

A OUTRA BRASÍLIA

Licia do Prado Valladares¹

Antes de mais nada devemos uma explicação ao leitor que certamente estará se perguntando: por que mais um texto sobre Brasília, quando sobre ela tanto já se disse, pensou e escreveu?² A resposta é simples. Em 1999, cumprindo um compromisso assumido com *o Correio da Unesco*, retornei a Brasília, Distrito Federal que, já em 1991, era o segundo estado da União a apresentar os melhores indicadores de desenvolvimento humano do Brasil³. As notas e impressões dessa viagem foram aqui transformadas em texto, e como tal devem ser compreendidas. Sem maiores pretensões, o recado para o visitante que vai à Capital Federal – em geral apressado em sua ida a algum Ministério ou à UNB – é de não se limitar ao Plano Piloto. Se acaso quiser mesmo saber “o que se tornou Brasília” deve ir muito além deste “intramuros”, muito além dos limites oficiais da cidade planejada por Lúcio Costa, da cidade dos cartões postais, que só mostram as imagens da arquitetura modernista, sobretudo o eixo monumental com as obras realizadas por Oscar Niemeyer e os edifícios-sede do poder central.

¹ Socióloga, professora do IUPERJ (Instituto Universitário de Pesquisas do Rio de Janeiro), onde dirige a base de dados URBANDATA. A autora agradece a Cleiton Pereira Santos, seu guia nas cidades-satélites e assentamentos do Distrito Federal e aos professores Aldo Paviani e Marília Steinberg pelas valiosas sugestões.

² A base de dados URBANDATA inventariou mais de 120 referências em português, francês, inglês, espanhol e italiano sobre Brasília. Ver a pequena seleção de textos indicados na bibliografia ao final deste texto.

³ Segundo estudos realizados pelo IPEA para o PNUD.

Da Brasília do Plano Piloto à “outra Brasília”

A surpresa começa no avião, ainda na descida. O observador atento já não distingue bem a Brasília oficial, pois mal se percebe o Plano Piloto, fundido que está em uma imensa trama urbana com 16 cidades satélites, assentamentos populares, zonas industriais, espaços verdes intermediários e zonas de desenvolvimento imobiliário tipo condomínio fechado. “Onde está Brasília?” exclamou meu filho, que me acompanhou nesta viagem, acostumado às imagens típicas, repetidamente apresentadas pela televisão. Perguntamo-nos, então, o que se tornou a cidade projetada e construída em forma de avião ou borboleta, concebida para os ricos e não para os pobres, para o automóvel e não para os pedestres, baseada em quadras e não em ruas, sem bairros e onde equipamentos e serviços aparecem separados por setor – bancário, hoteleiro, comercial, residencial, etc.

Como explicar esse verdadeiro *puzzle* metropolitano com seu inesperado desenvolvimento, a aglomeração complexa que hoje abriga 1.9 milhão de habitantes no lugar de uma cidade prevista para 600.000 pessoas e concebida como símbolo de um país voltado para o futuro?

Sem dúvida, é preciso ir além do território oficial das superquadras e das embaixadas, do Lago Sul e do Lago Norte, para alcançar essa “outra Brasília”, socialmente mista, dinâmica, surpreendente, inesperada. Mas também é preciso querer vê-la. Permitir que o olhar se estenda para além da cidade considerada como patrimônio da humanidade pela UNESCO. Dirigir, verdadeiramente, esse olhar para um outro horizonte.

Já nos primeiros contatos percebemos que se trata de um *melting pot*, que a população vem um pouco de cada canto do País e que Brasília desempenha um papel de fronteira, de terra de pioneiros, desde o tempo em que era apenas um enorme canteiro de obras. Helena, 23 anos, terceiro grau completo, recepcionista na agência em que alugamos um carro no próprio aeroporto, é a nossa primeira testemunha: *Meu pai veio de Minas Gerais – ele trabalhava na roça, na época da construção, em 1959. Ele era um candango, ficou*

por aqui e aqui eu nasci. Nós sempre moramos no Núcleo Bandeirantes. A trajetória da família de nosso guia, Cleiton, jovem geógrafo de 22 anos, é um pouco diferente, mas também evoca um processo de mobilidade geográfica e social, de idas e vindas tanto dentro do Brasil quanto no interior do próprio Distrito Federal: Meu pai é de uma cidadezinha do Piauí. Veio uma primeira vez e ficou morando com parentes no Guará. Voltou ao Piauí para buscar minha mãe e foram morar num apartamento alugado, na Asa Norte. Como eles não gostavam de morar em um apartamento pequenininho se mudaram para Taguatinga. Lá, no começo, alugamos e, depois, ganhamos um lote e construímos nossa primeira casa. Nós estamos agora na segunda, em Ceilândia. O projeto de meu pai é vender seu sobrado, comprar um lote e construir agora em um condomínio fechado. Quando meu pai chegou em Brasília trabalhou como pedreiro, hoje ele tem uma pequena empresa, é mestre de obras. O escritório dele e de um sócio fica no Plano Piloto.⁴

Um longo circuito de carro durante três dias nos permitiu conhecer melhor esse território extenso e diversificado, além de entrar em contato com mais brasilienses de distintos estratos sociais. Vale lembrar, que na visão da grande maioria dos estudiosos, Brasília corresponderia à cidade mais segregada do Brasil. Tal segregação, inicialmente planejada, vem se consolidando com o tempo, em virtude do desenvolvimento de um mercado fundiário cada vez mais capitalista, apesar da existência da TERRACAP, companhia governamental proprietária da maior parte dos terrenos do Distrito Federal que, em princípio, deveria exercer controle sobre o uso do solo em toda a região. Sucessivas administrações, oscilando entre políticas paternalistas e clientelistas também seriam responsáveis pelo que Aldo Paviani chamou de *a construção injusta do espaço urbano em Brasília*.⁵ Opondo-se ao Plano Piloto bem equipado – com apenas 30% da população total – teríamos as cidades satélites, distantes e subequipadas. Opondo-se ao espaço exclusivo dos ricos – também conhecido como “Ilha da Fantasia” – teríamos a “periferia”, o

⁴ A história dos candangos, suas condições de vida e reivindicações nos primeiros anos de Brasília, é contada e analisada em detalhe nos trabalhos de Nair Bicalho de Souza, autora que também escreveu a história das primeiras cidades-satélites, Núcleo Bandeirantes e Taguatinga.

⁵ Um dos autores que mais escreveu sobre Brasília. Ver bibliografia.

espaço dos excluídos, dos pobres. Numa visão dual esses espaços seriam bem contrastantes: o Plano Piloto e o cinturão de pobreza a contorná-lo. Tal segregação espacial e social permitiria aos ricos, à classe dominante, proteger-se mediante a distância e o isolamento dos dominados, cerca de 70% da população.

DIVERSIDADE E AUTO-SEGREGAÇÃO NAS CIDADES-SATÉLITES

Consensual, inclusive entre vários moradores do Plano Piloto que nunca saem de sua ‘Ilha da Fantasia’, essa visão nos pareceu simplista, muito embora tenhamos passado apenas alguns dias na região. Nosso *tour* pelas cidades-satélites levou-nos, inicialmente, àquelas do sul, começando pela mais antiga, o Núcleo Bandeirantes, seguido de Taguatinga, a mais importante, cujo traçado comporta grandes avenidas atravessadas por passarelas elevadas e repartição por setores, tal como no Plano Piloto. Apresenta um centro já altamente verticalizado e especializado, onde encontramos agências dos principais bancos do País, três grandes centros comerciais, hospitais e clínicas privados, enormes concessionárias de diversas marcas de automóveis, hipermercados e McDonald’s, além da Universidade Católica, privada, cujo custo mensal chegava aproximadamente a 800 reais. Taguatinga é a cidade que, juntamente com o Núcleo Bandeirantes, Guará e Cruzeiro, impulsiona os índices de bem-estar da população do Distrito Federal para cima. A renda mensal das famílias nessas quatro cidades-satélites, já em 1997, distinguiram-nas das outras 12: mais de 50% dessas famílias dispunham de uma renda superior a dez salários mínimos.⁶

As zonas residenciais – as mais antigas, constituídas de pequenos sobrados e, as mais recentes, de imóveis em co-propriedade vertical – confirmam, pela própria aparência, a classe a que pertence sua população. No entanto, o

⁶ Os dados são os seguintes: 54,28% para Taguatinga; 56,80% para o Núcleo Bandeirantes; 66,96% para Guará; 69,91% para Cruzeiro. Fonte: SECRETARIA DE INDÚSTRIA E COMÉRCIO – Perfil do Distrito Federal e Guia do Investidor, versão 1998. Dados da CODEPLAN, tabela “Distrito Federal – Distribuição das Famílias na Região Administrativa por Classe de Renda, 1997.”

que mais surpreende o observador nessas quatro cidades-satélites é o signo distintivo de cada propriedade: no caso de um sobrado, o espaço privado é claramente definido por altas grades de ferro as quais, implantadas na frente do lote, no limite da calçada, podem chegar ao primeiro andar, dando à construção um aspecto de gaiola. A grade faz parte da decoração e compõe a fachada dos sobrados, constituída de uma varanda que, além de espaço de descanso, serve também de garagem onde os dois carros da família ficam bem à vista.

Por outro lado, ao contrário do muro que esconde a visão, a grade permite ver o que se passa e o que se acumula na varanda, deixa entrever além dos carros, móveis de vime ou de plástico, plantas ornamentais e aparelhos de som, além de permitir à família vigiar o exterior. Espaço intermediário entre a casa e a rua permite mostrar a todos que se é bem-sucedido... *Brasília representou, para nós todos, um risco; foi uma aventura para todos nós. Mas eu não conheço ninguém, entre os que ficaram aqui, que, ao longo dos anos, tenha piorado de vida*, disse-nos em conversa informal uma professora da Universidade de Brasília, vinda, inicialmente, para passar apenas dois anos na UNB.

Os sobrados e suas grades acintosas são, sem dúvida, um dos elementos mais visíveis desse progresso econômico e social, revelado também por outros dados: um habitante em cada três do Distrito Federal – Plano Piloto e cidades-satélites – tem um carro; 93% da população urbana dispõe de água potável; a infra-estrutura sanitária atinge 84% da população; e 92 casas em 100 contam com aparelho de televisão, a maioria em cores.

Quando se pergunta o porquê de todas essas grades, a resposta é sempre a mesma: a insegurança. Caso contrário roubam-se carros, rádios, aparelhos de som, bicicletas... *Brasília (o Distrito Federal) era um lugar tranquilo há oito, nove anos*, conta-nos Jessé, oficial da polícia militar, originário do Estado da Bahia. *Tivemos que nos proteger, há muitos assaltantes e ladrões por aqui. Para ir roubar nas mansões (localizadas no Lago Sul e no Lago Norte), fica longe. Elas tem hoje sistemas de segurança, como têm os con-*

domínios fechados, com uma guarda 24 horas por dia. Mas, por aqui, há muito o que roubar. ... Tentaram entrar na minha casa, a grade nos protegeu.

À medida que nos distanciamos do Plano Piloto e das cidades-satélites de “primeira linha”, penetramos nas regiões mais pobres. Ceilândia, com 360.000 habitantes, é a maior das cidades-satélites do segundo grupo, resultando do grande programa de remoção de favelas implementado pelo governo do Distrito Federal nos anos 70. Naquela época, 23 mil lotes foram postos à venda, dirigidos às famílias que haviam ocupado espaços vazios no interior do Plano Piloto. A idéia era que essa política acabasse com as invasões e as populações transferidas criassem raízes na nova cidade. Mais recentemente, nos anos 80, novos assentamentos populares foram criados, com a mesma idéia de impedir a continuidade das invasões no Plano Piloto. No entanto, Samambaia, Recanto das Emas e Santa Maria, situadas no prolongamento físico de Ceilândia, e frutos da iniciativa do primeiro mandato do governador Roriz, desenvolveram-se segundo uma lógica um pouco diferente: gozando do estatuto de assentamentos, esses imensos e longínquos loteamentos, dotados apenas de água e eletricidade, permitiram que seus ocupantes construíssem e ocupassem seus lotes para só começar a pagá-los a partir do quarto ano de ocupação. *A novidade se espalhou no interior do Piauí. Todo mundo sabia que vindo para Brasília tinha a possibilidade de se ganhar um lote* arrematou Josué, garçom em um dos hotéis do Plano Piloto, morador do Recanto das Emas.

Assim, acabou por se generalizar uma prática viciosa: inicialmente a invasão de um terreno no Plano Piloto para, tempos depois, obter o direito à terra, mediante a transferência para um assentamento. *Muitos terminam por revender ou alugar, mesmo se tratando de uma casa precária... E recomeça-se a “aventura”...*, explicaram-nos. Parte integrante de uma estratégia de inserção, a longo prazo, na região de Brasília, tais práticas só se tornaram possíveis graças ao desenvolvimento de um mercado imobiliário e fundiário⁷

⁷ Uma rápida consulta aos classificados de venda e aluguel do jornal diário, o *Correio Brasiliense*, é suficiente para nos darmos conta de que mesmo um barraco pode ser anunciado, e de que o

cuja surpreendente evolução acompanhou o inesperado crescimento do Distrito Federal. A política, ao mesmo tempo assistencialista e clientelista de vários dos governantes nesses últimos 30 anos, não deixou de exercer o seu papel nesse processo perverso de expansão da franja metropolitana. Os geógrafos, que há anos fazem de Brasília o seu observatório,⁸ chamam a nossa atenção para a região do entorno, que seria “a periferia da periferia”. Esse espaço, hoje situado no vizinho Estado de Goiás, abriga os mais pobres entre os pobres, mantém relações de dependência econômica com o núcleo central, o Plano Piloto, e representa a ponta extrema da zona de influência direta da aglomeração de Brasília.

Mas retomemos o nosso *tour* a essas regiões distantes. Para surpresa do observador, os residentes dos assentamentos mais recentes, como Samambaia, e mesmo daqueles em vias de consolidação, como Recanto das Emas, também cercam seus lotes e casas com grades de ferro. Alguns chegam a investir primeiro nas grades, esperando a possibilidade de substituir a construção provisória, de tábuas, por uma casa sólida. Em Santa Maria, uma dona de casa explica-nos sua escolha: *Nós botamos a grade antes mesmo que tentassem assaltar a casa. Aqui, se assalta muito, não tem trabalho... Mas meu marido colocou as grades para que as crianças possam brincar à vontade... Eu ai controlo elas e posso sair para fazer uma comprinha na birosca.*

Testemunhos desse gênero reforçam a idéia de que as grades, nessa “outra Brasília”, não se devem exclusivamente à insegurança. Ainda que tranquilizadoras, eficazes e até mesmo “indispensáveis” na visão da maioria de seus habitantes, elas preenchem outras funções e têm um conteúdo simbólico inegável. Lembremo-nos de que estamos em Brasília, cidade a que se vem para uma nova vida... para recomeçar ... para ter seu canto e ... para ter su-

mercado de habitação nas cidades-satélites reflete o dinamismo dos negócios fundiários e da construção no Distrito Federal.

⁸ Na Universidade de Brasília (UNB), o Laboratório de Estudos Urbanos e Regionais (NEUR) reúne um grupo de professores-especializados que há 20 anos desenvolvem pesquisas sobre a aglomeração de Brasília. Suas principais publicações estão indicadas na bibliografia que acompanha este texto.

cesso. O sentido da propriedade parece estar em toda parte: desde o Plano Piloto, onde as mansões do Lago Sul e Lago Norte dão a idéia de estarmos na Califórnia, até as mais desprovidas, menos equipadas e mais distantes das cidades-satélites. A impressão, guardadas as devidas proporções, é que cada uma dessas famílias que migrou para o Distrito Federal precisa mostrar que terminou por conseguir seu pedaço de terra no “Eldorado”. Mesmo pequeno e precário o lote ou a moradia, é evidente o sentimento de conquista.

Paradoxalmente, as cidades-satélites infestadas de grades sugerem uma forma de distanciamento entre os próprios residentes. Protegidas do ladrão desconhecido, dali mesmo ou das cidades próximas, as pessoas demarcam claramente o seu lugar entre os vizinhos. Separam o que é espaço privado do que é domínio público, para fazer saber aos outros que é preciso respeitar a fronteira entre o “na rua” e o “em casa”. Um duplo movimento parece estar presente: por um lado, a necessidade de mostrar-se como os outros, ou de ser semelhante, como atesta o estilo *moderno*⁹ das casas, com a grade fazendo parte dessa estética; e por outro, a necessidade de proteger-se dos outros, de manter uma certa distância física, quando não social.

EM OUTRAS METRÓPOLES BRASILEIRAS, MAS EM BRASÍLIA TAMBÉM...

Os estudiosos de Brasília insistem que essa grande aglomeração apresenta um tipo de desenvolvimento semelhante àquele das grandes regiões metropolitanas do Brasil, pelo menos em alguns aspectos que dizem respeito à pobreza e à estrutura socioespacial. Como em outras metrópoles (São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Salvador), os pobres se concentram na periferia para onde foram sendo pouco a pouco deslocados por políticas governamentais e pelo próprio mercado. Enfrentando enormes dificuldades de integração ao mercado de trabalho, acabaram por constituir bolsões de pobreza, marca visível da desigualdade social reforçada pela seletividade dos investimentos públicos. O setor informal, altamente desenvolvido, vem ser-

⁹ Na região, esse “falso moderno”, *fake*, traduz-se em casas com muitas cerâmicas, varandas, colunas, terraços, tetos em pagode, etc.

vindo de *safety net* diante da crise econômica que afeta, ao mesmo tempo, os setores da construção, do comércio e da indústria. Do ponto de vista demográfico, Brasília segue também a tendência, observada em outras metrópoles, de diminuição do seu ritmo de crescimento na última década: São Paulo viu suas taxas anuais caírem de 4,46% (1970-1980) para 1,73% (1980-1991); o Rio de Janeiro, de 2,44% para 0,82% nos mesmos períodos. No caso do Distrito Federal, os dados correspondem a 8,1% e 2,84% (1980-1991), o que revela, também para a região de Brasília, uma queda muito forte do crescimento demográfico. As correntes migratórias reorientadas nos últimos tempos em direção a Mato Grosso e Rondônia são, sem dúvida, responsáveis por tal desaceleração que, conseqüentemente, vem reduzindo a pressão sobre as grandes cidades brasileiras, inclusive Brasília.

Quanto às camadas médias, também vêm sendo assinaladas semelhanças, sobretudo no que se refere ao morar. Em Brasília, quem não reside no Plano Piloto ou em uma das cidades-satélites da “primeira linha”, procura o isolamento em condomínios fechados (horizontais ou verticais) *soit disant* para proteger-se da violência urbana. Nova forma de habitar, na qual se busca paz, tranqüilidade mas também uma certa exclusividade, a moradia em condomínio constitui a mais recente mercadoria proposta pelos corretores imobiliários do Distrito Federal.¹⁰ Paradoxalmente, esses condomínios implantados no prolongamento do Plano Piloto, têm um estatuto irregular e continuam esperando uma legislação urbana que os regulamente.

Metrópole já segregada em seu plano original e tornada mais desigual ainda a partir de seu próprio desenvolvimento, pode Brasília ser considerada uma “*gated city*” ou uma “cidade murada”, no sentido dado por Tereza Caldeira¹¹ quando analisa o processo de segregação socioespacial em São Paulo?

¹⁰ Um desses corretores declarou haver, na região, 523 condomínios fechados, cujo estatuto é, entretanto, irregular no momento. Essas recentes operações imobiliárias ocorrem em terrenos definidos como rurais e resultam, muitas vezes, de uma divisão em lotes (mínimo de 1.000 m²) de propriedades agrícolas.

¹¹ Ver artigo de Tereza Caldeira: Un nuevo modelo de segregación espacial: los muros de São Paulo. *Revista Internacional de Ciencias Sociales*, UNESCO, n. 147, mar. 1996.

O que é mais curioso em Brasília, no entanto, e muito nos surpreendeu, é a diferença entre a “muralha natural” que separa o Plano Piloto do resto, e os “muros” que são vistos no interior do espaço circundante, ou seja nas cidades-satélites. Poderíamos aventar, num exercício de metáforas, que o Plano Piloto seria uma cidade-fortaleza de muros invisíveis onde a ocupação do solo é altamente controlada e regulamentada, reservada aos “nobres” e aos seus súditos. A única fronteira real que separa a Brasília oficial do resto do território é um cinturão verde. Em tais circunstâncias, não se faz necessária uma muralha verdadeira, pois a cidade já está protegida, já é exclusiva, por si mesma uma ilha. Os pobres reconhecem o seu lugar ‘extramuros’ e só entram ali basicamente para trabalhar ou buscar assistência¹²... mantendo sua frequência ao Plano Piloto restrita a funções determinadas.

Por outro lado, nas cidades-satélites, expressão mesma da segregação espacial que caracteriza o planejamento da região, os muros lá estão, muito visíveis, aparentes. Cada habitante, por mais despossuído que seja, levanta uma grade de ferro para assinalar a propriedade individual, o espaço conquistado. Mas seriam essas grades um símbolo do “sucesso” no exterior da cidadela? Ou tais iniciativas individuais seriam, nessas “cidades livres”, uma resposta à segregação imposta pelo próprio poder, pela própria concepção da Capital Federal?

À GUIA DE CONCLUSÃO

Desde os anos 80, os meios de comunicação insistem sobre o crescimento da violência nas cidades brasileiras, sublinhando o desenvolvimento, em São Paulo, no Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Salvador, Fortaleza e Brasília, de uma verdadeira indústria da segurança, que não cessa de se ampliar: interfones, câmeras que registram imagens da rua, vigilantes que controlam 24

¹² O terminal de ônibus, Plataforma Juscelino Kubitschek, acolhe todos os dias cerca de 400.000 mil pessoas. Esta “Central de Brasília” é o ponto de chegada de todos aqueles que chegam de ônibus vindos de fora, funcionando também como redistribuidor de passageiros para outras direções. Segundo o *Correio Brasiliense* de 4, abr.1999 registraram-se na véspera da publicação do jornal 3.572 chegadas e 3.439 saídas.

horas por dia o acesso aos imóveis e, nos bairros ricos, guaritas que permitem filtrar entradas e saídas de pessoas, com a ajuda de uma milícia privada. Os condomínios fechados, equipados com todos os serviços, construídos no interior de verdadeiras muralhas, vendem o binômio tranquilidade-segurança, refletindo a ação dessa indústria.

Um pânico geral parece ter se instalado, como se o espectro da insegurança estivesse por toda parte. O caso de Brasília parece-nos ilustrativo. Aí se encontram todas as formas possíveis de proteção contra a insegurança, a começar pelo Plano Piloto, protegido por sua muralha invisível e, mais recentemente, pela expansão dos condomínios fechados. Nas cidades-satélites, algumas das quais já ocupadas por famílias pertencentes às camadas médias, chama a atenção, de modo especial, a forma tomada por essa autoproteção, sobretudo pelo fato de tanto os estratos médios quanto os populares utilizarem o mesmo dispositivo: a grade de ferro.

Seriam essas grades um elemento puro e simples de proteção ou seria também necessário considerar o seu conteúdo simbólico? Antes de mais nada, lembremos que no Brasil, ser proprietário de uma casa corresponde a um ideal partilhado por todas as camadas sociais. Em 1995, segundo o IBGE, 72% das moradias já eram de propriedade privada, sugerindo que não apenas as camadas favorecidas valorizavam a propriedade, mas que essa busca pela casa própria tinha se generalizado entre os outros grupos sociais. O Banco Nacional de Habitação (1964-1986) sempre baseou a sua política na venda dos imóveis, sem nunca recorrer a programas de locação, mesmo no caso de moradias destinadas à população de baixa renda. Na esfera local, os governos municipais têm seguido a mesma política de acesso à propriedade, ao invés de aluguel subsidiado.

Por outro lado, para as camadas médias e pobres, a importância atribuída à propriedade da moradia também poderia ser explicada como uma proteção contra um outro tipo de insegurança. Neste caso, uma insegurança sem nada a ver com a violência: a insegurança dos indivíduos face à precariedade da economia do País, a insegurança face ao mercado de trabalho. As crises

sucessivas que vêm afetando a economia nacional e deslocando maciçamente os trabalhadores para o mercado informal, têm reforçado a idéia de a moradia representar a única segurança, o único “pé-de-meia” de uma família: pode-se perder o emprego, o trabalho, mas não a sua casa.¹³ Ser proprietário tem, assim, um forte conteúdo simbólico. A casa serve como garantia, como capital disponível, e revela aos outros que não se está mais na dependência das vicissitudes do mercado imobiliário.

Além do seu valor de uso, o imóvel deve preservar o seu valor de troca, pois conforme bem sabemos, essa mercadoria também depende de seus “adereços”, a localização, o tamanho, a qualidade do material empregado na construção, etc. E uma propriedade murada vale mais que uma outra sem muros ou grades. A delimitação do espaço privado, atribui um estatuto a seu proprietário, da mesma maneira que o carro, o telefone celular, o videocassete, o forno de microondas, o aparelho de televisão de último modelo...

As grades, tão visíveis e presentes pelas cidades-satélites do Distrito Federal, devem ser compreendidas nesse universo de símbolos e valores, de conteúdo nacional, mas que, na capital do País, ganham um sentido mais específico. Convém lembrar que os moradores das cidades-satélites vieram para Brasília, por sua própria vontade, não tanto para construir a nova capital, mas sobretudo para construir uma vida nova para si mesmos. O espírito pioneiro confunde-se com o espírito de colono e essas casas com grades em ferro parecem constituir uma parte visível dessa “vitória”: a conquista de um pequeno território para si, dentro de um projeto inteiramente diverso daquele imaginado pelo urbanista Lúcio Costa.

¹³ Lembremos que o Brasil nunca teve um sistema de proteção social como o dos países europeus, verdadeiros Estados de Bem-Estar.

BIBLIOGRAFIA SOBRE BRASÍLIA

A base de dados URBANDATA inventariou mais de 120 referências em português, francês, inglês, espanhol e italiano sobre Brasília. Citamos aqui somente um pequeno número de textos, sobretudo obras coletivas que publicam resultados de vários pesquisadores. A bibliografia completa pode ser obtida pelo endereço eletrônico: urbandata@iuperj.br

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- EPSTEIN, David
1973 **Brasília: plan and reality; a study of planned and spontaneous urban development**. Berkeley: University of California Press.
- EVENSON, Norma
1973 **Two brazilian capitals: architecture and urbanism in Rio de Janeiro and Brasília**. New Haven, London: Yale University Press.
- HOLSTON, James
1986 **The modernist city: architecture, politics and society in Brasília**. New Haven, Yale University.
- NUNES, Brasilmar F. (Org.)
1997 **Brasília: a construção do cotidiano**. Brasília: Paralelo 15.
- PAVIANI, Aldo (Org.)
1985 **Brasília, ideologia e realidade: espaço urbano em questão**. São Paulo: Editora Projeto/CNPQ.
- PAVIANI, Aldo (Org.)
1996 **Brasília: moradia e exclusão**. Brasília: Editora UNB.
- PAVIANI, Aldo (org.)
1998 **A conquista da cidade: movimentos populares em Brasília**. 2ª ed. Brasília: Editora UNB.
- SOUZA, Nair Bicalho de
1983 **Construtores de Brasília**. Petrópolis: Vozes.