

REFLEXÕES ACERCA DO CENTRO E DA CENTRALIDADE URBANOS EM BRASÍLIA *

Igor CATALÃO**

RESUMO: A essencialidade do urbano dá-se na centralidade em dois níveis dialeticamente relacionados: um social e outro espacial. Espacialmente, a cidade como o centro do urbano expressa em sua centralidade nada mais que o próprio urbano nos limites da ordem próxima, isto é, no espaço local e quotidianamente produzido. A partir da diferenciação conceitual entre **centro** e **centralidade** urbanos e das relações que se estabelecem em sua produção social, analiso aqui o Plano Piloto de Brasília – tomado como centro planejado da metrópole e alvo de investimentos do poder público e da iniciativa privada – e levanto a discussão sobre sua centralidade excessiva e a influência dessa condição na produção do espaço metropolitano.

Palavras-chave: cidade, urbano, centro, centralidade, Brasília.

REFLEXIONES ACERCA DEL CENTRO Y DE LA CENTRALIDAD URBANOS EN BRASÍLIA

RESUMEN: La esencialidad del urbano se da en la centralidad en dos niveles dialécticamente relacionados: uno social y otro espacial. Espacialmente, la ciudad como centro del urbano expresa en su centralidad nomás que el propio urbano en los límites del orden próximo, es decir, el espacio local y cuotidianamente producido. A partir de la diferenciación conceptual entre **centro** y **centralidad** urbanos y de las relaciones que se establecen en su producción social, yo analizo aquí el Plano Piloto de Brasilia – adoptándolo como el centro planeado de la metrópolis y objeto de inversiones del poder público y de la iniciativa privada – y codujo el debate sobre su centralidad excesiva y la influencia de esa condición en la producción del espacio metropolitano.

Palabras clave: ciudad, urbano, centro, centralidad, Brasilia.

REFLECTIONS ON URBAN CENTRE AND CENTRALITY IN BRASÍLIA

ABSTRACT: The essentiality of urban is revealed on centrality in two dialectically related levels: the social and the spatial. Spatially, the city as the centre of urban expresses in its centrality nothing else than the urban itself in the limits of the near order, that is, in the local and daily produced space. Considering the conceptual differentiation amongst urban **centre** and **centrality** and the relations established in its social production I analyse here Brasília's *Plano Piloto*, taking it as the metropolis' planned centre and investment target of public power and private initiative, and I raise the debate about its extreme centrality and the influence of this condition on the production of the metropolitan space.

Keywords: city, urban, centre, centrality, Brasília.

1. Introdução

A discussão sobre o centro e a centralidade urbanos é muito relevante para os estudos das ciências urbanas, sobretudo a Geografia Urbana, pois contribui para desvendar as especificidades das cidades e metrópoles contemporâneas, tendo em vista a organização de seus respectivos espaços e as relações sociais que neles se estabelecem.

* Artigo realizado como parte dos requisitos necessários para aprovação na disciplina “Novas tecnologias, fluxos e estruturação urbana”, ministrada no segundo semestre letivo de 2006 pelo Prof. Dr. Arthur Magon Withacker.

** Mestrando do Programa de Pós-Graduação em Geografia da FCT/UNESP, *campus* de Presidente Prudente. igor@pos.prudente.unesp.br.

Assim, partindo da diferenciação conceitual entre *centro* e *centralidade* urbanos presente em autores como Lefebvre (1999), Villaça (2001) e Sposito (2004) e considerando as relações que se estabelecem na produção social do espaço urbano, meu intuito, neste ensaio, é analisar as formas de expressão da centralidade urbana em Brasília, considerando o Plano Piloto como seu centro planejado, alvo de investimentos do poder público e da iniciativa privada que acentuam sua centralidade à escala metropolitana.

Para dar conta dessa tarefa, a análise levará em conta dois níveis de análise, fundamentais para a compreensão do espaço metropolitano de Brasília, ou seja, seu papel de Capital Federal, centro decisional importante no país, e a organização sua área de atração, que abrange as cidades goianas contíguas.

Trata-se, sobretudo, de um primeiro passo na análise de um tema ainda pouco estudado na Geografia Urbana brasiliense e da possibilidade de ampliação do debate com aqueles que se interessam pela temática e/ou a ela se dedicam.

2. Conceituando centro e centralidade

Partamos, neste ensaio, da seguinte afirmação: “Descobrimos o essencial do fenômeno urbano na *centralidade*. Mas na centralidade considerada com o movimento que a constitui e a destrói, que a cria ou a estilhaça” (LEFEBVRE, 1999, p. 110, grifo do autor).

No entender de Lefebvre (1999), a sociedade atual encontra-se num momento conflituoso, num “campo cego”: passa-se do período em que a industrialização norteava o desenrolar da história social àquele em que a problemática urbana torna-se o centro do acontecer histórico, produzindo uma “sociedade urbana”. O entendimento da sociedade nessa nova perspectiva, porém, não se refere apenas a sua forma espacial, como aponta Castells (2000), mas implica num conjunto de valores e símbolos e de relações sociais histórica e especificamente estabelecidas e que se organizam e se transformam segundo uma lógica própria.

Assim, temos que a essencialidade do urbano na centralidade dá-se, pois, em duas dimensões dialeticamente relacionadas: uma social e outra espacial. Sendo, como coloca Lefebvre (1999), uma realidade social composta de relações, o urbano não existe sem sua dimensão material, isto é, intrinsecamente espacial e revelada na cidade.

Partindo dessa concepção da cidade como o centro do urbano, vamos focar um pouco nosso ponto de vista a fim de encontrar no interior da cidade sua centralidade, que fundamentalmente expressa nada mais que o próprio urbano nos liames da ordem próxima, isto é, no espaço local e quotidianamente produzido.

O centro e o não-centro da cidade possuem uma interligação dialética, pois que um não preexiste ao outro. Ambos são dialeticamente produzidos pelo mesmo processo social que conforma a morfologia urbana a partir das disputas por localização, por quotas de lotes maiores e entre as classes sociais (VILLAÇA, 2001).

Na tentativa de reconhecimento do centro e das relações que estabelecem a centralidade na cidade, Villaça (2001) considera que o surgimento do centro se dá apenas se houver um não-centro que se lhe oponha. Trata-se de um centro socialmente produzido e que não coincide necessariamente com o centro geométrico da cidade ou com qualquer outro, ainda que sua localização seja “um ponto do território que minimiza o somatório dos deslocamentos do conjunto dos membros da aglomeração” (VILLAÇA, 2001, p. 239). Essa localização, contudo, se refere ao valor de uso, à acessibilidade possível em relação a outros pontos da cidade.

Existem, entretanto, diferenças entre o que se entende como centro e o que se pode compreender como centralidade. O primeiro, no entender de Sposito (2004), possui a possibilidade de que a segunda exista ao concentrar os meios de consumo individuais e coletivos e o valor simbólico que foi constituído na história social da cidade.

Em cada cidade existe um só centro principal, como afirma Villaça (2001), e frequentemente este coincide com o centro tradicional ou o ponto histórico de origem da cidade; ou os engloba. Especialmente, o centro da cidade é o que concentra tudo aquilo que estaria disperso e o dispõe ao alcance de todos: “frutos da terra, produtos da indústria, obras humanas, objetos e instrumentos, atos e situações, signos e símbolos” (LEFEBVRE, 1999, p. 46).

No estágio atual da urbanização brasileira, além do centro principal, porém, tem-se tornado cada vez mais freqüente a emergência de centros secundários – ou subcentros – com especializações diversas e localizações variadas, resultantes dos processos de desconcentração urbana e/ou deterioração dos centros principais. Não obstante, o alcance dos subcentros restringe-se a determinadas áreas, enquanto que o centro principal abrange toda a cidade e, mesmo, a aglomeração, quando for o caso.

A centralidade conforma-se essencialmente pelos fluxos de convergência e pela capacidade de atração de determinadas áreas. Assim, pois, não necessariamente o centro histórico de uma cidade apresenta maior centralidade que um subcentro emergente ou mesmo que um *shopping center*, conforme os casos. Segundo Villaça, (2001, p. 242), a fonte da centralidade está “na possibilidade de minimizarem o tempo gasto e os desgastes e custos associados aos deslocamentos espaciais”, em relação ao tipo de bens que se deseja consumir – acrescento.

Como afirma Sposito (2004), o centro e a centralidade diferenciam-se pelo fato de que o primeiro pode ser delimitado por critérios específicos enquanto que a segunda, fugaz, podendo mudar no tempo e no espaço, não possui limites que a contenham.

Para Lefebvre (1999, p. 110):

A centralidade não é indiferente ao que ela reúne, ao contrário, pois ela exige um conteúdo. E, no entanto, não importa qual seja esse conteúdo. Amontoamento de objetos e de produtos nos entrepostos, montes de frutas nas praças de mercado, multidões, pessoas caminhando, pilhas de objetos variados, justapostos, superpostos, acumulados, **eis o que constitui o urbano** (grifo nosso).

A partir da afirmação supracitada, enxergamos a dialética da relação espaço-sociedade, revelada na relação cidade-urbano, pois a definição da centralidade de uma área na cidade comporta plenamente em si a dimensão social e espacial do urbano. Desse modo, o urbano como forma, ou seja, em sua intrínseca dimensão espacial, apresenta duas tendências, segundo Lefebvre (1999, p. 112-113):

- a) à *centralidade*, através dos distintos modos de produção, das diferentes relações de produção, tendência que vai, atualmente, até o ‘centro decisional’, encarnação do Estado, com todos os seus perigos;
- b) à *policentralidade*, à oniscentralidade, à ruptura do centro, à disseminação, tendência que orienta seja para a constituição de centros diferentes (ainda que análogos, eventualmente complementares), seja para a dispersão e para a segregação (grifos do autor).

Finalmente, a análise que farei a seguir sobre a realidade de Brasília e seu centro está pautada nos pressupostos teóricos até aqui levantados, considerando níveis e escalas diferentes e contrapondo algumas abordagens.

3. Brasília, ou a cidade feita para ser o centro

Brasília não é uma cidade convencional, que se tenha originado espontaneamente a partir de uma ocupação precedente do espaço e que se foi conformando no desenrolar das relações sociais de seus habitantes, ainda que esta característica lhe seja também presente. Trata-se de uma

cidade que surgiu de uma idéia, diferente, porém, de outras cidades planejadas anteriormente, como Belo Horizonte ou Goiânia; ela é fruto dos princípios da arquitetura modernista e dos processos de urbanização e periferização brasileiros vislumbrados no capitalismo tardio.

De fato, quando me refiro ao planejamento de Brasília, essa referência não consiste somente no espaço que foi pensado por Lucio Costa como o *locus* do ordenamento funcional, da fruição e da possibilidade de realização de todas as atividades da existência humana de modo aprazível e pré-definido, ou seja, o Plano Piloto, a “cidade” que Lucio Costa “inventou”. Quando falo do planejamento da Capital, denoto um sentido que extrapola a cidade *in situ* e abrange o processo mais amplo e complexo da urbanização brasileira, num sentido geral, ou da região Centro-Oeste, num sentido mais estrito.

À época do governo do presidente Juscelino Kubitschek, a transferência da Capital do litoral para o interior do país foi a concretização do plano existente desde o Império. Muito mais que o símbolo da arquitetura modernista, Brasília seria o centro do país, não no sentido geométrico, mas numa amplitude social e espacial que inclui as estruturas econômica, política, cultural e territorial. Além de ser o ponto articulador do país, que ligaria as regiões Centro-Oeste, Norte e Nordeste entre si e com as demais regiões e proporcionaria a interiorização das ocupações humanas, Brasília seria um centro decisional.

No âmbito de sua morfologia, segundo Barbosa Ferreira (1985, p. 44), ao passo que em outros casos a formação de aglomerações urbanas era uma tendência latente do processo de urbanização que se iniciou na segunda metade do século XX, em Brasília houve a intencionalidade explícita de que a cidade se constituísse como tal. Isso se deu por dois motivos que podem ser aqui identificados:

1. Primeiramente, um dos quesitos do concurso para a escolha do plano que daria origem à Capital era o de que ela possuísse entre 500 mil e 700 mil habitantes, ou seja, deveria ser uma cidade de grande porte, principalmente se consideramos o tamanho das cidades brasileiras à época;

2. Em segundo lugar, Brasília seria o nó de interconexão dos principais centros urbanos do país, ligando as principais rodovias e abrindo a possibilidade para novos investimentos e para o deslocamento das migrações para novas áreas, diminuindo os fluxos que se dirigiam, sobretudo, para as metrópoles do Sudeste, podendo “ser considerada um marco no desencadeamento da urbanização brasileira” (BARBOSA FERREIRA, 1985, p. 44).

Nesse sentido, devemos considerar que, por sua idealização, pela maneira como a cidade se constituiu no território e pelos planos de desenvolvimento implantados do país pelo poder público, uma análise da centralidade de Brasília deve levar em conta duas escalas territoriais, já então apontadas, definidas conceitualmente por Sposito (1998): as escalas interna à cidade¹, mais imediata, e da rede urbana à qual ela se articula, mais distante.

No primeiro nível é possível enfocar as diferentes formas de expressão dessa centralidade tomando como referência o território da cidade ou da aglomeração urbana, a partir de seu centro ou centros. No segundo nível a análise toma como referência a cidade ou aglomeração urbana principal em relação ao conjunto de cidades de uma rede, essa por sua vez podendo ser vista em diferentes escalas e formas de articulação, de maneira a que se possam compreender as formas de articulação e configuração, de maneira a que se possam compreender os papéis da cidade central (SPOSITO, 1998, p. 27).

Assim, em sua escala territorial imediata, Brasília apresenta-se como uma aglomeração polinucleada, isto é, como um mosaico de núcleos urbanos eminentemente residenciais e territori-

¹ Evitei aqui a utilização do termo “intra-urbano”, utilizado pela autora, por considerá-lo redundante e inadequado. No meu entendimento, seria perfeitamente adequada a utilização das expressões “escala urbana” e “escala regional” para referir-me respectivamente à “escala da cidade” e “escala da rede urbana”, contudo, devido às confusões apresentadas por Villaça (2001) no que se refere à compreensão dos significados das duas primeiras expressões, optei por não utilizá-las.

almente individuais com pequenos centros administrativos e de serviços de abrangência local e muito pouco especializados, sobretudo os que se encontram muito próximos ao Plano Piloto, como os Lagos Sul e Norte, o Guará e a Candangolândia, entre outros. Nas palavras de Paviani (2005), podemos dizer que a Capital Federal é formada por uma “constelação urbana” centralizada no Plano Piloto, sede dos Governos Federal e Distrital.

Ainda de acordo com Paviani (1985, p.67),

O que é mais característico na distribuição espacial das atividades em Brasília é seu formato centralizado. Ao contrário do que aconteceu com a maior parte de sua população, que se submeteu a um padrão de desconcentração-concentrado nas cidades satélites, as atividades econômicas criaram economia de escala e de aglomeração, fixando-se no Plano Piloto, submetendo-se a critérios de ordem política, aos quais se atrelaram os econômicos.

Além dos núcleos residenciais, em Brasília existem diversos setores de atividades específicas, como a área circundante ao aeroporto, os Setores de Indústria a Abastecimento – SIA –, de Indústrias Gráficas – SIG – e a Cidade do Automóvel, localizados nas imediações do Plano Piloto e que funcionam como áreas de expansão do centro metropolitano para abrigar pequenas indústrias e serviços diversos mais especializados.

No âmbito da conformação territorial interna de Brasília, podem-se notar alguns subcentros de abrangência mais local: Taguatinga, que atende ao eixo mais populoso da metrópole e as cidades goianas localizadas a oeste e sul da Capital; e o Gama, que atende, sobretudo, a periferia goiana sul.

A figura 1 abaixo apresenta a localização do centro principal metropolitano de Brasília – ou seja, o Plano Piloto mais os setores especializados anexos – e os subcentros de Taguatinga e Gama.

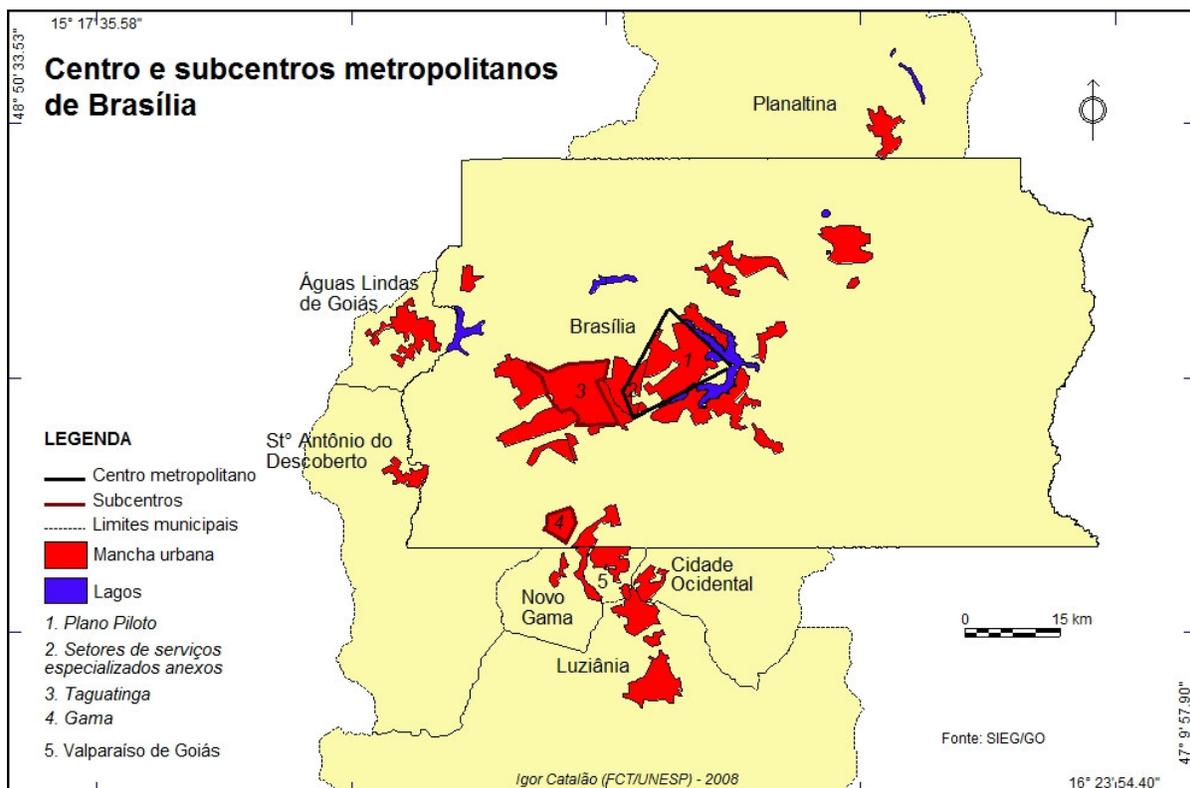


FIGURA 1. Centro e subcentros metropolitanos de Brasília.

Na escala da rede urbana, Barbosa Ferreira (1985) afirma que Brasília teve como um dos motores de sua urbanização a posição de interconexão regional, que unificaria o país e promoveria o desenvolvimento do Centro-Oeste, abrindo também as fronteiras oeste e norte do país à ocupação econômica e ao desenvolvimento agrícola (FARRET, 1985).

Brasília foi implantada com a premissa de que, juntamente com investimentos em capital físico em rodovias e em outras áreas, iria contribuir para a concretização de um dos pré-requisitos básicos do Plano de Metas [...]. Além disso, a construção da capital, em si mesma, teria papel relevante neste processo por meio do desenvolvimento da indústria da construção civil [...] e pela presença dos altos escalões administrativos da República, o que garantiria a existência de um mercado consumidor e relativamente sofisticado na região (FARRET, 1985, p. 24).

Assim, o fato de a nova Capital dever possuir mais de 500 mil habitantes justifica-se pela necessidade da abertura de um amplo mercado de consumo, com padrão elevado pelo poder aquisitivo dos servidores do Governo Federal (BARBOSA FERREIRA, 1985), um salto qualitativo e quantitativo na região que até então se caracterizava pelo quase vazio demográfico e pela falta de atividades econômicas relevantes à escala nacional.

O centro planejado da metrópole

O Plano Piloto de Brasília fora idealizado para ser uma cidade plena, auto-suficiente, e para abrigar predialmente as instituições do Governo Federal, além dos trabalhadores empregados na administração do Estado e das funções necessárias a essa administração e à vida urbana (BARBOSA FERREIRA, 1985). Brasília, nessa concepção, estava restrita aos limites de seu plano original e tudo o que se implantasse fora desses limites deveria ser posteriormente retirado, pois não se desejavam periferias às bordas da cidade-símbolo da arquitetura modernista.

Brasília, então restrita ao Plano Piloto, possuiria seu centro urbano “em torno do cruzamento dos dois principais eixos que constituem a estrutura urbana do Plano Piloto: o Eixo Rodoviário e o Eixo Monumental” (HOLANDA, 1985, p. 137), o que já estava predestinado antes da construção da cidade.

Ora, sabemos que o centro da cidade não preexiste a ela e que, portanto, como afirma Villaça (2001, p. 328):

Não se pode dizer que o centro de Brasília, por exemplo, existia antes de Brasília, só por ter sido ele definido abstratamente num mapa ou ponto do território antes da constituição da cidade. Pode-se dizer que ali, naquele ponto do território, espera-se que um dia, caso realmente a cidade se desenvolva conforme previsto, desenvolva-se o seu centro. Isso, entretanto, ocorrerá somente se e quando a cidade efetivamente vier a existir e, caso isso ocorra, o centro não será mais um ponto do mapa ou do território; será um conjunto vivo de instituições sociais e de cruzamento de fluxos de uma cidade real.

Apesar disso, existe um fato que precisa ser considerado em relação à produção do espaço em Brasília, a saber, o de que nela ficou evidente a ação do Estado no sentido de apropriar-se do espaço, moldá-lo e mantê-lo dentro do modelo pretendido (CATALÃO, GASPAS e ARRUDA, 2008).

Soja (2000), ao discutir as formas de organização da metrópole contemporânea, coloca como evidente o fato de que cada vez mais a dimensão concebida da realidade, isto é, aquela que é produto da imaginação humana – as realidades simuladas que não teria supostamente existência efetiva – torna-se cada vez mais o meio a partir do qual são tomadas as decisões que modificam o espaço. Segundo o autor, indivíduos, grupos sociais e mesmo o poder público agem de acordo com suas simulações do espaço, como se aquilo que imaginassem já possuísse existência material efetiva. Assim, as ações na produção do espaço obedecem às idealizações mentais, subordinando, em certa medida, o espaço produzido ao espaço simulado.

Nesse sentido, cabe-nos questionar se de fato o centro de Brasília não preexistia à cidade, pois já estava idealizado e todas as ações foram tomadas consoante essa concepção abstrata do espaço que, contudo, viria a tornar-se concreta inevitavelmente. Se eu quiser responder a isso sem contrariar as colocações de Villaça (2001), poderia aludir ao fato de que não só o centro como também toda a cidade – o Plano Piloto, na verdade – já estava definida e, logo, não a precedia, mas ambos se co-constituíam. Não obstante, se desejasse proceder dessa forma, negaria a dimensão vivida do espaço, aquela que foi produzida ao longo da história da cidade e que foi responsável pela conformação territorial que hoje conhecemos. Se, como afirma Soja (2000), hoje cada vez mais as simulações mentais do espaço são a base para a sua produção social, considero que isso não se dá de maneira ubíqua e determinista.

Ao considerar que Brasília é, desde sua inauguração em 1960, muito mais abrangente que seu Plano Piloto, certamente seu centro poderia precedê-la – levando em conta a mesma idéia de Soja (2000) sobre as simulações do espaço –, pois era evidente que se tratava de um espaço que seria ordenado pela ação deliberada do Estado (FARRET, 1985) a partir de um plano mental abstrato.

Com efeito, certamente não foi possível manter Brasília em uma redoma e torná-la de fato plenamente bela e aprazível, ainda que seu centro, por vezes, assim se assemelhe, pois, segundo Barbosa Ferreira (1985, p. 45),

a forma atual do aglomerado não seria, pura e simplesmente, o resultado da implantação de seu plano urbanístico, mas principalmente, a expressão espacial que assume o processo de urbanização, interagindo com o plano e a condição de cidade criada visando uma finalidade específica: ser a capital do país.

Se, por um lado, as ações governamentais para impedir que Brasília se ampliasse além do Plano Piloto não surtiram efeito, por outro, estas mesmas ações foram responsáveis pela excessiva centralização das atividades no Plano Piloto.

Sendo o lugar onde predialmente funcionam o aparelho administrativo do Governo Federal brasileiro e do Governo do Distrito Federal, o Plano Piloto reúne uma massa gigantesca de servidores estatais e aglomera serviços diversos necessários ao cotidiano dos trabalhadores.

Na década de 1970, quando Brasília se consolidou como Capital Federal, juntamente com as instituições do Governo, transferiram-se para a cidade bancos, empresas privadas e representações diplomáticas e houve a necessidade de aperfeiçoamento dos equipamentos urbanos e da implantação de serviços especializados no Plano Piloto, destinação da quase totalidade das instituições, desenvolvendo amplamente o setor terciário da economia. Já nessa década, mais de 75% dos empregos da cidade pertenciam ao terciário (BARBOSA FERREIRA, 1985; PAVIANI, 1985). Atualmente, segundo dados da Secretaria de Estado de Trabalho do Distrito Federal, cerca de 90% das atividades no Distrito Federal estão nos setores terciário e quaternário, localizadas principalmente na área central da aglomeração, isto é, no Plano Piloto e nos setores especializados anexos. De acordo com a Pesquisa Domiciliar Transporte (CODEPLAN, 2002), só no Plano Piloto – que abrigava 9% do contingente populacional do quadrilátero –, em 2000, encontravam-se 45% do total de estabeleci-

mentos de trabalho e ensino de Brasília, sendo a localidade de destino de quase 36% das pessoas que se deslocavam nas horas de pico, seguida de longe por Taguatinga, com 13,5%, e Ceilândia, com 10% (TAB. 1).

TABELA 1. Origem e destino das viagens por todos os modos e motivos em horário de pico segundo localidades selecionadas do Distrito Federal em um dia útil de novembro de 2000 em porcentagem.

Localidades de origem	Localidades de destino					
	Plano Piloto	Setores especializados anexos*	Taguatinga	Gama	Outras localidades do DF	Zona Externa
Plano Piloto	86,05	2,93	2,03	0,47	8,16	0,35
Lago Sul	55,05	2,15	5,32	1,39	35,55	0,53
Lago Norte	71,46	2,85	1,53	0,74	23,05	0,37
Cruzeiro/Sudoeste/Octogonal/SIG	59,04	32,89	3,41	0,30	3,75	0,61
Guará/SIA	40,46	47,56	5,78	0,40	4,91	0,90
Núcleo Bandeirante	48,83	6,86	3,56	0,74	38,85	1,17
Candangolândia	38,62	4,59	0,00	1,95	53,92	0,92
Taguatinga	22,13	5,82	59,83	0,25	10,88	1,09
Samambaia	18,01	6,98	14,56	0,32	59,48	0,66
Ceilândia	24,53	7,44	12,07	0,24	55,19	0,53
Recanto das Emas	21,43	6,97	12,85	1,43	55,92	1,41
Gama	25,21	5,47	3,25	57,93	6,25	1,90
Santa Maria	23,45	5,99	3,49	11,05	54,63	1,39
Riacho Fundo	20,92	9,50	10,59	0,26	58,74	0,00
São Sebastião	27,42	2,61	0,46	0,00	69,51	0,00
Paranoá	22,81	0,72	0,00	0,00	76,47	0,00
Planaltina	22,29	4,29	0,39	0,13	72,44	0,46
Sobradinho	33,73	4,32	0,62	0,18	61,16	0,00
Brazlândia	18,55	3,84	3,56	0,00	71,84	2,21
Total dos Destinos	35,36	9,48	13,50	4,43	36,47	0,76

Fonte: Pesquisa Domiciliar Transporte (CODEPLAN, 2002).

Nota: *Estão contabilizados os fluxos para o Guará, o SIA, o Cruzeiro, o Sudoeste, a Octogonal e o SIG.

Ao consideramos os trajetos metropolitanos, temos que, do total de 1.461.721 viagens realizadas em 2006 ligando as cidades do entorno metropolitano e algumas localidades de Brasília, 73,40% delas realizavam-se em trajetos com a área central – o Plano Piloto e os setores especializados a ele anexos, como o de indústrias e abastecimento e o de indústrias gráficas. Os trajetos com Taguatinga e Gama representavam 9, 24% e 14,22% respectivamente. Entretanto, é necessário destacar a ausência de contagem dos trajetos entre Águas Lindas de Goiás e Taguatinga. Considerando estar a primeira mais próxima da segunda do que do Plano Piloto, é possível imaginar um contingente de viagens e passageiros considerável entre as duas localidades, tal como ocorre com o Gama e as cidades do entorno metropolitano localizadas ao sul. Vale ressaltar, ainda, que Águas Lindas de Goiás responde sozinha por cerca de 24% do total de trajetos realizados com a área central (Tab. 2).

Segundo Mathieu e Barbosa Ferreira (2006), a manutenção e ampliação das funções político-administrativas do centro de Brasília inibiram o desenvolvimento de outras atividades diversificadas, como as industriais. Para as autoras, a não implantação de indústrias impediu a geração periférica de empregos e fez com que a maior parte da oferta de trabalho, mais de 70%, ficasse concentrada no centro da metrópole, ampliando seu poder de atração.

Ao longo dos anos, muitas das medidas tomadas pelo poder público para o desenvolvimento social e econômico da cidade serviram apenas para acentuar a centralidade do Plano Piloto em relação ao restante do espaço metropolitano.

Viana e Penna (2007, p. 11), analisando a reprodução do espaço de negócios na metrópole a partir da implantação de um projeto de revitalização urbana e desenvolvimento da orla do Lago Paranoá – o Projeto Orla –, consideram que as estratégias impetradas no projeto “acentuam a centralidade do Plano Piloto na gestão empreendedora da cidade, especialmente relacionados à cultura, [ao] lazer, [ao] turismo e [aos] serviços modernos”.

TABELA 2. Números de viagens e passageiros transportados entre as cidades do entorno metropolitano e localidades selecionadas de Brasília. 2006.

Trajetos	Nº de viagens		Nº de passageiros transportados	
	Total	%**	Total	%**
Águas Lindas de Goiás - Área central	350.643	23,99	14.403.795	24,13
Cidade Ocidental - Área central	81.442	5,57	3.485.584	5,84
Luziânia - Área central*	161.288	11,03	6.828.396	11,44
Novo Gama - Área central	132.264	9,05	5.490.617	9,20
Planaltina - Área central	140.362	9,60	6.218.401	10,42
Stº Antônio do Descoberto - Área central	74.612	5,10	3.102.445	5,20
Valparaíso de Goiás - Área central	132.286	9,05	5.738.914	9,61
Subtotal	1.072.897	73,40	45.268.152	75,84
Cidade Ocidental - Taguatinga	11.866	0,81	462.428	0,77
Luziânia - Taguatinga	34.187	2,34	1.409.438	2,36
Novo Gama - Taguatinga	26.749	1,83	1.038.383	1,74
Stº Antônio do Descoberto - Taguatinga	49.126	3,36	2.025.452	3,39
Valparaíso de Goiás - Taguatinga	13.146	0,90	514.518	0,86
Subtotal	135.074	9,24	5.450.219	9,13
Cidade Ocidental - Gama	30.053	2,06	1.125.794	1,89
Luziânia - Gama	27.413	1,88	1.086.264	1,82
Novo Gama - Gama	111.868	7,65	3.786.452	6,34
Valparaíso de Goiás - Gama	38.552	2,64	1.196.743	2,00
Subtotal	207.886	14,22	7.195.253	12,05
Águas Lindas de Goiás - Brazlândia	3.600	0,25	71.840	0,12
Planaltina - Planaltina (DF)	25.190	1,72	1.019.939	1,71
Planaltina - Sobradinho (DF)	17.074	1,17	683.216	1,14
Subtotal	45.864	3,14	1.774.995	2,97
Total geral	1.461.721	100,00	59.688.619	100,00

Fonte: Anuário ANTT 2007 - ano base 2006.

Nota: *A área central aqui considerada engloba o Plano Piloto e os setores especializados anexos.

**Porcentuais relativos ao total geral.

Projetos como o Orla são um contra-senso na gestão urbana, pois investem recursos na área mais nobre, central e desenvolvida da cidade, ao passo que Taguatinga e Gama, apesar de se apresentarem como subcentros, de estarem localizados no eixo mais populoso do Distrito Federal e, por isso, necessitarem de mais investimento e políticas econômicas e sociais da administração pública, permanecem periferizados e carentes de oportunidades diversas (VIANA e PENNA, 2007).

Nesse contexto, retornemos a Lefebvre (1999, p. 46) para analisar a organização espacial do centro urbano. Para o autor, este apresenta duas possibilidades: ou ele é preenchido até saturar-se, apodrecendo e explodindo, ou “ele organiza em torno de si o vazio, a raridade”.

No caso do centro de Brasília, inúmeras medidas foram tomadas a fim de preservar o centro da saturação, como seu tombamento como Patrimônio da Humanidade, por exemplo, tornando-se ele próprio a raridade, um espaço caro e elitizado, alvo de especulações e *locus* de alto padrão de qualidade de vida urbana.

Em Brasília, a dimensão espacial do urbano demonstra cada vez mais a ampliação da centralidade do Plano Piloto devido a sua função de centro decisional do país, onde o Estado e o capital produzem o espaço numa conjunção de forças político-econômicas. À medida que a metrópole se expande no território, cria uma cada vez maior oniscencialidade do Plano Piloto que, manti-

do pelo Estado como centro ubíquo, segrega a periferia e produz subcentros que nada mais são do que demonstrações do mesmo poder de atração do centro principal, no sentido de que não são capazes de oferecer oportunidades e serviços como o faz o Plano Piloto.

Segundo Sposito (1998, p. 31),

a mudança da escala do pedestre para a escala do automóvel, que permitiu o fim da centralidade única, não significa necessariamente, o acesso de toda a sociedade a essas novas áreas urbanas, a esses novos nós da centralidade intra-urbana.

No caso brasiliense, não se tratou de uma mudança de escala, pois desde sempre a cidade foi dominada pelo automóvel. Essa condição sempre contribuiu para a ampliação da centralidade do Plano Piloto, posto que o automóvel, ao permitir deslocamentos mais fáceis e rápidos, torna desnecessário o surgimento de centros alternativos.

Mesmo os *shopping centers* que, no Brasil, não são equipamentos de consumo característicos do centro (VILLAÇA, 2001) ou que nem mesmo estiveram sempre presentes dentro do tecido urbano (SPOSITO, 1998), em Brasília reforçam a centralidade do Plano Piloto. Nas imediações dos centros de serviços que circundam o cruzamento dos Eixos Rodoviário e Monumental – como os Setores Comercial, de Diversões e Culturais, Bancários e Hospitalares –, podem ser encontrados pelo menos quatro *shopping centers* convencionais, além de outros mais especializados. Esses *shopping centers* deslocaram atividades antes concentradas nas Avenidas W3 Sul e W3 Norte, que posteriormente se voltaram para outros tipos de atividades, como lojas de ferragens, escolas de idiomas, supermercados de bairros, bares etc. Ademais, localizações nas imediações do Plano Piloto atraíram, além de *shopping centers* e galerias comerciais com as mais diversas especialidades, grandes empresas de varejo internacionais, como os hipermercados Carrefour e Wall Mart e as Lojas Fnac, entre outros.

Assim, o Plano Piloto e seus setores especializados contíguos tornam-se um centro importante de oferecimento de empregos e serviços multivariados e assumem a primazia sobre as demais localidades da metrópole e sobre as cidades goianas periféricas, centralizando a influência também à escala metropolitana.

Considerações finais

O planejamento e as ações que produziram Brasília como uma metrópole cujo espaço hoje abriga cerca de três milhões de pessoas foram os responsáveis pela criação de uma excessiva centralidade no Plano Piloto. Criado para ser o *locus* da ação direta do Estado sobre o espaço, o Plano Piloto de Brasília, Patrimônio da Humanidade devido à arquitetura modernista, é atualmente um importante centro de decisão em nível nacional, regional e local e não se caracteriza pelo deterioro. Por mais de 40 anos, continua a ser um grande canteiro de obras que vê surgir a cada ano edifícios de luxo, *shoppings* e atividades terciárias e quaternárias diversas. Abrigando menos de duzentos mil habitantes – ou apenas 7% da população metropolitana –, possui excelente conforto ambiental para seus moradores, mas sufoca-se cada vez mais pelo grande número de automóveis particulares e coletivos que circulam em suas avenidas, largas e estreitas, provenientes de diferentes localidades do espaço metropolitano.

Apesar da consolidação de Taguatinga como um importante subcentro de serviços diversos e, principalmente, comercial, o Plano Piloto continua sendo um centro que concentra alto padrão de serviços e é destino de grandes investimentos estatais e dos capitais nacional e internacional (VIANA e PENNA, 2007).

Assim, possibilidades analíticas são abertas e voltam-se para decifrar os processos de produção do espaço na metrópole a partir de suas centralidades, sobretudo numa análise dialética

que fuja de subterfúgios empiristas ou teoricistas e proporcione uma maior complexificação da imaginação geográfica.

Referências

- ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres. *Anuário Estatístico 2007*. Disponível em: <http://www.antt.gov.br/aett/aett_2006/index.htm>. Acesso em: 20 dez 2007.
- BARBOSA FERREIRA, Ignez Costa. O processo de urbanização e a produção do espaço metropolitano de Brasília. In: PAVIANI, Aldo (Org.). *Brasília, ideologia e realidade: espaço urbano em questão*. São Paulo: Projeto/CNPq, 1985. P. 43-56.
- CASTELLS, Manuel. *A questão urbana*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000 [1972].
- CATALÃO, Igor; GASPAR, Leni; ARRUDA, Raquel Carvalho de. Reflexões sobre o patrimônio de Brasília. Presidente Prudente, 2008. Artigo não publicado.
- COMPANHIA DE PLANEJAMENTO DO DISTRITO FEDERAL – CODEPLAN. *Pesquisa Domiciliar Transporte 2000*. Brasília: CODEPLAN, 2002. 199 p.
- FARRET, Ricardo Libanez. O Estado, a questão territorial e as bases da implantação de Brasília. In: PAVIANI, Aldo (Org.). *Brasília, ideologia e realidade: espaço urbano em questão*. São Paulo: Projeto/CNPq, 1985. P. 17-26.
- HOLANDA, Frederico. A morfologia interna da Capital In: PAVIANI, Aldo (Org.). *Brasília, ideologia e realidade: espaço urbano em questão*. São Paulo: Projeto/CNPq, 1985. P. 135-160.
- LEFEBVRE, Henri. *A revolução urbana*. Belo Horizonte: Editora da UFMG, 1999 [1970]. 178 p.
- MATHIEU, Marcia Regina de Andrade; BARBOSA FERREIRA, Ignez Costa. *Brasília : la question environnementale urbaine et la préservation du patrimoine de l’Humanité*. Paris: UNESCO, Netherlands Funds-in-Trust at the World Heritage Centre, 2006. Relatório técnico-científico.
- PAVIANI, Aldo. A violência do desemprego. In: PAVIANI, Aldo; BARBOSA FERREIRA, Ignez Costa; BARRETO, Frederico Flósculo P. (Org.). *Brasília: dimensões da violência urbana*. Brasília: Editora da UnB, 2005. P. 193-218.
- _____. A metrópole terciária. In: PAVIANI, Aldo (Org.). *Brasília, ideologia e realidade: espaço urbano em questão*. São Paulo: Projeto/CNPq, 1985. P. 57-79.
- SOJA, Edward W. *Postmetropolis: critical studies of cities and regions*. Oxford: Basil Blackwell, 2000. 440 p.
- SPOSITO, Maria Encarnação B. *O chão em pedaços: economia, urbanização e cidades no estado de São Paulo*. 508 f. 2004. Tese (Livre-Docência) – Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, Presidente Prudente.
- _____. A gestão do território e as diferentes escalas da centralidade urbana. *Território*, Niterói, ano III, n. 04, mês, 1998.
- VIANA, Rosângela; PENNA, Nelba Azevedo. *Brasília – urbanização e processo de reprodução do espaço de negócios*. In: ENCONTRO DE GEÓGRAFOS DA AMÉRICA LATINA, 11., 2007, Bogotá. *Anais...* Bogotá, 2007. 20 p.
- VILLAÇA, Flávio. *Espaço intra-urbano no Brasil*. 2. ed. São Paulo: Studio Nobel/FAPESP/Lincoln Institute, 2001. 373 p.