



Universidade de Brasília
Instituto de Ciências Humanas
Departamento de Geografia

**CENTRALIDADE DAS CIDADES DE GAMA E SANTA MARIA NA REGIÃO
PERIFÉRICA METROPOLITANA DE BRASÍLIA**

Matheus Silva Pereira Ramos

BRASÍLIA

2016

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA – UNB
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS – IH
DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA – GEA

**CENTRALIDADE DAS CIDADES DE GAMA E SANTA MARIA NA
REGIÃO PERIFÉRICA METROPOLITANA DE BRASÍLIA-DF**

Monografia de Graduação

Matheus Silva Pereira Ramos

Orientadora: Prof. Dr^a Nelba Azevedo Penna

Brasília
Julho de 2016

Universidade de Brasília – UnB
Instituto de Ciências Humanas – IH
Departamento de Geografia – GEA

CENTRALIDADE DAS CIDADES DE GAMA E SANTA MARIA NA REGIÃO
PERIFÉRICA METROPOLITANA DE BRASÍLIA-DF

Matheus Silva Pereira Ramos

Monografia apresentada junto ao Departamento de
Geografia da Universidade de Brasília como requisito
parcial à obtenção do título de Bacharel e Licenciado
em Geografia

Profa. Dra. Nelba Azevedo Penna – Departamento de Geografia/UnB

Profa. Dra. Shadia Husseini de Araújo – Departamento de Geografia/UnB

Prof. Dr. Fernando Luís, de Araújo Sobrinho – Departamento de Geografia/UnB

Brasília, Julho de 2016

FICHA CATALOGRÁFICA

Ramos, Matheus Silva Pereira

CENTRALIDADE DAS CIDADES DE GAMA E SANTA MARIA NA REGIÃO
PERIFÉRICA METROPOLITANA DE BRASÍLIA-DF.

Monografia de graduação – Universidade de Brasília, Departamento de Geografia.

Licenciatura em Geografia, UnB, 2016.

1. Organização Espacial
2. Transporte
3. Mobilidade Urbana
4. Direito à cidade

CESSÃO DE DIREITOS

AUTOR: Matheus Silva Pereira Ramos

TÍTULO: Centralidade das cidades de Gama e Santa Maria na Região Periférica
Metropolitana de Brasília-DF

GRAU: Bacharel e Licenciado

ANO: 2016

É concedida à Universidade de Brasília permissão para reproduzir cópias dessa monografia de graduação e emprestar ou vender tais cópias somente para propósitos acadêmicos e científicos. A autora reserva outros direitos de publicação e nenhuma parte desta monografia de graduação pode ser reproduzida sem autorização por escrito do autor.

MATHEUS SILVA PEREIRA RAMOS

Instituto de Ciências Humanas. Departamento de Geografia. ICC Ala Norte, Campus
Universitário Darcy Ribeiro, Universidade de Brasília, Brasília, DF.

matheusramosgea@gmail.com

*“Cerre os punhos e sorria. Jamais volte pra sua
quebrada de mão e mente vazia”*

Emicida

AGRADECIMENTOS

A Deus. “Porque dEle e por Ele, e para Ele, são todas as coisas; glória, pois, a Ele eternamente. Amém” (Rm 11:36).

À dona Clarisse, minha mãe, minha família. Pessoa responsável por me manter num caminho de resistência até os dias de hoje. Detentora de um saber empírico inestimável. A ela todos os meus esforços e sinceros agradecimentos.

Aos meus queridos amigos, que souberam proporcionar alegria nos momentos de tenção e, até mesmo auxiliaram em trabalhos de campo. Sobretudo, agradecimentos especiais ao meu amigo de infância Prof. Clark, um historiador exímio que me auxiliou nos campos realizados na Periferia Metropolitana de Brasília, proporcionando um conhecimento empírico crucial para a descrição do trabalho, aos meus amigos Ian de Oliveira e Brunno Melo, geógrafos promissores que me auxiliaram com a confecção de mapas, discussões acerca do binômio deslocamento-trabalho e horas de estudo em conjunto. Agradeço também à minha amiga Winy, futura geógrafa, que me acompanhou desde o primeiro dia na vida universitária e ao seu respectivo companheiro, Rosbon. Sem vocês muitas coisas não se concretizariam.

Ao programa Afroatitudo que me apoiou enquanto resistência negra e periférica num espaço acadêmico desigual e meritocrata.

À minha orientadora Profa. Dra. Nelba Azevedo Penna que soube, com bastante paciência e resiliência, guiar este trabalho aos rumos corretos, compreendendo a importância científica do mesmo e me inspirando desde os primeiros encontros na vida acadêmica.

Por fim, um agradecimento especial às Regiões Administrativas de Santa Maria e Gama, que me abrigaram desde que cheguei no Distrito Federal, ainda recém-nascido. Serei sempre grato ao saber empírico das ruas, aos conhecimentos populares, ao povo que pisou no mesmo chão de terra que eu. À todas e todos que estiveram desde o início, gratidão pela paciência, tempo dedicado, e amor que compartilhado. Isso é por todos nós.

RESUMO

O trabalho analisa o surgimento de uma nova centralidade na Região Metropolitana de Brasília a partir da perspectiva da mobilidade, moradia e trabalho entre as Regiões Administrativas de Gama e Santa Maria perante seus municípios limítrofes em Goiás: Novo Gama, Valparaíso de Goiás e Cidade Ocidental, mediante uma nova territorialidade onde observa-se uma intensa relação de migração intraurbana. Tais cidades assumem uma nova dinâmica em torno dos deslocamentos pendulares perante suas demandas. A rápida expansão da Periferia Metropolitana de Brasília ocasionou novos fluxos nas Regiões administrativas mais próximas, fato que acarreta numa série de desafios às gestões governamentais. O aumento de fluxos, de oferta de serviços e empregos e a crescente especulação imobiliária produz uma dinâmica complexa à nova centralidade investigada.

Palavras-chave: centralidade; segregação espacial; mobilidade; moradia; trabalho.

ABSTRACT

The work analyzes the emergence of a new centrality in Metropolitan Brasilia from the perspective of mobility, housing and labor between as Administrative Regions Gama and Santa Maria before its neighboring municipalities in Goiás: Novo Gama, Valparaíso de Goiás and Cidade Ocidental, through a new territoriality where it is observed an intense relation of the intra-urban migration. These cities take on a new dynamic around the pendulous offsets before your demands. A rapid expansion of metropolitan outskirts of Brasilia led new flows in the Administrative Regions more nearby, suit that entails a series of challenges to the governmental efforts. Increased flows, supply services, jobs and growing speculation produces a complex dynamic to the new centrality investigated.

Keywords: centrality; spatial segregation; mobility; housing; job.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	12
CAPÍTULO 1	
CENTRALIDADE E MOBILIDADE: MORADIA E TRABALHO NAS REGIÕES METROPOLITANAS	19
CAPÍTULO 2	
CENTRALIDADE E MOBILIDADE: MORADIA E TRABALHO NO DISTRITO FEDERAL	24
2.1 A urbanização no DF e moradia segregada	24
2.2 A Urbanização no Distrito Federal e a centralização das atividades de trabalho	26
2.3 A urbanização e periferização no Distrito Federal: implementação da rede de mobilidade mediante o movimento pendular.....	28
CAPÍTULO 3	
CENTRALIDADE E MOBILIDADE NO GAMA E EM SANTA MARIA	30
3.1 Organização espacial do Gama e sua rede de mobilidade e trabalho	30
3.2 Organização espacial de Santa Maria e sua rede de mobilidade e trabalho	34
3.3 Movimento Pendular e os municípios de Valparaíso, Novo Gama e Cidade Ocidental ..	35
CONSIDERAÇÕES FINAIS	48
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	49

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Matéria sobre déficit habitacional no G1.....	38
Figura 3 - Conjuntos habitacionais mais antigos do Novo Gama	39
Figura 4 - Borracharia no centro comercial do Novo Gama	39
Figura 5 - Trecho comercial do centro do Novo Gama.....	40
Figura 6 - Praça e comércio central da Cidade Ocidental	41
Figura 7 - Centro comercial da Cidade Ocidental	41
Figura 8 - Condomínios na Cidade Ocidental	42
Figura 9 - Mansões de recreio São Mateus.....	43
Figura 10 - Condomínios em Valparaíso de Goiás.....	43

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Distância entre o Gama e as demais localidades.....	31
Quadro 2 – Distribuição da população trabalhadora do Gama por local de trabalho.....	32
Quadro 3 - Distribuição da população trabalhadora de Santa Maria por local de trabalho.....	35
Quadro 4 - Frota de veículo particulares no municípios de Novo Gama, Valparaíso de Goiás e Cidade Ocidental - 2016.....	47
Quadro 5 - Número de viagens de Valparaíso de Goiás, Novo Gama, Cidade Ocidental para o Gama e Área Central*	47

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - População do Gama - 2015	31
Gráfico 2 - Número de ex-moradores do Gama e Santa Maria nos municípios de Novo Gama, Valparaíso e Cidade Ocidental	37
Gráfico 3 - Distribuição populacional dos municípios de Novo Gama, Valparaíso de Goiás e Cidade Ocidental segundo transporte utilizado para ida ao trabalho	46

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 - Santa Maria e município limítrofes.....	34
Mapa 2 - Principais vias de mobilidade entre as cidades estudadas.....	45

INTRODUÇÃO

Desde o período de criação do Distrito Federal (DF), tem-se a ideia de segregação planejada, na qual surgiram as "Cidades Satélites", concomitante a construção do Plano Piloto (PP), formando um tecido urbano polinucleado. A centralidade conjecturada no Plano Piloto exercia influência urbana sobre estas "satélites", incumbindo a elas a função de cidades-dormitório. Ao longo do desenvolvimento urbano, estas cidades adquiriram características de centros urbanos na escala do DF, sendo transformadas por lei em Regiões Administrativas¹, tais como: Taguatinga, Ceilândia, Gama, Santa Maria, entre outras.

Com a implementação da Região Metropolitana do Distrito Federal, incluindo municípios do Estado de Goiás, limítrofes com o DF, observa-se um novo cenário perante o crescimento urbano desta região. Contudo, devido a fatores principalmente de mobilidade, moradia e trabalho, algumas RAs conurbaram-se rapidamente com os municípios de Goiás, especialmente Gama e Santa Maria conurbadas aos municípios de Valparaíso, Novo Gama e Cidade Ocidental. A proximidade, as estruturas urbanas de consumo e serviços, a especulação imobiliária e os fatores empregatícios e de mobilidade tornaram esse processo cada vez mais intenso. O crescimento urbano nas Regiões Administrativas do Distrito Federal ocorreu de forma acelerada na última década, observando-se então um grande fluxo de pessoas para a Região Metropolitana de Brasília. Com isso, o custo de vida e as condições de mobilidade urbana aumentaram de forma exponencial, principalmente no Plano Piloto.

Desta forma a mobilidade está caracterizada por um movimento pendular entre as cidades do Gama e Santa Maria e os municípios, a partir dos fluxos das cidades de: Valparaíso, Novo Gama e Cidade Ocidental. Tal movimento pendular ocorre, principalmente, através do transporte público coletivo, que sofrem influência das centralidades exercidas por Gama e Santa Maria. Portanto, o foco desta pesquisa é analisar este processo de mobilidade e trabalho, que acarreta um movimento pendular bastante complexo envolvendo estas cidades.

A cidade do Gama (Região Administrativa II), apresenta em sua atual conjuntura uma economia interna já consolidada oferecendo uma rede de bens e serviços que corroboram com essa integração. Já Santa Maria, ainda em ascensão, apresenta aspectos de periferia, não apenas tipológicos, mas, caracterizando-se por ser um centro de integração entre as cidades goianas e o DF. A partir da instalação de estações do BRT (Bus Rapid Transit, sistema de coletivos

¹ Segundo a lei Nº 4.545, de dezembro de 1964, Título IV, Art 9º: "O Distrito Federal será dividido em Regiões Administrativas para fins de descentralização e coordenação dos serviços de natureza local";

composto por ônibus articulados e biarticulados) implementado como novo modal desde Gama e Santa Maria, até o Park Way e Plano Piloto, tornou essa dinâmica pendular mais complexa, pois não há integração entre os transportes do DF e Goiás. Ainda, salienta-se que a região em foco apresenta grande especulação com loteamentos horizontais, irregulares, muito característicos na formação do Distrito Federal.

O processo de mobilidade urbana ocorre em paralelo com um grande boom populacional e imobiliário ocorrido entre 2005 e 2014, período no qual a política de expansão do transporte público e habitacional se deu em maior escala nas últimas décadas, aliando-se aos bancos para financiamento e com grandes construtoras (Programas Morar Bem e Minha Casa Minha Vida). Considera-se, também, que o sistema de mobilidade urbana constitui importante base de sustentação do transporte entre Brasília e os municípios metropolitanos pois, ao satisfazer a relação clássica entre habitação e trabalho, mediante as pendularidades, favorece também a diminuição do custo da reprodução da força de trabalho e do aumento da reprodução do capital financeiro.

Tendo em vista esses fatores, buscamos analisar o processo de formação de centralidades no Gama e Santa Maria e compreender as dinâmicas territoriais de formação espacial na escala proposta. Esta relação analisa os fluxos de deslocamento na perspectiva do ordenamento territorial. Sabe-se que o planejamento territorial tem sido uma pauta de desgaste para o governo do Distrito Federal e os municípios metropolitanos, considerando que as relações estabelecidas entre os mesmos são regidas por intermédio de hierarquias e poderes estatais e econômicos de instâncias diferentes.

Sabe-se que as cidades-dormitório na América Latina em geral tem uma relação muito forte e claramente explícita com o processo de urbanização (CANO, 1988). Com o aparecimento de novas conurbações nas regiões metropolitanas, torna-se consequente o surgimento de novas centralidades periféricas, essas, por sua vez, caracterizam-se não só pela nova influência e poder econômico, mas também por uma série de fatores consequentes que relacionam-se às mudanças custo de vida, necessidades sociais e o processo de periferização.

CAIADO (2005) destaca que, além dos processos de relação de trabalho, o baixo dinamismo econômico, a ausência de diversidade de comércio sobretudo do circuito superior, (SANTOS, 1978) são agentes cruciais para a estruturação intra-urbana do Distrito Federal e entorno.

Todos os conceitos tentam, a um só tempo, buscar propostas metodológicas para a compreensão da organização socioespacial da relação Brasília-entorno em seus contextos recentes para a formação da Região Metropolitana do Distrito Federal. Não obstante, os

conceitos de cidade-região e arranjo urbano regional englobam a dimensão da análise desse processo de interdependência cada vez maior entre os espaços e novas espacialidades. Tal processo aponta a “emergência de um novo formato urbano de caráter metropolitano, que se expressa pela extensão territorial da mancha urbana das metrópoles” (LENCIONI, 2013).

Investiga-se aqui a formação das centralidades nas cidades de Gama e Santa Maria perante a Região Metropolitana do Distrito Federal. A dinâmica territorial e social mediante o fluxo de pessoas no Distrito Federal, que se estabelece através da concretude da relação capital-trabalho, uma vez que o deslocamento pendular se viabiliza baseando-se na ótica da segregação planejada, já estabelecido nesse território.

“(..). entende-se a segregação residencial como fenômeno resultante das intermediações complexas entre os agentes e suas atividades na formação do espaço urbano, estruturada sob as determinações das relações sociais capitalistas” (CAMPOS, 1988)

O estudo aqui se apresenta em relação às cidades de Gama e Santa Maria, que exercem centralidades sobre os municípios de Novo Gama, Valparaíso de Goiás e Cidade Ocidental. Portanto, se faz necessário investigar os fatores que tornam essa centralidade completa ou incompleta, bem como as razões que formam, nesse processo, um importante nó de rede no limite entre a UPT Sul do DF² e os municípios goianos, fixando um determinado fluxo de pessoas que ocorre através da moradia e trabalho.

O objetivo geral é a análise da dinâmica territorial e social mediante a compreensão da centralidade produzida por Gama e Santa Maria sobre os municípios goianos de Novo Gama, Valparaíso de Goiás e Cidade Ocidental, a partir da mobilidade urbana para moradia e trabalho entre estas cidades. Para realizar este objetivo, especificamente propõe-se:

- (i) Investigar e diferenciar as relações de interdependências entre os espaços estudados, no que se refere a esfera de mobilidade para moradia nas cidades do Gama e em Santa Maria.
- (ii) Estabelecer os fluxos mais importantes relacionadas à mobilidade urbana na região para o trabalho no Gama e em Santa Maria.
- (iii) Estabelecer os elementos de centralidade no Gama e Santa Maria, a partir da mobilidade para analisar a nova centralidade produzida.

² Unidade de Planejamento Territorial referente à margem sul do Distrito Federal, correspondente à região formada por Gama, Santa Maria, Recanto das Emas e Riacho Fundo II, delimitada pela Codeplan/GDF, tendo em conta a delimitação escalar do trabalho referente somente às RAs de Gama e Santa Maria

Tem-se como ponto de partida que, a partir da última década, estrutura-se uma nova centralidade exercida por Gama e Santa Maria, provenientes do estabelecimento dos fluxos de mobilidade para moradia e trabalho nestas cidades, alterando a morfologia urbana formada pela conturbação. Deixa de existir na região o polinucleamento inicial para formar uma complexa centralidade de oferta de serviços, habitação, comércio e indústria.

Para o desenvolvimento do trabalho, serão apresentados 3 capítulos. Cabe ao primeiro capítulo embasar teoricamente o trabalho, discutindo os principais conceitos usados para a compreensão dos objetivos estabelecidos.

O capítulo 2 traz um debate sobre as centralidades que se constituíram no Distrito Federal, e discute como a mobilidade, a moradia, e o trabalho foram responsáveis por consolidar tal centralidade. Além disso, o mesmo apresenta uma reflexão a respeito da expansão urbana no DF e suas consequências atuais.

Por fim, o capítulo 3 traz o recorte que é o foco do trabalho, ou seja, a centralidade exercida pelas cidades de Gama e Santa Maria em sua relação com Valparaíso de Goiás, Novo Gama e Cidade Ocidental. O capítulo se subdivide a fim de apresentar as principais características da moradia, do trabalho e da mobilidade desenvolvidas nas duas cidades e suas interações e articulações em conjunto com os municípios goianos citados. O último tópico traz à tona a questão do movimento pendular entre os municípios e as cidades, bem como a discussão acerca das novas conurbações que ali ocorrem.

Procedimentos Metodológicos:

Os procedimentos metodológicos utilizados na construção deste trabalho subdividem-se entre “Pesquisa Bibliográfica”, “Pesquisa Documental”, “Pesquisa de Campo” e “Análise dos dados”.

1. Pesquisa Bibliográfica:

Coube a essa parte do trabalho, uma análise a partir da pesquisa dos conceitos de centralidade e mobilidade, encaminhando uma discussão com base em estudos regionais e globais, usados para uma efetiva amostra de escalas e redes, problematizando as dinâmicas a serem investigadas.

Através da elevação do custo de vida e moradia, observou-se um deslocamento significativo de habitantes para os municípios goianos, mantendo, porém, a relação de dependência com o Distrito Federal e fazendo o uso de novas centralidades.

De acordo com Milton Santos:

“Fenômenos de dispersão podem ocorrer: se uma cidade atinge, em alguns bairros centrais, uma densidade demográfica e econômica importante, criam-se centros secundários para a distribuição de mercadorias ou de serviços. Pode suceder, igualmente, que a cidade, durante seu crescimento, tenha englobado pequenos centros semi-urbanos ou antigos subúrbios, que se transformaram em centros secundários”.
(Santos, 1989)

A expansão do capital financeiro através da especulação imobiliária é um elemento metropolitano para o estudo das centralidades. Para isso, o trabalho fez uso dos conceitos de centro e periferia, relacionando-os com a dinâmica territorial da Brasília metrópole e sua articulação financeira.

2. Pesquisa Documental:

O procedimento metodológico utilizado para este trabalho consiste na análise da pendularidade do fluxo nas escalas regionais da RMB, mediante a ótica da mobilidade para moradia e trabalho. Para isso, nos estudos de caso de Gama e Santa Maria, foram usados os planos diretores e de transporte para as respectivas regiões administrativas, tomando um comparativo estatístico formulado exclusivamente para este trabalho. Analisou-se o período entre 2005 e 2014, delimitado pelas ações políticas e econômicas nesses anos, onde o governo atuou junto aos bancos, em que se considera o grande *boom* da especulação imobiliária e melhoria no transporte público nas cidades (2005) e o início da recessão deste mercado de moradias (2014).

Foram obtidos dados gerais, referentes à população: renda per capita, local de trabalho, de estudo - obtidos nos censos do IBGE e Codeplan/GDF. Tais dados, aqui, serviram de ferramenta para uma organização estatística das duas esferas territoriais abordadas: Gama e Santa Maria, e a segunda esfera formada pelos municípios de Goiás. Assim foi traçado o panorama de crescimento populacional e o quadro do ordenamento territorial baseado nos dados coletados.

A respeito da análise sobre mobilidade foi realizado levantamentos sobre vias, BRs e DFs foram obtidos com o Detran DF e Detran GO, referentes aos fluxos nas vias e suas intensidades, bem como os números a respeito dos meios de transporte mais utilizados.

Dados coletados sobre as cidades de Valparaíso de Goiás, Novo Gama e Cidade Ocidental foram usados como base para a análise e argumentos sobre fluxo e renda, considerando o intenso crescimento populacional verificado nesses municípios, sendo usados também para uma análise comparativa com as Regiões Administrativas abordadas no trabalho.

3. Pesquisa de Campo:

Todas as fotos utilizadas no trabalho foram realizadas na pesquisa de campo. Além de trazer uma perspectiva geral da tipologia de cada município e RA, a fim de ambientar o leitor, os principais pontos dos elementos para análise da espacialidade produzida se mostram representados iconograficamente.

O trabalho considerou questões sobre espacialidade e distância, já que o fator “tempo” é um dos fatores importantes para que moradores de Valparaíso de Goiás escolham executar suas atividades diárias no Gama ao invés de deslocarem-se para o Plano Piloto, por exemplo. Aqui, os dados foram cartografados a fim de analisar os dados com maior precisão. Como ferramentas, estão o QGIS e o Google My Maps. A diferenciação entre a escolha dos dois se deu considerando que o primeiro resulta em melhor qualidade às impressões, e o segundo pode ser mais eficaz para delimitações.

4. Análise dos Dados:

A produção de mapas temáticos foi criada a partir de um banco de dados Spring (Sistema de Processamento de Informações Georreferenciadas). Os mapas estão construídos com base nos fluxos para o trabalho. A maioria destes se baseada no fluxo de pessoas em torno da BR 040 (rodovia federal que liga Valparaíso a Santa Maria), identificada aqui como o principal eixo de integração entre casa e trabalho, além da DF-290, que liga Valparaíso de Goiás ao Gama; DF-483 (Vulga “Skol”), via de acesso do Gama a Santa Maria e GO-521, não menos importantes para corroboração deste processo, principal via de acesso entre o município de Cidade Ocidental e as RA's já citadas.

A análise da mobilidade foi baseada em dados a respeito do fluxo de transporte público coletivo, carros particulares, transporte escolar e caminhões. O percentual correspondente ao fluxo de bicicletas e a pé foi desprezado.

Os gráficos e tabelas estão baseados dados coletados na pesquisa documental e de campo, a fim de sintetizar e comparar as diferentes fontes, trazendo apontamentos e problematizações a respeito do tema.

1. CENTRALIDADE E MOBILIDADE: MORADIA E TRABALHO NAS REGIÕES METROPOLITANAS

Tendo em vista que os processos de injustiça social e espacial estão indissociáveis da relação entre urbanização, mobilidade e trabalho e o debate e conceituação aqui apresentados inicia-se através da ótica da moradia, um dos principais fatores que está interligado às demais problemáticas urbanas na Região Metropolitana de Brasília atualmente.

A questão da moradia é o principal pilar na discussão da segregação planejada, entretanto, antes disso, cabe ao trabalho trazer à tona a questão da moradia nas diferentes escalas. Observa-se que em grande parte da América Latina o processo segregacionista ocorre à medida que a especulação imobiliária e o capital exigem determinadas localizações, culminando num gradiente urbano que culmina num futuro espaço periférico, geralmente com pouca oportunidade de emprego, baixa infraestrutura e articulação entre os meios de transporte coletivos (considerando o maior período de fluxo entre estes nos horários de pico, no qual ocorre o movimento pendular, antes já citado) e, principalmente, incitando uma articulação entre as centralidades mais próximas na busca destes fatores.

A periferia brasileira, na grande maioria das metrópoles, se dá em espaços comuns, próximos, como o exemplo de periferias no Rio de Janeiro, São Paulo e México. A luta pela terra nestes espaços ocorre de forma perversa, como pode-se observar nos registros da Secretaria de Habitação de São Paulo, que nos traz a informação de que, nos últimos 20 anos, mais de 1200 (mil e duzentas) favelas foram incendiadas entre 2008 e 2012, onde - supostamente- os causadores e, conseqüentemente, beneficiários foram as grandes construtoras em detrimento da precarização das aglomerações periféricas.

Entretanto, em Brasília, sabe-se que tal fenômeno urbano não ocorre necessariamente da mesma forma. Desde a fundação da cidade, se estabelece um pensar estatal que burocratiza a proximidade periférica do centro do poder nacional. Os ditos pioneiros construtores da cidade não conseguiram se estabelecer em terreno central, sendo convencidos mudarem-se junto a suas famílias para locais com dezenas de quilômetros de distância. Primeiramente Taguatinga e, posteriormente CEI (Centro de Erradicação de Invasões, que se tornaria Ceilândia) fizeram parte deste processo ainda na década de 50. “A nova capital não poderia reproduzir as “mazelas” por exemplo, do Rio de Janeiro ou de São Paulo; não poderia ter as “nódoas” em seu tecido urbano, representadas pelas favelas e cortiços” (PAVIANI, 210, p. 145.)

Ainda assim, o número populacional da nova capital não parava de crescer, e a emigração que culminaria na formação do Distrito Federal se tornou gritante a ponto de gerar as próximas Regiões Administrativas em meados de 70.

Já se presencia uma seletividade espacial, pois o Plano Piloto, desde o início, caracterizava-se como o espaço urbano destinado ao funcionalismo público federal e à pequena burguesia, enquanto as cidades-satélites eram formadas a partir da pressão exercida pela população migrante dos trabalhadores menos qualificados (ligados sobretudo à construção civil), que possuíam como perspectiva de moradia apenas as proximidades dos canteiros das obras, seja nos seus alojamentos ou nas denominadas “invasões” (PAVIANI, 2010)

A cidade do Gama, primeira Região Administrativa da Unidade de Planejamento Territorial Sul, se instituiu como uma chácara a 40km de distância do Plano Piloto que acolheria essa força de trabalho. Atualmente a região atua como polo econômico e de influência aos municípios e localidades periféricas da região metropolitana de Brasília, como os municípios de Valparaíso, Novo Gama, Cidade Ocidental, além de Céu Azul, Luziânia e Santo Antônio do Descoberto, e sofre massiva influência da especulação imobiliária.

Por fim, a cidade de Santa Maria, Região Administrativa mais recente (1990), surgiu numa era governamental de políticas populistas dentro do Distrito Federal que fomentavam a “distribuição” de lotes em novas áreas com a promessa de uma suposta legalização de terrenos e realização da estrutura de bens e serviços, saneamento básico etc.

É imprescindível que esse estudo trate também da força de trabalho e do emprego, correlacionando-o à segregação espacial, considerando que uma análise de subemprego, emprego sazonal e até mesmo o desemprego compõem o cenário da pendularidade, do processo de periferização e de uma nova conurbação aqui avaliada.

Castells (2006, p. 333), ao teorizar sobre o meio urbano, assume a existência de dois elementos cruciais no processo econômico: os meios de produção e a força de trabalho, constatando assim que a constituição do meio urbano estaria mais atrelada aos processos relativos ao segundo fator.

Como uma baixa circulação de capital dentro da própria região periférica, baseando-se essencialmente no circuito inferior (SANTOS, 1978), os moradores dessa região, em geral, se encontram pressionados a buscar sua renda numa região central. Na maioria dos países de economia capitalista essa dinâmica urbana funciona de forma muito semelhante, com poucas exceções. Entretanto, se faz necessário acentuar aqui que o processo de formação espacial e urbana no Distrito Federal são dependentes das atividades empregatícias e suas influências na polarização da produção territorial.

A ausência de uma industrialização em Brasília acarretou numa polarização de

empregos. Segundo Ferreira e Penna (1996, p. 195) “a mobilidade residencial, do centro para a periferia, ocasionada pela valorização do solo urbano no centro, que empurra camadas da população para a periferia e, conseqüentemente, exerce pressão sobre os mais pobres, que aí residem”. Sendo assim, a mobilidade residencial se baseia numa seletividade espacial e segregação social, que ocasionam esse gradiente espacial urbano que está intrinsecamente correlacionado às políticas de assentamento aplicadas pelo governo. A segmentação do mercado de trabalho brasileiro corroborou, através da economia espacial, para a expansão de periferias na região metropolitana de Brasília.

Entretanto, assume-se a existência de um mito de uma “Brasília planejada” que não abarcaria o desemprego por consequência desse planejamento. Tal consciência de um suposto igualitarismo, advinda de alguns administradores, é desmentida por Paviani (2010): “É justamente no âmago do processo de urbanização, onde ocorrem lacunas de trabalho, que devem ser procuradas algumas pistas reveladoras da construção injusta do espaço urbano e/ou da injustiça social, mais proeminentes nas cidades de países capitalistas subdesenvolvidos”.

O mercado de trabalho excludente que se constituiu, à priori, no período de construção da capital, se reproduziu com a constituição das novas cidades satélites e, posteriormente, em alguns dos municípios goianos integrantes da RIDE³ (Região de Integração de Desenvolvimento Econômico), constituindo-se por subempregos, articulação de um mercado no circuito inferior da economia e cargos que exigem menor especialização.

A discussão acerca dos centros urbanos na Região Metropolitana do Distrito Federal se evidencia através da segregação induzida. Dentro deste conceito, é cabível englobar a discussão de mobilidade urbana, uma vez que a mesma colabora para a configuração do deslocamento pendular.

A mobilidade espacial é um paradigma da mobilidade social, pois quanto maior a facilidade de locomoção, maior o acesso aos equipamentos sociais da cidade, como escolas, emprego, saúde, centros culturais e de lazer (...). A mobilidade urbana favorece a mobilidade social. (Instituto de Energia e Meio Ambiente, p. 17-19, 2009)

A discussão de mobilidade urbana no Brasil se dá a partir do Ministério das Cidades, que surge no intuito de criação de políticas efetivas na problemática de crescimento

³ Segundo a Lei Complementar Nº 94, de 19 de fevereiro de 1998 da Constituição Federal de 1988 a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno – RIDE foi criada enquanto forma de articulação das ações entre diferentes instâncias do poder na região: a União, o Estado de Goiás, Minas Gerais e o Distrito Federal. Segundo a Sudeco, a RIDE é composta pelos seguintes municípios, além do Distrito Federal: Abadiânia, Água Fria de Goiás, Águas Lindas de Goiás, Alexânia, Cabeceiras, Cidade Ocidental, Cocalzinho de Goiás, Corumbá de Goiás, Cristalina, Formosa, Luziânia, Mimoso de Goiás, Novo Gama, Padre Bernardo, Pirenópolis, Planaltina, Santo Antônio do Descoberto, Valparaíso de Goiás, Vila Boa, Buritis, Cabeceira Grande e Unaí,

desordenado ocorrido nas últimas décadas. Numa perspectiva de governo, segundo o IBAM (Instituto Brasileiro de Administração Municipal) e o Ministério das cidades (2005, p. 11), “Trata-se de um sistema estruturado e organizado que compreende os vários modos e infraestruturas de transporte e circulação e que mantém fortes relações com outros sistemas e políticas urbanas”.

Indiscutivelmente, a mobilidade ocorre numa dinâmica de uso do solo urbano, bem como é peça fundamental do direito à cidade. Contudo, mobilidade vai além da perspectiva de transportes, se tratando também de acessos e possibilidades.

“(…) transporte se limita à perspectiva oferta e demanda, o que não permite ver com clareza os graves problemas de acessibilidade, mobilidade ou imobilidade que padecem os pobres; mobilidade permite ir mais além na análise da pessoa que se desloca.” (MONTEZUMA, 2003, apud CARVALHO, 2008, p. 32).

Neste trabalho, entretanto, usaremos o conceito estudado pelo Ministério das Cidades, considerando o mesmo como o mais cabível na perspectiva da ocupação e ordenamento espacial, no qual a mobilidade urbana: “É um atributo associado às cidades relativo ao deslocamento de pessoas e bens no espaço urbano, utilizando veículos, vias e toda a infraestrutura urbana” (BRASIL, 2004, p.9). A cerca de tal deslocamento, cabe a este estudo a ótica do movimento pendular, que consiste -em suma- no movimento realizado por moradores de uma “cidade-dormitório” em destino a uma centralidade com uma presença maior de complexidade de redes, em geral para fins de trabalho e serviços.

O processo de ocupação espacial urbana se dá através dos processos de centralização (e descentralização), mobilidade e circulação de capital através do nicho de bens e serviços. Cabe também a esse trabalho perceber as diferenciações conceituais a respeito de centro e centralidade.

Entende-se por centralidade a concentração num dado território de facilidades urbanas, como: facilidade de acessos, concentração de bens e concentração de serviços, o que acarreta numa maior concentração de pessoas. Mobilidade se refere ao deslocamento de pessoas e cargas dentre de um espaço, processo este no qual está contida na própria centralidade.

O centro não está necessariamente no centro geográfico, e nem sempre ocupa o sítio histórico onde esta cidade se originou, ele é antes de tudo o ponto de convergência/divergência, é o nó do sistema de circulação, é o lugar para onde todos se deslocam para a interação destas actividades aí localizadas com as outras que se realizam no interior da cidade ou fora dela. (SPOSITO, 1991)

O aspecto social imbricado em meio as organizações espaciais se tornam de evidente importância, como afirma Villaça:

Ao estudo da estrutura intraurbana é irrelevante como surge a classe média e qual a origem nacional de seu peso, isto é, poder político. Interessa saber por que ela se localiza onde se localiza e quais as implicações disso. Não se trata apenas de partir do

social para explicar o espaço, mas, ao contrário, é importante também partir do espaço para explicar o social. (VILLAÇA: 2001, 36)

A relação entre centro e não-centro, segundo Villaça, faz parte de uma dinamização dialética interligada, já que um depende da existência do outro na ótica social de disputa territorial capitalista. Sendo assim, o centro se trata de uma construção social, não necessariamente dependente de uma localização induzida. A produção desse centro, ainda na ótica do autor, se deve -também- ao fator de deslocamento em redes e facilite acessos: “um ponto do território que minimiza o somatório dos deslocamentos do conjunto dos membros da aglomeração” (VILLAÇA, 2001, p. 239)

Em se tratando de centralidade, a mesma se diverge do centro por meio dos fluxos e capacidade de atração. Villaça, (2001, p. 242), explica centralidade como a “possibilidade de minimizarem o tempo gasto e os desgastes e custos associados aos deslocamentos espaciais”.

Por fim, observa-se que a conceituação de centro e centralidade não se dá por oposição, e Lefebvre (1999), acrescenta que essa conjuntura reunida pela centralidade na verdade é o que constitui o urbano.

2. CENTRALIDADE E MOBILIDADE: MORADIA E TRABALHO NO DISTRITO FEDERAL

Cabe a este capítulo discutir como se formaram as principais centralidades no Distrito Federal a partir do contexto histórico de sua formação e a produção espacial atual que culminou nas proporções de centralidade alcançadas atualmente nas regiões administrativas aqui trabalhadas em relação aos municípios vizinhos, participantes da RMB.

Observa-se uma dicotomia na espacialidade das cidades, nas quais a segregação planejada se expressa conforme Ferreira e Penna (1996, P.194) afirmam: “Desenvolve-se a visão dicotomizada da cidade, que opõe centro e periferia, o que vem presidindo os estudos, as análises, as propostas, as políticas e os modelos de desenvolvimento urbano”. A proposta é trabalhar na perspectiva que articule a cidade para a realização do urbano com melhor qualidade para seus habitantes.

2.1 A urbanização no DF e moradia segregada

A fragmentação do espaço urbano contemporâneo pode envolver aspectos, tanto econômicos quanto espaciais, entretanto a posse da terra sempre foi uma questão que envolve mais agentes em seu processo. Em se tratando de Distrito Federal, a criação de suas cidades satélites é um fator histórico e nos traz luz para a compreensão da formação de um “novo” ordenamento baseado, não só em fatores econômicos e sociais, mas também na ação do Estado (e governos) enquanto planejadores de uma lógica segregacionista, manipuladora, e -em determinados instantes da história brasiliense - populista.

Entretanto, cabe acentuar aqui que o processo de urbanização de Brasília (e de suas cidades-satélites) de uma forma diferenciada da maioria das metrópoles brasileiras.

A formação do espaço urbano de Brasília contém, em sua estruturação interna, especificidades oriundas do contexto de sua construção, embora isso não signifique que ela não possua os mesmos traços característicos dos processos sociais que fundamentam a estruturação interna das demais cidades brasileiras. (CAMPOS, 2010, p. 111)

O autor nos esclarece o funcionamento da dinâmica a respeito de uma estrutura socioespacial planejada e seletiva que, ao mesmo tempo, atendia a população do Plano Piloto, vinculada ao funcionalismo público e pressionava a instalação de novas cidades-satélites que

abarcassem o crescimento de uma nova população, até então migrante, trabalhadores e – em suma- de baixo nível de qualificação.

Souza (2010) nos traz uma dissociação entre a fase de implementação (entre as décadas de 50 e 70), e o período de consolidação (entre os anos 70 e 86) no processo de formação e expansão do espaço de assentamento no Distrito Federal. No primeiro período tratado por Souza, vemos uma Brasília ainda em construção, com centros e centralidades pré-definidas no próprio Plano Piloto, um planejamento urbano que dividiria a capital em setores de serviços (ex: setor hospitalar, setor de farmácias, setor de oficinas etc) e, ainda assim, problemáticas ligadas à destinação de moradia dos trabalhadores civis que haviam resolvido se assentar em um espaço que não havia sido destinado a eles. Deste período surgem, por exemplo, assentamentos na Vila Planalto, Cidade Livre e Taguatinga, espaços de centralidades de grande influência no contexto atual. Deste recorte de tempo, nos cabe avaliar o período de transferência da Fazenda Gama (até então terra de Goiás) até seu estágio de fundação enquanto cidade-satélite no DF, em 1960, através de construções viabilizadas pela Terracap e Novacap.

Entretanto, o maior enfoque do trabalho está nos acontecimentos a partir do segundo período, partindo dos anos 70, década em que a parceria público-privada é implementada nas novas construções da capital, onde veremos a consolidação do Gama enquanto uma possível nova centralidade, e, posteriormente, a criação de Santa Maria (o capítulo III traz o período de criação dos municípios goianos aqui tratados e a implementação dos mesmos na RMB).

A segregação residencial enquanto processo de fragmentação do espaço urbano (tratando aqui da fragmentação de um antigo para a recriação de um novo), se manifesta na formação das duas cidades-satélites abordadas neste trabalho. Provocada por um inchaço urbano em decorrência das últimas três décadas, proveniente de um fluxo de migração para o Distrito Federal, Gama e Santa Maria alocaram moradores que, em suma, possuíam pouco poder aquisitivo, baixa escolaridade e empregos que não exigissem alto grau técnico.

Ainda assim, não se deve analisar essa forma de alocação numa perspectiva simplesmente meritocrática e estatística, desconsiderando o projeto de articulação política classista e elitizada vigente neste período o qual se articulou não apenas realocar populações, mas para segregar residencialmente o trabalhador e morador, aqui considerado pelo governo enquanto "invasor".

Corrêa (2013, p. 43) reafirma a articulação, ao dizer que: “A segregação residencial das classes subalternas resulta também de uma política de classe, gerada por aqueles que detêm poder”

Neste processo segregacionista, Versiani (2002) nos afirma que o Gama, inicialmente

tratado como espaço periférico (vide capítulo III), foi criado como conjunto habitacional para suprir a demanda de trabalhadores provenientes da construção civil em Brasília. Com 34 quilômetros de distância do Plano Piloto, o Gama foi inaugurada em outubro de 1960, e abarcou um conjunto de trinta famílias provenientes do Paranoá e, em seguida, famílias de Taguatinga e Vila Planalto.

A satélite Santa Maria se enquadra, inicialmente, enquanto espaço de “distribuição” de lotes para os recém-chegados ao Distrito Federal (em suma, moradores com pouca ou nenhuma fonte de renda e baixa qualificação educacional), se tornando uma Região Administrativa através da Lei Nº 348/92. Aqui, tratamos de um período em que o Distrito Federal era governado por Joaquim Roriz, político e empresário filiado ao –extinto- Partido Trabalhista Renovador (PTR), que assinou os documentos constitucionais ligados à criação da nova Região Administrativa.

Bursztyn e Araújo (1997) abordam esse período com clareza: “Sem critérios rígidos e com claro interesse eleitoreiro foram distribuídos lotes e constituídos assentamentos no Distrito Federal, podendo-se citar Samambaia, Santa Maria, Riacho Fundo e São Sebastião. ”

A repercussão da “distribuição” de lotes se deu de forma tão grande que a mídia nacional propagou a notícia:

“O governo do DF entregou ontem títulos de cerca de 150 lotes localizados nas cidades-satélites. O presidente da SHIS (Sociedade Habitacional de Interesse Social), João Pimenta, disse que Roriz pediu que a entrega "fosse feita discretamente na empresa" depois que foi proibido pelo TRE de distribuir lotes nos assentamentos). ” (VAZ, Lucio et al, 1994)

Os municípios goianos, popularmente chamados de “entorno”, serão tratados com maior especificidade no próximo capítulo, considerando que o período de criação dos municípios de Valparaíso de Goiás, Novo Gama e Cidade Ocidental (meados da década de 90) é um fator mais recente e que afeta diretamente nas centralidades contemporâneas que serão abordadas.

2.2 A Urbanização no Distrito Federal e a centralização das atividades de trabalho

Tendo em vista que a implementação dos primeiros conjuntos habitacionais na RA II Gama seguiu a lógica de uma segregação planejada (a princípio, não só no âmbito social, bem como no aspecto espacial), cabe a este item discutir como esses moradores se organizavam no aspecto de trabalho e emprego.

A partir da construção de Brasília, observou-se uma série de problemáticas urbanas já

vistas na América Latina e no Brasil, além de novas dinâmicas pouco exploradas em estudos espaciais e sociais até então, como a segregação planejada e a periferização horizontal. Naquele contexto, a centralização de atividades de trabalho se deu baseada em duas perspectivas, segundo os circuitos de Santos: De um lado via-se um cenário de funcionalismo público e de prestação de serviços ao Estado, que estava ocupado por moradores mais próximos e, no outro polo, um circuito de economia baseado na construção e crescimento da nova capital federal, bem como atividades de abastecimento, construção civil, bens e serviços.

No auge da segregação espacial dado na década de 70, essa massa migrante caracterizada pelo novo contingente populacional de trabalhadores (sobretudo provenientes da região Nordeste e Centro-Oeste) que estariam supostamente “tentando a vida” num espaço que, a essa altura, não tinha mais tantas vagas de emprego, observação que nos permite compreender a segregação planejada além do termo segregação residencial, acrescentando ao debate os fatores econômicos, sociais e migratórios.

“Na afirmativa de Campos, a segregação foi planejada em relação ao destino dado à terra e aos mecanismos de seu uso [...] a distribuição dos empregos consolidou a segregação [...] a construção injusta do espaço urbano se processa porque não se modifica o modelo concentrador, que gera a seletividade socioespacial.” (PAVIANI, 2010, p.157)

Desta forma, os que residem no Plano Piloto não só estão mais próximos do trabalho, dependendo menos tempo e dinheiro em seus deslocamentos, como se encontram mais próximos dos melhores postos de trabalho. Em Brasília, mais do que em qualquer outra cidade brasileira, a posição socioeconômica e os status são mensurados pela localização residencial do indivíduo na cidade. Considera-se, ainda, que, aumentando a distância de uma localidade em relação ao centro, decresce a renda bruta familiar anual de seus habitantes” (PAVIANI, p.157, 2010).

Esse processo de formação espacial mostra sua faceta elitista e seletiva a partir do momento que destinou seus espaços centrais (ou espaços planejados com esse princípio) para uma parcela pequena da população em relação à representatividade, a qual presta serviços públicos, enquanto a maioria da população com menor poder econômico e técnico foi “alocada” nas periferias (cidades-satélites), até então qualificadas enquanto invasões.

2.3 A urbanização e periferização no Distrito Federal: implementação da rede de mobilidade mediante o movimento pendular

Tendo analisado o aspecto de moradia, trabalho e emprego, cabe a este item observar uma das consequências da periferização que também está vinculada ao processo de trabalho e moradia: a mobilidade. Cabe aqui, observar que o processo de movimento pendular no Distrito Federal surge dessa necessidade de deslocamento das forças de trabalho para seus empregos localizados em áreas centrais.

As localidades periféricas, por não gerarem empregos condizentes com as respectivas populações, se constituem em núcleos-dormitórios de reserva de mão-de-obra. Perdem enormes contingentes de ativos em favor do Plano Piloto, ocasionando movimentos pendulares diários de grande monta, o que exige centenas de ônibus, que permanecem ociosos grande parte do dia. (PAVIANI, p. 157, 2010)

Entretanto, faz-se necessário compreender o planejamento de transportes e seu real funcionamento desde a construção de Brasília. Wright (1987, p. 197) traz a observação de que o próprio planejamento de Brasília enquanto uma cidade dividida artificialmente em setores foi um fator crucial para uma dependência do automóvel. O autor afirma que a necessidade da nova capital de se mostrar progressista e avançada perante uma influência estadunidense (refletida inclusive no formato de avião que a capital recebera) nos anos 50, que se refletiria num grande desperdício e insensatez observados algumas décadas depois.

Se, na nova capital o veículo modelo era o automóvel particular, obviamente a não democratização do mesmo alcançaria um aspecto segregacionista. A distribuição de renda entre os moradores do Distrito Federal claramente não permitia um acesso igualitário de automóveis para todos.

A partir da construção das cidades-satélites enquanto plano de dispersão populacional, sabia-se que a implementação de um transporte ferroviário era absolutamente inviável (e, quiçá, utópica) mediante os custos elevados. Como observa-se até os dias atuais, o que restou à capital planejada baseada num sistema estadunidense de veículos particulares pensado numa lógica escalar de uma cidade média (incluindo aqui ótica de autossegregação e/ou dispersão urbana, fenômenos urbanos que dispuseram desse modelo de deslocamento) foi a dependência do modal rodoviário.

As exageradas distâncias entre as regiões administrativas e o Plano Piloto estipuladas, sobretudo, por forças segregacionistas do governo em seus planos oficiais, trouxeram como consequência um elevado tempo de deslocamento entre as RAs, transformando as cidades-satélites dos trabalhadores em cidades dormitórios, as quais começaram a ser vistas tão somente

enquanto um grande espaço de armazenamento de mão de obra. Além disso, a falta de atenção dos governos mediante o evidente crescimento populacional culminou numa precarização do transporte coletivo no Distrito Federal, caso que se agrava de forma gritante em se tratando da relação entre os municípios goianos e Brasília.

Se, segundo Corrêa (2013, p.39): “A fragmentação, aponta-se, gera uma necessária e também complexa articulação entre as distintas áreas da cidade. ”, mediante todo o histórico absolutamente sintomático entre o trinômio moradia-trabalho-mobilidade, em se tratando de cidades-satélites do DF e municípios goianos vizinhos, tem-se agora a necessidade de alternativas às centralidades até então conjecturadas e impostas ao trabalhador periférico.

3.CENTRALIDADES E MOBILIDADE NO GAMA E EM SANTA MARIA

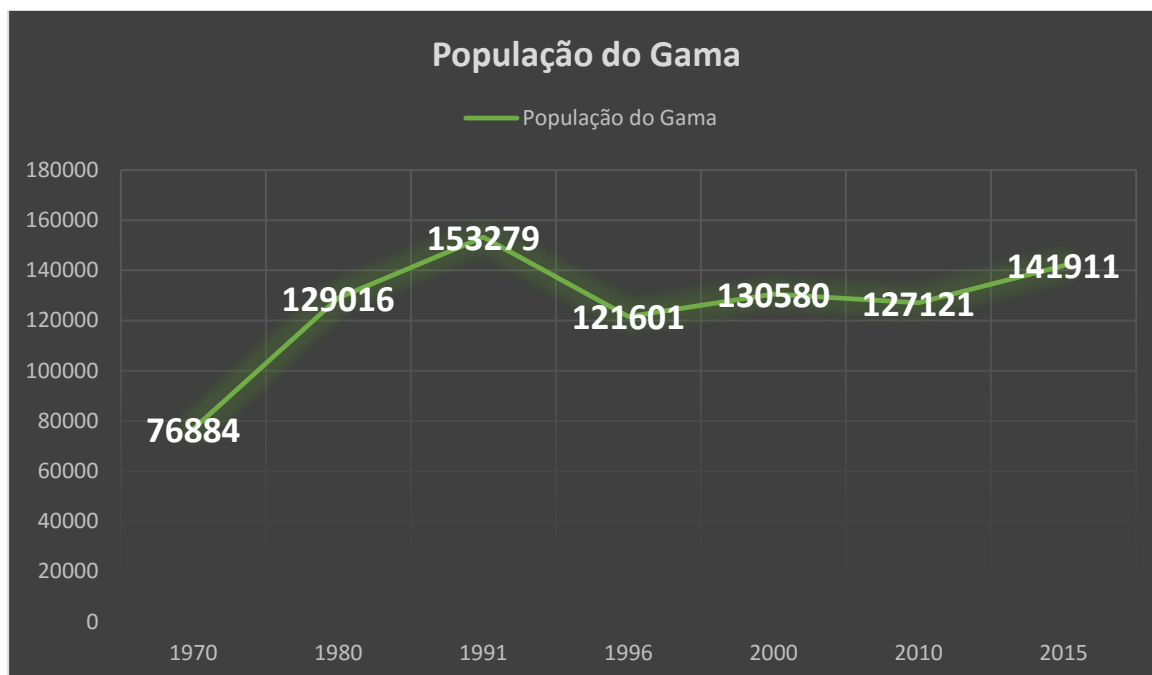
3.1 Organização espacial do Gama e sua rede de mobilidade e trabalho

A região administrativa do Gama teve sua criação oficializada pela Lei Nº 3.751 de 13 de abril de 1960, tendo sido inaugurada no dia 12 de outubro do mesmo ano. Como já discutimos anteriormente, a criação da nova cidade-satélite se deu para suprir a demanda de novas famílias que não se acomodariam no Plano Piloto. Entretanto, a cidade do Gama só foi se tornar Região Administrativa (RA II) efetivamente 4 anos depois, através da Lei Nº 4.545 de 1964 (lei que instaurou a divisão do Distrito Federal em oito Regiões Administrativas).

Na década de 90 o governo de Joaquim Roriz (PTR), enquanto primeiro governo eleito por votos diretos na nova capital, sancionou uma política de criação de novos loteamentos através das Leis Nº 348/92 e 510/93, o que culminou no repartimento da delimitação originária do RA II, criando duas novas RAs: Santa Maria (RA XIII) e Recanto das Emas (RA XV). Trataremos melhor desse desmembramento no próximo item deste capítulo.

Na década de 60, a primeira formação populacional do Gama foi caracterizada por apenas 30 famílias, realocadas do Paranoá, composta, sobretudo por trabalhadores da pedreira existente na barragem (VERSIANI, 2002, p. 10). Segundo o PDAD-Gama de 2015, a população da RA II abrangia 141.911 habitantes numa área de 276,34 km² de extensão (Gráfico 1).

Gráfico 1 - População do Gama - 2015



Fontes: IBGE e CODEPLAN

Por ter uma distância aproximada de 34km da região central da capital (Quadro 1), o Gama se desenvolveu ao longo das últimas décadas com características de um novo polo de trabalho e moradia no Distrito Federal, fato que Catalão (2008) conceituou na época como um sub-centro, referindo-se à articulação socioeconômica da RA com os municípios goianos mais próximos.

Quadro 1 - Distância entre o Gama e as demais localidades

<i>Regiões Administrativas e Municípios</i>	<i>Distância em Quilômetros</i>
<i>Brasília (Plano-Piloto)</i>	34
<i>Taguatinga</i>	24
<i>Recanto das Emas</i>	14
<i>Santa Maria</i>	04
<i>Novo Gama</i>	09
<i>Valparaíso de Goiás</i>	17
<i>Cidade Ocidental</i>	30

Fonte: Google Maps (adaptado pelo autor)

A rede de mobilidades do Gama se constituiu através de um projeto de pendularidade desde os tempos da construção da nova capital baseado no princípio de cidade-dormitório que

a satélite possuía até então.

A RA conta com transporte coletivo constituído pelos ônibus articulados e biarticulados da empresa Pioneira, planejado para suprir a demanda de mão-de-obra para o Plano Piloto, servindo também como integração entre as demais RAs. Além do BRT, o transporte circular baseia-se no sistema de vans da Cootarde, empresa que (até o presente momento) teve trecho da frota reduzida e agora só circula entre Santa Maria e Gama, articulando o fluxo de pessoas entre as duas RAs. Tal fluxo se estabeleceu por uma vasta rede de serviços, sobretudo no Gama em relação à Santa Maria.

A frota de transportes instaurada na cidade foi essencial para que se formasse uma rede de consumo e serviços em seu próprio território, descartando a necessidade de um possível deslocamento para o Plano Piloto ou Taguatinga, como ocorria com maior intensidade nas décadas anteriores. Tal rede de consumo e serviços de saúde composta pelos hospitais (a saber: o Hospital Regional do Gama e o Hospital Maria Auxiliadora), um complexo de clínicas instauradas, sobretudo, no pistão sul, oficinas, funerárias, um shopping, uma feira popular, e centros comerciais em cada setor da cidade, que detém a maior parcela de exercícios empregatícios na cidade, com 26,67% de ocupação remunerada na cidade (PDAD-2015). Essa rede foi crucial para que o cenário de geração de empregos na própria cidade do Gama se tornasse um importante aspecto para sua centralidade. Segundo dados do PDAD 2015, 46,42% dos trabalhadores do Gama exercem suas atividades na própria RA (Quadro 2), fato que confirma uma sinalização de independência da RA em relação ao Plano Piloto enquanto principal foco de concentração de sua parcela populacional trabalhadora.

Quadro 2 – Distribuição da população trabalhadora do Gama por local de trabalho

Região Administrativa	Nº de trabalhadores	%
Gama	27.111	46,42
Plano Piloto	19.457	33,33
Santa Maria	1.774	3,04
Taguatinga	1.552	2,66
PMB	998	1,71
SIA	610	1,04

Fonte: CODEPLAN - PDAD Gama, 2015.

Verifica-se que a rede de emprego no Gama tornou-se altamente ampla, alcançando números próximos aos da região central que Catalão aborda (Plano Piloto, seus setores

especializados e anexos), fato que, não só confirma a consolidação do Gama enquanto nova centralidade bem como, confirma uma tendência de diferenciação na pendularidade numa realidade futura.

Tal rede de serviços, de trabalho e de empregos, atraiu o entorno goiano que não dispõe da mesma quantidade de empregos e serviços que as cidades do DF. Através disso, observa-se que Novo Gama, Valparaíso de Goiás e Cidade Ocidental matem uma relação de interdependência com o Gama, já que o número de trabalhadores desses municípios exercendo suas funções na RA cresceu significativamente ao longo dos anos. Certamente, tal crescimento não tomaria tamanha dimensão apenas com mão de obra local. Penna (2010) alega que “a busca de alternativas de geração de renda no próprio local de moradia associa-se à precarização do acesso ao trabalho”, o que reafirma uma nova posição do Gama perante a segregação planejada e suas consequências.

O programa “Morar Bem”, oriundo da parceria público-privada entre a Companhia de Desenvolvimento Habitacional do Distrito Federal (CODHAB), BNDS e Caixa Econômica Federal foi fator crucial para que o Gama se expandisse em seu aspecto imobiliário nas últimas décadas.

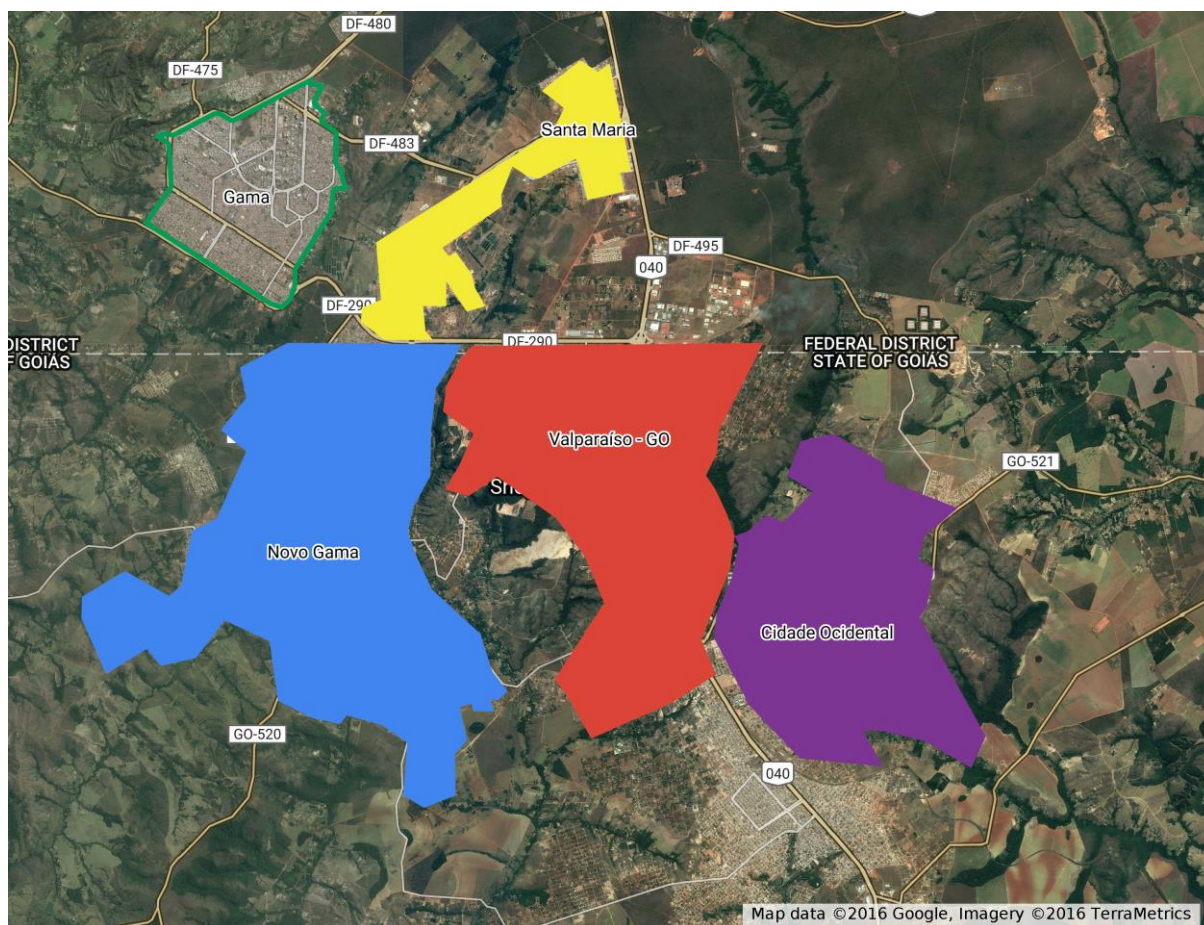
É válido pontuar que o período de maior evidência no mercado imobiliário do Gama ocorre em um período de abertura para a parceria público-privado. Enquanto a iniciativa privada e os bancos se incumbiram de proporcionar melhores condições e abertura de créditos (medida já desencadeada através de incentivos fiscais do Governo Federal, como o programa Minha Casa, Minha Vida), o poder público (a saber: Câmara Legislativa do Distrito Federal) aprovou um Plano Diretor Local (PDL) irresponsável, prolixo e conivente com uma ótica baseada na expansão territorial articulada ao capital financeiro sem se responsabilizar por seus possíveis impactos urbanos.

Por consequência do PDL, observaram-se mudanças ocorridas a partir da ressignificação e funcionalização de alguns espaços da cidade. O maior e mais claro exemplo seria do setor de indústrias da cidade, que sofreu impacto, ao longo da última década, de ações baseadas na especulação imobiliária em detrimento do PDL da RA: “Em vias de estabelecimento de um marco jurídico para a promoção de mudanças na cidade, ocorre a mobilização de diversos segmentos sociais quando são apresentados seus interesses, bem como sua articulação na estratégia de garantir as mudanças desejadas” (FREITAS, 2013, p.81)

3.2 Organização espacial de Santa Maria e sua rede de mobilidade e trabalho

A partir da Lei Nº 398/92, que repensou o ordenamento territorial da RA II, o Núcleo Rural Santa Maria passou a receber famílias de baixa renda, baseando-se no Decreto Nº 14.604/93, tornando esta região rural, agora, uma nova Região Administrativa: Santa Maria (RA XIII). Por ser também situada na UPT Sul, Santa Maria desenvolveu-se com uma interdependência grande em relação à sua RA vizinha, Gama. Entretanto, Santa Maria tem fator crucial nessa relação por estar posicionada geograficamente na fronteira com o estado de Goiás (Mapa 1), limítrofe com os municípios de Novo Gama, Valparaíso de Goiás e Cidade Ocidental, que se localizam a Sul da RA.

Mapa 1 - Santa Maria e município limítrofes



A cidade que antes era coberta pela rede de vans da cooperativa Fecootab, agora está servida pela malha de transportes coletivos da empresa Pioneira, tanto através do BRT sentido ao Plano Piloto, quanto através dos ônibus desarticulados em sentido à Ceilândia, Taguatinga e Areal, fato que faz de Santa Maria um ponto de passagem para alguns moradores dos

municípios limítrofes que trabalham em Brasília.

Para suprir a relação entre Santa Maria e Gama, temos a Cootarde, que integra micro-ônibus circulares entre as duas RAs. Tal relação se estabelece pela posição de proximidade entre as duas RAs, na qual Santa Maria usufrui das opções comerciais e de serviços no Gama.

Ao contrário do Gama, que concentra o seu maior contingente de força de trabalho na própria RA, Santa Maria mantém maior dependência empregatícia com o Plano Piloto, disponibilizando atualmente 38,18% de seus trabalhadores residentes para a RA I, como verifica-se no Quadro 3.

Quadro 3 - Distribuição da população trabalhadora de Santa Maria por local de trabalho

Região Administrativa	Nº de trabalhadores	%
Plano Piloto	19.988	38,18
Santa Maria	15.033	28,71
Gama	2.420	4,62
Taguatinga	1.613	3,08
SIA	864	1,65
PMB	634	1,21

Fonte: CODEPLAN-PDAD Santa Maria – 2015

Apesar de estar se estabelecendo enquanto novo sub-centro, Santa Maria ainda sofre com alguns problemas de irregularidade habitacional. As novas quadras: 120, 121, 122 – construídas há 13 anos- ainda não são regularizadas pelo governo. Tal fator pode ter ocorrido por uma quebra de continuidade entre os governos de Joaquim Roriz e seus opositores.

3.3 Movimento Pendular e os municípios de Valparaíso de Goiás, Novo Gama e Cidade Ocidental

Os municípios de Novo Gama, Valparaíso de Goiás e Cidade Ocidental apresentam-se entre os novos municípios da região, tendo sido desmembrados do município de Luziânia ao longo da década de 1990 através de ocupações em décadas anteriores. As três cidades são integrantes da chamada PMB (Periferia Metropolitana de Brasília) que mantém uma intrínseca relação entre a migração intra-urbana constante no fluxo DF-GO e colaboram para o

crescimento da pendularidade no mesmo. Por conta do posicionamento geográfico da PMB, sobretudo dos três municípios aqui abordados, sua condição enquanto limítrofe com as RAs de Gama e Santa Maria está provocando um intenso fluxo de pessoas, mercadorias e comércio em função, principalmente, do trabalho e moradia.

Em termos históricos o município de Novo Gama origina-se da criação do Banco Nacional da Habitação, onde novas casas seriam construídas com recursos do FGTS. As casas construídas na Periferia Metropolitana de Brasília ficaram próximas ao Gama-DF, fato que acarretou na escolha do nome do município anos depois. O conjunto residencial foi fundado em 08 de dezembro de 1978, até então chamando-se “Núcleo Residencial de Novo Gama”, sendo ainda pertencente ao município de Luziânia. Somente com a Lei Estadual Nº 12.680/1995 o distrito se desmembrou de Luziânia, tornando-se município de Novo Gama efetivamente em 1997.

Valparaíso de Goiás, iniciou sua história ainda enquanto Núcleo Habitacional Valparaíso I, como parte do município de Luziânia, em 19 de abril de 1979. O histórico disponibilizado relata as condições de vida do local:

Na época, o mais novo Núcleo Habitacional de Luziânia contava com apenas 864 casas, uma escola estadual e o prédio da administração regional. O Núcleo Residencial, construído pela Encol começou com muitos problemas: não havia comércio, a falta de água era frequente e só havia transporte coletivo na BR-040. (PREFEITURA, 2015)

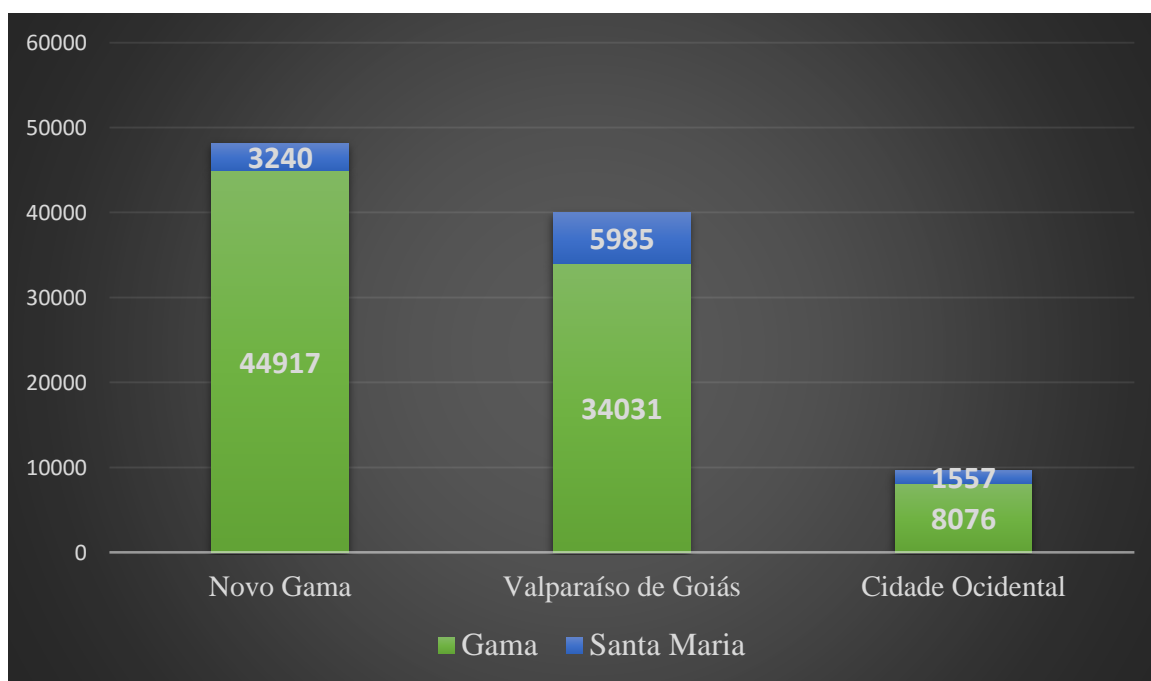
Conforme Lei estadual Nº 12.667/1995, Valparaíso de Goiás desmembra-se de Luziânia, tornando-se assim um novo município de Goiás.

O município de Cidade Ocidental está caracterizado por uma segregação socioeconômica que divide aquele espaço entre bairros de classe média e bairros de extrema pobreza. Essa segregação é um processo característico na formação do município, por isso a dependência da população para trabalho é intensa. Ao contrário dos demais municípios, Cidade Ocidental já foi fundada enquanto um Núcleo Habitacional planejado. A proposta era de uma cidade pré-fabricada, fundado em 15 de dezembro de 1976. Com o passar dos anos, a demanda habitacional oriunda da capital federal culminou num crescimento da região, fato que fez com que o município se caracterize até hoje por uma segregação socioeconômica e espacial entre os diversos núcleos da cidade. Onze anos depois, o Núcleo Habitacional já contava com mais de 6 mil casas construídas e se instaurou enquanto distrito. A Lei Estadual Nº 11403/1991 desvinculou este distrito do município de Luziânia, dando à mesmo o status de município.

A especulação imobiliária ocorrida nas duas últimas décadas acarretou num encarecimento habitacional, processo que fez com que alguns moradores do Distrito Federal passassem a morar nos municípios goianos integrantes da Região Metropolitana de Brasília,

sobretudo no município de Valparaíso de Goiás e Cidade Ocidental, onde a abertura de novos condomínios e a oportunidade de crédito foram maiores por decorrência de programas de incentivo público-privado, como: Morar Bem; Minha Casa, Minha vida; Feirões da Caixa etc. Devido à localização, à vantagem da proximidade entre as regiões limítrofes e o custo de vida nas RAs que subiu por conta de tal especulação, o fluxo de migrações intra-urbanas entre a PMB e as RAs de Gama e Santa Maria se intensificaram. O gráfico 2 demonstra o número de moradores das RAs de Gama e Santa Maria que migraram para os municípios goianos, devido ao aumento do custo de moradia no DF, inclusive nas regiões periféricas do Gama e Santa Maria.

Gráfico 2 - Número de ex-moradores do Gama e Santa Maria nos municípios de Novo Gama, Valparaíso e Cidade Ocidental



Fontes: CODEPLAN – PMAD Novo Gama – 2013, CODEPLAN - PMAD Valparaíso de Goiás – 2013, CODEPLAN - PMAD Cidade Ocidental - 2013

Paviani (1996, p.27 e 28) nos alerta a respeito do discurso de déficit habitacional ditado pelo capital que, em suma, serve apenas como pretexto para mais gastos públicos em “investimentos” habitacionais, segregando e explorando a população. Em se tratando da Região Metropolitana de Brasília (RMB), o discurso partiu dos próprios governos vigentes entre o período de 2002 e 2015, do qual fazia-se questão de reforçar a ideia de que havia um déficit habitacional na região. Tal discurso foi reforçado pela mídia em vários momentos e com diversas abordagens, como observa-se na Figura 1. Entretanto, este entrave de interesses vai

além da monofuncionalidade residencial de aglomerados residenciais.

Figura 1 - Matéria sobre déficit habitacional no G1



Fonte: <http://g1.globo.com/distrito-federal/noticia/2013/11/df-tem-maior-deficit-habitacional-entre-regioes-metropolitanas-no-pais.html>

A problemática do discurso de déficit habitacional gerou uma grande demanda de moradores para a PMB, entretanto não se trata do maior e mais importante fator atrelado ao boom populacional. Algumas outras ações foram cruciais para que esse arranjo espacial se organizasse de tal forma.

Em relação à moradia, observa-se no Novo Gama que os prédios mais antigos conservam um padrão arquitetônico mais simples que os atuais condomínios do Gama, Valparaíso de Goiás e Cidade Ocidental (Figura 3). No Novo Gama, a avenida comercial é consolidada em torno de meras borracharias, oficinas e pequenos mercados (Figuras 4 e 5). Segundo o PMAD (2013), o município de Novo Gama tem sua população empregada, majoritariamente no setor de comércio, cerca de 30,54% de seu total. Em seguida, com 15,41% está a construção civil.

Figura 2 - Conjuntos habitacionais mais antigos do Novo Gama



Fonte: Elaborada pelo autor. 4 de junho de 2016.

Figura 3 - Borracharia no centro comercial do Novo Gama



Fonte: Elaborada pelo autor. 4 de junho de 2016.

Figura 4 - Trecho comercial do centro do Novo Gama



Fonte: Elaborada pelo autor. 4 de junho de 2016.

Na Cidade Ocidental a oferta de bens e serviços se apresenta expandida, com maiores opções de escolha e maior abrangência (Figuras 6 e 7), até mesmo por ser o município mais distanciado das centralidades entre os três citados. Sua concentração por setor empregatício tem como áreas mais importantes o setor de construção civil, com 27,85% de sua população empregada. O comércio detém 16,89% e o setor de serviços domésticos e serviços gerais engloba, respectivamente, 18,04% e 14,44% dos trabalhadores do município.

Figura 5 - Praça e comércio central da Cidade Ocidental



Fonte: Elaborada pelo autor. 4 de Junho de 2016.

Figura 6 - Centro comercial da Cidade Ocidental



Fonte: Elaborada pelo autor. 4 de junho de 2016.

Conforme figuras 8 e 9, observa-se a desigualdade habitacional na Cidade Ocidental, entre as políticas públicas atuais (Minha Casa, Minha Vida) e as mais antigas, que não tinham a preocupação com a qualidade de vida, construindo casas menores, sem infraestrutura de

asfalto, calçadas e saneamento básico. O setor São Mateus, por exemplo (Figura 9) é derivado de um recente loteamento de área rural, ainda não regularizado. O que se observa na atual conjuntura imobiliária da RMB é uma irresponsável banalização do morar, tentando resumir tal fato à condomínios fechados que simulam um padrão de classe média (e muitas vezes o são) em detrimento a toda a estrutura urbana que deveria acompanhar a estrutura de tais conjuntos habitacionais. CONFORME OBSERVA PENNA

“[...] nas áreas periféricas das cidades, associadas à presença das novas centralidades, [...] a expansão de edifícios de apartamentos e/ou condomínios fechados [...]. Estes formam enclaves desconectados da vida urbana local (os condomínios), aproximando classes médias das populares - como já é tradicional nas cidades brasileiras: aproximação física e distanciamento social” (PENNA, p.8, 2010)

Figura 7 - Condomínios na Cidade Ocidental



Fonte: Elaborada pelo autor. 4 de junho de 2016.

Figura 8 - Mansões de recreio São Mateus



Fonte: Elaborada pelo autor. 4 de junho de 2016.

Valparaíso de Goiás é, majoritariamente, o maior dos municípios aqui tratados, englobando diversificado comércio. O setor apresenta maior área de empregos entre os moradores da região, cerca de 23,81%. A população que trabalha no setor de serviços gerais ocupa cerca de 13,36% do total de empregos, enquanto a construção civil conta com 11,34% dessa força de trabalho.

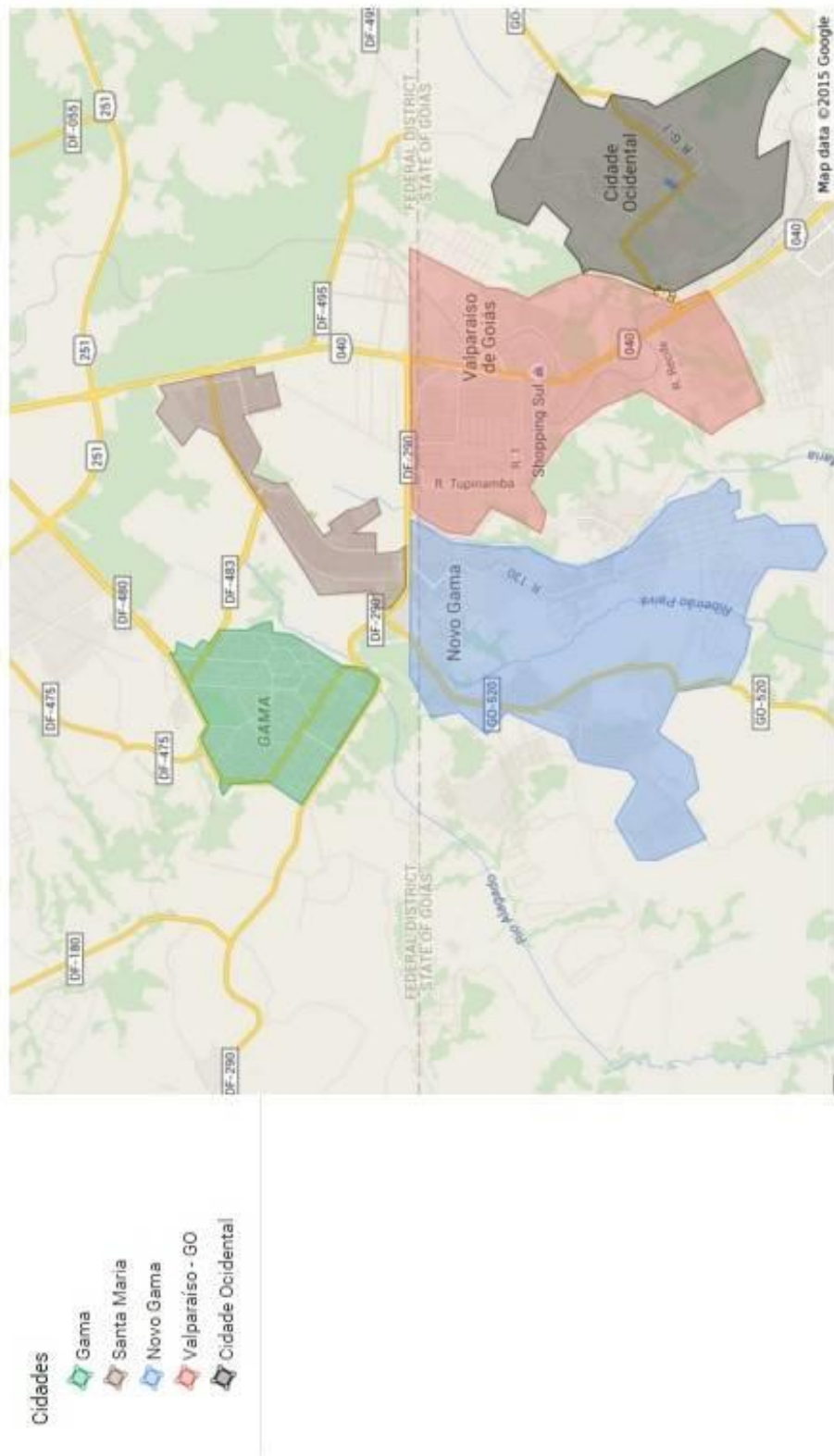
Figura 9 - Condomínios em Valparaíso de Goiás



Fonte: Elaborada pelo autor. 4 de junho de 2016.

Entre as principais vias que servem de suporte para tal movimento pendular, temos a rodovia DF-290, que intermedia o eixo Novo Gama (GO) - Gama (DF) pelo caminho mais curto; a BR-040, que liga a RA de Santa Maria o município de Valparaíso de Goiás e Cidade Ocidental; a GO-521, integrando o município de Cidade Ocidental à rede de fluxo pendular da quais as demais estão inseridas através do acesso à BR-040. Dentre os três, Cidade Ocidental é o município mais afastado geograficamente das centralidades brasilienses; e, por fim, a DF-483, rodovia responsável pela integração entre as duas RAs aqui estudadas. Popularmente conhecida como “Skol” por ser ponto de acesso à atual fábrica da Ambev, maior indústria presente no Gama atualmente, a DF-483 localiza-se na fronteira entre Gama e Santa Maria (Mapa 2).

Mapa das principais vias de mobilidade estudadas no trabalho

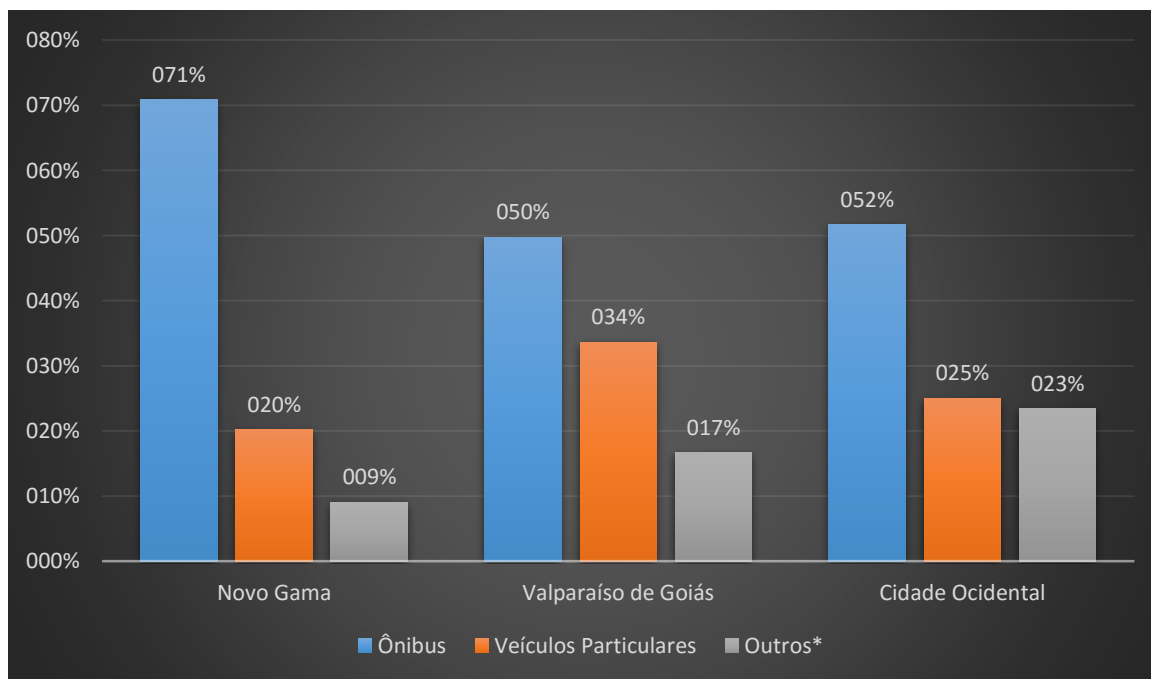


Mapa 2 - Principais vias de mobilidade entre as cidades estudadas

A pendularidade viabilizada pelo transporte coletivo por ônibus ainda é majoritária nos três municípios (Gráfico 3), e os dados nos permitem analisar a dependência pelo transporte

coletivo dos três municípios, mesmo com uma grande representatividade de veículo particulares (principalmente no município de Valparaíso de Goiás).

Gráfico 3 - Distribuição populacional dos municípios de Novo Gama, Valparaíso de Goiás e Cidade Ocidental segundo transporte utilizado para ida ao trabalho



Fontes: CODEPLAN – PMAD Novo Gama – 2013, CODEPLAN - PMAD Valparaíso de Goiás – 2013, CODEPLAN - PMAD Cidade Ocidental - 2013

*por outros entende-se a somatória do número de entrevistados que vão ao trabalho de bicicleta, a pé ou que não souberam responder

Observa-se que a população da Cidade Ocidental é a menos dependente de mecanismos de pendularidade, o que justifica o desenvolvimento de um maior polo de comércio e serviços oferecidos no próprio município movimentado por moradores que trabalham em sua própria cidade.

Valparaíso apresenta o maior número de deslocamentos por veículos particulares. O município de maior população entre os abordados aqui, movimenta um grande fluxo de pessoas para trabalho, que acarreta numa sobrecarga da BR-040, ocasionando diários congestionamentos na entrada de Santa Maria-DF.

Novo Gama apresenta o menor número de moradores que não dependem de veículos motorizados para se locomoverem ao seu trabalho ou emprego, fato que está intrinsicamente atrelado à pequena rede de comércio no município e à sua relação de interdependência com Gama e Santa Maria. Ainda assim, a representatividade de uso de veículos particulares é muito alta (Quadro 4).

Quadro 4 - Frota de veículo particulares no municípios de Novo Gama, Valparaíso de Goiás e Cidade Ocidental - 2016

Município	Veículos	Motocicletas	Caminhonetes e Utilitários	Total*
Novo Gama	7.192	2.295	1.006	12.646
Valparaíso de Goiás	19.926	5.229	2.516	33.984
Cidade Ocidental	5.622	2.186	553	10.149

Fonte: Detran-GO

*O Detran-GO considera em sua contagem total outros veículos, bem como tratores, motonetas, micro-ônibus etc.

Em termos de transporte coletivo, a cidade de Santa Maria serve apenas como passagem para os ônibus vindos dos municípios de Goiás através da BR-040, sobretudo no sentido ao Plano Piloto, Taguatinga e Ceilândia. Já o Gama, recebe grande parte desses passageiros para trabalho na própria RA, fato que fez com que as empresas mobilizassem grande parte de suas frotas para a cidade do DF (Quadro 5).

Quadro 5 - Número de viagens de Valparaíso de Goiás, Novo Gama, Cidade Ocidental para o Gama e Área Central*

Trajetos	Nº de viagens
Novo Gama – Área Central	132.264
Novo Gama - Gama	111.868
Valparaíso de Goiás – Área Central	132.286
Valparaíso de Goiás - Gama	38.552
Cidade Ocidental – Área Central	81.442
Cidade Ocidental - Gama	30.053

Fonte: Anuário ANTT 2007 – ano base 2006.

*Área Central aqui se classifica enquanto o conjunto formado por Plano Piloto, seus setores especializados e anexos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A integração metropolitana entre as RAs de Gama e Santa Maria e os municípios da região periférica metropolitana brasiliense se estabeleceu através de um fluxo de mobilidade, moradia e trabalho. A mobilidade constituiu o principal fator para propiciar as trocas de força de trabalho e ditar a oferta de emprego nas localidades estudadas. O fluxo de migrações intra-urbanas se estabeleceu através do reflexo de uma ótica segregacionista já pré-estabelecida em todo o histórico urbano do Distrito Federal. Já o trabalho serviu como principal motivação da interação entre as diferentes esferas espaciais aqui tratadas.

A partir da última década o Gama se tornou uma nova centralidade, enquanto Santa Maria assumiu a posição de sub-centro, fatos que ocorreram por conta dos fluxos estabelecidos para trabalho e a nova conjuntura habitacional, que tem tomado proporções tais que caracterizam uma nova conurbação entre as duas RAs e os municípios limítrofes. A região polinucleada antes estabelecida se torna uma complexa centralidade com oferta de serviços, habitação, comércio e indústria, o que exige uma melhor infraestrutura de transporte público inter-regional e metropolitano.

Apesar de tal conjuntura de centralidade ser importante em escala local, ainda se conservam desigualdades entre as demais RAs. Sabe-se que o Gama e Santa Maria possuem grande margem de crescimento comercial e em serviços, entretanto, surge uma demanda de que o Governo do Distrito Federal junto às prefeituras dos municípios aqui abordados implementem medidas de políticas públicas dedicadas a descentralizar ainda mais os fluxos do Plano Piloto, demais regiões administrativas e os municípios polarizados, e em conjunto, fortalecer o desenvolvimento local, proporcionando uma maior rede de empregos em uma escala de maior proximidade, culminando em uma possível melhora na qualidade de vida de seus moradores.

A relação de mobilidade entre os espaços aqui estudados ainda apresenta grandes deficiências em termos de integração, e a demanda por melhores infraestruturas de equipamentos públicos que decorrem de um grande déficit da Periferia Metropolitana em relação ao Distrito Federal.

Apesar da precariedade observada, apresenta-se aqui uma nova dinâmica de oportunidades de crescimento bastante importantes que exigem dos poderes locais que se estabeleça uma Região Metropolitana de fato e não apenas por decreto, articulando as necessidades de acessibilidade, moradia e trabalho na região.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ANTT – Agência Nacional de Transportes Terrestres. Anuário Estatístico 2007. Disponível em: . Acesso em: 20 dez 2007.
- BRASIL. Constituição (1988). Constituição da República Federativa do Brasil. Brasília, DF: Senado Federal: Centro Gráfico, 1988;
- BRASIL. Ministério das Cidades. Cadernos MCidades: Mobilidade Urbana 6. Política nacional de mobilidade urbana sustentável. Novembro, 2004;
- BRASIL. Mobilidade e política urbana: subsídios para uma gestão integrada / Coordenação de Lia Bergman e Nidia Inês Albessa de Rabi. – Rio de Janeiro: IBAM; Ministério das Cidades, 2005;
- BURSZTYN, Marcel; ARAÚJO, Carlos Henrique. Da utopia à exclusão: vivendo nas ruas em Brasília. Rio de Janeiro: Garamond; Brasília: Codeplan, 1997;
- CAIADO, Maria Célia Silva. Estruturação intra-urbana na região do Distrito Federal e entorno: a mobilidade e a segregação socioespacial da população. Revista Brasileira de Estudos Populacionais, v.22, n.1, 2005;
- CAMPOS, Neio. (1991). “A segregação planejada”. In: PAVIANI, Aldo. (org.) A conquista da cidade: movimentos populares em Brasília. Brasília, Ed. UnB;
- CANO, Wilson. Desequilíbrios Regionais e Concentração Industrial em São Paulo. Unicamp-Instit. Economia. Campinas, 1998 (B), 2ª ed;
- CASTELLS, Manuel. A questão urbana. São Paulo: Paz e Terra. 1983;
- CATALÃO, Igor. Reflexões acerca do centro e da centralidade urbanos em Brasília. Revista Formação, n.15, Vol. 2, p.56-66. 2008;
- CODEPLAN/GDF. Plano Diretor Local (PDL) do Gama, 1999. Disponível em: < <http://www.sedhab.df.gov.br/preservacao-e-planejamento-urbano/pdl.html>> Acesso em 04 de junho. 2016;
- CODEPLAN/GDF. Pesquisa Metropolitana por Amostra de Domicílios (PMAD) – Cidade Ocidental – 2013, 2013; Disponível em:< http://www.codeplan.df.gov.br/images/CODEPLAN/PDF/pesquisa_socioeconomica/PMAD/P_MAD_Cidade_Ocidental_2013.pdf> Acesso em: 02 de junho. 2016;
- CODEPLAN/GDF. Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios (PDAD) - Gama – 2015, 2015; Disponível em:< http://www.codeplan.df.gov.br/images/CODEPLAN/PDF/pesquisa_socioeconomica/pdad/2015/PDAD_Gama_2015.pdf> Acesso em: 20 de maio. 2016;
- CODEPLAN/GDF. Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios (PDAD) – Santa Maria – 2015, 2015; Disponível em:< http://www.codeplan.df.gov.br/images/CODEPLAN/PDF/pesquisa_socioeconomica/pdad/2015/PDAD_Santa_Maria_2015.pdf> Acesso em: 20 de maio. 2016;
- CODEPLAN/GDF. Pesquisa Metropolitana por Amostra de Domicílios (PMAD) – Novo Gama – 2013, 2013; Disponível em:< http://www.codeplan.df.gov.br/images/CODEPLAN/PDF/pesquisa_socioeconomica/PMAD/P_MAD_Novo_Gama_2013.pdf> Acesso em: 02 de junho. 2016;
- CODEPLAN/GDF. Pesquisa Metropolitana por Amostra de Domicílios (PMAD) – Valparaíso

de Goiás – 2013, 2013; Disponível em:<
http://www.codeplan.df.gov.br/images/CODEPLAN/PDF/pesquisa_socioeconomica/PMAD/PMAD_Valparaiso_de_Goiás_2013.pdf> Acesso em: 02 de junho. 2016;

CODEPLAN/GDF. Pesquisa Metropolitana por Amostra de Domicílios (PMAD) – Valparaíso de Goiás – 2015, 2015; Disponível em:<
http://www.codeplan.df.gov.br/images/CODEPLAN/PDF/pesquisa_socioeconomica/PMAD/2016/PMAD_Valparaiso-GO_2015.pdf> Acesso em: 02 de junho. 2016;

CORRÊA, Roberto Lobato. Segregação residencial: Classes sociais e espaço urbano. In: VASCONCELOS, Pedro de Almeida; CORRÊA, Roberto Lobato e PINTAUDI, Silvana Maria (orgs.) A cidade contemporânea: segregação espacial. São Paulo: Contexto, 2013. Cap 2, p. 39-59;

FERREIRA, Ignez; PENNA, Nelba. Brasília: novos rumos para a periferia. In: PAVIANI, Aldo (Org). *Brasília, moradia e exclusão*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1996. Cap. 7, p. 189-212;

FRAZÃO, Dulciene da Costa. Expansão urbana, nucleações e a formação de centralidades no Distrito Federal: o caso do Gama. Brasília, UnB, 2009;

FREITAS, TÂNIA MARIA DE A expansão urbana no Distrito Federal e a dinâmica do mercado imobiliário: o caso do Gama, 135 p., 297 mm, (UnB-GEA, Mestrado, Gestão Ambiental e Territorial), 2013;

LENCIONI, Sandra. Metropolização do espaço: processos e dinâmicas. In FERREIRA, A. RUA, J. MARAFON, G. SILVA, A. C. P. da (orgs.) *Metropolização do espaço: gestão territorial e relações urbano-rurais*. Rio de Janeiro: Consequência, 2013;

VAZ, Lucio et al. Roriz distribui lotes para eleger Campelo. Folha de S. Paulo. São Paulo. 1994;

VERSIANI, Isabella. Gama, Distrito Federal: A trajetória de um planejamento urbano. Brasília, UnB, 2002;

VILLAÇA, Flávio. Espaço intra-urbano no Brasil. São Paulo: Editora Studio Nobel, 2001;

PAVIANI, Aldo (Org.). *Brasília, moradia e exclusão*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1996;

PAVIANI, Aldo (Org.). *Brasília 50 anos: da capital a metrópole*. Brasília, Editora UnB, 2010;

PENNA, Nelba Azevedo. Cidades contemporâneas – Política urbana, acumulação capitalista e vulnerabilidade social. Anais XVI Encontro Nacional dos Geógrafos. 2010;

SANTOS, Milton. *O Espaço Dividido. Os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos*. Rio de Janeiro. Francisco Alves, 1979;

SANTOS, Milton. *Espaço e Sociedade*. Petrópolis: Vozes, 1979;

SOUZA, Sérgio Mágnio Carvalho de. *Expansão Urbana, centralidade e constituição de subcentros no Distrito Federal*. Brasília, UnB, 2010;

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. O Centro e as formas de expressão da centralidade urbana. *Revista de Geografia*. UNESP. S. Paulo. p.1-18, 1991;

SUDECO. RIDE-DF. Disponível em: <<http://www.sudeco.gov.br/ride-df#.V2u3rrgrLIU>> Acesso em 17 de Junho. 2016;

WRIGHT, Charles L. *Transporte em Brasília*. PAVIANI, Aldo (org.). *Urbanização e metropolização*. Brasília, Editora Universidade de Brasília, Codeplan, c1987.