tão jovem e planejada.

A entrevista ao projetista de Águas Claras, Paulo Zimbres, faz parte da metodologia do presente trabalho, uma vez que este contato trará dados enriquecedores ao trabalho, principalmente no que diz respeito ao entendimento do “Projeto Inicial” e da dinâmica espacial da qual está inserida esta RA.

Por fim a análise dos resultados obtidos com essas diversas linhas metodológicas conformará o todo do estudo, trazendo assim uma boa quantidade de dados, que de forma articulada darão maior clareza e solidez à pesquisa em questão.

## **1 – Águas Claras: Política Urbana Governamental e Ação do Setor Imobiliário**

### **1.1 - A SEGRGAÇÃO SOCIOESPACIAL E O INICIO DO POLINUCLEAMENTO DO DISTRITO**

A idéia de trazer a capital federal para centro do país decorre do século XVI, quando o Marquês de Pombal Sebastião José de Carvalho e Melo falava na interiorização da capital federal. Com a Constituição da Republica de 1891, foi delimitada legalmente a região onde abrigaria a nova capital do país, cujo nome Brasília havia sido sugerido, no início do século XVII, por José Bonifácio de Andrada e Silva, estadista brasileiro. Apenas em 1956, com a eleição de Juscelino Kubitschek de Oliveira teve inicio a construção da nova Capital Federal, transferindo a capital do Brasil, que na época era o Rio de Janeiro, para o centro oeste, trazendo com isso desenvolvimento e povoamento para esta região, na chamada “marcha para oeste”.

O projeto era bastante ambicioso, visto que o país nesta época passava por um forte processo de urbanização e industrialização, no qual o governo federal abria as portas do país para a indústria estrangeira, sobretudo a automobilística, fazendo fortes investimentos na infra-estrutura do país, como a construção de extensas rodovias, a própria construção da capital, o investimento em algumas empresas estatais e multinacionais, sendo ao mesmo tempo liberal e nacionalista. Por fim uma serie de medidas onde se prometia avançar 50 anos em 5 no famoso “Plano de Metas” (MORAES, 1998).

Partindo para análise do projeto de construção de Brasília, considerado pela maioria como o mais grandioso dentre os pretendidos dentro do “Plano de Metas”, pode ser verificado que não se tratava apenas de transferir a capital federal para o centro oeste apenas para trazer desenvolvimento e povoamento para esta região, nem tão pouco como uma estratégia para proteger a capital federal de um possível ataque militar estrangeiro via mar (MORAES, 1998). Esta corrida para o oeste ocorreu também com o intuito de afastar a sede do poder federal da maioria da população, para com isso facilitar a desmobilização e contenção de movimentos populares, isso levando-se em consideração que a população brasileira se concentrava, e se concentra ainda, maciçamente na região sudeste com 77.857.758 habitantes (IBGE 2007), enquanto que na região centro-oeste essa marca cai para 13.269.517 habitantes (IBGE 2006). Gouvêa tratou sabiamente a respeito desta temática quando afirma:

“Destaca-se que, entre as justificativas para a mudança da capital para o Planalto Central, figurava a questão demográfica ou, mais especificamente, a necessidade de se ter uma capital, que, ao mesmo tempo que dificultasse uma ação militar externa, permitisse ao Estado um efetivo 'controle social' sobre a massa trabalhadora que, naquela ocasião(década de 50), pressionava a administração do país com constantes greves e manifestações nas portas do Palácio Catete.”(GOUVÊA, 1982)

Vale ressaltar que para alguns autores, como por exemplo Demétrio Magnoli, o Brasil atualmente divide-se em 3(três) regiões geoeconômicas ou complexos regionais a saber: Amazônia, Nordeste e Centro-Sul. A própria discrepância entre os dados populacionais evidenciam o interesse dos governantes

em afastar o centro das decisões políticas do país da maioria da população. O processo de povoamento do Distrito Federal evidencia algo ainda mais intrigante, que é a forma com que a Capital Federal foi “blindada” dentro do próprio DF, deixando a população menos favorecida o mais distante possível do Plano Piloto. Esta questão será melhor debatida no decorrer deste estudo.

No período entre 1956-1960 ocorreu grande campanha por parte do governo federal para trazer mão de obra para a futura capital, o que mobilizou por todo país uma grande massa de trabalhadores da construção civil. “A construção da cidade 1956 a 1960 - Esta fase foi marcada pela chamada aos brasileiros para construir a nova capital do Brasil”.(GOUVÊA, 1982).

Na campanha para trazer os trabalhadores lançava-se a idéia de que Brasília era a capital do futuro e das oportunidades, e que aqui os trabalhadores teriam uma vida bem melhor do que em suas localidades de origem, ou como explicita Gouvêa como sendo a chamada para construir a “capital da esperança”. Segundo o projeto inicial a capital federal iria abrigar os “funcionários públicos mais graduados” e estaria restrita apenas ao plano piloto, atual Região Administrativa nº1 ou RA I. As cidades satélites, de padrão inferior, serviriam para abrigar o restante da população. (GOUVÊA, 1982)

Na verdade, para aqueles que construiriam Brasília o planejado era aloca-los em acampamentos, visando inibir a dispersão da população migrante para áreas de futuras edificações, diminuindo com isso os custos com infra-estrutura, além do desejo que ocorresse uma migração de retorno ao final da obra. De fato, os

trabalhadores foram alocados em acampamentos próximos às obras, como cita Gustavo Lins Ribeiro:

“A solução para a moradia da população engajada na construção foi planejada em termos de três conjuntos básicos considerados como provisórios: a) aquele dos acampamentos destinados aos empregados da companhia pública, a NOVACAP, na área conhecida como Candangolândia; b) os acampamentos das empreiteiras vinculadas sobretudo à construção do eixo monumental (praça dos Três Poderes, Esplanada dos Ministérios, Rodoviária, etc.), que conformaram a chamada Vila Planalto; e c) a Cidade Livre, centro de prestação de serviços que mais tarde se torna a cidade satélite do Núcleo Bandeirante. (RIBEIRO, 1982)”.

No decorrer da obra a demanda por mão de obra tanto na construção civil como no setor de bens e serviços foi aumentando, fazendo com que cada vez mais migrantes viessem para a capital, aumentando consideravelmente os acampamentos e surgindo novos aglomerados urbanos. Este fato é sabiamente analisado por Ribeiro (1982) no que diz respeito a “grandes projetos”, como o da construção de Brasília, e da “Imobilização da força de trabalho” para que se consiga atingir o objetivo, fazendo uma relação entre a imobilização da mão de obra para servir tanto ao capitalismo como servindo aos interesses das populações dominantes. Este fato é percebido na construção da capital federal, no entanto esta imobilização de força de trabalho deveria ter um caráter nômade, ou seja, o trabalhador viria para a construção da capital, servindo logicamente aos interesses do Estado e das populações que morariam em Brasília, ou seja, funcionários públicos pertencentes às classes média e alta.

Com a necessidade crescente por mão de obra na construção civil os acampamentos foram superlotando, e “com a persistência do sistema, a vila operária tende ao transbordamento, pelo surgimento de uma população prestadora de serviços e de um amplo mercado de trabalho, transformando-se progressivamente em núcleo urbano”(RIBEIRO, 1982). Este fato faz com que os trabalhadores nômades passassem a se sedentarizar, instalando moradias e criando laços mais intensos com a cidade que estavam construindo. Ribeiro trata este fenômeno como sendo “Imobilização da força de trabalho: o acampamento do grande projeto”(RIBEIRO, 1982).

A partir disso o Governo do Distrito Federal passa a interferir na configuração espacial destes inesperados agrupamentos urbanos, empurrando-os cada vez mais para longe do grande projeto 'elitista' e 'perfeito', o Plano Piloto, jogando-os para as cidades satélites, que eram distantes pelo menos 12 km de Brasília, como foi no caso do Guará, atual RA - X. Para citar como exemplo dessa atuação estatal temos a cidade de Taguatinga, atual RA – III, cujo Águas Claras pertenceu a ela como bairro, onde sua criação data antes mesmo da inauguração de Brasília e seus primeiros habitantes não faziam parte do grupo seletivo que iria morar no plano piloto, sendo estes transferidos e assentados a 25km de Brasília, dando origem a cidade de Taguatinga, como ilustra o texto a seguir:

“Os primeiros registros de ocupação da região onde hoje se localiza a cidade de Taguatinga datam do século XVIII, e mostram que, como tradicionalmente ocorreu em outras regiões brasileiras, os primeiros povoamentos foram estimulados pela busca de metais preciosos e pela atividade agropecuária. Em 1749, coube a Gabriel da Cruz Miranda

estabelecer-se com a primeira Sesmaria<sup>1</sup> nas precursoras terras taguatingenses, onde hoje se localiza a sede da ACIT/FACITA. E foram as águas do Córrego Cortado que atenderam as necessidades daquele núcleo de povoamento. Próximo às margens desse córrego foi instalada a sede da fazenda Taguatinga, de propriedade de Gabriel da Cruz Miranda. Em 1781, a fazenda Taguatinga foi vendida a Antônio Couto de Abreu, filho do Bandeirante Urbano Couto e Menezes. No entanto, a consolidação da cidade de Taguatinga se deu quase 2 séculos após esse período, quando o grande contingente populacional gerado pela construção de Brasília se instalou na região do Planalto Central. A mão-de-obra mudou-se para a região com o intuito de trabalhar e fixar residências. O afluxo ocorrido foi tão intenso, que ainda no período de construção, a Cidade Livre, projetada inicialmente para ser um núcleo provisório para abrigar os trabalhadores, já se configurava em aglomerado urbano e as invasões proliferavam diariamente”.(<http://www.taguatinga.df.gov.br>, 2009)

O interesse em manter a estrutura funcional e estética de Brasília pode ser claramente percebida neste breve histórico da ocupação de Taguatinga, onde a preocupação em proteger o Plano Piloto da população candanga ou pioneira, é evidente, deixando esta apenas para as elites. Tal fato deixa claro a segregação socioespacial promovida pelos governantes, desde o momento da construção de Brasília, criando dentro da configuração espacial do Distrito Federal espaços vazios ou internúcleos, de forma que entre Brasília e as cidades satélites formaram-se espaços vazios, sendo grande parte destes de Posse do Estado, representado neste caso pela Companhia Urbanizadora da Nova capital(NOVACAP), e monopólio no que diz respeito ao planejamento urbano.

## 1.2 – A NOVACAP E A POSSE DE TERRA NO DF.

A Companhia Urbanizadora da Nova Capital (NOVACAP) foi constituída em 1956, pela Lei nº 2874, seria a empresa publica federal responsável pela administração das obras de construção da nova capital federal, tornando-se, portanto, o principal agente estruturador do espaço urbano, no seu momento inicial, como cita Neio Campos, em seu texto “A segregação planejada”(p. 100).

Na verdade a NOVACAP não serviu apenas como uma grande empresa pública que administrava as obras, mas foi ela quem representou o Estado no que diz respeito à posse da terra, detendo cerca de 2/3 das terras do DF, conforme o PDOT de 1992 afirma:

“Quando da definição da área do Quadrilátero do Distrito Federal, para a criação da Nova Capital, o Governo Federal iniciou um processo de desapropriação de todas as fazendas que existiam no local, gerando um quadro complexo na definição da propriedade da terra. De acordo com informações recentes da Companhia Imobiliária de Brasília-TERRACAP, 51,36% das terras do DF foram integralmente desapropriadas; 33,28%, praticamente um terço do território, ainda se encontram nas mãos de particulares; 8,53% foram desapropriadas parcialmente, e 6,83% estão em processo de desapropriação”.(PDOT, 1992)

Esta posse não significou a distribuição igualitária da terra ou mesmo da renda que a mesma gerasse para toda a população tanto em forma de moradia como na democratização do acesso a capital, que é fonte de emprego para a maioria da população. O Estado, figurado pela NOVACAP, bem como seus agentes repressores de invasões de terras, como foi o caso da GEB (Guarda Especial de



Brasília) que “se encarregava da repressão social”(Bicalho de Sousa, 1983:34), com intuito de preservar a conformação espacial de Brasília, distribuindo a população que não estava inclusa no plano de ocupação do Plano Piloto para as cidades satélites. Esta intenção de manter a conformação espacial de Brasília é descrita tanto no PEOT de 1977 como no documento “Brasília revisitada”, de autoria de Lúcio Costa, que diz:

A implantação de Brasília partiu do pressuposto que sua expansão se faria através de cidades satélites, e não da ocupação urbana gradativa das áreas contíguas ao núcleo original. Previa-se a alternância definida de áreas urbanas e áreas rurais - proposição contrária à idéia do alastramento suburbano extenso e rasteiro. Assim, a partir do surgimento precoce e improvisado das cidades satélites, prevaleceu até agora a intenção de manter entre estes núcleos e a capital uma larga faixa verde, destinada ao uso rural”.(COSTA, 1985)

Tal fato demandou infra-estrutura adicional para que a população alocada fora do centro conseguisse chegar até seu local de trabalho, visto que as áreas internúcleos permaneciam estocadas nas mãos da NOVACAP. Lúcio Costa no documento “Brasília revisitada” trata dessa questão, a saber:

“Tal abordagem teve como consequência positiva a manutenção, ao longo de todos esses anos, da feição original de Brasília. Mas, em contrapartida, a longa distância entre as cidades satélites e o “Plano Piloto” isolou demais a matriz dos dois terços de sua população metropolitana que reside nos núcleos periféricos, além de gerar problemas de custo para o transporte coletivo”.(COSTA, 1985)

Gouvêa não trata diretamente das áreas que foram estocadas, no entanto, ao falar das políticas adotadas pelo poder público, no que diz respeito a desarticulação dos movimentos populares em busca de moradia, trata da questão da infra-estrutura adicional e da valorização dos terrenos próximos ao Plano Piloto, no seguinte parágrafo:

“O poder público em Brasília pode ser apontado como o responsável direto por essa situação, pois, além do processo de cooptação e desorganização do movimento popular, que atuou também como incorporador, provocando a especulação imobiliária ao utilizar sua prerrogativa de deter o monopólio da terra e exclusividade das ações de planejamento, para estocar terrenos próximos ao centro de decisões e valorizá-los, obrigando com isto grande parte da população de menor renda a morar fora do Distrito Federal, expandindo a malha urbana desnecessariamente, diminuindo a eficiência da cidade e inviabilizando seu uso para a maioria da população (pelo alto preço do transporte), funcionando também o preço da terra como forma concreta de segregação social”. (GOUVÊA, 1988).

Este fato deixa evidente que as terras foram estocadas, privando a população menos favorecida do acesso à terra e aumentando os custos para que estes pudessem trabalhar na matriz. Nelba Azevedo Penna trata desta questão dos espaços vazios em seu texto “Fragmentação do ambiente urbano: crises e contradições” no que diz respeito a intencionalidade do uso destes espaços estocados, quando afirma:

“Mesmo os espaços ditos “vazios” estão cheios de intencionalidades de usos, subordinados aos interesses de valor”

A estocagem dos terrenos próximos ao Plano Piloto originou, dentro da legalidade, a RA-XX, ou seja, Águas Claras, que é foco deste estudo, mas originou também outras aglomerações urbanas, como é o caso da Colônia Agrícola Vicente Pires, Areal e Arniqueiras, sendo as duas últimas pertencentes hoje a RA - XX. Ou seja, a população se cansou de esperar medidas governamentais que garantissem o acesso a terra e passou a comprar estas terras nas mãos de grileiros. O PDOT aprovado em 2009 prevê a regularização destas áreas e a Procuradoria-Geral do DF promete responsabilizar os grileiros pela ocupação irregular do solo, conforme notícia do dia 10/12/2008, no Correio Web.

### 1.3 - DÉFICIT HABITACIONAL NO DF E A ESCOLHA DE NOVAS ÁREAS DE EXPANSÃO URBANA, PEOT 1977.

No período de elaboração do Plano Estrutural de Ordenamento Territorial (PEOT), pretendia-se com tal documento delimitar áreas para uso presente e futuro com a finalidade habitacional, afim de que com isso erradicasse as invasões de terras e, conseqüentemente, contornasse o problema de déficit habitacional no Distrito Federal, sobretudo das classes mais baixas. Conforme afirma PENNA (2003), com relação aos planos de ordenamento territorial: “O GDF fragmenta uma ampla parcela do espaço, planejando a ocupação racionalmente concebida pelos planos de ordenamento territorial”.

Com isso foram propostas três alternativas, concorrentes entre si, que seriam julgadas tanto pelo governo e suas secretarias que tratam a respeito de planejamento urbano, dentre elas a NOVACAP e a CAESB, sendo a segunda

responsável por analisar a viabilidade do projeto levando em consideração a preservação da Bacia do Paranoá.

A alternativa 1 travava de áreas para habitação de forma dispersar por todo território do Distrito Federal, de forma que estas áreas circundariam o Plano Piloto em todas as direções, sendo esta rapidamente inviabilizada por conta do custo excessivo que a mesma geraria no que diz respeito a implantação de infra-estrutura tanto viária como de implantação, uma vez que os núcleos citados nesta alternativa não dispunham de quaisquer equipamentos urbanos. No entanto esta alternativa é a que mais se aproxima do modelo tradicionalmente utilizado nas demais cidades brasileiras, de forma a circundar o núcleo principal, de forma a facilitar o acesso a cidade à sua população, conforme a figura a seguir:



Fonte: POET, 1977.

A alternativa 2 tratava da ocupação da faixa territorial entre os núcleos periféricos de Taguatinga/Ceilândia e Gama, “reforçando a a potencialidade econômica dessa área situada entre os dois grandes canais rodoviários que ligam o DF à região sudeste do país: BR 060, que liga Brasília a São Paulo, passando por Goiânia e pelo Triângulo Mineiro; e a BR 040, que liga Brasília a Belo Horizonte e Rio de Janeiro”.

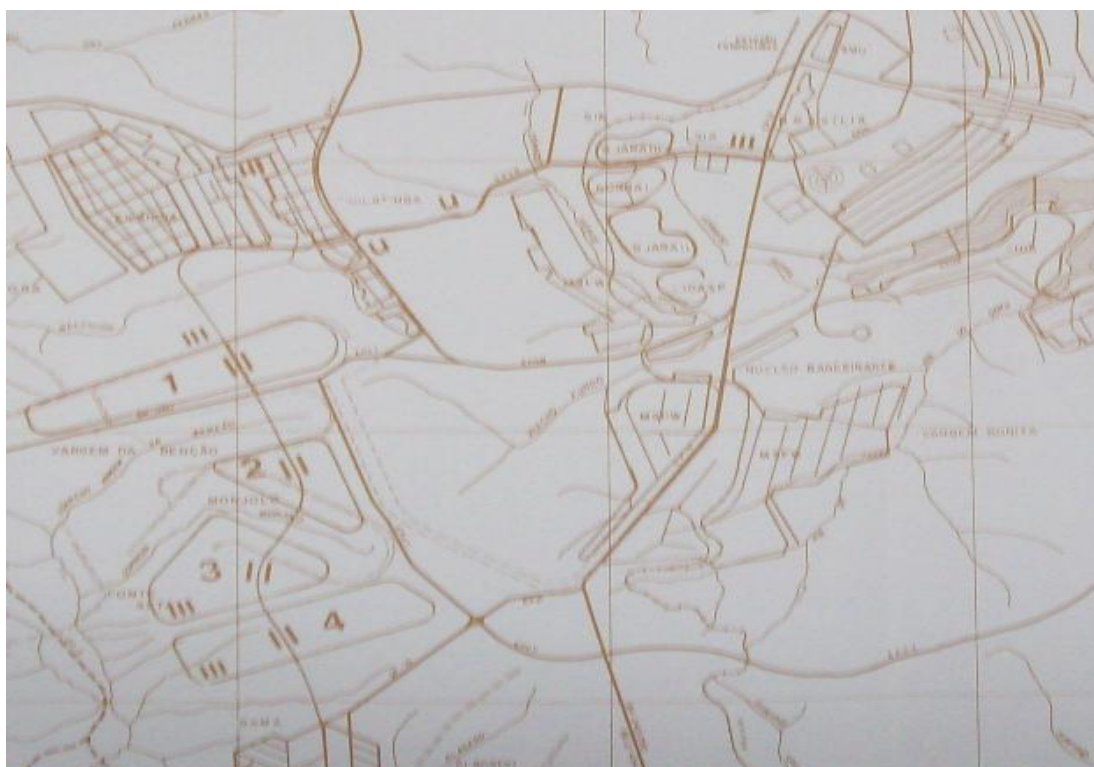
Este projeto também visava uma vinculação mais estreita com a periferia do DF, devido a proximidade com Luziânia. Outra vantagem citada no documento em questão é que uma vez criada uma estrutura urbana densa entre estas satélites ocorreria o fenômeno da economia de aglomeração, tendo em vista que as relações entre as cidades seriam mais intensas, gerando com isso novos postos de trabalho, comércio e equipamentos urbanos, diminuindo com isso a dependência destas para com o Plano Piloto.

A proximidade entre estes núcleos seria outro fator positivo para esta alternativa, uma vez que viabilizaria a implantação de um grande canal de transporte de massa, proporcionando uma maior acessibilidade da população a qualquer ponto do seu interesse e reduzindo os custos de implantação do sistema de transporte.

Nesta alternativa as regiões internúcleos situadas na faixa entre Taguatinga e Guará é citada, mas não com o intuito habitacional, mas prevendo áreas onde houvessem espaços para “lazer de grande porte (bosques, parques, etc.) e atividades que exijam grandes áreas com pouca superfície impermeabilizada e que possibilitem a criação de um grande número de empregos (universidades, centros de pesquisa, etc.)”. Ou seja, já na alternativa 2 de expansão das áreas voltadas para

habitação, já se fazia um prelúdio do que seria o “Projeto Águas Claras I”, no que diz respeito a função destas áreas, dotadas de centros de pesquisa, lazer, parques, etc.

Na verdade o que houve nesta alternativa foi a tentativa de afastar a população do núcleo de emprego, pois a economia de aglomeração não aconteceu de forma a desvincular estas cidades do Plano Piloto, o que as transformou em cidades dormitório. Contribuiu para a estocagem dos terrenos próximos ao Plano Piloto, privando Brasília de grande parte da população do DF. Entretanto reforçou a economia de Taguatinga, consolidando esta cidade como um pólo empregatício importantíssimo do DF, dando a execução desta alternativa certo grau de importância o desenvolvimento de Taguatinga. A figura a seguir demonstra a alternativa em questão:



Fonte: PEOT, 1977.

A alternativa 3 trata enfaticamente da área que engloba o que é hoje Águas Claras e o Areal, e diz o seguinte:

“ Esta alternativa reforça a tendência, já atualmente verificada, de ocupação do eixo Taguatinga/ Plano Piloto. Esse eixo, de certa forma já delineado pelos Guarás, ligam os dois pontos de maior dinamismo econômico do DF, prolongando-se ao longo da BR-060 em direção à cidade goiana de Santo Antônio do Descoberto. Desse modo é garantida uma vinculação mais estreita com a periferia imediata do DF.”

No entanto, no quadro desta alternativa, o Gama não é integrado na estrutura urbana proposta, permanecendo fisicamente isolado.

A criação de uma estrutura urbana densa e concentrada no eixo Plano Piloto/ Taguatinga, beneficiando-se de uma economia de aglomeração, torna possível a implantação de atividades econômicas com a conseqüente geração de empregos. Desse modo se estaria assegurando aos novos assentados um maior grau de auto-suficiência tendo em vista a descentralização da estrutura urbana do DF em relação ao Plano Piloto.

Como a alternativa 2 a proximidade entre os núcleos possibilita a implantação de um grande canal de transporte de massa, proporcionando uma maior acessibilidade da população em qualquer ponto de seu interesse. Esse canal liga os novos assentamentos habitacionais ao Plano Piloto, atendendo a Taguatinga, Ceilândia e aos Guarás. Também nesta alternativa, os centros de atividades destes novos assentamentos situam-se ao longo do novo canal de transporte de massa.

Do mesmo modo, a proximidade entre os assentamentos habitacionais possibilita uma maior economia na dotação de equipamentos e menores custos de implantação de infra-estrutura”.

A alternativa 3 esboça claramente o que veio a ser Águas Claras, na qual sua delimitação foi explicitada no PEOT e no presente trabalho, pela Figura 3, anexo de figuras. A necessidade de criação de um transporte de massa eficiente também é citado nesta alternativa, no caso o Metrô, cujo viabilização do projeto se deu em função da construção do bairro Águas Claras, atual RA-XX.

A alternativa 3 trata também de áreas de expansão habitacional na área onde esta situada hoje a cidade de Samambaia, no caso os núcleos 3,4,5,6 e 7, que seria basicamente toda Samambaia Sul e expansão da Samambaia Norte, além de fazer referencia ao núcleo 8, que hoje engloba as quadras Qnq e Qnr de Ceilândia. A figura a seguir demonstra a alternativa 3:



Fonte: PEOT, 1977.



Finalmente deu-se a escolha da alternativa “vencedora”, no caso a alternativa 2, que deu origem a Samambaia, Recanto das Emas, Riacho Fundo e CAUB. No entanto as hipóteses levantadas na alternativa 3 não foram descartadas, mas serviram para complementar as propostas da alternativa 2, sendo estas retomadas no “Projeto Águas Claras I”, de autoria de Paulo Zimbres.

2 – O “Projeto Águas Claras I”, Plano de Ocupação e a infra-estrutura urbana, o início dos problemas.

O “Projeto Águas Claras” foi aprovado em 1983, pelo “decreto nº 7558/83 – CAUMA – divisão nº 46/83”, prevendo viabilizar a implantação posterior de um transporte de massa que passaria por aquela localidade, ligando o Plano Piloto a Taguatinga, Ceilândia e Guarás.

Pretendia, além da viabilização do “Metrô”, recuperar aquela área degradada, uma vez que após estudos prévios de avaliação ambiental, preparatórios aos trabalhos de desenho urbano, foram indicadas medidas de proteção dos recursos naturais e áreas para possível ocupação urbana, principalmente sobre sítios degradados pela exploração de cascalheiras. Com isso elaborou-se uma cidade voltada para o “verde” e para as pessoas, de forma que cada quadra teria sua praça, muito bem arborizada, com aparelhos comunitários, calçamentos, de forma a propiciar o convívio entre os moradores.(ZIMBRES, 2009)

Reservou-se uma extensa área de preservação ambiental, onde está situado o Parque Águas Claras, tendo hoje cerca de 680 mil m<sup>2</sup>.

Projetou-se uma “cidade viva”, a qual seria dotada de *campi* universitário, centros de pesquisa, escolas, hospitais, centros dotados de órgãos governamentais, etc., enfim uma cidade que misturasse áreas residenciais, de emprego, serviço e lazer. O bairro seria dividido em quadras, assim com o Plano Piloto, no entanto optou-se por um padrão vertical de edificações e a opção por áreas de uso misto e flexível, de forma a deixar a Águas Claras mais compactada, fazendo

com que as pessoas não necessitassem exclusivamente de automóveis para se locomover, podendo fazer isto a pé ou mesmo de bicicleta.(ZIMBRES, 2009)

Por fim, não se projetou mais um bairro/cidade dormitório como aconteceu com as antigas cidades satélites do DF, que hoje na verdade são regiões administrativas. Estava sendo projetada uma cidade que seria dotada de serviços urbanos e que seria pólo de empregos, de forma que boa parte da população residente lá o faria por ter seu trabalho ou mesmo um comércio próprio naquela localidade, deixando o sistema metroviário para aqueles que necessitassem resolver algo na cidade, ou mesmo trabalhar nela, no caso daqueles que residem em outras localidades. Com isso passaria a descentralizar o emprego no DF, dividindo estes com o Plano Piloto e Taguatinga.

No “Projeto Inicial” determinou-se todo o traçado e a quantidade das vias de trânsito, a delimitação do polígono a ser ocupado, bem como praças de uso comum, a própria trincheira pela qual transitaria o metrô de forma que o verde predominasse lateralmente aos trilhos, além é claro da quantidade limite de pavimentos que cada edificação poderia ter, sendo estipulado em no máximo 12 pavimentos. Tais delimitações podem ser verificadas na figura 4 do anexo de figuras.

Já o Plano de Ocupação, aprovado em 13 de Novembro de 1991, pelo Conselho de Arquitetura, Urbanismo e Meio Ambiente – CAUMA, através da decisão nº 124/91, homologada pelo Decreto nº 13.573/91, de 14/11/1991, tem em seu texto a alteração do limite de pavimentos por edifícios, sendo este aumentado de 12 para 15 pavimentos em sua massa edificada mais expressiva, explicitando também o coeficiente de aproveitamento dos terrenos, a saber:

A concepção do bairro de Águas Claras utiliza o conceito do zoneamento misto e flexível, em que os diferentes trechos do assentamento comportarão múltiplas funções. Deste modo, ao lado de trechos residenciais mais exclusivos, com alto índice de espaços verdes estarão áreas de uso misto, também adequadamente projetados. O bairro de Águas Claras contará com várias zonas de uso urbano: a - Área Central (quarteirões centrais); b – Centros Secundários (áreas predominantemente comerciais e de serviços); c - Áreas de Uso Misto (quarteirões predominantemente residenciais); d - Quadras Residenciais (áreas residenciais exclusivas); e - Áreas de Comércio, Serviços e Abastecimento (áreas para armazéns, entrepostos, atividades industriais etc.); f - Áreas de Centros Comerciais e Empresariais (área para "shopping centers", conjuntos empresariais, hipermercados). (vide planta: Plano de Ocupação).

A Área Central se constituirá em um conjunto de quarteirões com dimensões aproximadamente de 60x120 metros situados ao redor da Estação Águas Claras, de integração das linhas de Taguatinga, Ceilândia e Samambaia. Nessa área de caráter metropolitano estarão as funções centrais do comércio e serviços, além do Parque Urbano de Águas Claras. Ali será permitido um coeficiente de aproveitamento de 5,0 vezes a área dos terrenos e uma taxa de ocupação de aproximadamente 100% para térreo e sobreloja e 40% para os demais pavimentos. Com gabarito permitido de 15 pavimentos, deverá se constituir na massa edificada mais expressiva do Bairro. Nestas áreas serão localizadas atividades típicas de centro - metropolitano de negócios e áreas de lazer, tais como comércio, escritórios, bancos, consultórios, hotéis, escolas, cinemas, museus, galerias de arte, teatros, clubes, áreas esportivas, administração pública e residenciais, etc.

Os Centros Secundários se organizarão em quarteirões de aproximadamente 60x120 metros, ao redor das demais estações do metrô. Nos centros secundários, o coeficiente de aproveitamento reduz-se para 3,0 vezes a área dos terrenos quanto a taxa de ocupação a semelhança da área anterior será também de 100% e 40%, permitindo arranjos espacialmente satisfatórios com prédios de mais de 6 pavimentos. Nestas áreas se instalarão residências e atividades típicas de um centro de bairro, de comércio e serviços.

As Áreas de Uso Misto são constituídas de quarteirões localizados ao longo das linhas do metrô. Serão predominantemente residenciais, admitindo também usos típicos de comércio local. A taxa de ocupação se restringirá a 35 por cento e o coeficiente de aproveitamento será fixado em torno de 3,0 vezes a área dos lotes, o que possibilitará a construção de prédios com seis ou mais pavimentos.

Já as Quadras Residenciais, com áreas em torno de 6,25 hectares serão constituídas por edificações multifamiliares, a exemplo das Super Quadras de Brasília, com acesso disciplinado e amplas áreas verdes. Elas serão áreas de maior porte, situadas além do binário que circunda o metrô. Serão ocupadas por uso basicamente residencial, incorporando porém, no seu entorno, funções comerciais e de serviços, de natureza local. Elas contarão com áreas para escolas básicas além de amplos espaços verdes, Sua taxa de ocupação não ultrapassará 20 por cento e o coeficiente de aproveitamento será estabelecido em torno de 1,5 vezes a área dos lotes, o que permitirá a construção de edifícios com pilotis, distribuídos por áreas verdes, de uso coletivo, que somarão pelo menos 55% da área da quadra.

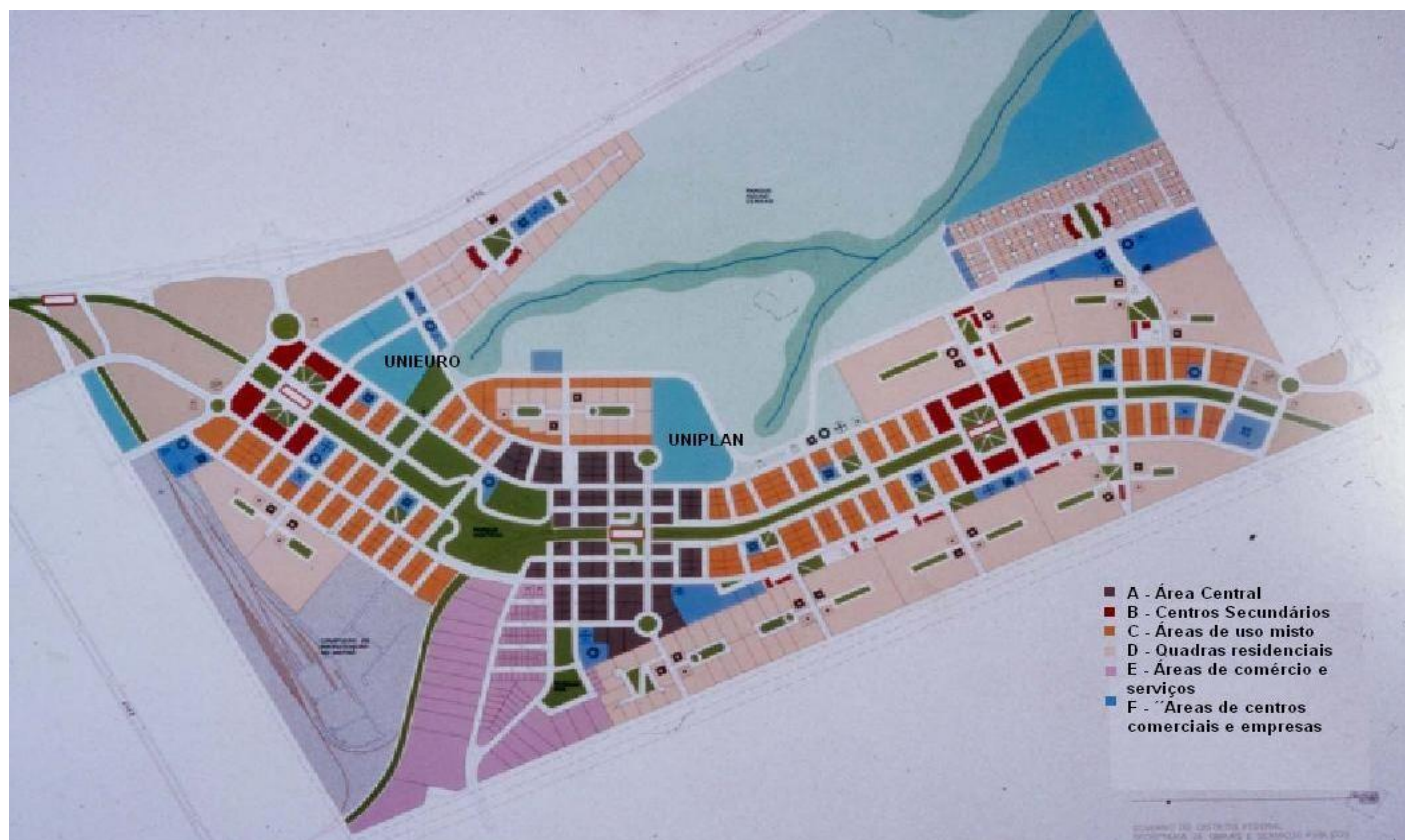
As Áreas de Comércio, Serviço e Abastecimento foram localizadas também ao longo da linha do metrô e abaixo da área Central do Bairro. Constituem áreas para atividades comerciais e industriais de maior porte além da instalação de apoio ao funcionamento das infra-estruturas

públicas (energia, comunicação etc.). A taxa de ocupação deverá ser de 70% e o coeficiente de aproveitamento 200%, com gabarito máximo de quatro pavimentos.

As áreas para "Centros Comerciais e Empresariais constituem parcelas de grande porte na entrada do bairro, junto à via EPTG, para empreendimentos hoteleiros de maior porte, "shopping centers", conjuntos empresariais, grandes supermercados etc. A taxa de ocupação nessas áreas deverá ser de 50% com um coeficiente de aproveitamento de 300%, gabaritos na área poderão chegar a doze pavimentos.

O bairro também contará com áreas para dois campus universitários de médio porte, áreas específicas para equipamentos comunitários e institucionais (escolas, hospitais, posto de saúde, segurança pública, etc.). A taxa de ocupação nessas áreas deverá estar em torno de 40% e o coeficiente de aproveitamento ao redor dos 160%. A proposta de adensamento da ocupação e diversificação de usos ao longo do eixo procura facilitar o acesso de moradores às áreas de seu interesse, principalmente as áreas centrais que serão estruturadas em torno das estações”.

Representação cartográfica do projeto “Águas Claras I” bem como a determinação da função de cada área:



Fonte: Projeto Águas Claras I, 1983.

Com relação a implementação da infra-estrutura o plano de ocupação pontua uma série de preocupações que visam a preservação ambiental e dos recursos hídricos, preocupação com as áreas verdes, proteção ao projeto urbanístico, aprimoramento do sistema viário circundante a Águas Claras, priorizando os meios mais modernos e aplicáveis de forma articulada para com isso diminuir os custos. Por fim, ainda com relação a infra-estrutura conclui referindo-se ao padrão ideal de ocupação por hectare, que no caso de Águas Claras é de 600 hab./hectare,

propiciando com isso, segundo estudiosos, os menores custos de infra-estrutura per capita.

Como e em que momento esta infra-estrutura seria implementada não foi apontada tanto no “Projeto Inicial” como no Plano de Ocupação, devendo esta ser de responsabilidade dos governantes, que a partir do momento em que fosse notada necessidade a infra-estrutura deveria ser instalada.

Um grande problema que pode ser detectado em Águas Claras é justamente a implantação da infra-estrutura. Tendo em vista que o projeto data de 1983, e que a ocupação por edifícios se deu a partir 1992, é estranho que a infra-estrutura esteja demorando tanto para chegar.

Presencia-se uma cidade com mais de 76 mil habitantes, dados de 2006, e que, no entanto, quase não se vê calçadas pela cidade, principalmente ao longo das Bulevares, que são as avenidas que seguem contiguamente à linha do metrô e em ambos os lados da trincheira do metrô. Estas Bulevares seriam de grande importância para o fluxo de pedestres para as estações do metrô, no entanto a ausência de calçadas dificulta o acesso dos pedestres à estação, tendo estes que se arriscarem na maioria das vezes pelo meio da rua, disputando espaço com os automóveis.

Ainda com relação às Bulevares temos o problema do acesso entre estas vias, ou seja, sem viadutos que cortem as linhas do metrô chega a ser inviável transitar por estas vias, uma vez que a sinalização de trânsito ainda é deficiente e o acesso ao outro lado é inviável, obrigando o condutor a trafegar pelas avenidas principais, Avenida das Araucárias e Avenida das Castanheiras, até que encontre um viaduto de acesso ao outro lado da linha metroviária.



Foto 1 - Bulevar Araucárias:



Fonte: Flávio M. Balbino (2008).

Foto 2 - Bulevar Castanheiras:



Fonte: Flavio M Balbino (2008)

Nas figuras acima temos as Bulevares, citadas anteriormente, onde podemos notar, no caso da foto 1, ausência de calçamento. Já na foto 2, apesar da calçada, que tem seu fim poucos metros a frente, percebemos o abandono da trincheira do Metrô, com o mato transbordando para a calçada.

Águas Claras foi projetada para que as avenidas principais, Araucárias e Castanheiras, tivessem sentido de tráfego independentes e opostos entre si, ou seja, a Araucárias seguiria no sentido Taguatinga/Plano Piloto e a Castanheiras no sentido Plano Piloto/Taguatinga. De fato hoje estas vias seguem a lógica citada acima, no entanto chama-se atenção para a demora para implementação dessa lógica de trânsito. Nossos governantes deveriam ter implantado esta lógica assim que fosse inaugurada as avenidas, no entanto passaram-se mais de 15 anos com a cidade “funcionando” com as avenidas principais trafegando em sentido que não correspondia ao que foi projetado. Este fato era justificado pelos governantes devido a demora na construção de um viaduto que atravessaria por cima da linha do metrô que segue no sentido Samambaia. Esta linha criava uma descontinuidade da avenida

Araucárias. Ou seja, passou-se mais de 15 anos para que este viaduto ficasse pronto, lembrando que este foi concluído no ano de 2009.

Hoje é costumeiro ver motoristas entrando na conta-mão, por falta de costume com aquilo que deveria ser óbvio para ele, mas ainda não é, porque nesta RA a infra-estrutura chega de forma lenta. Tal fato tem causado diversos acidentes, como demonstra a manchete do DFTV, noticiário da Rede Globo:

“Moradores não se acostumam com trânsito em Águas Claras.

Pouco mais de uma semana após mudanças, motoristas estão confusos e ficam sujeitos a multas. O Detran promete aperfeiçoar a sinalização e instalar mais semáforos.

Os motoristas olham para um lado e para o outro. Tentam descobrir por qual via seguir sem cometer uma infração.

“Estou um pouco perdido ainda, mas com o tempo a gente se acostuma. Tem muita rua que não tem sinal, então deveria ter um pouco mais de sinalização”, acredita o representante comercial William Jorge.

Há nove dias, a Avenida Castanheira tem sentido único em direção a Taguatinga. A Araucária segue rumo ao Park Way. As duas boulevares, paralelas ao metrô, também têm sentidos opostos; uma sobe e outra desce. “Melhorou bastante. A gente está se ajustando ainda, mas acho que tem tudo pra ficar bem melhor”, diz uma motorista.

Com a mudança do trânsito, o ponto mais crítico em Águas Claras é o cruzamento da Boulevard com a rua Buriti. Por causa da calçada, os motoristas não podem seguir em frente e são obrigados a fazer uma volta de pouco mais de 100 metros.

Alguns invadem a contramão e o meio-fio já estragou depois de um acidente. Na pista, só sobrou um pedaço do carro. No cruzamento, a equipe do **DFTV 1ª Edição** flagrou vários motoristas na contramão: de uma só vez foram quatro motociclistas.

“Eu já fiz gato, porque estava com pressa. Não vou até lá embaixo, no sinal, para voltar e subir. A engenharia de trânsito tinha que rever isso”, afirma o empresário Ricardo Luiz Paes de Araújo.

“Todos os dias tem acidente na cidade, por deficiência na sinalização e pela imprudência dos motoristas também”, conta o presidente da Associação de Moradores de Águas Claras, José Júlio.

Atualmente, 200 prédios estão em construção em Águas Claras. De acordo com o Detran, novas mudanças no trânsito terão que ser feitas quando eles ficarem prontos “.

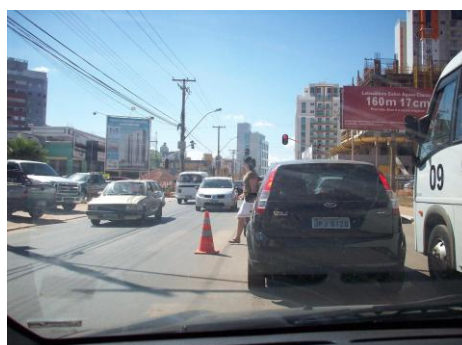
Fred Ferreira / Almir de Queiroz, DFTV 1ª Edição, 02/02/2009.

A quantidade excessiva de semáforos que se percebe na cidade ocorre justamente em função da instalação precária da infra-estrutura, que se deu de forma truncada e em desconformidade com o planejado, criando vários pontos de cruzamentos, que hoje são essenciais para o funcionamento da cidade devido ao fato dos viadutos de acesso entre as Bulevares não estão sequer perto de serem concluídas, inviabilizando a retirada dos semáforos. Segundo Paulo Zimbres a função do semáforo em Águas Claras seria a de priorizar o acesso do pedestre à cidade, podendo este transitar pelas ruas com maior segurança.

Foto 3 – Acesso Araucárias/Castanheiras. Foto 4 – Castanheiras mão dupla.



Fonte: Flávio M. Balbino, 2008



Fonte: Flávio M. Balbino, 2008

A foto 3 mostra o cruzamento entre a avenida Araucárias e a via de acesso do metrô, que é elo de ligação entre a avenida Castanheiras com a Araucárias. A foto 4 mostra um cruzamento na avenida Castanheiras, enquanto esta tinha “mão dupla”, onde pode se notar a predominância dos carros em relação aos pedestres.

A implantação do verde, tão falado no “Projeto inicial” e no Plano de Ocupação, não se tem nem sinal. A própria trincheira do metrô, cujo as laterais seriam totalmente gramadas encontram-se abandonadas, tomadas por capim.

Portanto, com relação a infra-estrutura da cidade em questão, nota-se extrema culpa dos governantes que deixaram de investir na instalação de equipamentos

urbanos essenciais para o bom funcionamento de uma cidade, sobretudo no que diz respeito ao fluxo interno de veículos, pedestres e a questão do “verde”, que somado aos outros dois fatores defasam a qualidade de vida daqueles que escolheram Águas Claras para morar.

Não adianta se ter um bom projeto na mão e não colocá-lo em prática efetivamente. Segundo Paulo Zimbre, em entrevista, estima-se que apenas 15% da infraestrutura planejada para Águas Claras esteja instalada, ou seja, percebe-se claramente o descaso dos governantes do DF para com a RA – XX.

Outro fato de suma importância, claramente citado no Projeto Inicial e no Plano de Ocupação é justamente a questão de não se construir mais uma cidade dormitório, mas uma “cidade viva” como citou Zimbres. Os governantes poderiam ter levado para aquela localidade, em sua área central, empresas públicas, dando assim início ao processo de dinamização desta RA. O próprio Palácio do Buriti, que encontra-se atualmente em Taguatinga, com o pseudônimo “Buritinga”, ou mesmo um novo e maior prédio da Câmara Legislativa do Distrito Federal poderia ser instalado em Águas Claras, uma vez que não se tem nenhuma obrigação legal de que qualquer um destes órgãos esteja situado em Brasília, uma vez sabido que Brasília foi projetada para ser a Capital Federal, mas não necessariamente capital do DF, conforme a Constituição Federal de 1988, o que descarta a obrigatoriedade de se instalar a sede do Governo do Distrito Federal no Plano Piloto, Brasília, capital do Brasil.

O fato dos governantes terem usurpado o direito, respaldado no Projeto Inicial, de Águas Claras ser uma “cidade viva” teve sérios impactos também no transporte de massa que justificou a criação daquela RA.

O metrô deveria servir para trazer para Águas Claras as pessoas, com sua oferta de empregos, serviços, etc., caso esta não fosse uma cidade dormitório. A partir

do momento em que se transformou em cidade dormitório a função do metrô mudou drasticamente, pois este passou a servir de condução para que os trabalhadores residentes lá chegassem a seus locais de trabalho, assim como serve para os moradores de Samambaia, Ceilândia e Grande parte dos usuários deste meio de transporte residentes em Taguatinga e Guará.

Por conta deste desvio de função da cidade, além do sistema metroviário ter de trazer os usuários, em grande parte para o Plano Piloto, fez com que o metrô se tornasse inviável para boa parte dos que residem em Águas Claras, uma vez que os vagões chegam às estações no período da manhã, onde a maioria está a caminho do trabalho, completamente lotados, vindos de Samambaia, Taguatinga e Ceilândia, obrigando parte dos que utilizam o metrô a utilizarem seus veículos para chegarem ao local de trabalho. Este fato tem sérios reflexos na população do Guará, que recebe os vagões ainda mais cheios, pois o embargo também ocorre em Águas Claras. Os vagões que seguem em sentido contrario no horário citado geralmente segue com poucas pessoas.

É fato também que a opção de boa parte dos moradores de Águas Claras em preferirem usar seus carros advém da baixa qualidade do transporte público e dos altos preços de passagem no DF. Este custo é citado na primeira etapa do presente estudo, pois a partir do momento em que se faz o povoamento no DF de forma polinucleada é previsto inclusive no PEOT de 1977, além da bibliografia utilizada para respaldar esta afirmação, que este fato traria serias conseqüências tanto no que diz respeito ao custo de implantação de infra-estrutura viária para ligar os núcleos como no custo do transporte público, devido as grandes distâncias que deveriam ser percorridas entre as cidades.

## 2.1 – ÁGUAS CLARAS E O PDL – TAGUATINGA 1997/98. AS EMPREITEIRAS PASSAM A CONTRIBUIR PARA O PROVÁVEL CAOS DA RA – XX.

Não bastasse o problema infra-estrutural detectado em Águas Claras, a partir de 1998, com a aprovação do Plano Diretor Local de Taguatinga, respaldado pelo PDOT de 1992, de forma a apontar o PDL como documento necessário a todas as RAs do DF para a organização e determinação de função e coeficiente de aproveitamento das áreas, foi alterado drasticamente, de forma a não mais estabelecer um limite máximo na quantidade de pavimentos dos prédios de Águas Claras, que neste momento ainda considerada como bairro de Taguatinga.

O PDL de Taguatinga, além de não mais determinar a quantidade de pavimentos por edifício, também altera o coeficiente de aproveitamento do terreno de forma ascendente, conforme pode ser observado em texto extraído do próprio PDL de Taguatinga, a saber:

### “– OCUPAÇÃO DO SOLO

#### a) O Coeficiente de Aproveitamento

O coeficiente de aproveitamento do é um índice numérico que, multiplicado pela área do lote, resulta na área máxima de construção permitida.

Foi realizado um extenso trabalho de verificação dos potenciais construtivos permitidos nas normas anteriores para todos os lotes...Buscou-se a uniformização dos coeficientes aproveitamento das áreas com semelhanças de configuração espacial ou de uso do solo, tomando como base a hierarquia das vias para as quais os lotes estão voltados. O aproveitamento visa viabilizar perfis urbanos diversificados.

A adoção de maiores coeficientes e, portanto, maiores densidades construtivas, nas áreas centrais e ao longo das avenidas de maior hierarquia, responde à diretriz constante do PDOT, de reforço à centralidade própria de

cada cidade, como marco referencial para os seus cidadãos. Nos setores onde já ocorrem altas densidades, como o Setor Central e as quadras CNB, CSB e CSA, os potenciais construtivos não foram alterados....O PDL estabeleceu, pois, que todas as Áreas edificadas cobertas serão consideradas no cálculo da área de construção, excetuando-se apenas aquelas previstas pelo Código de Edificações do Distrito Federal – COE, e as consideradas essenciais e estratégicas, como as áreas de garagem, cuja implantação deseja-se incentivar...

Os coeficientes de aproveitamento de unidades imobiliárias criadas em áreas de novos projetos urbanísticos serão definidos nos respectivos memoriais descritivos, O Plano Diretor Local estabelece um coeficiente de aproveitamento máximo para cada uma das áreas de projetos urbanísticos especiais. As unidades imobiliárias a serem criadas no interior da malha urbana terão o coeficiente de aproveitamento correspondente ao predominante na área na qual se inserem”.

Com isso todos os coeficiente de edificação em Águas Claras foram alterados conforme segue a tabela:

Tabela 1: Comparativo do coeficiente de aproveitamento do terreno 1992 *versus* 1997/8 PDL Taguatinga – DF.

Área	CAT no Plano de ocup.	CAT no PDL 1997/98
Central	5 (com limite de 15 pavimentos)	7 (sem limite de pavimentos)
Centros secundários	3	5

Uso misto	3	5
Quadras residenciais	1,5	2,5
Comércio e serviços	200% (com limite de 4 pavimentos)	Variando entre 2,5 e 1,0 (sem limite de pavimentos)
Centros comerciais e empresas	300% (com limite de 12 pavimentos)	Variando entre 7 e 2 (sem limite de pavimentos)

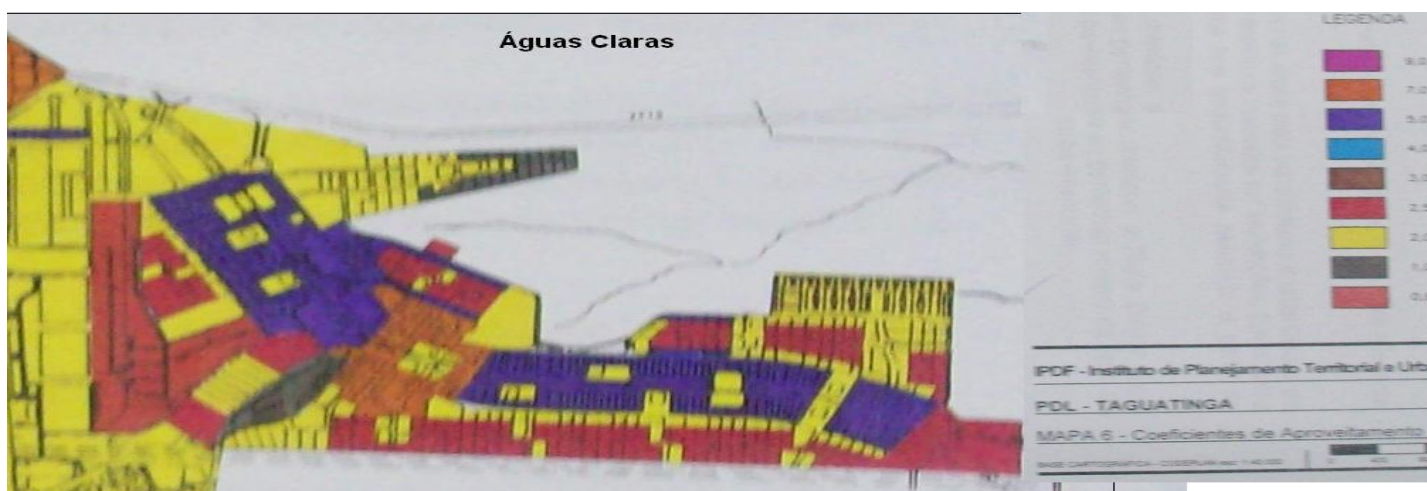
Fonte: Flávio M Balbino, 2009.

CAT: Coeficiente de Aproveitamento do Terreno.

Obs1: Segundo Paulo Zimbres, o Projeto inicial determina que a quantidade máxima de pavimentos dos edifícios é de 12 pavimentos.

Obs2: Em nenhum momento o PDL determina número máximo permitido de pavimentos por edifício.

Mapa demonstrativo do coeficiente de aproveitamento do terreno em Águas Claras, segundo PDL – Taguatinga 1997/98:



Fonte: Plano Diretor Local de Taguatinga, 1997/98.

Com base na tabela acima e na figura acima fica claro o quão expressiva foi a mudança no coeficiente de ocupação dos terrenos em Águas Claras, que em conjunto o fato de não haver uma restrição quanto o número pavimentos por edifícios, deixa com que as empreiteiras que atuam nesta RA construam prédios cada vez mais altos, chegando a superar 30 andares, superlotando assim a cidade em questão, fazendo



com que a infra-estrutura já precária se torne ainda menos eficiente para os seus moradores.

Este fato indica a força que os interesses do “capital”, personificado pelas empreiteiras, tem quando se relaciona aumento nos lucros versus bem estar da população. A pressão das empreiteiras para conseguir este feito destaca seu papel na configuração espacial de Águas Claras, bem como no impacto destas na qualidade de vida da população, além da facilidade com que estas influenciam o planejamento urbano do Distrito Federal.

Esta grave alteração trouxe e continuará trazendo conseqüências negativas tanto para a cidade como para a população residente ali, tanto no que diz respeito ao transito interno como no externo, uma vez sabido que aqueles que moram ali estarão utilizando principais vias de acesso do DF, como por exemplo, a EPTG e a EPIA, promovendo uma sobrecarga em todo o sistema viária daquela região.

O transporte metroviário não conseguirá comportar a quantidade de pessoas que residirão em Águas Claras, visto que dentre provisões otimistas e pessimistas espera-se entre 160 e 400 mil habitantes naquela RA, deixando ainda mais caótico o transporte público no DF.

Por fim o transtorno na vida daqueles que residem na RA XX, uma vez que terão sérios problemas com relação a mobilidade interna e externa, bem como a da carência de um sistema de transporte que funcione para todos. Além da questão da poluição devido a quantidade excessiva de carros, o que aumenta a emissão de gases poluentes, falta de visibilidade dos andares inferiores, além da sobrecarga dos sistemas de coleta de lixo e esgoto.

Ou seja, a cidade que deveria ser “viva” definitivamente está “morrendo”, sendo tanto as empreiteiras como os governantes os principais

responsáveis por esta catástrofe urbana, que se não for pensada e rediscutida o quanto antes trará prejuízos imensuráveis e irreversíveis para uma grande parcela da população do DF, sobretudo diretamente aquelas que residem ou trabalham neste grande eixo que engloba Samambaia, Ceilândia, Taguatinga, Águas Claras, Guarás, Vicente Pires, Park Way e Plano Piloto. Sem falar nas áreas adjacentes que também sofrerão os impactos promovidos pelos dois agentes em questão.

## 2.2 – ALGUMAS MEDIDAS QUE VEM SENDO E QUE PODERIAM SER TOMADAS PARA CONTORNAR OS PROBLEMAS DETECTADOS EM ÁGUAS CLARAS.

Algumas medidas já estão sendo tomadas, como adequação das vias internas ao que foi projetado no “Projeto Inicial”, como o próprio alargamento e construção de viadutos da via EPTG que facilitam o acesso a Águas Claras. No entanto são apenas medidas paliativas, e que com pouco tempo estarão trabalhando em seu limite máximo. O ideal seria um transporte público barato e de qualidade.

Na questão do transporte público pouco se viu, pois o programa “Brasília Integrada”, que visa integrar o metrô aos ônibus que transitam internamente as cidades, é pouco eficiente e caro, uma vez que a passagem do metrô tem um custo de R\$ 3,00 reais e o passageiro tem um prazo de uma hora para tomar a outra condução, no caso o ônibus gratuitamente. No sentido contrario, ou seja, na volta para casa, o usuário teria que pagar a passagem de ônibus, que custa entre R\$ 1,00 e 1,50 e mais a passagem do metrô, inviabilizando muitas vezes a escolha pelo mesmo, sendo o usuário obrigado a utilizar seu automóvel. Um transporte público de custo reduzido e uma maior variedade de “linhas” ajudariam a amenizar o problema.

Com relação a infra-estrutura de Águas Claras trata-se de uma questão urgente o calçamento ao longo das vias, o que facilitaria o trânsito dos pedestres e diminuiria os riscos de atropelamentos. A conclusão dos viadutos que ligam as Bulevares é de suma importância para o bom funcionamento do trânsito interno.

O “verde” nesta cidade é, no mínimo, essencial, pois além de deixar a cidade com um aspecto bastante agradável, auxilia na diminuição da temperatura local, devido a ilha de calor que ocorrerá ali a medida que o concreto vai ganhando a cidade, além de fornecer sombra a população. O “verde” também favorece a infiltração da água das chuvas no solo, protegendo-o de possíveis erosões e lixiviação, tendo como consequência da ausência parcial de plantas o acúmulo de terra nas vias de rodagem, por conta dos detritos advindos dos dois processos citados anteriormente.

A questão infra-estrutural continua sendo implantada de forma lenta, não acompanhando o ritmo de crescimento da cidade. O que pode ser feito é uma instalação mais rápida da infra-estrutura citada no projeto inicial.

Por fim o governo deveria não só rever o PDL de Taguatinga, mas solicitar a criação de um PDL para Águas Claras, uma vez que esta foi emancipada em 2003, e por tal motivo necessita ter seu próprio PDL. Neste Plano Diretor Local a questão da quantidade de pavimentos por prédio deve ser revista e novamente limitada, para com isso diminuir os danos que já são graves tanto para esta RA como para o Distrito Federal como um todo.

### **3 – Considerações finais**

De fato a construção de Brasília ocorreu de forma socioespacial segregadora, onde o povoamento do Distrito Federal privou a grande maioria da população residente no DF da Capital Federal. Este fenômeno proposital por parte dos

governos originou áreas vazias entre os pólos, favorecendo com isso a especulação imobiliária, que viu no Estado, por parte da NOVACAP e nos governos, um aliado, deixando estas terras padecerem por longa data, aumentando com isso os custos do trabalhador com transporte público, diminuindo a eficiência da cidade devido as grandes distancias entre os pólos e sobrecarregando a máquina pública, que se viu obrigada a investir valores maiores em infra-estrutura, sobretudo a viária.

A questão do déficit habitacional foi de suma importância para a escolha do polígono que se encontra Águas Claras, no entanto esta escolha aconteceu tardiamente, favorecendo apenas às classes média e alta a aquisição de um imóvel próximo do Plano Piloto, dificultando o acesso da população menos favorecida a Brasília. No entanto vale ressaltar que esta classe de menor renda teve a seu favor inúmeros programas habitacionais, que de certa forma supriram suas necessidades por habitação, deixando a classe média de Brasília sem opções de habitação, vindo em Águas Claras uma boa opção para moradia.

Ainda com relação ao polinucleamento e ao afastamento da população mais pobre do centro da cidade os governantes e os planejadores do povoamento do DF foram determinantes, uma vez que documentos como o PEOT de 1977 e o “Brasília revisitada”, de autoria de Lúcio Costa, deixam clara a intenção de se povoar o DF de forma polinucleada, visando com isso “proteger” o Plano Piloto de um crescimento desordenado, onde na verdade estavam promovendo claramente uma segregação socioespacial, planejada em todos os detalhes.

Com relação a especulação imobiliária em Águas Claras é pouco confiável afirmar que esta advém tanto da ação governamental como das empreiteiras, uma vez que se nota uma tendência a especulação em todo o DF. Mas pode-se afirmar que os governos estocaram esta área, de forma a privilegiar os grandes capitalistas do

ramo habitacional, que aproveitaram da valorização destes terrenos para fazer seus investimentos, dotando os empreendimentos nessa área de um maior valor agregado, proporcionando com isso apenas as classes média e alta a adquirirem imóveis nesta localidade.

O “Projeto Águas Claras” é visto de forma positiva no que diz respeito a instalação daquele bairro, que em seguida se transformou em cidade. No entanto, por falta de vontade ou competência dos governantes o projeto não foi aplicado por completo, deixando que a cidade estudada sofresse por falta de infra-estrutura, gerando graves conseqüências para a mesma e para a sua população.

Por fim, e lamentavelmente, pode se perceber que os interesses imobiliários prevalecem sobre os interesses da população e é fator norteador das relações políticas no Distrito Federal, uma vez que com o PDL de Taguatinga alterou-se o gabarito máximo dos prédios de Águas Claras, isto simplesmente para garantir maior lucro as empreiteiras. Tal fato alterou profundamente as características da cidade em questão, trazendo com isso danos irreparáveis para ela e para o Distrito Federal como um todo, que padece hoje de uma estrutura viária que comporte a crescente quantidade de veículos e que não conta com um transporte público barato e de qualidade.

Portanto dos dois agentes desta relação, ou seja, governo e empreiteiras são extremamente responsáveis pelo quadro atual vivenciado por aquela RA e permanecem negligentes com relação a esta questão, onde provavelmente tomarão alguma atitude a respeito quando a situação se encontrar em um estágio irreversível.

## **4 – ANEXOS**

### 4.1 – Índice de siglas.

BR – Padronização nacional garantida a todas as rodovias federais.

CAESB – Companhia de Água e Esgoto de Brasília

CAUMA – Conselho de Arquitetura, Urbanismo e Meio Ambiente.

CAUB – Conglomerado Agro urbano de Brasília.

CAT – Coeficiente de Aproveitamento do Terreno.

DF – Distrito Federal.

DFTV – Telejornal local exibido pela REDEGLOBO de televisão.

DODF – Diário Oficial do Distrito Federal

EPIA – Estrada Parque Indústria Abastecimento.

EPTG – Estrada Parque Taguatinga Guará.

GDF – Governo do Distrito Federal.

GED – Guarda Especial de Brasília.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

KM – Quilmetro.

NOVACAP – Companhia Urbanizadora da Nova Capital.

PDOT – Plano Diretor de Ordenamento Territorial.

PEOT – Plano Estrutural de Ordenamento Territorial.

PDL – Plano Diretor Local.

RA – Região Administrativa.

TERRACAP – Companhia Imobiliária de Brasília.

## Referências

BRASIL. Constituição (1988). *Constituição da República Federativa do Brasil*.

Brasília, DF: Senado Federal, 1988.

CAMPOS, Neio. “A segregação planejada”. In: PAVIANI, Aldo. Brasília: A conquista da cidade: movimentos populares em Brasília / Aldo Paviani, organizador - Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1991.

COELHO, Marcos de Amorim. Geografia do Brasil. Série Sinopse. 4ª edição-revisada, atualizada e ampliada. Editora Moderna, 1999.

COSTA, Lúcio. Brasília revistada. Brasília: 1985/86.

DISTRITO FEDERAL, Lei Orgânica do Distrito Federal. Brasília, Câmara Legislativa, 1993.

GOUVÊA, Luiz Alberto. “A capital do controle e da segregação social”. In: PAVIANI, Aldo. Brasília: A conquista da cidade: movimentos populares em Brasília / Aldo Paviani, organizador - Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1991.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Estimativas / Contagem da População 2006.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Estimativas / Contagem da População 2007.

MAGNOLI, Demétrio. Geografia para ensino médio. Editora Atual, 2008.



MORAES, José Geraldo Vinci de. Caminho das Civilizações: História Integrada Geral e Brasil. Editora Atual, 1998.

LEI nº 385, de 16 de dezembro de 1992 - (DODF de 17.12.1992) –“Autoriza a implantação do Bairro Águas Claras, na Região Administrativa de Taguatinga - RA III e aprova o respectivo Plano de Ocupação”.Brasília, 1992.

PAVIANI, Aldo. “A construção injusta do espaço urbano” In: PAVIANI, Aldo. Brasília: A conquista da cidade: movimentos populares em Brasília / Aldo Paviani, organizador - Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1991.

PAVIANI, Aldo. “O projeto Águas Claras: Planejamento desperdiçado”.In: PAVIANI, Aldo. **Brasília, a metrópole em crise: Ensaio sobre urbanização**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1988.

PENNA, Nelba Azevedo. “A fragmentação do ambiente urbano: crises e contradições”. In: PAVIANI, Aldo Gouvêa, Luiz Alberto de Campos. Brasília: **Controvérsias ambientais**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2003. 316 p.

Plano Diretor de Ordenamento Territorial (PDOT). Brasília, 1992.

Plano Diretor de Ordenamento Territorial(PDOT). Brasília, 2009.

Plano Diretor Local – Taguatinga. Brasília, 1997/98.

Plano Estrutural de Ordenamento Territorial (PEOT). Brasília, 1977.

RIBEIRO, Gustavo Lins. “Acampamento de grande projeto: uma forma de imobilização da força de trabalho pela moradia. In: PAVIANI, Aldo. Brasília: A conquista da cidade: movimentos populares em Brasília / Aldo Paviani, organizador - Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1991.

RUDIO, Franz Victor. *Introdução ao projeto de pesquisa científica*. 24. ed. Petrópolis: Vozes, 1999.

SALOMON, Délcio Vieira. **Como fazer uma monografia**. 10. Ed. São Paulo: M Fontes, 2001.

ZIMBRES, Paulo de Melo. Projeto Águas Claras I. Brasília, 1983.

Sites:

(Online, 21/05/2009, <http://asmacdf.blogspot.com/>)

(Online, 21/05/2009, <http://www.aguasclarasdf.com.br>)

(Online, 10/05/2009, <http://www.terra.com.br/istoedinheiro/edicoes/524/artigo63282-1.htm>)

Online, 10/06/2009, <http://dftv.globo.com/Jornalismo/DFTV/0,,MUL1178359-10039,00.html>

Online, 10/06/2009, <http://dftv.globo.com/Jornalismo/DFTV/0,,MUL1161059-10039,00.html>

Online, 10/06/2009, <http://dftv.globo.com/Jornalismo/DFTV/0,,MUL1159569-10039,00.html>

Online, 10/06/2009, <http://dftv.globo.com/Jornalismo/DFTV/0,,MUL1093788-10041,00.html>

Online, 12/06/2009, <http://dftv.globo.com/Jornalismo/DFTV/0,,MUL982765-10039,00.html>

Online, 12/06/2009, <http://www.aguasclaras.df.gov.br>

