

9º seminário docomomo brasil
interdisciplinaridade e experiências em documentação e preservação do patrimônio recente
brasilía . junho de 2011 . www.docomomobsb.org

Preservação do patrimônio e formação da área metropolitana de Brasília

Ignez C. B. FERREIRA*, Marcia R. de A. MATHIEU^a

* Professora emérita aposentada Universidade de Brasília, Pesquisador Associado da Universidade de Brasília

SQN 311 BL G apto 106 – CEP 70757-070- Brasília DF-igcosta@unb.br

^a Geógrafa. Doutora em Geografia. Pesquisadora do IRD- França.

Bol.Magenta,147- Paris 75010

Sumário:

Brasília é uma cidade nova construída em meados do século XX, expressão do Movimento da Arquitetura Moderna que se desenvolveu no século passado no Brasil e no Mundo, o que a tornou patrimônio cultural da humanidade desde 1987.

A partir de então, Brasília vive a contradição e o ajuste entre a lógica da preservação do patrimônio e o processo de desenvolvimento que afeta as cidades de seu tempo. Brasília expandiu-se pelo território de forma dispersa e fragmentada, formando um aglomerado urbano de cerca de 3,5 milhões de habitantes, à semelhança das metrópoles contemporâneas. O trabalho chama a atenção para a questão da preservação do Patrimônio da Humanidade face aos riscos do aglomerado.

Palavras-chave: Brasília, patrimônio, preservação, segregação socioespacial, desigualdade espacial.

Abstract

Brasilia is a recent city which was built in the second half of the XXth century. Its significant and unique position in the development of the Urban Modern Movement in Brazil and in the world was confirmed as soon as 1987 when its city centre, the Plano Piloto, was registered by UNESCO as a world heritage site. As such, Basilia is illustrative of the adjustment/contradiction between patrimonial logic and urban development process which affects contemporary cities. Nowadays Brasilia has become an urban concentration of 3,5 millions inhabitants, vast and fragmented it surprise by its spraw and repetitive spatial urban patterns. The authors address the crucial question of the

9º seminário docomomo brasil

interdisciplinaridade e experiências em documentação e preservação do patrimônio recente
brasília . junho de 2011 . www.docomomobsb.org

conservation of Human Heritage and the risks the
agglomeration.

Keywords: Brasília , urban heritage, preservation, sociospatial
segregation, spatial inequality.

PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO E FORMAÇÃO DA ÁREA METROPOLITANA DE BRASÍLIA

Introdução

Criada em meados dos anos de 1950, por decisão governamental, para ser a capital do país, Brasília não é apenas uma cidade planejada: é uma capital moderna, expressão da arquitetura do século XX e que se tornou patrimônio cultural da humanidade desde 1987¹.

Guarda então a contradição entre a lógica da preservação de um patrimônio mundial e o dinamismo de uma cidade em pleno processo de crescimento, num país de intensa urbanização.

Brasília surgiu num cenário de intensificação da urbanização do Brasil², quando as cidades mais importantes estavam se tornando metrópoles, com elevado crescimento populacional, alimentado principalmente pelas migrações internas; com rápida expansão territorial, acompanhada da carência de infra-estruturas urbanas.

Havia, no entanto, a intenção explícita de não reproduzir na nova capital os problemas das grandes cidades brasileiras da época. Nesse sentido, o poder público procurou coibir os processos hegemônicos da urbanização do país pela via do planejamento e da gestão da produção e do uso do solo urbano. No centro desse controle estava a proteção da função político administrativa, para a qual a cidade fora criada, e de seu plano

¹ lei do tombamento

² De 1950 para 60 a população urbana do Brasil teve um crescimento absoluto da ordem de 60%

urbanístico: o plano piloto do arquiteto Lucio Costa. Essa dupla preservação fez com que fossem banidas para fora dos limites do plano urbanístico, atividades e formas de ocupação que poderiam desfigurá-lo. Isso levou à expansão territorial prematura da cidade e o surgimento da periferia concomitante à ocupação do centro.

O tombamento do plano piloto, como Patrimônio Cultural da Humanidade faz parte desse esforço de preservação empreendido desde o início da implantação da cidade, no sentido de defendê-la das interferências que poderiam inviabilizar o projeto de criar uma cidade diferente das suas contemporâneas. Nela os grandes problemas da urbanização brasileira estariam sob controle.

No entanto, ao completar 50 anos Brasília já ultrapassou os limites territoriais e populacionais propostos pelo plano urbanístico e até mesmo, os do quadrilátero do Distrito Federal (DF), unidade da Federação criada para abrigar a capital. Prolonga-se pelos municípios goianos adjacentes ao DF à semelhança de uma área metropolitana, formando um conjunto urbano de cerca de 3,5 milhões de habitantes, em torno do plano piloto de Lucio Costa,

Fragmentada espacialmente, Brasília se espraia pelo território e enfrenta problemas semelhantes às metrópoles de seu porte, como: desigualdades sócio-espaciais, diferenças de qualidade de vida, a “cidade ilegal”, que prolifera clandestinamente com ocupações “irregulares”, em terras públicas e/ou privadas à revelia do plano urbanístico.

Se de um lado a área patrimonializada: (o Plano Piloto) apresenta uma das melhores condições de vida do Brasil, por outro, uma periferia desprovida das condições urbanas modernas o circunda.

A lógica e os princípios do plano urbanístico não se reproduziram com a expansão da cidade. Não obstante a diferença entre o centro: o Plano Piloto e a periferia mais distante, ambos são partes de um mesmo todo considerado, no presente trabalho como a área metropolitana de Brasília (ABM)

Torna-se, então, necessária a reflexão crítica sobre esse conjunto urbano peculiar, em formação e que envolve uma área tombada.

Patrimônio Cultural da Humanidade: o Patrimônio Brasília e seu território.

A parte patrimonializada e tombada compreende uma pequena área da ABM. Abrange o Plano Piloto (área do plano urbanístico de Lúcio Costa), os setores Sudoeste e Noroeste (em implantação), Octogonal, Cruzeiro e Candangolândia. Restringe-se territorialmente ao núcleo central do aglomerado, com 294 700 habitantes em 2010³, o que corresponde a 8,45 % do total da referida área metropolitana⁴. (Fig:1). Por sua condição de espaço preservado, o Plano Piloto fica protegido de mudanças territoriais.

A convenção relativa à proteção do patrimônio mundial adotada em Paris, no dia 16 de novembro 1972, previa a proteção de bens de valor universal excepcionais.

Para Brasília, um dossiê foi submetido à Icomos (International Council on Monuments and Sites) em 1987. O dossiê de candidatura se apoiou em dois critérios decisivos: o critério "i" que compreende que a "cidade é uma obra prima do gênio humano" e o critério "iv" que julga que a cidade é "um exemplo de conjunto arquitetural excepcional ilustrando uma etapa significativa da Historia da Humanidade".

Assim Brasília se apresenta com dois aspectos: como testemunha histórica e como obra arquitetural. Neste sentido pode-se considerar que tanto a diversidade de influências culturais internacionais e nacionais, como a harmonia do sitio urbano foram classificadas como conjunto representativo do patrimônio

³ Fonte: VASCONCELOS, A.M. Cenários demográficos para a Área Metropolitana de Brasília, 2010

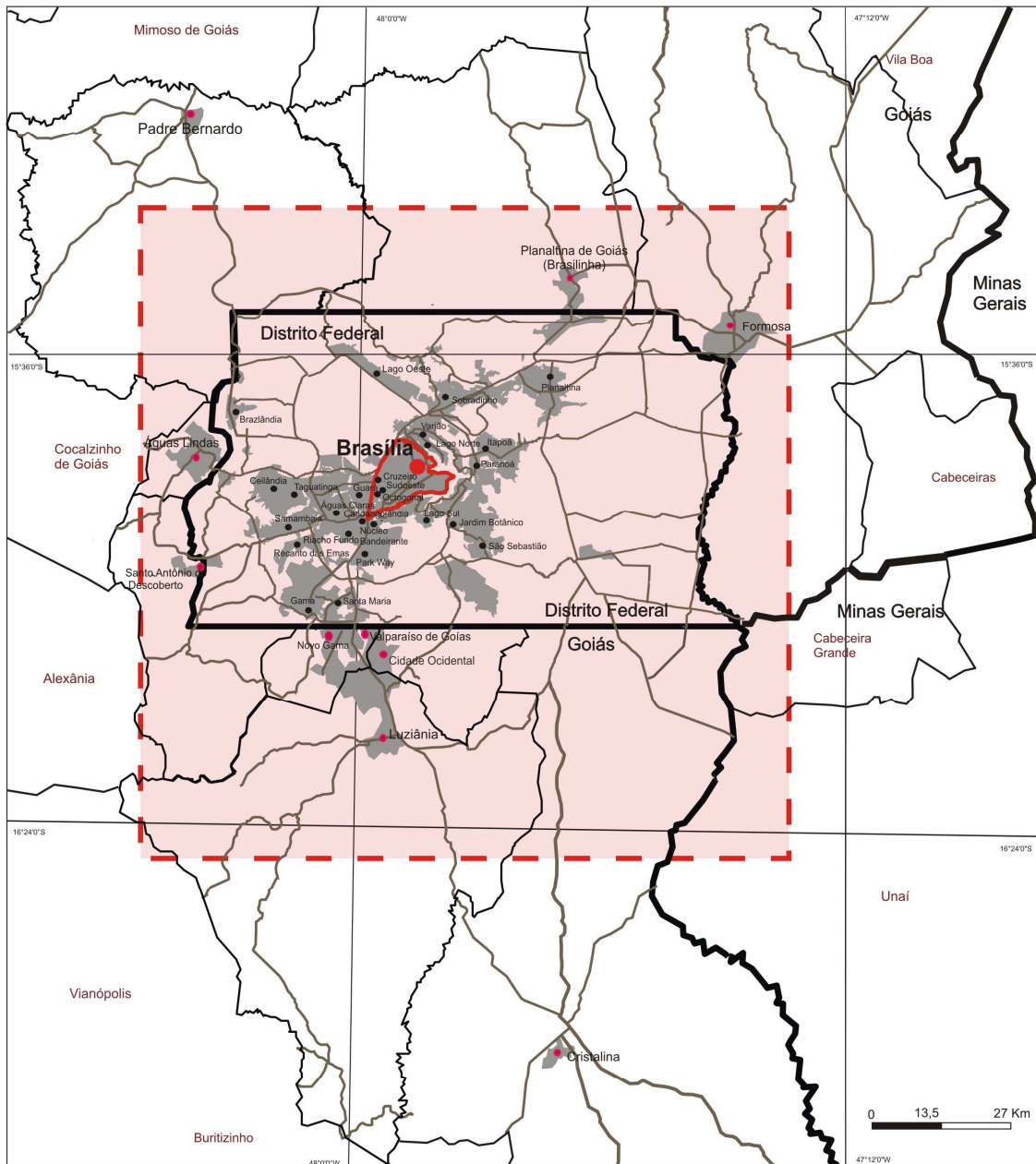
⁴ A população da área patrimonializada em 1980, antes do tombamento era de 293 210 habitantes e correspondia a 22,6% do total do aglomerado nessa data. Em 2000 passou a 277,9 mil habitantes com 10,45% do total do aglomerado. (dados do Censo Demográfico de 1980 e 2000- IBGE)

9º seminário docomomo brasil

interdisciplinaridade e experiências em documentação e preservação do patrimônio recente
brásilia . junho de 2011 . www.docomomobsb.org

histórico, cultural, natural e urbano mundial, manifestamente,
uma realização do século XX.

MAPA DA ÁREA METROPOLITANA DE BRASÍLIA



LEGENDA

- | | |
|---|--|
| Área tombada do patrimônio mundial da UNESCO | Centro da Área Metropolitana |
| Área de Influência Principal (Entorno Imediato) | Localidade do Distrito Federal |
| Sede de Município da Área Metropolitana | Mancha Urbana Metropolitana |
| Mancha Urbana Metropolitana | Limites das Unidades Políticas Nacionais |
| Limites das Unidades Políticas Nacionais | Sistema Viário Estrutural |
| Sistema Viário Estrutural | Limite Municipal |
| Limite Municipal | Outros Municípios da Região |
| Outros Municípios da Região | |

Localização da Área



Pode-se afirmar que foi a obra de mestres como Le Corbusier, Niemeyer e Lucio Costa, que acima de tudo, foi reconhecida e classificada. Nos meados do século passado, Le Corbusier era a referência dominante da arquitetura francesa e mundial. Suas concepções eram consideradas inovadoras e o seu funcionalismo representava o desdobramento do movimento moderno, na concepção do que deveria ser a cidade ideal.

O projeto de Lucio Costa: o plano piloto de Brasília, inspirado na obra do mestre Le Corbusier, pretendia abrir a cidade ao modernismo e à racionalidade do modo de morar e viver que deveriam romper com a tradição urbana das demais cidades brasileiras. Além do aspecto arquitetural e urbanístico, o plano piloto é um conjunto de conceitos teóricos urbanísticos reconhecidos como significativos no século passado. O plano urbanístico da nova capital tornaria Brasília um arquétipo ideológico de um tempo e uma realização concreta de uma época: um desafio da sociedade.

O patrimônio Brasília, classificado Patrimônio Cultural da Humanidade pela Unesco e tombado pelo governo brasileiro é um espaço em construção, em implantação, que apresenta diferentes dimensões.

O plano piloto compreende diferentes escalas de atuação territorial e temporal: escala residencial (de vizinhança, do cotidiano); escala bucólica; escala gregária (do trabalho e do lazer) e a monumental. Cada escala corresponde a uma função urbana que tem seu espaço definido na organização territorial proposta e atua em tempo próprio. As escalas se articulam de maneira harmônica para poder alcançar a qualidade de vida idealizada, subjacente ao plano urbanístico.

O conceito de cidade do urbanismo funcional separava a habitação, transporte e o local de trabalho, mas em Brasília ele

inovou, integrando esses espaços e essas funções na articulação das escalas.

O projeto original de Lucio Costa previa um meio ambiente verde não somente entre os perímetros de deslocamento entre as escalas, mais também no interior das quadras residências, assim como zonas comunitárias de jogos. Mas o projeto idealizado por Lucio Costa sofreu modificações e ajustes desde a sua implantação. (FICHER, 2010).

Com a patrimonialização, a gestão do patrimônio focou os aspectos físicos e territoriais, arquiteturais, urbanísticos e demográficos, o que não impediu, que ao longo do tempo, a ação dos processos sociais o modificassem. Assim, por exemplo, o comércio e os serviços das quadras residenciais, ligados à escala de vizinhança e às funções do cotidiano, tinham como objetivo oferecer serviços e mercadorias aos moradores junto às suas unidades de habitação. Impulsionada por valores econômicos e culturais, essa atividade (o comércio de vizinhança) diminuiu suas funções e sua presença nas quadras residenciais. Cedeu lugar a outras atividades, especializadas, inviabilizando a escala do cotidiano com conseqüências sobre os deslocamentos da população. Os moradores passaram a depender de transporte particular ou coletivo para atender as suas demandas cotidianas, no que se refere ao comércio e serviços de vizinhança e até a escola das crianças.

Por outro lado, a escala gregária se mantém centralizada, obrigando a um deslocamento massivo de população para o trabalho e lazer.

Na concepção de Lucio Costa os espaços de circulação do automóvel seriam utilizados somente para os deslocamentos de trabalho e de lazer, uma vez que os atos do cotidiano seriam praticados no interior da escala residencial.

Na situação atual, os usos impõem aos habitantes a presença do transporte, quer individual, quer coletivo, para exercer suas atividades profissionais, de provisão e lazer e também as do cotidiano.

As práticas de deslocamento comprometem as idéias do projeto urbanístico. As escalas de residência, gregária e bucólica não mais se articulando, comprometem a qualidade de vida almejada inicialmente, mesmo que em alguns aspectos ela ainda persista.

A gestão do "label Unesco" tende a reforçar a função de capital federal, dando prioridade à preservação da escala monumental da cidade, e por consequência provocando impacto nas demais escalas, com repercussões em todo território que está indiretamente submetido às medidas de preservação aplicadas na área patrimonializada.

As desarticulações entre as escalas trás, como consequência, entre outros fatores, conflitos e disfunção, como exemplo, a necessária criação de estacionamentos no interior das quadras e nos setores funcionais; a necessidade imperiosa de disciplinar a circulação cada dia mais importante no interior da área patrimonializada e o aumento de tráfego.

As medidas preservacionistas adotadas no sentido de afastar as pressões populacionais sobre a área central, justificaram o surgimento de novas localidades urbanas no interior do DF o que tornou Brasília uma cidade dispersa e fragmentada. Devido à atratividade da área central, se intensifica a pressão sobre ela com implicações na qualidade de vida do bem patrimonializado. Por outro lado, a fragmentação do espaço faz com que haja necessidade da extensão das infra-estruturas urbanas para localidades afastadas, o que se mostra problemático e oneroso.

A classificação e o tombamento do Plano Piloto, levaram à valorização do espaço urbano, no mercado o que é fator de segregação da população de menor poder aquisitivo e contribui para acentuar as desigualdades espaciais. Explica ainda o baixo crescimento da população nessa área da cidade. Talvez o preço do metro quadrado não seja o único motivo. O mesmo tipo de habitação para todos no Plano Piloto leva a pensar que as diferentes práticas culturais do povo brasileiro não foram levadas em consideração no espaço planejado. A procura de habitações mais próximas à referência sócio-cultural de cada um em cada época também pode ter contribuído para a dispersão da moradia. É interessante salientar que áreas próximas ao Plano Piloto só recentemente começam a ser ocupadas iniciando-se um processo de conurbação.

Além disso, novas mobilidades residenciais e funcionais modificam as relações dos indivíduos entre si e com a sociedade levando às novas relações com o território. Em suma, não se mora nem se vive em um lugar da mesma maneira que há alguns anos. Novas temporalidades e novos ritmos da vida impõem novas relações com o patrimônio. Isso tem provocado funcionais mudanças no plano urbanístico.

Os paradigmas do "morar bem" se modificaram através dos anos.

A preservação não pode significar um engessamento do bem patrimonializado, que é afetado pelo tempo e pelas condições do lugar em que se encontra.

Como a área patrimonializada é o centro das dinâmicas espaciais, ela se encontra diante dos problemas seguintes: aumento de usuários durante o dia, taxas de crescimento negativas da população no Plano Piloto em relação as duas décadas passadas, mobilidade reduzida em determinados

momento do dia no interior da área central, dificuldade de estacionamento, aumento da violência urbana, etc.

Neste sentido conjugar a área patrimonializada a sua aglomeração é indispensável para a definição de políticas e estratégias de desenvolvimento, quer para dinamizar economicamente uma, quer para efetivamente preservar a outra.

O discurso patrimonial em vigor funciona como meio para que diferentes atores encontrem nele a justificativa de seus interesses. Uma abordagem contemporânea do patrimônio permitiria sincronizar de um lado as ações de preservação e de outro, rever a interação destas com a dinâmica da área metropolitana: a AMB.

Formação da área metropolitana de Brasília

O conjunto urbano que consideramos como a área metropolitana de Brasília (AMB)⁵ é formado pelas localidades urbanas do DF, municípios de GO adjacentes ao DF e áreas rurais intermediárias. Esse aglomerado compreende: (Fig. 1)

- 1- **O Plano Piloto**-núcleo central do aglomerado. Área do plano urbanístico de Lúcio Costa
- 2- **A Área tombada**: formada pelo Plano Piloto e as localidades do DF: Cruzeiro, Candangolândia, Octogonal, Sudoeste e Noroeste (em construção)
- 3- **As localidades do Distrito Federal** na periferia do Plano Piloto, denominadas Regiões Administrativas do DF.
- 4- **Os municípios goianos** limítrofes do quadrilátero: Águas Fria de Goiás, Águas Lindas de Goiás, Cidade Ocidental, Formosa,

⁵ A Área metropolitana de Brasília, como não é oficializada não tem uma delimitação determinada. É demarcada pelos critérios de cada pesquisa.

Lusitânia, Novo Gama, Padre Bernardo, Planaltina de Goiás, Santo Antônio do Descoberto e Valparaíso de Goiás.

Brasília foi planejada e implantada para ser uma cidade diferente das suas contemporâneas, inovadoramente terciária (FERREIRA E PENNA, 1997). Se de um lado Brasília não é uma réplica da metropolização brasileira, por outro, seria ingênuo pensar que resultaria apenas de decisões locais ou de um projeto diferente aí implantado, ou de um plano urbanístico, ou mesmo do tombamento do mesmo. A formação de seu território e de sua dinâmica resulta da interação do processo geral de urbanização do país com o gerenciamento das condições sócio-espaciais específicas.

No cenário geral da urbanização brasileira, a construção de Brasília apareceu como ponto atrativo para várias corrente migratórias de todas as regiões do país. A intensa imigração explica o acelerado crescimento da população nas duas primeiras décadas da cidade, quando suas taxas de crescimento superaram em muito as do Brasil.

Ferreira (1999), logo no início da implantação da cidade, os trabalhadores que vinham atraídos pelo canteiro de obras, formavam “vilas” junto aos acampamentos provisórios das construtoras. Essas vilas eram constituídas de habitações precárias, de caráter provisório, destinadas a abrigar os trabalhadores da construção da cidade e também as atividades relativas ao atendimento dessa população em bens e serviços. Localizavam-se próximo aos canteiros de obras e aos acampamentos das construtoras, devendo ser substituídas pela construção formal já destinada à área onde se instalaram.

No plano local, o plano urbanístico de Lucio Costa, deveria ser preservado do crescimento caótico, dominante nos

processos formadores das cidades brasileiras. A implementação do plano inovador exigia, então, o controle das variáveis que poderiam descaracterizá-lo e, até mesmo, inviabilizá-lo.

Houve, então, desde o início, pressão por espaços para transferir as vilas. O Estado, dono da terra, criou núcleos urbanos, fora do limite do Plano Piloto. Para esses locais distantes, sem infra-estrutura, sem emprego e nem funções econômicas definidas, foram transferidos os trabalhadores, forçando a segregação espacial (FERREIRA, 1999).

Assim, em 1960 , quando a cidade foi inaugurada e quando muito pouco dela estava construído, o Censo Demográfico registrava uma população de 141742 pessoas, sendo que a metade dela residindo no Plano Piloto. Além das duas localidades existentes no território do DF, anteriores à construção de Brasília⁶ já apareciam as novas localidades criadas para transferir a população das vilas que se instalaram no Plano Piloto.

A rigidez e controle na produção e consumo do solo urbano marcam a fase inicial da gestão do território, quando as ações se voltavam para bloquear as forças de mercado e impedir a atuação dos agentes imobiliários no espaço urbano da Nova Capital. Pretendia-se, com isso, coibir a urbanização desenfreada e caótica promovida pelos agentes privados, que movidos pelas oportunidades de lucro agem tendo como lógica a renda da terra.

O fato de haver um plano urbanístico *a priori*, destinação dos espaços segundo uma setorização planejada; definição de usos e ocupação do território antes mesmo da cidade ser implantada; um centro delimitado e uma função pré-estabelecida,

⁶ Antigas cidades goianas, Brazlândia e Planaltina, esta da época colonial, que ficaram dentro do quadrilátero estabelecido para o DF.

levou a que, em Brasília, a seletividade espacial e a valorização do centro, inerentes à urbanização brasileira se acentuassem. (FERREIRA, 1999). A preservação do futuro patrimônio da humanidade acentuou a seletividade territorial e opôs centro e periferia: o centro (o Plano Piloto) com suas funções de núcleo do poder, enquanto a periferia apenas cidades-dormitório das classes de baixa renda. Resultou daí uma ocupação calcada na desigual distribuição espacial de renda, estabelecendo-se as bases territoriais do futuro aglomerado. Assim, centro e periferia foram criados concomitantemente.

A estruturação do espaço urbano de Brasília é marcada, então, por um processo de gestão no qual o jogo de forças é polarizado entre: a) ação do poder público, no sentido de construir uma cidade nova, moderna e sem os problemas das cidades da época; e b) ação dos agentes privados que, seguindo a lógica do processo de urbanização brasileiro, reforça as características deste, no espaço da nova capital. Nesse contexto o planejamento aparece como forma de regulação do uso e ocupação do território e o estado, como o grande promotor imobiliário.

Paralelamente, a preservação da função de capital político-administrativa inibiu o desenvolvimento de atividades ligadas às funções de centralidade urbana e de polo de desenvolvimento regional, inclusive a atividade industrial. Na falta de funções diversificadas, o comércio e os serviços existentes se voltam massivamente para a função administrativa e para o mercado local. Estes se concentram no Plano Piloto, onde está instalado o poder público e a população de maior renda. Por outro lado, a não industrialização levou à ausência da tradicional oferta periférica de empregos industriais. Isso tem como resultado não só a concentração do trabalho na sede do aglomerado mas além disso, a ausência de oportunidades de emprego entre centro

e periferia, ficando esta limitada à função residencial.(FERREIRA e PENNA, 1997).

O monopólio estatal da terra urbana permitiu ao poder público controlar a abertura de novos espaços e a reter a ocupação dos já existentes. A não abertura de novos espaços dentro do DF acentuou a valorização da sede e de sua periferia imediata. A consequência disso foi o parcelamento privado das terras adjacentes aos limites do DF, em Goiás, voltado para as classes mais pobres, representando um segundo momento do processo de segregação sócio-espacial. Para esses municípios goianos dirigiram-se trabalhadores do DF em busca da compra de um pequeno lote sem infra-estrutura, onde poderiam construir sua moradia informal e precária. O controle rígido do mercado imobiliário dentro do DF levou a que se acentuasse a especulação imobiliária na periferia mais distante, dando início ao aglomerado.

O processo de urbanização e a expansão do espaço urbano de Brasília têm sido marcados pelas políticas de gestão voltadas para coibir a ocupação ilegal e improvisada, variando os mecanismos e os instrumentos, no decorrer do tempo. No entanto, a manutenção do padrão de ocupação e uso do solo considerado “ideal” e inovador só foi possível dentro dos limites territoriais do próprio plano urbanístico. As contradições geradas pelo modelo de ocupação implantado foram colocadas além de seus limites territoriais. Ao conter o crescimento da cidade planejada criou-se o aglomerado urbano, sem qualquer planejamento.

A partir da situação criada pelo poder local com os loteamentos privados clandestinos, a expansão da cidade foge ao controle e ao planejamento Inaugura-se um novo momento no

processo de produção do espaço de Brasília, fora dos parâmetros estabelecidos anteriormente.

Os parcelamentos privados formam atualmente extensa área envolvendo a cidade consolidada, delineando a nova estrutura urbana, definindo os novos vetores de expansão do aglomerado, cujo traçado já se impõe à ocupação futura.

A AMB é uma das maiores concentrações urbanas do país, em termos demográficos, tendo atingido cerca de 3315 milhões de habitantes em 2007 (NOGALES, 2010), dos quais, 77% estão no DF. A interligação entre as diferentes partes desse território permite considerar a existência de uma área metropolitana, em processo de formação.

Conclusão

A idéia de preservação presidiu as ações de planejamento e de gestão do território, desde o início da implantação da nova capital e vão muito além da instituição do Patrimônio Brasília. A patrimonialização é o corolário disso.

A formação do aglomerado urbano de caráter metropolitano em torno do plano urbanístico de Lúcio Costa- o plano piloto- está intimamente ligada às medidas preservacionistas específicas ou gerais que sempre tiveram repercussão no conjunto do espaço urbano de Brasília, tendo papel decisivo na sua formação.

A área patrimonializada e a aglomeração estão intrinsecamente relacionadas: são partes de um mesmo todo: a área metropolitana de Brasília, a AMB

Torna-se então imprescindível considerá-las como parte desse todo para a definição de políticas e estratégias de

desenvolvimento, tanto no sentido de dinamizar economicamente como de preservar socialmente e ambientalmente.

A experiência de Brasília mostra que não basta a racionalidade do planejamento territorial e nem o controle rígido da gestão do território para mudar a realidade e a tendência dos processos gerais. É preciso lembrar que o território tem respostas às ações da sociedade, não como réplicas ou meros rebatimentos. O espaço construído cria potencialidades, forma rugosidades, no dizer de Milton Santos, não se comporta como mero pano de fundo ou cenário para as ações impostas pela gestão: interage com elas e cria uma nova realidade, que se impõe à sociedade.

Referências:

BARBOSA FERREIRA, I.; PENNA, N. Brasília novos rumos para a periferia. In: PAVIANI (org). *Brasília moradia e exclusão* Brasília: Editora Universidade de Brasília,1997

BARBOSA FERREIRA, I. Gestão do território e novas territorialidades. In: PAVIANI (org). *Brasília:gestão urbana, conflitos e cidadania*. Brasília: Editora Universidade de Brasília,1999.

LEITÃO, Francisco; FICHER, Silvia. A infância do Plano Piloto: Brasília, 1957-1964. In: PAVIANI et al (org). *Brasília 50 anos: da capital a metrópole*.Brasília: Editora Universidade de Brasília,2010.

NOGALES VASCONCELOS, A. Cenários demográficos para a área metropolitana de Brasília. In: PAVIANI et al (org). *Brasília*

9º seminário docomomo brasil
interdisciplinaridade e experiências em documentação e preservação do patrimônio recente
brasília . junho de 2011 . www.docomomobsb.org

50 anos: da capital a metrópole. Brasília: Editora Universidade
de Brasília, 2010.