

# **URBANIZAÇÃO EXCÊNTRICA:**

**Crescimento, transformação e centralidades  
de Taguatinga-DF**

Isadora Banducci Amizo

Orientador: Prof. Dr. Ricardo Trevisan



Figura da capa: fotografia aérea da região de Taguatinga-DF, feita pela autora, 2023.

UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA

FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO

## **URBANIZAÇÃO EXCÊNTRICA:**

### **Crescimento, transformação e centralidades de Taguatinga-DF**

Isadora Banducci Amizo

Orientador: Prof. Dr. Ricardo Trevisan

Área de pesquisa: História e Teoria da Cidade e do Urbanismo

Linha de pesquisa: Arquitetura, Cidade e Território

Tese de doutorado

Brasília-DF, 2023

Tese de doutoramento apresentada como requisito parcial para obtenção do grau de Doutora pelo Programa de Pesquisa e Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, pela Comissão formada pelos professores:

---

Prof. Dr. Ricardo Trevisan (orientador)

Programa de Pós-Graduação Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – UnB

---

Profa. Dra. Maria Fernanda Derntl

Programa de Pós-Graduação Faculdade de Arquitetura e Urbanismo – UnB

---

Prof. Dr. Renato Leão Rêgo

Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual de Maringá – UEM

---

Prof. Dr. Álvaro Domingues

Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto – FAUP

## **Dedicatória**

A todos os meus professores e alunos.

## **AGRADECIMENTOS**

Em primeiro lugar, agradeço ao professor Ricardo Trevisan pela orientação inspiradora e cuidadosa desse trabalho, e pela carinhosa condução do processo. Por toda a compreensão, a confiança e os incentivos.

À professora Elane Ribeiro, pela atenção dada ao longo do curso e pela generosidade em me acolher em seus projetos, juntamente com o professor Leandro Cruz. À professora Maria Fernanda Derntl, pelas grandes contribuições vindas de sua pesquisa e de suas aulas a respeito de Brasília, além da participação nas bancas durante o desenvolvimento do trabalho.

Aos professores Renato Leão Rêgo e Álvaro Domingues, pelas ricas contribuições e participações nas bancas. A esse último, agradeço também pela generosa recepção na Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, como orientador no período sanduíche.

À Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) pelo financiamento do período sanduíche no exterior; ao atual diretor da FAU/UnB, Caio Frederico e Silva, e aos funcionários do Programa de Pós-Graduação.

Ao arquiteto Jorge Guilherme Francisconi, que contribuiu gentilmente com a pesquisa, com indicações valiosas e o esclarecimento de dúvidas.

A todos os colegas do grupo de pesquisa "Atlas de Cidades Novas", por todas as trocas. Em especial, ao querido colega Lucas Felício (em memória), que nos deixou cheios de boas lembranças e saudades.

Aos demais colegas e amigos da Universidade de Brasília, que também contribuíram nessa jornada: Jamilson Sousa, Rogério Rezende, Ana Flávia Mota, Paulo Victor Ribeiro, Juliana Andrade, Liz Sandoval, Lucas Brasil, Erika Quintans e Alana Waldvolgel.

Agradeço pelos debates, pelas indicações, pela amizade e pelo apoio.

Aos queridos amigos que encontrei em Portugal: Alex, Jeremy, João Pedro, Camila, Marcela, Raquel, Carolina, Louise, Natalia, Martin, Florian, Riko, Asumi, Violeta, Andrea e Augusto.

Às amigas de sempre, Manu e Ana Laura.

Aos meus alunos, que me inspiram e me despertaram questões importantes.

À minha família querida, que me apoiou e me inspirou a seguir o caminho acadêmico e da docência. À minha mãe, por tudo, sempre! À minha avó Delma (em memória) e ao meu pai Ari (em memória); às minhas irmãs, Isabella e Heloisa, minhas melhores amigas; aos meus queridos cunhados Vitor e Edson; aos meus sobrinhos, Alice, Samuel e Laura, que são a razão das minhas maiores alegrias; aos meus primos, tios e sogros. Ao Thiago, pelo companheirismo, apoio,

carinho e paciência. E ao nosso filho, que (mesmo ainda na barriga) me trouxe inspiração e mais motivação na reta final.

## RESUMO

Este trabalho consiste em uma pesquisa sobre os processos de ocupação e transformação do território do Distrito Federal, localizado na Região Centro-Oeste do Brasil. O foco é deslocado do centro principal, conhecido como Plano Piloto de Brasília, e concentrado na Região Administrativa de Taguatinga (RA III), fundada em 1958, dois anos antes da inauguração da nova capital. Inicialmente criada como uma cidade-satélite, situada a oeste do limite do cinturão verde estabelecido para proteger a área central, Taguatinga se desenvolveu como um núcleo secundário, geográfica e simbolicamente como periferia. No entanto, nos primeiros passos da pesquisa foram reconhecidos indícios de sua relevância na configuração do território e a presença de forças atratoras significativas, apresentando uma possibilidade alternativa de análise, para além do papel periférico e preterido daquilo que se entende como Brasília. Assim, o objetivo do estudo foi analisar as ações e processos que levaram à formação e ao crescimento de Taguatinga dentro da região oeste do Distrito Federal, bem como sua relação com as localidades adjacentes. Também buscou identificar elementos-chave de sua materialidade que pudessem servir como base para a compreensão de sua configuração espacial atual. Para isso, realizou-se uma revisão bibliográfica abrangendo as temáticas gerais relacionadas à pesquisa, com foco na história da urbanização e do planejamento de Taguatinga e do Distrito Federal, o que se apresenta ao longo de três capítulos. Foram consultadas fontes primárias e secundárias, como: projetos, planos e registros oficiais da cidade, plantas cadastrais, mapas, documentos fornecidos pela Administração da RA e

reportagens da *Revista Brasília*, além de fotografias que auxiliaram na identificação das presenças, ausências e transformações do espaço e de seus elementos ao longo dos anos. Entre as principais conclusões, destaca-se que, apesar de o Plano Piloto ter desempenhado o papel de cidade-mãe e configurar a centralidade principal, ao longo do tempo, Taguatinga se estabeleceu como um segundo polo de crescimento da metrópole. A partir dela, formou-se uma extensa área urbana que hoje abriga a maior parte da população do Distrito Federal. Taguatinga também se tornou uma segunda centralidade devido à sua localização espacial e ao processo histórico de crescimento em relação às aglomerações ao seu redor, além da concentração de atividades comerciais e de serviços, que atraem a população de toda a região. É isso, portanto, que configura a aqui chamada "urbanização excêntrica", que muito instigou o desenvolvimento dessa pesquisa.

**Palavras-chave:** Taguatinga, território, planejamento regional, centralidades, periferia.

## **ABSTRACT**

This work consists of a research on the processes of occupation and transformation of the territory of the Federal District, located in the Central-West region of Brazil. The focus is shifted from the main center, known as *Plano Piloto* (Pilot Plan) of Brasília, and concentrated on the Administrative Region of Taguatinga (RA III), founded in 1958, two years before the inauguration of the new capital. Initially created as a satellite city, situated on the west of the established greenbelt to protect the central area, Taguatinga developed as a secondary nucleus, both geographically and symbolically as the periphery. However, the research takes as a starting point evidence of the relevance of this administrative region in the configuration of the territory and the presence of significant attractive forces, presenting an alternative possibility of analysis, beyond the peripheral and neglected role of what is understood as Brasília. The purpose was to analyze the actions and processes that led to the formation and growth of Taguatinga within the western region of the Federal District, as well as its relationship with adjacent localities. It also sought to identify key elements of its materiality that could serve as a basis for understanding its current spatial configuration. To achieve this, a bibliographic review was conducted covering general themes related to the research,

with a focus on the history of urbanization and planning in Taguatinga and the Federal District, presented throughout three chapters. Primary and secondary sources were consulted, such as projects, plans, and official records related to the city, as well as cadastral maps, documents provided by the Administration of the RA, and reports from *Revista Brasília* (a magazine linked between 1957 and 1960), in addition to photographs that aided in identifying the presence, absences, and transformations of space and its elements over the years. Among the main conclusions, it is highlighted that, although the Pilot Plan played the role of the mother city and configured the main centrality, over time, Taguatinga established itself as a second growth pole of the metropolis. From it, an extensive urban area was formed that now houses the majority of the population of the Federal District. Taguatinga also became a second centrality due to its spatial location and the historical process of growth in relation to the agglomerations around it, in addition to the concentration of commercial and service activities that attract the population from the entire region. So, all of this constitutes what is referred here as "eccentric urbanization," which greatly spurred the development of this research.

**Keywords:** Taguatinga, urbanization, centrality, periphery.

## **LISTA DE ABREVIações**

ArPDF – Arquivo Público do Distrito Federal

BNH – Banco Nacional de Habitação

CAU – Conselho de Arquitetura e Urbanismo

CODEPLAN – Companhia de Planejamento do Distrito Federal

CONPLAN - Conselho de Planejamento Territorial e Urbano do Distrito Federal DF – Distrito Federal

EPCL – Estrada Parque Ceilândia

EPCT – Estrada Parque do Contorno

EPIA – Estrada Parque de Indústria e Abastecimento

EPNB – Estrada Parque Núcleo Bandeirante

EPTG – Estrada Parque Taguatinga

IAPI – Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Industriários

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

INIC - Instituto Nacional de Imigração e Colonização

NOVACAP – Companhia Urbanizadora da Nova Capital

PDAD – Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios

PDL – Plano Diretor Local

PDOT – Plano Diretor de Ordenamento Territorial do DF

PEOT - Plano Estrutural de Organização Territorial do DF

POT - Plano de Organização Territorial do DF

RA – Região Administrativa

SEDUH – Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação

SHIS – Sociedade de Habitação de Interesse Social

TERRACAP – Companhia Imobiliária de Brasília

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1: Regiões Administrativas do Distrito Federal, com Taguatinga em destaque. ....	6
Figura 2: Taguatinga em destaque no Distrito Federal. ....	10
Figura 3: Unidades de Planejamento Territorial no Distrito Federal, com Taguatinga em destaque. ....	15
Figura 4: Representação da RIDE-DF e da AMB, com Taguatinga em destaque. ....	16
Figura 5: Fotografia aérea da região de Taguatinga em 1964. ....	36
Figura 6: Ocupações no Distrito Federal em 1958. ....	39
Figura 7: Indicação aproximada do perímetro dentro do qual se formou a Vila Sarah Kubitschek, conforme os relatos e menções na bibliografia. ....	42
Figura 8: Fotografia do encontro dos moradores da Vila Sarah Kubitschek com Ernesto Silva (ao centro, com o mapa na mão), na provável ocasião do episódio narrado por ele. ....	44
Figura 9: Fotografia do momento inicial de Taguatinga, com os primeiros barracões construídos. Autoria de Mario Fontenelle. 1958-60. ....	46
Figura 10: Indicação do local de implantação de Taguatinga no mapa do DF. ....	49
Figura 11: Área de Taguatinga no mapa do DF, com indicação das curvas de nível. ....	50
Figura 12: Localização de Taguatinga, Sobradinho e Gama em 1960 e identificação das BRs próximas a elas. ....	52
Figura 13: Distância entre as capitais dos estados brasileiros e Brasília. ....	53
Figura 14: Proposta de interação nacional por meio de rodovias, de 1948, realizada pelo deputado federal Jales Machado. O coração indica a localização do futuro Distrito Federal. ....	54
Figura 15: Localização das cidades-satélites do segundo cinturão. ....	56
Figura 16: Indicação da localização de Taguatinga, Alexânia, Abadiânia e Goiânia. ....	57
Figura 17: Delimitação do cinturão verde e ocupação do território em 1960. ....	59
Figura 18: Planta do Distrito Federal. 1958. Documentação Cartográfica. Organização e desenho do Eng. Cartógrafo Clovis de Magalhães. Impressão do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. ....	62

Figura 19: Diagrama ilustrativo (n. 7) do conjunto de Cidades-Jardins menores interligadas pela ferrovia a uma maior (cidade-mãe) e separadas por um cinturão verde. ....	66
Figura 20: Localização dos Setores de Indústria em Taguatinga, Gama e Sobradinho. ....	71
Figuras 21 e 22: Fotografias da Escola Industrial de Taguatinga. ....	71
Figura 23: Rede de instituições do sistema de Abastecimento de Brasília. c.a. 1959. Departamento de Terras e Agricultura. ....	73
Figura 24: Propaganda da Revista Singra, no Jornal de Brasília, em 1956.. ....	75
Figura 25: Soluções subdividindo o tráfego por ruas próximas e paralelas. ....	80
Figura 26: Cruzamento em quadrifólio (esquerda) e em anel distribuidor (direita). ....	80
Figura 27: Exemplos de parcelamento em Milão, Sunnyside (Nova Iorque) e Welwyn (Londres). ....	80
Figura 28: Exemplos de forma e parcelamento de quadras: retangular, quadrada, parcelamento de ângulo e quadra irregular. ....	80
Figura 29: Planta atual de Taguatinga, com identificação dos setores. ....	83
Figura 30: Organização dos principais setores de Taguatinga em Central, Norte e Sul. ....	85
Figura 31: Avenidas Central e Comercial na estrutura inicial de Taguatinga. ....	85
Figura 32: Fotografia aérea do Setor Central de Taguatinga, com o encontro das Avenidas Central e Comercial ao centro (1958-60). ....	86
Figura 33: Avenida Central no projeto do Setor Central (Taguatinga). ....	87
Figura 34: Fotografia aérea da Avenida Central de Taguatinga, com data estimada entre 1968 e 1970. ....	88
Figura 35: Planta do Setor A Sul (Taguatinga), registrada em 1962. ....	88
Figura 36: Fotografia aérea de Taguatinga, com o cruzamento entre a Av. Central e a Av. Comercial ao centro. Data estimada entre 1962 e 1968. ....	90
Figura 37: Corte longitudinal esquemático da Avenida Central de Taguatinga (anterior à alteração do gabarito). ....	90
Figura 38: Trecho do setor E Sul (Taguatinga), com lote destinado a cinema em destaque. ....	91
Figura 39: Exemplo de quadra retangular de lotes residenciais, encontrada na planta do Setor B Norte de Taguatinga, com dimensões de 72m x 200m. ....	92

Figura 40: Exemplo de quadra em “U” (encontrada no Setor Central) e com bolsões de estacionamento (encontrada no Setor H Norte), respectivamente.....	92
Figura 41: Trecho do Setor H Norte. ....	93
Figura 42: Implantação dos Setores de Taguatinga em 1958, 1960, 1964 e 1966. ....	95
Figura 43: Planta do Setor Central de Taguatinga (planta de 1962).....	96
Figura 44: Trecho do Setor A Norte de Taguatinga (planta de 1962), com as travessas pedonais em destaque.....	97
Figura 45: Fotografia de uma travessa de pedestres em Taguatinga (sem localização exata identificada), com data de 1978. ....	98
Figura 46: Planta do Setor de Indústria (QI) de Taguatinga (planta de 1962). ....	98
Figura 47: Planta do Setor Hoteleiro de Taguatinga (planta de 1962).....	99
Figura 48 e 49: Fotografias do Setor Hoteleiro de Taguatinga. ....	100
Figura 50: Planta do Setor D Sul de Taguatinga, com detalhe ampliado (data provável do projeto de 1962).....	102
Figura 51: Planta do Setor E Sul de Taguatinga (planta de 1962). ....	103
Figura 52: Fotografia do Setor F Sul de Taguatinga. ....	105
Figura 53: Planta do Setor F Sul de Taguatinga (planta de 1965). ....	106
Figura 54: Implantação de novos setores em Taguatinga no início da década de 1970. ....	112
Figura 55: Fotografia aérea do Setor Norte de Taguatinga no início da década de 1970. ....	113
Figura 56: Exemplos de variações de ocupação dos lotes, encontradas, com base nas imagens aéreas de satélite e fotografias a partir da década de 1970.....	113
Figura 57: Fotografia da Avenida Central no início da década de 1970, com EPTG ao fundo. ....	114
Figura 58: Mapa do PEOT de 1977.....	118
Figura 59: Mapa do POT de 1985. ....	119
Figura 60: Mapa do PDOT,1997. ....	122
Figura 61. Implantação de Ceilândia a partir de Taguatinga no início da década de 1970.....	124
Figura 62: Desenho esquemático do projeto de Ceilândia.....	126
Figura 63: Mapa de trecho do Setor QNM de Ceilândia, com as áreas que formam unidades de vizinhança. ....	127
Figura 64: Etapas de implantação do bairro Águas Claras. Etapas. MDE 48 1984.....	128

Figura 65: Plano de ocupação do Bairro Águas Claras. MDE 48 1984.....	128
Figura 66: Localização de Ceilândia, Samambaia, Recanto das Emas, Riacho Fundo e Núcleo Bandeirante nos arredores de Taguatinga.....	130
Figura 67: Implantação de Águas Claras Vertical..	132
Figura 68: Perspectiva do Projeto de Águas Claras. Projeto de Paulo Zimbres, 1991. ....	134
Figura 69: Perspectiva aérea do Projeto de Águas Claras. Projeto de Paulo Zimbres, 1991. ....	134
Figura 70: Zonamento de Taguatinga. ....	137
Figura 71: Imagem de satélite da área do entorno de Taguatinga em 2000, com indicação das áreas definidas como Rurais Remanescentes no PDL de Taguatinga.....	138
Figura 72: Urbanização em torno de Taguatinga entre 1958 e 1978.....	140
Figura 73: Urbanização em torno de Taguatinga entre 1982 e 1998.....	141
Figura 74: Indicação dos equipamentos e áreas de baixa densidade no entorno de Taguatinga.....	143
Figura 75: Urbanização no Distrito Federal entre 1958 e 1998.....	144
Figura 76: Fotografia aérea da EPTG, em 1972. ....	152
Figura 77: Fotografia aérea do Setor Central de Taguatinga, com destaque ao trevo de acesso à Avenida Central e EPTG ao fundo, em 1977.....	152
Figura 78: Indicação das Estradas Parque EPCL, EPNB, EPCT, EPTG e EPIA. ....	155
Figura 79: Indicação do Centro Regional (Taguatinga, Ceilândia e Samambaia) no PDL de 1998..	163
Figura 80: Indicação do anel viário conector dos centros locais, conforme indicado no PDL de 1998. ....	166
Figura 81: Linha metroviária e estações do Distrito Federal. ....	167
Figuras 82 e 83: Fotografias da Praça do Relógio em Taguatinga.....	168
Figura 84: Fotografia área da Praça do Relógio, no Setor Central de Taguatinga, no final dos anos 1990.....	169
Figura 85: Fotografia área do Setor Central de Taguatinga, com feira livre em primeiro plano, nos anos 1960.....	171
Figura 86: Fotografia de feira livre em Taguatinga (quadra não identificada), em 1968.....	171
Figura 87: Fotografias da Avenida Comercial de Taguatinga nos anos 1970.....	172
Figura 88: Fotografia de exposição em frente à Associação dos Artesãos de Taguatinga (quadra não identificada), em 1980. Autor: Joaquim Firmino. ....	172

Figuras 89 e 90: Av. Comercial Sul na década de 1960 (foto de cima) e no início dos anos 2000 (foto de baixo).	179
Figuras 91 e 92: Verticalização na área central de Taguatinga.	180
Figura 93: Fotografia área de Taguatinga e Águas Claras.	184
Figuras 94 e 95: Vista aérea e fotografia do "Boulevard dos Ipês" (QNM).	186
Figuras 96 e 97: Vista aérea e fotografia dos Residenciais "Itamaraty" e "JK" (Reserva Taguatinga).	186
Figura 98: Urbanização das áreas nos arredores de Taguatinga entre 2004 e 2018.	189
Figura 99: Urbanização no Distrito Federal entre 2004 e 2018.	190
Figura 100: Mapa de Zoneamento do PDOT (2012).	193
Figura 101 : Mapa de Estratégias de Estruturação Viária, de Implantação de Polos Multifuncionais, de Dinamização de Espaços Urbanos e de Revitalização de Conjuntos Urbanos. PDOT (2012).	194
Figura 102: Indicação das centralidades em Taguatinga.	195
Figuras 103 e 104: Fotografias da Avenida Hélio Prates (acima) e da Avenida Comercial (abaixo).	196
Figuras 105 e 106: Fotografias do Pistão Sul/EPCT.	197
Figura 107: Fotografia área de Taguatinga, com indicação do Taguaparque e do St. de Áreas Complementares.	198
Figuras 108, 109 e 110: Indicação das centralidades em Taguatinga e fotografias da Avenida Central.	200
Figuras 111 e 112: Fotografia e indicação da localização do Centro Administrativo de Taguatinga.	201
Figura 113: Estudos da paisagem da rodovia.	204
Figura 114: Fotografia de vista área de estabelecimento comercial na Strip de Las Vegas.	205
Figura 115: Fotografia de elementos urbanos encontrados na Strip de Las Vegas.	206
Figura 116: Exemplo de "casa kitada" encontrada na <i>rua da estrada</i> .	209
Figura 117: Exemplo de edifício montra encontrado na <i>rua da estrada</i> .	209
Figura 118: Sinalética na <i>rua da estrada</i> .	210
Figura 119 e 120: Venda de frutas e exposição de produtos às margens do Pistão Norte (EPCT).	212
Figuras 121, 122, 123 e 124: Fotografias de trecho da Estrada Parque Taguatinga.	213
Figuras 125 e 126: Fotografias da EPTG (Taguatinga ao fundo) e EPCT, respectivamente.	214
Figuras 127 e 128: Fotografias da EPTG (Taguatinga ao fundo).	215
Figuras 129, 130, 131 e 132: Fotografias de trecho da Estrada Parque Taguatinga.	216

Figuras 133, 134, 135 e 136: Vista área e fotografias da EPTG, chegando em Taguatinga.....	218
Figura 137: Vista aérea da região central de Taguatinga, com indicação da localização do túnel, e fotografia do acesso a ele pela EPTG.....	219
Figura 138: Fotografia do Setor B Norte de Taguatinga-DF. Fonte: Autora, 2023. ....	233
Figura 139: Fotografia das margens da Av. Elmo Serejo (extensão da Avenida Central) de Taguatinga. Fonte: Autora, 2023. ....	234
Figura 140: Planta de Samambaia. ....	251
Figura 141: Planta do Riacho Fundo I.....	252
Figura 142: Planta do Riacho Fundo II.....	253
Figura 143. Planta do Recanto das Emas.....	254

## SUMÁRIO

<b>Introdução .....</b>	<b>7</b>
Justificativas e motivações .....	19
Objetivos .....	20
Métodos .....	21
Estudos prévios .....	24
Estrutura da tese .....	32
<b>1. Taguatinga à margem (1958-1970).....</b>	<b>35</b>
1.1 A fundação de Taguatinga .....	37
1.2 O local da implantação .....	47
1.3 A ideia de cidade-satélite no Distrito Federal.....	63
1.4 “Modernismo periférico”?.....	77
1.5 Os primeiros setores implantados e seus projetos .....	95
<b>2. Taguatinga no centro (1971-1998) .....</b>	<b>110</b>

2.1 O crescimento de Taguatinga.....	111
2.2 Os planos territoriais .....	116
2.3 As expansões de Taguatinga.....	123
2.4 Urbanização dispersa e o rodoviarismo .....	146
2.4.1 Estradas-parque.....	150
2.5 O centro da mancha .....	157
<b>3. Taguatinga para além (1999-2022).....</b>	<b>178</b>
3.1 As transformações mais recentes .....	179
3.2 Os planos territoriais .....	181
3.3 O crescimento nos últimos anos .....	183
3.4 As centralidades internas de Taguatinga .....	191
3.4.1 Urbanização dispersa e as novas formas lineares.....	203
3.4.2 As novas formas das estradas-parque .....	210
3.5 A centralidade compartilhada.....	220
3.6 A “não cidade” contemporânea .....	222

<b>CONCLUSÃO.....</b>	<b>228</b>
<b>REFERÊNCIAS.....</b>	<b>236</b>
<b>ANEXOS.....</b>	<b>250</b>

### Regiões Administrativas do Distrito Federal

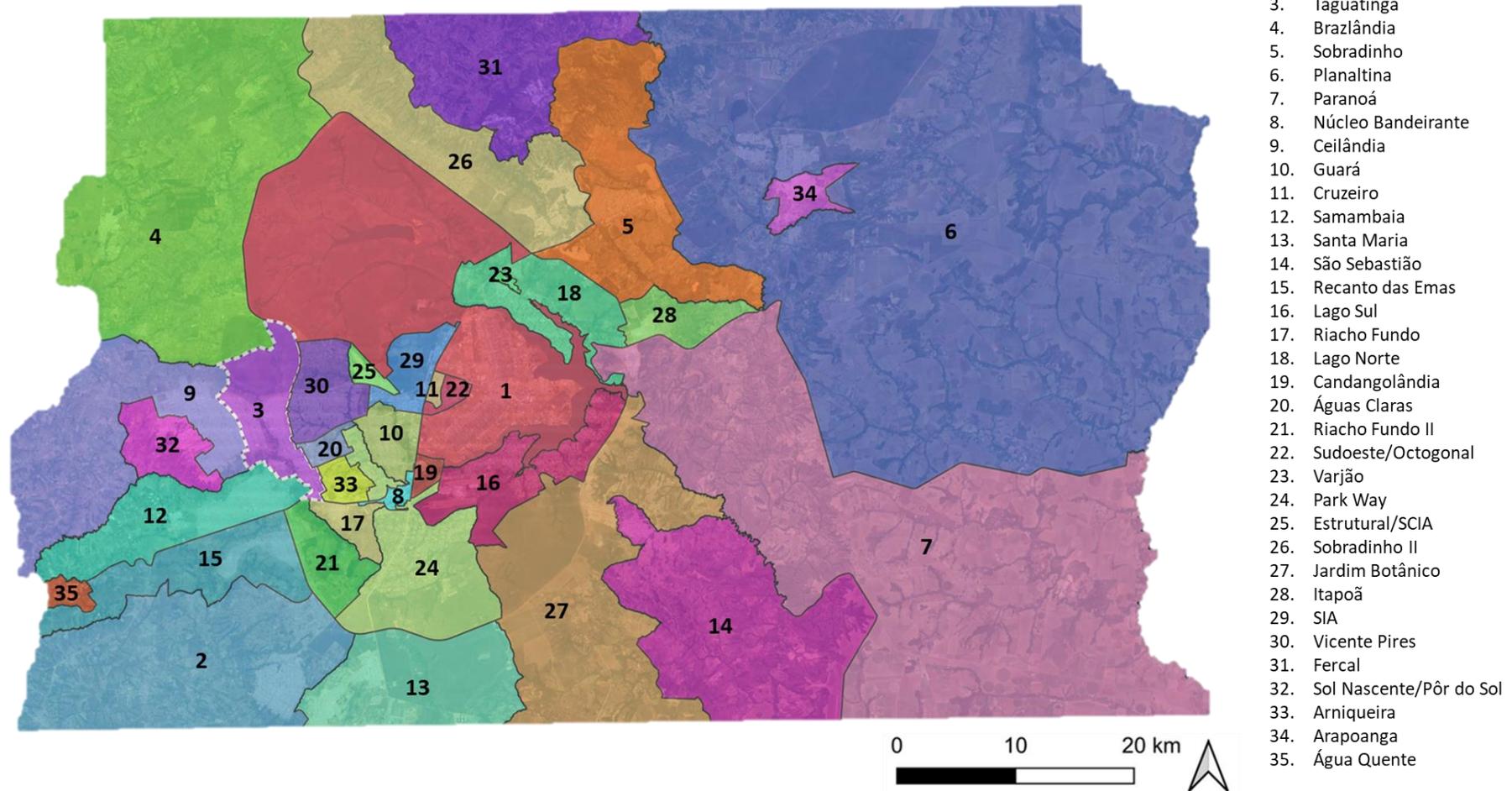


Figura 1: Regiões Administrativas do Distrito Federal, com Taguatinga em destaque. Fonte: Elaborado pela autora, a partir da base do QGIS (dados do Geoportal/Seduh (GDF), 2023).

## Introdução

---

A pesquisa a seguir tem como ponto de partida o interesse pelas particularidades da configuração espacial, dispersa e fragmentada, do território do Distrito Federal, resultantes de condições históricas e de planejamento muito específicas. Exemplo disso é sua organização em Regiões Administrativas (RAs) (Figura 1), uma designação formal utilizada para os aglomerados urbanos que compõem esse território, que consistem no Plano Piloto<sup>1</sup> e nas inicialmente denominadas cidades-satélites. As Regiões Administrativas não são bairros nem setores e, como unidades integrantes do Distrito Federal, também não configuram municípios<sup>2</sup>. São unidades de proporções urbanas, com relativa autonomia administrativa e

---

<sup>1</sup> Denominação dada ao núcleo central de Brasília (DF), projetado por Lucio Costa (1902-1998) em 1957, onde foram implantadas as sedes dos poderes administrativos (Eixo Monumental) e demais setores (Asas Sul e Norte). Hoje é classificado como Região Administrativa I.

socioeconômica, porém interdependentes em uma dinâmica conjunta. Esse termo passou a ser utilizado a partir de 1964, pela Lei nº 4.545 (10 de dezembro de 1964), que dispôs sobre a reestruturação administrativa do Distrito Federal, dividindo o território para fins de descentralização e coordenação dos serviços de natureza local.

O uso do termo “cidade-satélite” para designá-las foi proibido em documentos oficiais e em outros documentos públicos no âmbito do Governo do Distrito Federal, por meio do Decreto nº 19.040 (18 de fevereiro de 1998). No entanto, atualmente, tem sido utilizado novamente por pesquisadores como modo de atribuir um outro olhar para tais localidades, reposicionando-as na dinâmica contemporânea da metrópole, a exemplo dos trabalhos de Pescatori *et al.*

<sup>2</sup> A municipalização é vedada no Distrito Federal, conforme consta na Constituição Federal de 1988 (art. 32).

(2014), Vasconcelos *et al.* (2019) e Trevisan *et al.* (2021)<sup>3</sup>.

Parte das especificidades desse **território** deve-se ao condutor principal de sua ocupação, em meados do século vinte: a construção de Brasília, para ser a nova capital do Brasil. Contudo, apesar das muitas singularidades, algumas das características que ele hoje apresenta, como a complexidade das formas, as contradições sociais e a falta de coesão entre suas partes também são encontradas em outras metrópoles contemporâneas, que, cada vez mais, assumem formas difusas, fragmentadas e heterogêneas.

O processo histórico de ocupação do Distrito Federal foi marcado pela desigualdade socioeconômica e pelas distâncias físicas, que consolidaram visões negativas atribuídas às cidades-satélites que ocuparam os arredores do centro principal. Sobre elas, estabeleceu-

---

<sup>3</sup> Não se inclui aqui o trabalho da professora Maria Fernanda Derntl, muito citado ao longo dessa tese, por se entender que suas pesquisas fazem

se uma visão estigmatizada do caos e da falta de planejamento, o que é reforçado pelos problemas de moradia e infraestrutura que apresentam. Contudo, atualmente, essas aglomerações formam **manchas urbanas** com dimensões e populações superiores ao próprio Plano Piloto, dentro das quais identificam-se dinâmicas próprias e indícios de outras centralidades, o que instiga a explorar outras maneiras de compreendê-las.

#### “Território” e “mancha urbana”

O sentido em que se emprega o termo “território”, muitas vezes mencionado nessa pesquisa, se baseia no significado apresentado pelo historiador suíço André Corboz (2001). Segundo ele, embora se trate de um conceito vago, cujas definições variam conforme a área de estudo, o território pode ser entendido como unidade de medida dos fenômenos

referência sobretudo ao período inicial de ocupação desse território, quando essas localidades eram ainda chamadas de cidades-satélites.

urbanos, não se tratando apenas de uma extensão limitada de terra.

Corboz ainda destaca que o território é construído, como uma espécie de artefato, um produto, resultante da constante ação ou da "reescrita" de seus habitantes no solo. É também um projeto, no sentido de que os fenômenos de formação e produção a ele relacionados podem ser atribuídos à ideia de uma melhoria contínua dos resultados. Assim, faz uma analogia com um palimpsesto, sobrecarregado de vestígios e leituras passadas. E que, por ser sempre único, não pode ser substituído, o que exige que ele seja reciclado. "Raspam-se" os textos antigos escritos no solo, para que novos sejam colocados, a fim de atender às necessidades atuais (Corboz, 2001).

Já o termo "mancha urbana", sobre o qual se identificam menos definições precisas, é utilizado aqui a partir do que se infere do seu emprego nos estudos realizados pelo IBGE, como uma extensão territorial ocupada por espaços construídos e infraestruturas urbanas, que envolve diferentes formas de aglomeração (IBGE, 2019). Pode-se associar à imagem metafórica de um líquido que se expande

(ou derrama) ao longo do tempo em decorrência do crescimento populacional, das mudanças socioeconômicas e das políticas de desenvolvimento urbano.

A partir disso, o que se propõe nessa tese é uma investigação sobre os processos de ocupação e transformação desse território, deslocada do centro principal e concentrada na Região Administrativa de Taguatinga (RA III) (Figura 2), implantada fora da área idealizada de Brasília, já em 1958, ou seja, dois anos antes de sua inauguração.

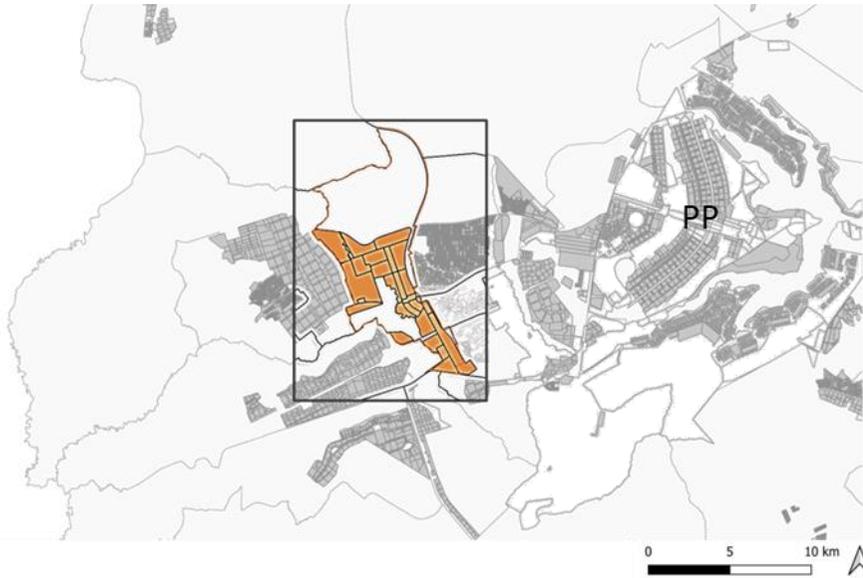


Figura 2: Taguatinga em destaque no Distrito Federal.  
 Fonte: Elaborado pela autora, a partir da base do QGIS  
 (dados do Geoportal/Seduh (GDF), 2020).

No entanto, antes de aprofundar no que a pesquisa consiste, convém esclarecer ao que ela não se propõe. Embora se recorra ao estudo histórico para tratar desses processos, não se trata da escrita de uma biografia urbana – nem de Taguatinga, nem do Distrito Federal –, missão abdicada quando se reconheceu a

dificuldade de abranger aqui todo o conteúdo de sua história, sob as muitas perspectivas possíveis.

Interessa-nos estudar os processos que conduziram essa urbanização e a maneira como ela tomou forma, considerando-se a escala urbana, mas também e sobretudo, a escala regional.

Taguatinga não foi o primeiro núcleo urbano a se formar nesse território, porém foi criada como a primeira cidade-satélite de Brasília, dentro do Distrito Federal, em uma aplicação específica do conceito nesse contexto (a ser discutida mais à frente). O objetivo de sua criação era abrigar a população que se transferia para essa região durante a construção e que não seria contemplada pelo projeto da nova capital. Tratava-se essencialmente de trabalhadores da construção civil –

ou nela interessados – e suas famílias, pejorativamente apelidados na época como “candangos”<sup>4</sup>.

Entre ela e o Plano Piloto há uma distância de cerca de 20 quilômetros, que conformam um espaço dentro do qual, a princípio, não se previam ocupações urbanas definitivas. A origem dessa forma de ocupação remonta aos primeiros momentos do planejamento da nova capital, quando já se apontava que o crescimento de Brasília seria acompanhado por cidades-satélites, que orbitariam ao seu redor, distanciadas do núcleo central por uma faixa verde, capaz de preservar a paisagem do Plano Piloto (Paviani, 2006; Holanda; Kolsdorf; Kolsdorf, 2013; Derntl, 2016; 2019 d). Taguatinga foi implantada literalmente à margem de Brasília, a oeste do limite da faixa estabelecida, e se desenvolveu na condição de núcleo secundário, vinculado geográfica e simbolicamente como periferia. Não havia, para ela, o

---

<sup>4</sup> Antes de se associar aos primeiros moradores de Brasília, o termo candango era comumente utilizado para designar um indivíduo ruim,

protagonismo, as definições rigorosas de um desenho aclamado e nem a proteção do tombamento que envolvem o Plano Piloto.

No entanto, esse núcleo se consolidou muito cedo, com dinâmica social, econômica e cultural próprias e assumiu um papel fundamental na ocupação do território do Distrito Federal. Ao longo dos anos, adquiriu uma configuração urbana complexa, que carrega em sua forma as particularidades de seu processo histórico, do planejamento local e regional e da diversidade social.

Soma-se a isso a velocidade em que aconteceu seu crescimento espacial e populacional nos anos seguintes à sua fundação. Em 1960, ano da inauguração de Brasília, Taguatinga já possuía mais de 27 mil habitantes (Paviani, 2010), tornando-se um dos polos demográficos do território à época. Esse crescimento

ordinário, ou uma pessoa que tem mau gosto. (Dicionário Aurélio digital, 2022).

foi acompanhado da formação de outros núcleos, o que indicava desde o início a ocupação dispersa e descontínua que caracteriza esse território. Esses núcleos foram implantados tanto em outras áreas distantes, como áreas próximas e vinculadas a ela, como expansões que posteriormente se desdobraram em unidades independentes. E, com o tempo, aqueles que se formaram ao seu redor constituíram uma mancha densa, que definiu o eixo de ocupação no sentido oeste do Distrito Federal.

Tal fator é fundamental para compreender a ocupação desse território a partir das áreas periféricas. A urbanização nos arredores do Plano Piloto se deu em paralelo à sua própria construção e implantação, em um processo distinto da maioria das grandes cidades

---

<sup>5</sup> Esse número enquadra Taguatinga na categoria de cidades médias, que possuem população de 100.000 a 499.000 habitantes, conforme o IBGE – embora não se enquadre nas mesmas classificações de municipalidade devido à sua condição político-administrativa especial. O Censo de 2023 apontou que essas cidades concentram 27,96% da população brasileira.

no século vinte, cujo crescimento se deu de dentro para fora.

Atualmente, com mais de sessenta anos de história, Taguatinga é um dos principais polos de emprego e comércio da área metropolitana de Brasília e se destaca como um elemento importante de sua composição populacional. Conforme dados da Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílio (PDAD) de 2021, sua população era de 210.498 habitantes,<sup>5</sup> o que a coloca no quarto lugar em número de habitantes entre as Regiões Administrativas<sup>6</sup>. Juntamente com as vizinhas Ceilândia, Samambaia, Brazlândia e Sol Nascente/Pôr do Sol, constitui a Unidade de Planejamento Territorial Oeste (UPT Oeste)<sup>7</sup> (Figura 3), que abriga

<sup>6</sup> Em 2022, a população total do Distrito Federal era de 2.923.369 habitantes (CODEPLAN, 2022).

<sup>7</sup> As UPTs são subdivisões do território do Distrito Federal estabelecidas pelo Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal (2009).

aproximadamente 32% (957.570 habitantes)<sup>8</sup> da população de todo o Distrito Federal – o maior contingente populacional entre as UPTs –, e consiste no principal **polo** de desenvolvimento urbano dessa região (Codeplan, 2022).

O entendimento atual dessa grande aglomeração como metrópole, a Brasília metropolitana, é apresentado pelo geógrafo Aldo Paviani (2010), segundo o qual, Brasília é formada por um conjunto urbano heterogêneo e espacialmente disperso, que compreende o Plano Piloto e as demais Regiões Administrativas, atingindo até algumas cidades do estado de Goiás funcionalmente vinculadas à capital. Essa noção é reforçada pela Norma Técnica nº 1/2014, elaborada pela Companhia de Planejamento do Distrito Federal - Codeplan, que

delimita a Área Metropolitana de Brasília (AMB) e suas dinâmicas socioeconômicas.

### “Polo”

É recorrente nos documentos do planejamento local e territorial o uso do termo “polo” em referência à condição de Taguatinga no Distrito Federal. O que se apreende de sua utilização é sua importância como um motor impulsionador do desenvolvimento do território.

A compreensão desse termo apoia-se na Teoria dos Polos de Crescimento desenvolvida pelo economista francês François Perroux, na década de 1950, que defende que o desenvolvimento econômico não ocorre de modo uniforme em todas as regiões de um território (nas suas diversas escalas) e, sim, concentrado em determinadas áreas de maior dinamismo e capacidade de atrair recursos e investimentos de outras regiões. Segundo ele, geralmente esses polos se caracterizam por apresentar concentração de

---

<sup>8</sup> Se comparado com o *ranking* dos maiores municípios brasileiros, conforme dados do IBGE (2022), esse contingente populacional se posicionaria em 18º lugar.

indústrias e empresas, infraestrutura desenvolvida e disponibilidade de mão-de-obra (Perroux, 1967). No entanto, a compreensão desse conceito exige o esclarecimento de algumas especificidades do papel de Taguatinga no contexto em que se insere, conforme se apresentará ao longo da tese.

Além das 35 Regiões Administrativas que compõem o Distrito Federal atualmente, doze municípios goianos fazem parte da AMB: Formosa, Planaltina, Padre Bernardo, Cocalzinho de Goiás, Águas Lindas de Goiás,

Santo Antônio do Descoberto, Alexânia, Valparaíso de Goiás, Novo Gama, Cidade Ocidental, Luziânia e Cristalina (Figura 4).

Antes, no entanto, já havia sido criada a Região Integrada de Desenvolvimento Econômico (RIDE-DF)<sup>9</sup>, que aborda o território influenciado por Brasília em maior escala (Figura 4). A RIDE-DF é composta pelas RAs do Distrito Federal, 29 municípios goianos e 4 municípios mineiros.

---

<sup>9</sup> Criada pela Lei Complementar nº 94 (19 de fevereiro de 1998), e regulamentada pelo Decreto nº 7.469 (4 de maio de 2011), para efeitos

de articulação da ação administrativa da União, dos estados de Goiás, Minas Gerais e do Distrito Federal.

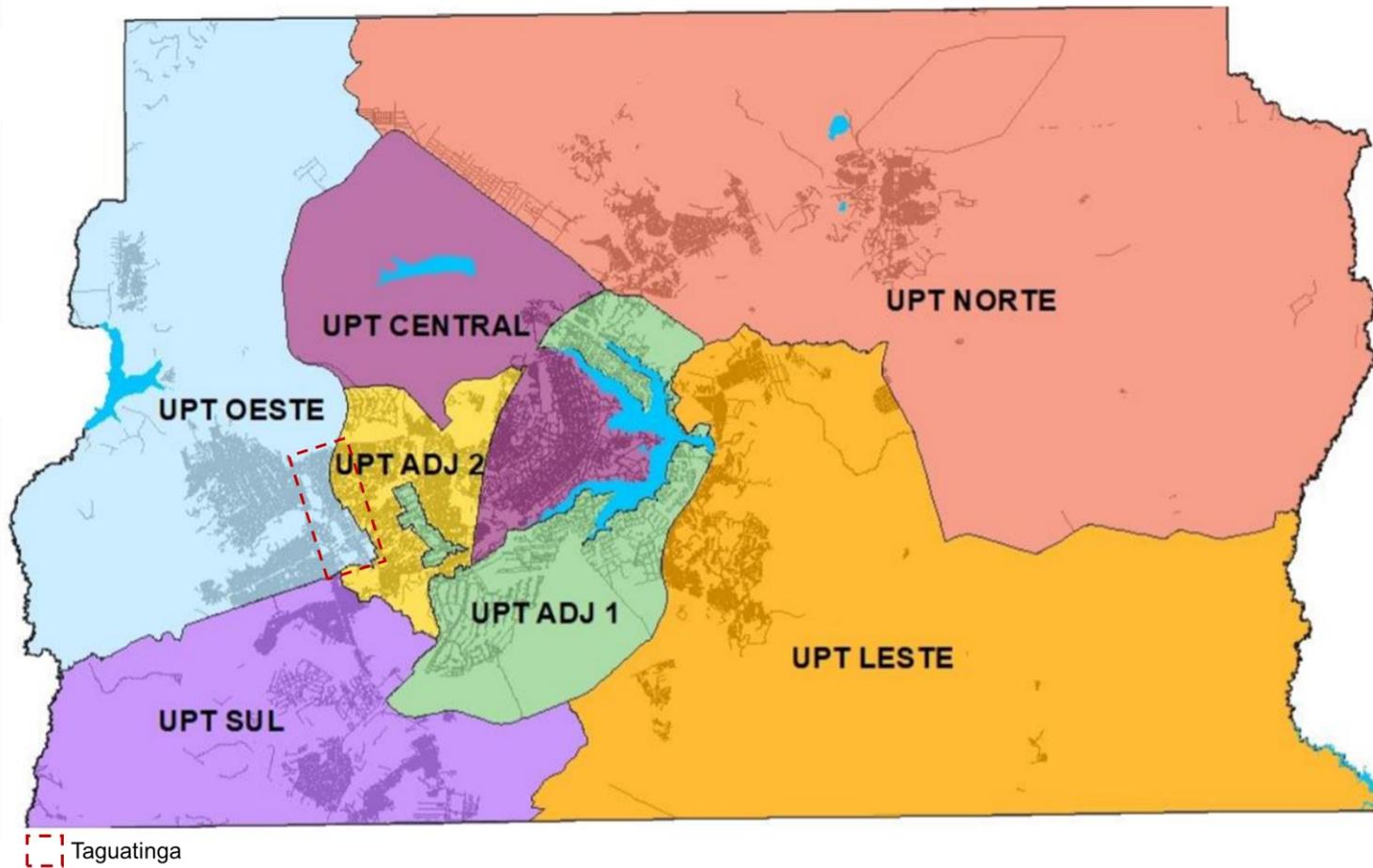


Figura 3: Unidades de Planejamento Territorial no Distrito Federal, com Taguatinga em destaque. Fonte: Codeplan (2018), modificado pela autora.

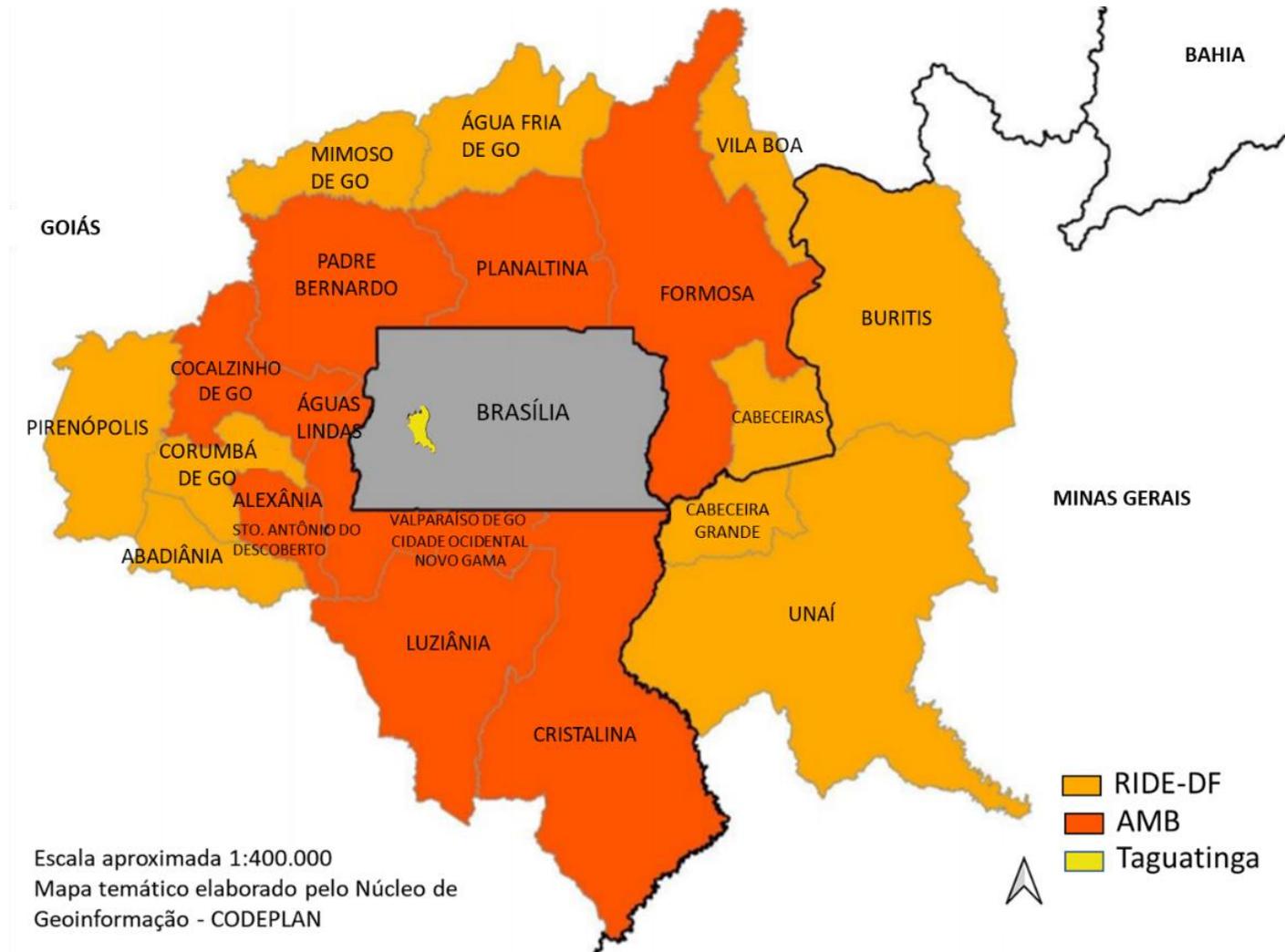


Figura 4: Representação da RIDE-DF e da AMB, com Taguatinga em destaque. Fonte: Codeplan (2014), modificado pela autora.

Portanto, Taguatinga está inserida em um conjunto com uma dinâmica articulada e que não deve ser estudada isoladamente. Juntas, as aglomerações que compõem o Distrito Federal (e seu entorno) geraram um sistema urbano interligado, fazendo de Brasília uma metrópole polinucleada, conforme coloca Paviani (2010). Contudo, essa visão, já há muito estabelecida, ainda considera em suas bases uma relação dicotômica entre seus integrantes, como centro (Plano Piloto) e periferia (em referência às aglomerações que o rodeiam), que merece ser repensada e debatida.

Essa “periferia” é costumeiramente tratada como representante do desvirtuamento das ideias iniciais acerca da nova capital, como se nota, por exemplo, nas falas de Lucio Costa. Na ocasião do “Seminário de Estudos dos Problemas Urbanos de Brasília”, realizado em 1974, Costa argumentou, em referência à ocupação desse território, que houve uma inversão do plano, que previa que, quando a população do Plano Piloto se

aproximasse dos limites estabelecidos para ela, seriam, então, planejadas as cidades-satélites. No entanto, segundo ele, houve uma antecipação dessas cidades, instaladas quando a matriz ainda estava inconclusa. Em suas palavras: “A cidade ainda está oca. Entretanto, dois terços da população de Brasília moram nessa periferia, o que, naturalmente, é desvirtuamento” (Costa, 1974, p.26).

O antropólogo James Holston, ao tratar da formação das primeiras cidades-satélites no Distrito Federal, também as coloca como um desvio das intenções originais e, ao mesmo tempo, como exemplo das contradições que envolveram a concepção de Brasília (Holston, 1993). Embora não utilize especificamente o termo “contradição”, ele enfatiza os contrastes próprios desse processo, em uma visão compartilhada em outros textos, discursos e filmes sobre a construção da capital, como no documentário *Brasília, contradições de*

*uma cidade nova*, dirigido por Joaquim Pedro de Andrade e exibido pela primeira vez em 1967.

De fato, não podem ser desconsideradas as mudanças no curso do planejamento e suas fragilidades, as desigualdades socioespaciais e desproporções na distribuição de investimentos e recursos entre as partes que compõem a metrópole. Porém, o interesse aqui se dá em um aprofundamento do estudo de Taguatinga que também considere sua relevância na conformação do território e na qual identificam-se forças expressivas, que vão além do papel periférico e preterido daquilo que se entende como Brasília.

Propõe-se, portanto, com a tese “Urbanização excêntrica: crescimento, transformação e centralidades de Taguatinga-DF”, trabalhar uma perspectiva que a considera como uma outra centralidade relevante (hipótese a ser investigada) – embora também não seja a única –, que se formou durante o processo de urbanização dessa região.

O termo “excêntrico”, por sua vez, parte dos diversos significados a ele atribuídos e que podem ser relacionados ao objeto de estudo, como aquilo que está situado fora do centro (original), mas também como um “centro diferente”. Somam-se a eles a noção de excentricidade como algo distinto do esperado.

Diante disso, colocam-se as seguintes perguntas:

- Que processos transformadores conduziram a urbanização de Taguatinga e seus arredores?
- É possível entender Taguatinga como uma (ou uma das) centralidade(s) do Distrito Federal?

Para pensar tais questões, considera-se aqui que o decorrer da ocupação urbana é moldado não só pelos preceitos determinados nos projetos e processos normativos, mas também pelos processos sociais. Consideram-se também os fatores culturais, econômicos e políticos, que levaram à produção de formas diversas e que revelam facetas da urbanização

que vão além das previsões e dos desejos de controle do território.

### **Justificativas e motivações**

A relevância dessa contribuição pode ser explicada pelas mesmas razões que motivaram o início da pesquisa: a identificação de uma incompreensão a respeito da configuração espacial complexa dessa e das demais aglomerações que integram o Distrito Federal, que, à princípio, partiu de uma visão individual da pesquisadora (oriunda de outro contexto urbano – Campo Grande, MS), mas que com o tempo se mostrou também compartilhada em outras falas.

As experiências pessoais como docente em disciplinas de urbanismo ministradas em Brasília têm sugerido uma carência de uma reflexão mais profunda e até mesmo um desconhecimento a respeito da história e das especificidades das Regiões Administrativas entre os alunos (em grande maioria habitantes delas), muitas

vezes reforçados pelas fontes de pesquisa por eles apresentadas.

Embora já tenham sido desenvolvidos estudos valiosos a respeito da história de Taguatinga e das demais regiões, que serão destacados adiante, identificam-se ainda algumas imprecisões sobre elas, o que pode estar associado à documentação insuficiente dos seus processos de criação e crescimento. Do mesmo modo, já foram realizadas pesquisas de grande relevância sobre a formação e o planejamento do território do Distrito Federal, mas poucas se propõem ao aprofundamento do estudo de Taguatinga especificamente. Restam ainda questões instigantes sobre a ocupação inicial, os princípios e condicionantes que orientaram sua implantação, a maneira como cresceu ao longo dos anos e o papel que assumiu com relação às demais. Trata-se, portanto, de uma contribuição à medida que foram realizados

levantamentos dos projetos, planos e da iconografia a ela relacionados.

Além disso, a abordagem proposta, embora não seja exclusiva, é ainda pouco explorada nas pesquisas que envolvem o objeto em questão, ao se aprofundar no estudo do território por um ponto de vista deslocado do Plano Piloto, com foco nos processos históricos, sociais e geográficos.

Considerando-se que Taguatinga foi implantada em meados do século vinte, essa pesquisa é também uma contribuição à discussão sobre o pensamento urbanístico nesse período, identificando-se os conceitos que orientaram as propostas e ações que a envolvem. De modo mais amplo, ao se pensar o urbano como uma construção social e coletiva, o estudo de suas dinâmicas e o papel dos atores a elas relacionados, permite uma compreensão dos seus processos e vocações. Esse estudo pode contribuir, portanto, com a divulgação e

discussão dos temas que envolvem a contínua construção do urbano dentro da sociedade civil.

Por fim, ao se tratar da situação urbana atual, envolve ainda a discussão sobre a complexidade das metrópoles na contemporaneidade. Esse debate parece ainda mais relevante no caso de Brasília, tendo em vista as particularidades que envolvem seu projeto, planejamento e suas dinâmicas.

## **Objetivos**

Colocou-se como objetivo geral da tese a análise das ações e processos que conduziram a formação e o crescimento de Taguatinga dentro da mancha oeste do território do Distrito Federal e de sua relação com as demais localidades limdeiras e a identificação de elementos-chave da sua materialidade que possam dar base à leitura de sua configuração espacial atual.

Como objetivos específicos, buscou-se:

- reconhecer os períodos cruciais de crescimento e transformação territorial da região em foco e analisá-los;
- identificar os elementos espaciais, da forma e da paisagem, que estruturaram a ocupação de Taguatinga (considerando a relação com as RAs vizinhas) e aqueles que a caracterizam hoje; e
- analisar a formação de Taguatinga como uma centralidade regional e os elementos espaciais que a caracterizam como tal.

Objetivou-se também, com esse estudo, contribuir com o debate sobre o território do Distrito Federal, indo além do núcleo principal de Brasília – sobre o qual dedica-se grande parte dos trabalhos sobre ele –, oferecendo uma leitura distinta para abordá-lo.

## **Métodos**

Para que os objetivos fossem atingidos, foi realizada uma revisão bibliográfica acerca das temáticas gerais que envolvem essa pesquisa e, mais especificamente, a respeito da história da urbanização e do planejamento de Taguatinga e do Distrito Federal, o que se apresenta ao longo dos capítulos.

Foram consultadas fontes primárias e secundárias referentes aos projetos, ao planejamento e à ocupação de ambos. São elas:

- planos, normas e diretrizes lançadas em registros oficiais;
- plantas cadastrais das RAs e setores internos;
- mapas;
- documentos disponibilizados pela própria Administração da RA; e
- reportagens da *Revista Brasília* (*Revista da Novacap*, vinculada entre 1957 e 1960).

Somaram-se a essas fontes as fotografias encontradas no Arquivo Público do Distrito Federal e no livro *Retratos & Memórias: a Taguatinga objetiva de Getúlio Romão* (2016), que auxiliaram a identificação das presenças, ausências e transformações do espaço e de seus elementos ao longo dos anos.

Os mapas elaborados aqui foram confeccionados com o auxílio do *software* QGIS. Tomaram-se como referência as informações recolhidas nas fontes citadas e no *Geoportal*, portal *online* da Seduh (Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação - GDF), que apresenta dados georreferenciados do território e da população do Distrito Federal.

Considerando-se que entre os objetivos estava a análise da expressão física ou material dos processos que conduziram a formação e a transformação de Taguatinga (e seus arredores), os primeiros passos da pesquisa se direcionaram ao estudo de metodologias para apreensão da forma urbana. Foram, portanto,

realizadas pesquisas sobre as abordagens da Morfologia Urbana que compreendem o estudo da forma física das cidades à luz das forças que as criaram, expandiram e transformaram. Partia-se do entendimento de que esse campo também apresenta possibilidades de leitura da dimensão histórica e social da cidade, como apontam Costa e Netto, quando afirmam que “a forma urbana traduz o registro da história das ações civis e públicas e dela pode-se apreender qual ideologia norteou a ocupação do solo ao longo do tempo” (2017, p.32).

Porém, ainda que esses estudos tenham contribuído com o desenvolvimento dessa pesquisa e que a forma urbana seja aqui abordada como parte importante da leitura que se propõe, as fontes encontradas dentro desse campo não se demonstraram suficientes para encontrar as respostas ao que se buscava. À medida que avançaram os estudos sobre o objeto e o planejamento que o envolveu, foi percebida a

necessidade de se tratar não só da dimensão urbana, mas também e, principalmente, de uma dimensão mais ampla da região. Nesse sentido, o que se percebeu é que as metodologias de estudos morfológicos, embora também abranjam escalas maiores, apresentam maior profundidade nas análises intraurbanas e, assim, assumiram um lugar de menor protagonismo na metodologia dessa pesquisa.

Além disso, tomou força a compreensão de que a urbanização é feita de processos, ações, intenções e movimentos de pessoas e esses são substantivos que muito nos interessam. Assim, o caminho adotado para abordá-la considera a materialidade como um de seus efeitos, mas não como o único e principal objetivo.

Tendo em vista também que a abordagem que se propõe aqui envolve os processos históricos, a pesquisa enfrentou os desafios do estudo de uma história recente e da necessidade de conciliá-lo com as análises espaciais, geográficas e morfológicas e seus aportes

teóricos. Diante disso, recorreu-se à cronologia como método para compreensão do fenômeno urbano, tal como define o historiador Bernard Lepetit (2001 [1989]), diante da necessidade de identificação dos fragmentos de espaço e práticas sociais.

E, ainda quanto às metodologias adotadas, reforça-se que as abordagens e interpretações que delas resultam indicam para uma das diversas possibilidades de leitura desse território, que se propõe como complemento a elas – e não à sua redução.

## **Estudos prévios**

Antes de iniciar propriamente, ainda são necessários alguns apontamentos sobre as referências utilizadas e as abordagens propostas.

Para entender o tema no sentido amplo, essa pesquisa precisou considerar o contexto do Urbanismo – nos campos teórico e prático – no século vinte, período em que se enquadra a criação do objeto em questão, tanto no Brasil, como no exterior. Nesse sentido, tomou-se como uma das primeiras referências a tese do professor Ricardo Trevisan sobre as Cidades Novas (2009), em que trata não só de cidades projetadas, mas que configuram um tipo urbanístico próprio desse século. O conceito utilizado por ele se sustenta em seis fatores, que seriam responsáveis pelo “DNA” dessas cidades, sendo eles: o desejo e a necessidade do empreendimento; o sítio escolhido; os profissionais envolvidos; o projeto; e o tempo, ou seja, a cronologia de sua ocorrência. Taguatinga é entendida como tal e,

portanto, essa categorização é tomada como uma das referências para descrevê-la, embora isso não se dê de maneira totalmente explícita no texto.

Quanto aos estudos a respeito da formação e ocupação das cidades-satélites ou Regiões Administrativas de Brasília, utilizados como referência, identificam-se algumas abordagens distintas. Parte da escrita dessa história é constituída de textos de personagens diretamente envolvidos com sua criação, a partir de suas visões como fundadores, empreendedores ou espectadores. No livro *Por que construí Brasília*, publicado em 1974, Juscelino Kubitschek (1902-1976), presidente da República e responsável pela empreitada, narra episódios que envolveram a formação dos primeiros núcleos e implantação das cidades-satélites como parte do processo de construção da capital. Na mesma linha, coloca-se o livro *História de Brasília*, de

Ernesto Silva (1914-2010), então diretor da Novacap<sup>10</sup>, publicado em 1999.

Também considerado um dos pioneiros da cidade, o jornalista Adirson Vasconcelos<sup>11</sup> escreveu diversos livros sobre os primeiros momentos da capital, entre os quais se destaca como de maior interesse para essa pesquisa: *As cidades satélites de Brasília* (1988). Nesse livro, Vasconcelos apresenta um panorama geral da formação dos primeiros núcleos em torno do Plano Piloto, destacando dados, aspectos e personagens de cada um.

Mais especificamente sobre a história de Taguatinga, são identificados trabalhos escritos por seus moradores (os primeiros e atuais) e que têm se revelado fontes importantes para uma investigação mais completa. Dentre eles, estão as narrativas históricas: *Taguatinga*,

*Pioneiros e Precursores* (1978), de Alberto Said Bahouth Junior; *Taguatinga tem memória: é preciso repensar* (1990), de Wilson Wander Lopes; e o livro *Retratos & Memórias: a Taguatinga Objetiva de Getúlio Romão* (2016), que reúne um conjunto de fotografias da cidade. Juntas essas obras correspondem a um esforço mais amplo de criação de uma memória local, que inclui personagens envolvidos mais diretamente com a sua história.

Dentre as pesquisas acadêmicas voltadas também às cidades-satélites, destacam-se como precursoras, no campo da Antropologia, o artigo *Arqueologia de uma cidade: Brasília e suas cidades satélites* (1982), de Gustavo Lins Ribeiro, e a tese *A cidade modernista* (publicada em 1993), de James Holston, antropólogo estadunidense que examina a constituição da sociedade moderna por meio da análise de cidades,

---

<sup>10</sup> Companhia Urbanizadora da Nova Capital, responsável pela gestão dos projetos e obras na construção de Brasília, criada em 1956, a partir da Lei nº 2.874 (19 de setembro de 1956).

<sup>11</sup> Vasconcelos se transferiu à Brasília para cobrir os eventos da inauguração. Desde então, escreve sobre ela e as cidades-satélites, autointitulando-se "o historiador de Brasília".

incluindo uma análise da formação da periferia de Brasília.

No campo da Geografia, o professor Aldo Paviani apresenta uma produção numerosa e abrangente sobre o Distrito Federal desde a década de 1980, na qual discute a lógica da produção do espaço urbano, concentrando-se no problema da relação entre urbanização e periferização nesse território. Entre as suas obras, destacam-se os livros: *Brasília, a metrópole em crise: ensaios sobre urbanização* (1988); *Brasília, moradia e exclusão* (1996); *Brasília, gestão urbana: conflitos e cidadania* (1999); *Brasília, controvérsias ambientais* (2003); *Brasília: dimensões da violência urbana* (2005); *Brasília 50 anos: da capital a metrópole* (2010); *Planejamento & urbanismo: na atualidade brasileira* (2013). Paviani entende Brasília como uma metrópole polinucleada, composta por um sistema urbano interligado, e dominada por um centro (Plano Piloto). Essa visão é considerada nessa pesquisa,

porém a ideia da centralidade exclusiva é confrontada, a partir do reconhecimento da constituição de outras centralidades no território, sobretudo em Taguatinga.

Os trabalhos do arquiteto e urbanista Benny Schvarsberg, professor da Universidade de Brasília, também contribuem ao estudo do território do Distrito Federal pela ótica do planejamento urbano e da gestão territorial. Dentre eles, foram consultados *O processo de planejamento urbano e territorial de Brasília* (2014); *A carroça ao lado do avião: o direito à cidade metropolitana em Brasília* (2017) e *Consistência do planejamento e da gestão urbana na área metropolitana de Brasília* (2019).

Outras referências da área de Arquitetura e Urbanismo são os trabalhos da professora Sylvia Ficher: *Senzala e casa grande* (1998) e *Os paradigmas urbanísticos de Brasília* (2005). Nos últimos anos, também se destacam as pesquisas da professora Maria Fernanda Derntl, que vem se dedicando ao estudo da formação

do território e o processo de planejamento do Distrito Federal dentro da perspectiva da História da Cidade e do Urbanismo, como apresentado nos textos: *Além do plano: a construção das cidades-satélites e a dinâmica centro-periferia em Brasília* (2016); *Dos espaços modernistas aos lugares da comunidade: memórias da construção das-satélites de Brasília* (2019); *Brasília e seu território: a assimilação de princípios do planejamento inglês aos planos iniciais de cidades-satélites* (2020); e *Brasília e suas unidades rurais: planos e projetos para o território do Distrito Federal entre fins da década de 1950 e início da década de 1960* (2020).

Na mesma área, destacam-se a tese de doutorado de Jusselma Duarte de Brito, defendida em 2009, na Universidade de Brasília, que discute a condução do Plano Piloto à condição de metrópole, a partir das infraestruturas implantadas; e a tese de Graciete Costa, defendida em 2011, que apresenta vasto

levantamento das Regiões Administrativas do Distrito Federal de 1960 a 2011.

Nas análises da configuração espacial centradas na morfologia urbana, foram consultadas as pesquisas dos professores Maria Elaine Kohlsdorf, Gunter Kohlsdorf e Frederico de Holanda. No artigo *Brasília: permanências e metamorfoses* (2013), os autores categorizam as cidades do Distrito Federal em sete tipos morfológicos distintos, que envolvem desde aquelas já originadas no processo de construção de Brasília, dentro das quais se insere Taguatinga, até as mais recentes, São eles: 1.) vernáculo; 2.) modernismo clássico; 3.) acampamento de obra; 4.) modernismo periférico; 5.) invasões populares/favelas; 6.) após modernismo/novos bairros; e 7.) após modernismo/cidade de muros.

Deve-se destacar também a dissertação de mestrado de Vera Bonna Brandão (2003), que apresenta um estudo de caso dos espaços públicos abertos de Taguatinga, a partir de uma leitura morfológica

baseada na metodologia da sintaxe espacial<sup>12</sup>. Embora se trate de uma abordagem distinta da que se propõe aqui, os levantamentos dos setores e as descrições da forma de cada uma das partes que compõem o traçado de Taguatinga foram de grande valia para esse estudo. O tema da morfologia urbana foi cuidadosamente estudado na primeira etapa dessa pesquisa. E, ainda que durante seu desenvolvimento, tenha havido uma mudança de abordagem, a pesquisa realizada sobre os caminhos metodológicos dessa área de estudo contribuiu significativamente para pensar as escalas e elementos que compõem a espacialidade e a materialidade do território em questão. Nesse sentido, vale destacar que as perspectivas adotadas consideram as contribuições advindas das leituras dos trabalhos dos professores Renato Leão Rêgo, Karin Schwabe

---

<sup>12</sup> A Sintaxe Espacial consiste em um conjunto de formulações teóricas que abrangem os estudos que relacionam espaço e comportamento, analisando o desempenho das formas urbanas a partir do cruzamento de seus atributos com as expectativas colocadas em relação a elas (Brandão, 2003).

Meneguetti (2008, 2010) e Stael Alvarenga da Costa (2014; 2017). O livro *Fundamentos de Morfologia Urbana* (2017), de autoria dessa última, juntamente com Maria Manoel Guimmler Netto, foi utilizado como uma referência inicial para a compreensão do amplo universo das escolas tradicionais da Morfologia Urbana, a se destacar como pioneiras a Inglesa – desenvolvida inicialmente pelo geógrafo M.R.G. Conzen (1907-2000) – e a Italiana – desenvolvida inicialmente pelo arquiteto Saverio Muratori (1910-1970)<sup>13</sup>. Entre as duas, a abordagem da Escola Inglesa demonstrou-se mais interessante para o tipo de leitura que se propunha. Suas bases foram desenvolvidas a partir das análises morfológicas aplicadas inicialmente por Conzen no caso da cidade de Alnwick, na fronteira da Inglaterra com a Escócia. Seus estudos resultaram na proposta de uma

<sup>13</sup> O método da Escola Italiana concentra-se no estudo da edificação, tomando como base conceitual para suas formulações metodológicas o tipo, uma “consciência espontânea”, que seria um modo de construir edificações intrínseco a um determinado povo, que se manifesta de maneira singular em cada momento de cada cultura.

reflexão<sup>14</sup> a respeito de como o plano de uma cidade existente (suas ruas, parcelas e diretrizes de implantação dos edifícios) adquire a sua complexidade geográfica.

O método proposto por Conzen é baseado na formulação do conceito de historicidade, que seria a capacidade da paisagem urbana em demonstrar o acúmulo dos períodos morfológicos nela presentes, ou seja, as permanências na forma ao longo do tempo. Os períodos morfológicos, segundo esse conceito, são processos temporais que geram desenvolvimento econômico e social e que deixam resíduos identificáveis na paisagem urbana. Esses também são associados, metaforicamente, à imagem do palimpsesto (tal como apontado na compreensão do território por Corboz, 2001), revelando a diversidade e a força dos conteúdos sociais e culturais da sua história. Esse método sugere,

então, uma análise da paisagem urbana preocupada em desvendar as camadas históricas estruturadas sob a ação das forças econômicas, sociais e políticas de cada período morfológico.

Uma terceira escola que é considerada fundamental nos estudos morfológicos surgiu no final dos anos 1960, na França, encabeçada pelos arquitetos Philippe Panerai (1940-2023) e Jean Castex (1942-), que fundaram a Escola de Arquitetura de Versalhes, juntamente com o sociólogo Jean-Charles Depaule (1945-). Segundo Anne Vernez Moudon (2015), sua emergência era uma reação à arquitetura modernista e sua rejeição da história. Foi beneficiada pelo debate intelectual sobre a vida urbana, pelo qual passava a arquitetura naquele momento, envolvendo críticos como o sociólogo Henri Lefebvre e o historiador André Chastel. Panerai e Castex desenvolveram pesquisas sobre a evolução

---

<sup>14</sup> Publicados em sua obra *Alnwick, Northumberland – a study in town-plan analysis* (1960).

histórica dos bairros parisienses e estudos detalhados sobre a cidade de Versalhes e a cidade do Cairo, no Egito, que deram as bases para a formação de uma segunda geração de morfologistas na França.

Assim, como visto, as pesquisas das três escolas se desenvolveram no contexto europeu e tratam de cidades cujas origens, em geral, são espontâneas e datam de períodos históricos mais antigos, distantes, a princípio, do contexto brasileiro e que, portanto, exigem uma aplicação contextualizada e cuidadosa. Nesse sentido, as pesquisas de Costa e Netto a respeito das cidades de Ouro Preto e Belo Horizonte, em Minas Gerais (2017; 2018), são exemplos da tentativa de enfrentar esse desafio, demonstrando uma compreensão de que há possibilidade de flexibilização das metodologias e de aplicação em contextos diversos. Para apoiar suas análises, elas recorrem aos trabalhos e informações já documentadas por outros autores sobre a formação e o desenvolvimento da cidade, que

facilitam a transposição dos conceitos e elementos metodológicos.

Ainda assim, no caso de Taguatinga, o desafio de aplicação dos métodos das escolas tradicionais é grande, tendo em vista sua condição como uma cidade nova e inserida no contexto do pensamento urbanístico essencialmente modernista, o que a colocaria em situação ainda mais distante da efetivação das estratégias metodológicas apresentadas.

Diante disso, contribuíram para a descoberta de novos caminhos os apontamentos colocados pelo pesquisador Albert Levy no texto *Urban morphology and the problem of the modern urban fabric: some questions for research* (1999), no qual discute as especificidades da forma urbana na cidade moderna. Segundo ele, ao longo do século vinte, as cidades passaram por transformações radicais que resultaram em novos tipos de tecido urbano, com configurações complexas, quando comparadas às tradicionais, e que vêm sendo

acompanhadas também de mudanças significativas na escala com o surgimento de megaestruturas impositivas. Os elementos e regras de organização do tecido alteraram-se drasticamente, resultando em configurações difusas e descontínuas. Novas áreas urbanas surgiram na periferia das grandes cidades, gerando novos fenômenos morfológicos, nos quais a infraestrutura de transporte, associada às crescentes demandas de mobilidade, têm desempenhado um papel dominante.

Nesse contexto, ainda conforme Levy (1999), há uma perda da relação dialética entre forma urbana e tipo de edificação, e outros tipos de elementos surgem com papel de destaque, como as autoestradas. Diante disso, segundo ele, ganha importância o estudo das origens dessas mudanças, especialmente as categorias do desenho urbano e do pensamento urbanístico que as permitiu. Além disso, é necessário um estudo epistemológico e histórico das novas categorias

urbanas para compreender as razões das transformações do tecido e os problemas daí resultantes, como a degradação do meio ambiente, a qualidade das formas urbanas e a transformação do espaço público em novos espaços construídos. O principal objetivo da análise morfológica do novo tecido deve ser, portanto, conforme Levy, compreender as mudanças que conduziram à sua criação.

Assim sendo, os estudos que se seguiram durante a pesquisa consideraram essa perspectiva. Abordagens semelhantes foram encontradas em outros trabalhos posteriores de Phillipe Panerai, mais voltados para a análise espacial das cidades nas condições citadas por Levy. Seu livro *Análise Urbana* (2014 [2006]) serviu como base fundamental para as análises do crescimento urbano e demais elementos do tecido nessa pesquisa.

Embora não se proponham especificamente à análise espacial ou morfológica, os textos do urbanista italiano

Bernardo Secchi (1934-2014) também foram importantes para entender características da urbanização contemporânea e as decorrências dos processos relacionados a ela na materialidade.

Por fim, a última parte do trabalho traz autores contemporâneos da Geografia e da Sociologia que dão grandes contribuições ao debate atual a respeito dos estudos urbanos, inclusive do ponto de vista epistemológico, como Neil Brenner e Roberto Monte-Mór, apoiados em Henri Lefebvre. Entre eles, também é preciso ressaltar o Prof. Álvaro Domingues<sup>15</sup>, cuja pesquisa envolve o estudo dos processos de transformação do território na urbanização portuguesa recente, que foi utilizada como referência fundamental para a descoberta de uma nova abordagem, mais

abrangente sobre o objeto em questão, procurando perceber as diferentes faces da urbanização.

### **Estrutura da tese**

A escrita da tese é estruturada em três capítulos principais, definidos a partir da escala de análise e do recorte temporal estabelecido, de modo diacrônico. Inicia-se em 1958, ano da criação de Taguatinga, e finaliza-se em 2022, data mais próxima da atualidade, sobre a qual já é possível se identificar dados e resultados de pesquisas.

O primeiro capítulo, intitulado “Taguatinga à margem”, abrange os anos de 1958 até 1970, período inicial da história de Taguatinga e da ocupação do Distrito Federal, em função da construção de Brasília. Aqui são apresentadas informações sobre a fundação da cidade-satélite, considerando-se o sentido em que o conceito

---

<sup>15</sup> Álvaro Domingues é professor da Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto e integrante do Grupo Morfologias e Dinâmicas do Território (MDT). Atuou generosamente como coorientador dessa

pesquisa durante o estágio doutoral (sanduíche) realizado entre 2021 e 2022, em Portugal.

é utilizado nesse contexto. Para isso, recorre-se a um estudo do tema “cidade-satélite” e propõe-se uma reflexão sobre a condição que assume nesse território, mais próxima de uma cidade-dormitório e tratada como algo à margem do centro principal, em sentido literal geográfico e metaforicamente. Também são descritos e analisados os primeiros setores implantados, tanto aqueles resultantes de projetos como os de ocupações informais, posteriormente adaptadas por projetos oficiais. O ano final do recorte deve-se ao reconhecimento de que até o final da década de 1960, a maior parte de sua poligonal atual já se encontrava ocupada.

O segundo capítulo aborda o período em que o crescimento de Taguatinga extrapola os limites atuais de sua poligonal, resultando em ocupações posteriormente desmembradas como outras Regiões Administrativas. Nesse momento, é estabelecida uma outra relação de Taguatinga com a região, sendo,

portanto, necessária uma ampliação da escala de sua análise. Trata-se também de um período em que há uma formalização do planejamento territorial, com o lançamento dos planos diretores de ordenamento do território, nos quais se reconhece o potencial de Taguatinga como um centro, além do Plano Piloto. O recorte estabelecido tem base na criação de Ceilândia, em 1971, e na publicação do Plano Diretor Local, de Taguatinga, em 1998.

O recorte de 1999 a 2022, que constitui o terceiro capítulo: “Taguatinga para além”, consiste no período mais recente da história dessa região, apresentando-se informações sobre seu crescimento nos últimos anos e uma análise de suas centralidades internas e de sua condição como centro, agora compartilhada com outras áreas. Por fim, propõe-se uma reflexão sobre as similitudes de suas condições com as de outras metrópoles **contemporâneas**.

### **"Contemporâneo"**

A esse respeito, é preciso que se esclareça o termo "contemporâneo" empregado aqui. Como se sabe, embora possa ser entendido como sinônimo de algo atual ou simultâneo ao tempo corrente, não é tratado da mesma maneira entre as diferentes áreas do conhecimento e autores. Nesse trabalho, em referência às cidades em geral, considera-se a compreensão de uma condição que começa a se mostrar mais nitidamente na segunda metade do século vinte, a partir de quando se experimentam novos processos e formas de urbanização que se distinguem daqueles relacionados à cidade moderna, como consta nas análises de Secchi (2015).

Quando se trata de Taguatinga, esse termo é utilizado em referência ao período em que se identificam formas e condições que podem ser associadas ao que se entende por cidade contemporânea de modo mais amplo.

## **1. Taguatinga à margem (1958-1970)**

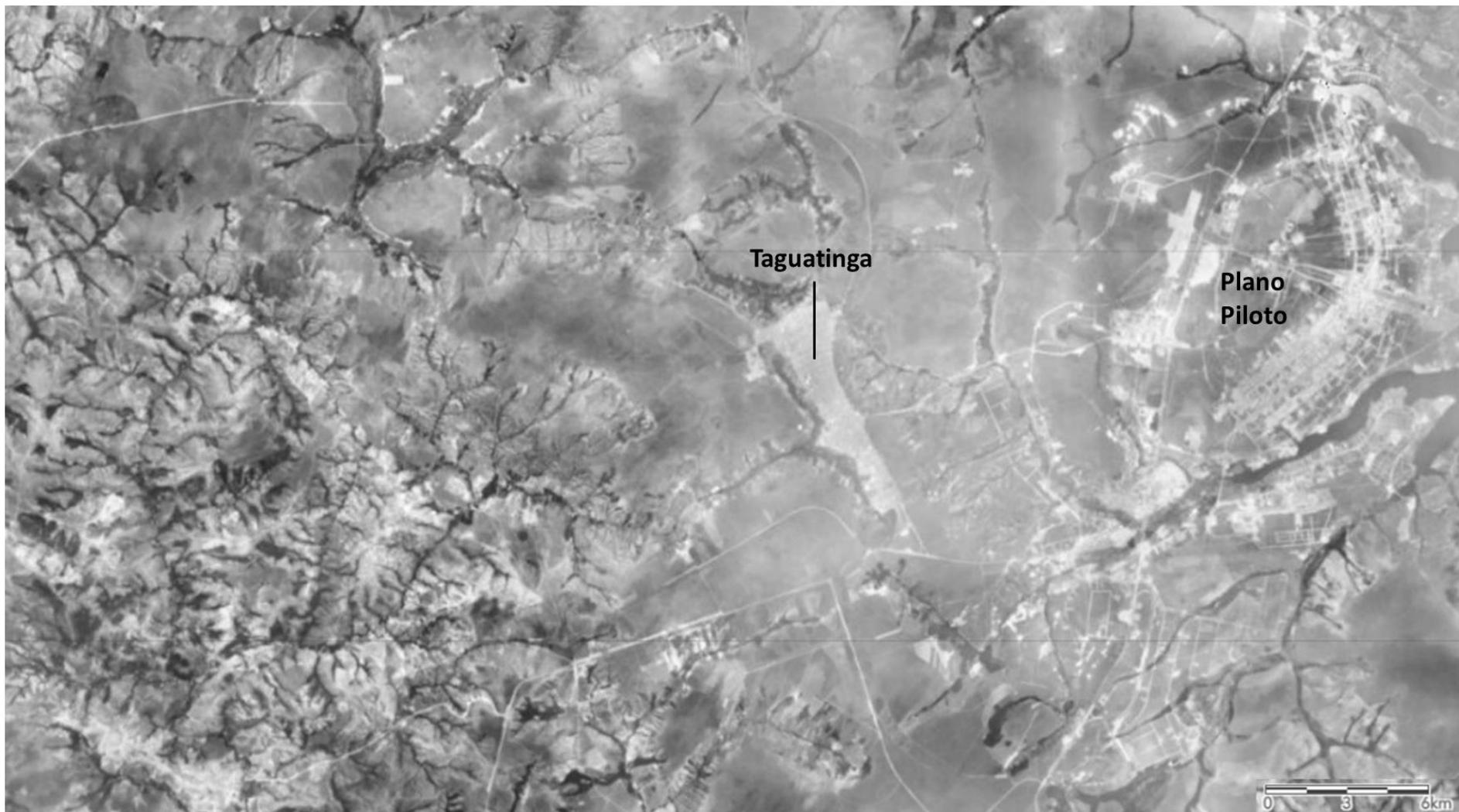


Figura 5: Fotografia aérea da região de Taguatinga em 1964. Fonte: Levantamento aéreo fotogramétrico, disponível no Geoportal/Seduh (GDF), 2021.

### 1.1 A fundação de Taguatinga

A origem de Taguatinga está associada à história da construção de Brasília (DF), iniciada no final dos anos de 1950. A nova capital era anunciada à época como um novo marco civilizatório que projetaria o país para o futuro e apoiava-se na técnica urbanística como instrumento de transformação social. Seu desenho foi escolhido por meio do concurso que teve o projeto de Lucio Costa como vencedor e cuja proposta reafirmava uma ideia de modernidade vinculada à *Carta de Atenas*<sup>16</sup> (Le Corbusier, 1993 [1933]). Tratava-se de um plano funcionalista, caracterizado, entre outros aspectos, pelo zoneamento das atividades e a especialização das vias, que lhe conferia um caráter

rodoviarista, dentre outros paradigmas (Ficher; Palazzo, 2005).

No entanto, no momento da inauguração de Brasília, em 21 de abril de 1960, a população do território demarcado para abrigar o Distrito Federal não se concentrava apenas no Plano Piloto, havia outras aglomerações, implantadas em diferentes momentos e por motivações distintas (Figura 6). Antes do início da construção, já se encontravam ali Planaltina (1859)<sup>17</sup> e Brazlândia (1933), pequenas cidades situadas nas porções nordeste e noroeste desse território, respectivamente.<sup>18</sup> Para dar suporte à construção, formaram-se assentamentos provisórios, como a Candangolândia (1956)<sup>19</sup> e as Vilas Telebrasília (1956) e Planalto (1957), criadas como acampamentos de

<sup>16</sup> Documento resultante do "IV Congresso Internacional de Arquitetura Moderna", realizado em 1933.

<sup>17</sup> A história de Planaltina se inicia com a passagem da Comissão Cruls pela região, que tinha como objetivo o estudo da área para implantação da futura capital.

<sup>18</sup> No entorno, muito próximas aos limites do Distrito Federal, já existiam também Formosa (1843), o arraial que posteriormente se tornaria o município de Padre Bernardo (1951), a ocupação incipiente de Santo Antônio do Descoberto (1722), o município de Luziânia (fundado em 1746 e elevado à cidade em 1867); e Cristalina (1916).

<sup>19</sup> Inicialmente apelidada de Lonalândia.

obra; e a Cidade Livre (1956), hoje chamada de Núcleo Bandeirante. A Cidade Livre foi criada para o comércio de abastecimento e para oferecer serviços básicos aos trabalhadores, como feiras, restaurantes e lojas e, para ela, foi estabelecida como regra a isenção de impostos e o compromisso de devolução dos lotes na data de inauguração da capital. Durante a construção, havia ainda as Vilas Paranoá (1957) e Amaury (1957), desfeitas logo nos primeiros anos, em função da construção da barragem e do enchimento do Lago Paranoá.

Estes assentamentos abrigavam barracões provisórios, criados como solução habitacional pelos operários da construção civil, e havia sobre eles a expectativa do desmonte após a inauguração de Brasília e do retorno de parte da população às suas cidades de origem, o que não aconteceu de fato. Segundo o próprio Lucio Costa,

as previsões estabelecidas e planejadas na época eram para que “pelo menos, um terço da população regressasse, outro terço fosse absorvido pela própria atividade local e, finalmente, o terço restante fosse absorvido em atividades agrícolas, pois era uma população de antecedentes rurais” (Costa, 1974, p.26).

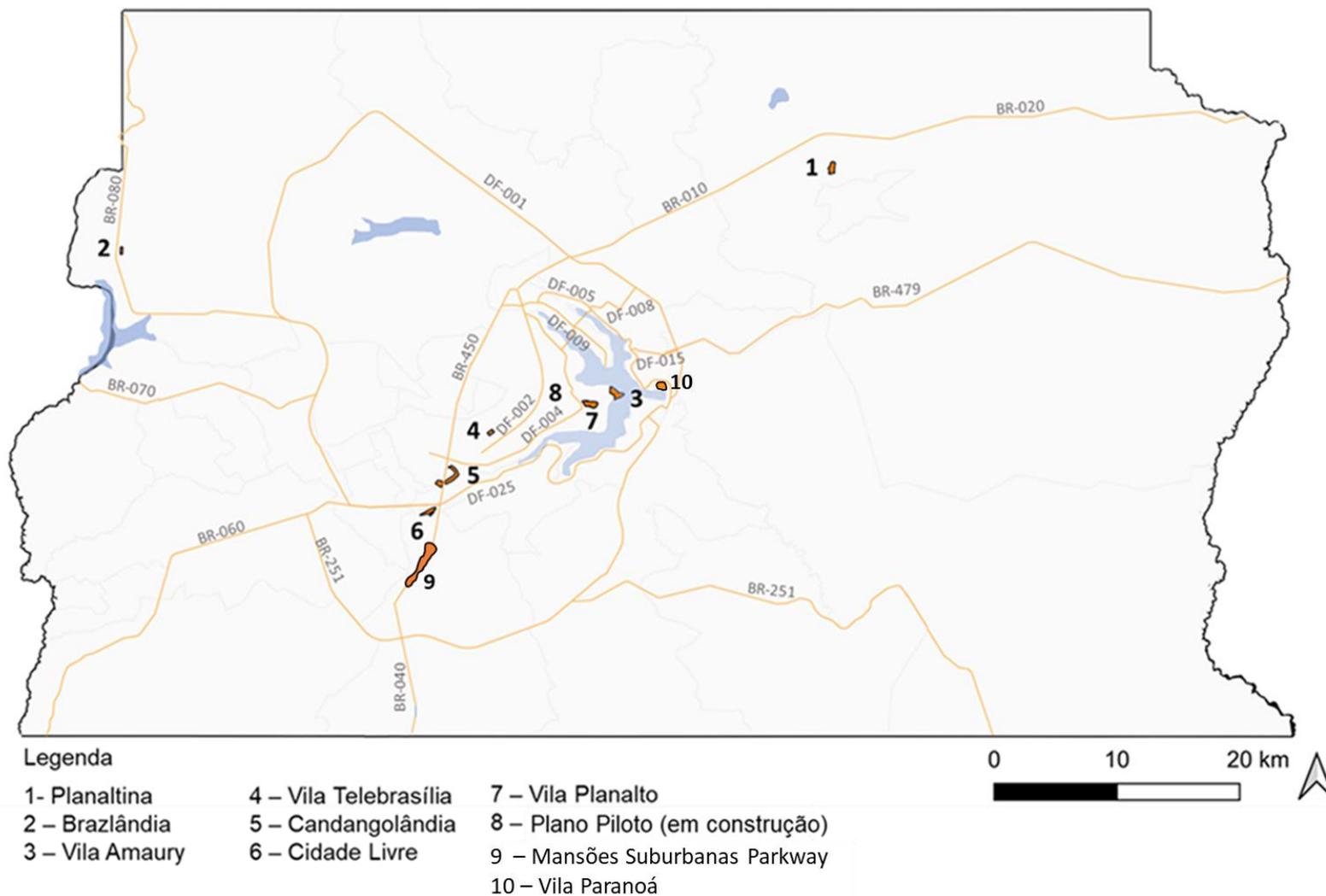


Figura 6: Ocupações no Distrito Federal em 1958. Fonte: Elaborado pela autora, a partir da base do QGIS e dados do Geoportal/Seduh (GDF), 2021.

De modo muito distinto, entre os anos 1956 e 1957, foi criado o conjunto das chamadas Mansões Suburbanas Parkway, situado ao longo da BR 040 (entre a atual via que dá acesso ao aeroporto e o Catetinho). Tratava-se de um loteamento, com a demarcação e venda de trezentos lotes, medindo cerca de 20.000m<sup>2</sup> cada um, cuja ideia havia partido do Departamento de Terras e Agricultura – DTA, para conseguir recursos. O projeto previa o uso exclusivamente residencial (mansões) e a baixa densidade e derivava de estudo realizado pelo próprio Lucio Costa, que foi incluído no plano urbanístico de Brasília nas suas últimas alterações, de 1958 (Costa, 2011)<sup>20</sup>.

Foi também durante a construção de Brasília que surgiu, em 1958, um assentamento não previsto nem autorizado pelas autoridades locais nas proximidades

---

<sup>20</sup> A região se manteve com baixa densidade até 1993, quando foi lançado o Decreto nº 14.932, que permitiu o fracionamento dos lotes, em até oito unidades de 2.500m<sup>2</sup> de área total cada uma. Em 2003 foi transformada

da Cidade Livre, com uma população de mais de mil pessoas (Lopes, 1990), composta por migrantes vindos de outras cidades do país, atraídos pela possibilidade de trabalho nas obras. Seu nome, Vila Sarah Kubitschek, foi dado pelos próprios habitantes, em referência à então primeira-dama, o que seria uma tentativa de legitimar a ocupação e de sensibilizar o governo, em especial, o próprio presidente Juscelino Kubitschek, para conquistar o direito de permanência no local. Holston (1993) comenta essa escolha, destacando ainda a propagação de rumores, por parte dos ocupantes, de que aqueles que cercassem um terreno na vila receberiam autorização da primeira-dama para ali se fixar com direitos legais. Esses moradores teriam, então, estendido faixas em frente ao local, com frases de agradecimento a ela, o que confundiria a Novacap, uma atitude que, segundo

na Região Administrativa do Parkway – RA XXIV, pela Lei no. 3.255, de 29 de dezembro.

Holston, teria sido crucial para a rápida e intensa fixação daquelas pessoas.

O assentamento se situava às margens da estrada que liga Brasília à Anápolis-GO,<sup>21</sup> no trecho atualmente denominado Estrada-Parque Núcleo Bandeirante<sup>22</sup> (EPNB) ou DF-075, à esquerda de quem se dirige ao Plano Piloto (Oliveira, [1974] 2000). O motivo do estabelecimento nesse local, além da proximidade com a Cidade Livre (Figura 7), é porque chegavam por ali, quase diariamente, caminhões e ônibus trazendo consigo novos migrantes.

Ao chegar nas proximidades da Cidade Livre, os migrantes eram muitas vezes interceptados pela Guarda Rural, instituída pela Novacap, como uma estratégia adotada pelo governo para tentar impedir

---

<sup>21</sup> O número 18 da *Revista Brasília* (1958) menciona a inauguração comemorativa da Estrada Anápolis-Brasília, com 130 quilômetros de extensão, representando o primeiro ponto de apoio a Brasília por terra. Sua construção foi iniciada em maio de 1957. Atualmente, ela se insere na BR-060, pela qual há a ligação entre as capitais de Brasília e Goiânia.

sua entrada na área central – em construção –, obrigando-os a retornar às suas cidades de origem (Sousa; Machado; Jaccoud, 1996). No entanto, tal medida de controle não foi suficiente e a expansão em ritmo acelerado da vila, naquele mesmo ano, passou a preocupar as autoridades envolvidas com a construção de Brasília.

<sup>22</sup> As estradas-parque no Distrito Federal são vias expressas, que conectam porções mais distantes do território. Seu conceito é explorado mais à frente.

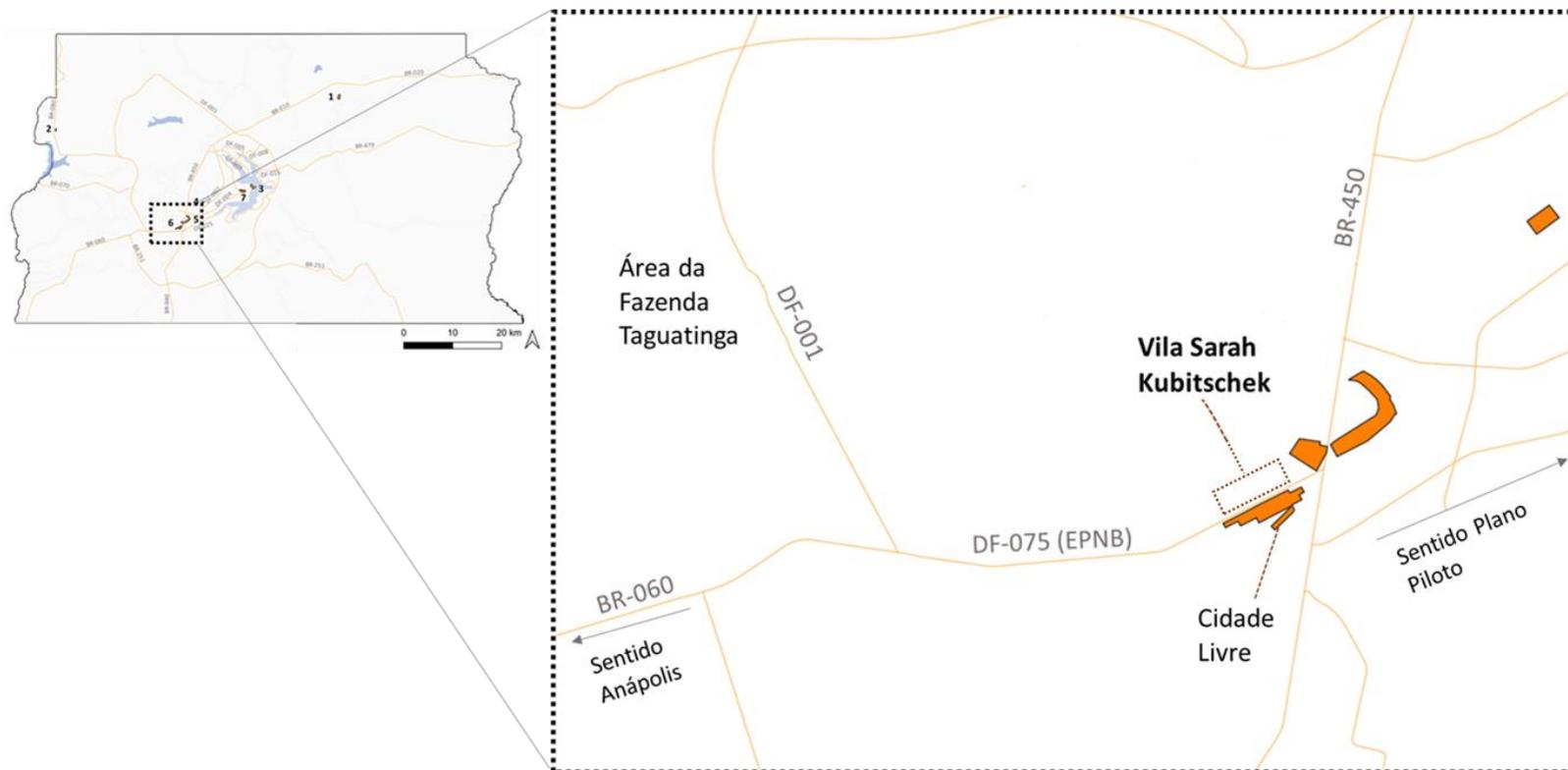


Figura 7: Indicação aproximada do perímetro dentro do qual se formou a Vila Sarah Kubitschek, conforme os relatos e menções na bibliografia. Fonte: Elaborado pela autora, a partir da base do QGIS e dados do Geoportal/Seduh (GDF), 2020.

Juscelino Kubitschek comentou posteriormente sobre a Vila, afirmando que ela consistia na “primeira favela da cidade”. Segundo ele, os residentes moravam de maneira precária, em barracões improvisados de madeira, lata, folhas de zinco e sacos de cimento. “Não havia água no local e eram impressionantes a promiscuidade e a falta de higiene” (Oliveira, [1974], 2000, p.219). Esse tom de repúdio e denúncia indica a preocupação com a falta de controle da ocupação e, possivelmente, também com a repercussão que a situação poderia causar, considerando-se as críticas à construção de Brasília que corriam em paralelo a ela, sustentadas por uma parcela da população brasileira e, sobretudo, pela oposição àquele governo.

Assim, diante da dificuldade em conter a expansão da Vila, a administração local, representada pela Novacap, decidiu como solução para a situação implantar às

pressas um novo núcleo a pouco mais de 20 quilômetros do centro de Brasília, a oeste e fora dos limites estabelecidos para sua ocupação. Tratava-se de Taguatinga. O novo assentamento receberia a população a ser realocada e, diferentemente da previsão para os demais, seria estabelecido como permanente.

A necessidade cada vez mais premente de criação de Taguatinga teria ficado evidente com um episódio narrado pelo médico e militar Ernesto Silva (1914-2010), então diretor da Novacap. Ele conta que, em junho 1958, um grande grupo de moradores da Vila Sarah Kubitschek, liderado por Cesar Trajano de Lacerda (1934-)<sup>23</sup>, reuniu-se na Cidade Livre, em frente a uma churrascaria onde estaria Juscelino Kubitschek, para reivindicar o assentamento no local onde estavam

---

<sup>23</sup> Cesar Trajano de Lacerda foi um dos moradores da Vila Sarah Kubitschek e liderou o movimento para a permanência naquele local.

Alguns anos mais à frente, integrou a Câmara Legislativa do Distrito Federal.

instalados, com faixas e palavras de protesto (Silva, 1999 [1970] (Figura 8).



Figura 8: Fotografia do encontro dos moradores da Vila Sarah Kubitschek com Ernesto Silva (ao centro, com o mapa na mão), na provável ocasião do episódio narrado por ele. Fonte: Lopes, 1990.

Diante da situação, Ernesto Silva teria, então, anunciado a esses moradores a determinação governamental de criação de uma cidade-satélite, para a qual seriam transferidos, como forma de negociação. Segundo ele, já no dia seguinte foi iniciado o processo de acordo e convencimento das vantagens do novo local, por parte dos representantes da Novacap, argumentando sobre a situação de precariedade em que se encontravam esses moradores, e assumindo o compromisso de implementação de infraestrutura básica em curto prazo (Silva, 1999 [1970]). O acontecimento é também comentado por Holston:

No início o grupo de comando recusou a oferta da Novacap, argumentando que o isolamento da satélite (*sic*) para além das imediações da Cidade Livre e do Plano Piloto seria desastrosa em termos econômicos. A Novacap, por sua vez, enfatizou as vantagens de uma posse legítima da terra. Além disso, ofereceu-se para transferir qualquer pessoa sem nenhum custo, reconstruir lá seus barracos, iniciar obras de serviços urbanos básicos e providenciar assistência médica e transporte para o serviço. (1993, pp.262-263)

A partir de então, deu-se início a transferência ao novo local.<sup>24</sup> A população transferida era gradativamente alojada na nova área, em lotes demarcados às pressas, já com instalação provisória de água. As famílias eram transportadas em caminhões da Novacap e os barracos eram remontados nos novos lotes, construídos com os mesmos materiais da construção anterior (Vasconcelos, 1988) (Figura 9), mantendo-se, assim, o aspecto de informalidade na nova cidade. Além da população da Vila Sarah Kubitschek, Taguatinga seria também o destino de uma parcela dos moradores realocados de outras vilas informais, como a Vila Amaury, além daquela que continuava a chegar, proveniente de outras regiões do país.

---

<sup>24</sup> Não foram encontradas datas precisas quanto ao início efetivo da transferência das primeiras famílias. No entanto, conforme os relatos de Ernesto Silva, o processo teria iniciado logo nos primeiros dias seguintes ao episódio da churrascaria. O caso é citado também no *Diário de Brasília*,

sessão da *Revista Brasília*, do mês de julho de 1958 (nº 19). Atualmente, o aniversário de Taguatinga é comemorado no dia 5 de junho, o que sugere, portanto, que essa tenha sido a data de sua fundação, em 1958.



Figura 9: Fotografia do momento inicial de Taguatinga, com os primeiros barracões construídos. Autoria de Mario Fontenelle. 1958-60. Fonte: ArPDF.

## 1.2 O local da implantação

O local escolhido para a implantação da cidade-satélite foi as terras da antiga Fazenda Taguatinga, uma área de chapadões, onde se situam os Córregos Cortado e Taguatinga (Figuras 10 e 11), situada dentro dos limites demarcados para o Distrito Federal. Os primeiros registros de ocupação dessa região referem-se ao século dezoito, quando teria surgido um pequeno povoado formado por bandeirantes e tropeiros que procuravam estabelecer sesmarias na Capitania de Goiás. Antes das obras de Brasília, a fazenda ocupava cerca de cento e cinquenta quilômetros quadrados. Essas terras teriam sido anteriormente desapropriadas para servir à futura capital, num processo conduzido pela Comissão Goiana de Cooperação para a Mudança da Capital do Brasil (Vasconcelos, 1988).

Uma das características fundamentais para a escolha daquele sítio para a implantação foi a topografia mais plana e, portanto, mais fácil de edificar, do quadrante onde se localiza, no sudoeste do Distrito Federal (Palazzo; Trevisan, 2012). Essa condição topográfica já era apontada em estudos anteriores à construção de Brasília, realizados para avaliar a região onde se implantaria a nova capital, como o Relatório Belcher, de 1956. Tratava-se de um estudo realizado pela empresa *Donald J. Belcher Associates*, dos Estados Unidos da América, contratada pelo governo para realizar levantamentos geológicos, topográficos e hidrográficos da região, a fim de se identificar o melhor local para a implantação da cidade. Dos cinco sítios apontados pelos estudos, foi escolhido o chamado Sítio Castanho, situado a 25 quilômetros a sudoeste da já existente Planaltina. Embora ele não abrangesse a área da Fazenda Taguatinga, em sua descrição subentende-

se a possibilidade de expansão da ocupação central no sentido oeste (onde ela se situa):

Seu detalhe topográfico principal é um domo de forma triangular definido pelo Córrego Fundo e o Ribeirão Bananal, quando se juntam para formar o Rio Paranoá, que então corre para formar o Rio São Bartolomeu. **A colina plana entre esses cursos d'água alcança uma elevação de 1200 metros e se estende muitos quilômetros para o oeste além da fronteira do sítio.** (...) A extensa planície, de suave declividade para os rios limítrofes, presta-se ao desenvolvimento de uma grande cidade de qualquer tipo possível, sem a obrigação de interromper acidentes topográficos. (Donald Belcher and Associates, 1957, p.248, grifo nosso)

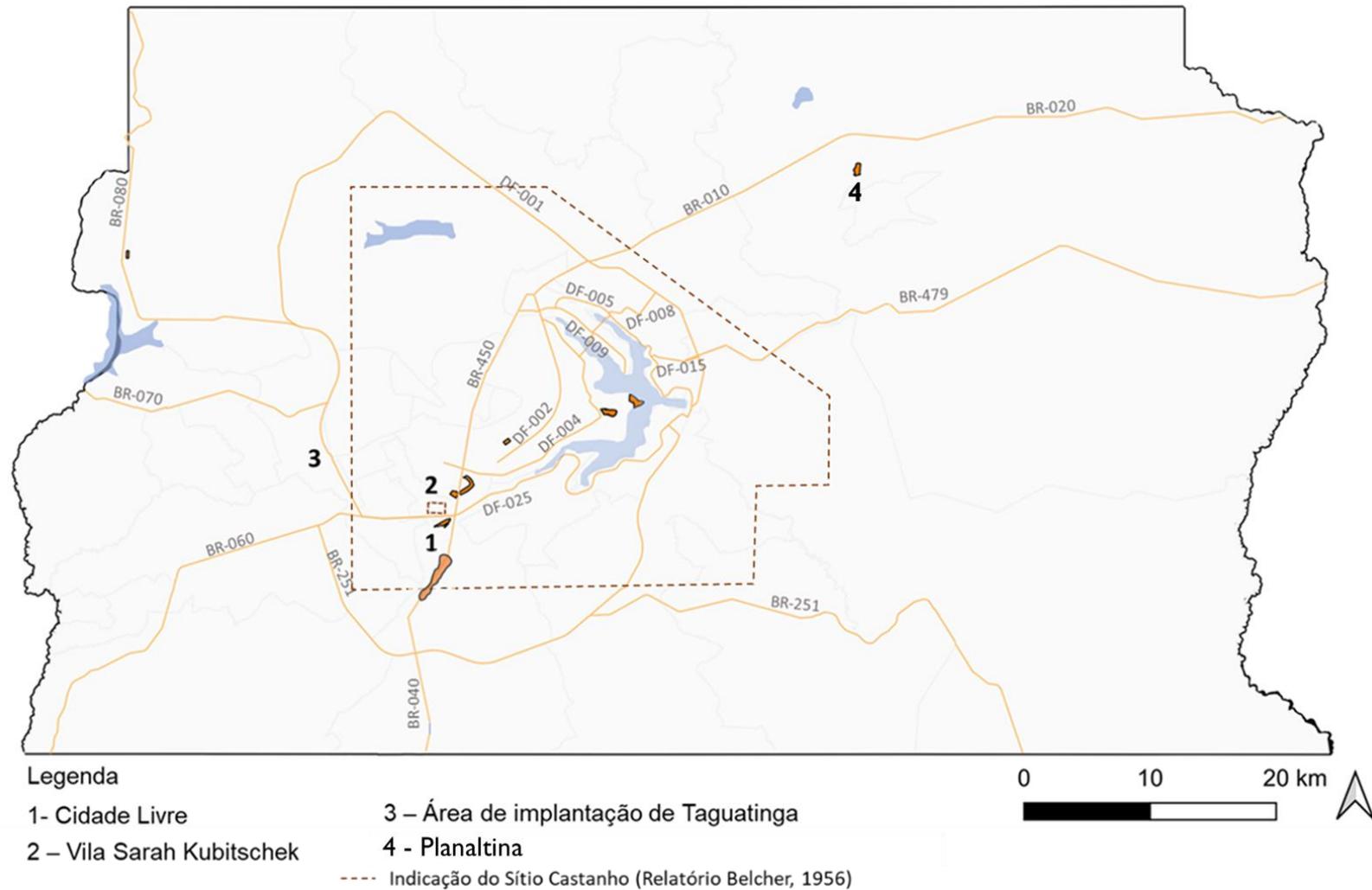


Figura 10: Indicação do local de implantação de Taguatinga no mapa do DF. Fonte: Elaborado pela autora, a partir da base do QGIS e dados do Geoportal/Seduh (GDF, 2021), de Albuquerque (1958) e Amaral (2021).

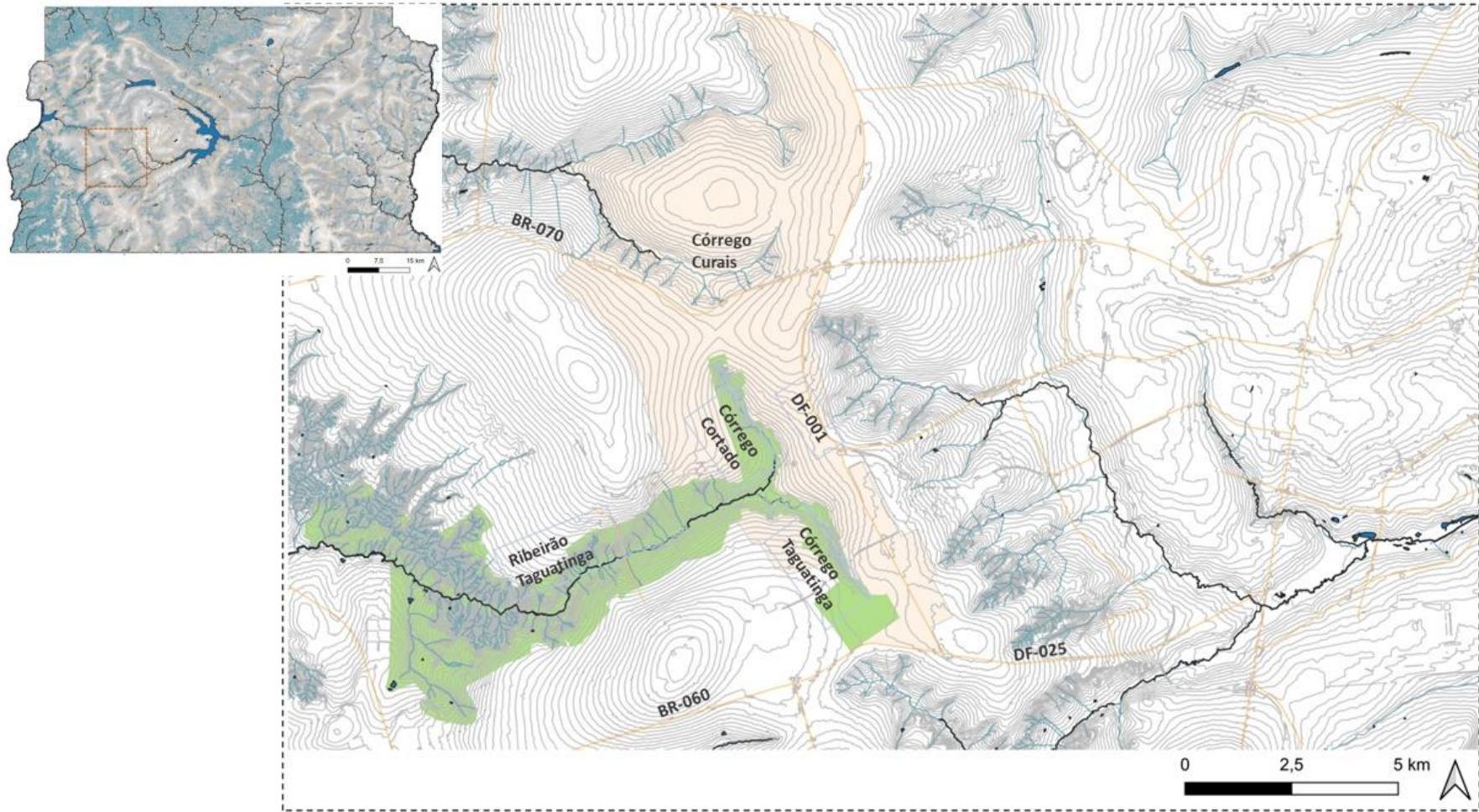


Figura 11: Área de Taguatinga no mapa do DF, com indicação das curvas de nível. Córregos e áreas de preservação. Fonte: Elaborado pela autora, a partir da base do QGIS e dados do Geoportal/Seduh (GDF), 2021.

Além disso, a localização de Taguatinga contribuiria ainda mais com a estratégia de controle do acesso de migrantes ao território. Sua posição entre o centro da capital em construção e a sede local do Instituto Nacional de Imigração e Colonização (INIC)<sup>25</sup>, faria com que ela constituísse uma barreira contra as ocupações não previstas (Brito, 2009). O INIC funcionava como posto de seleção do ingresso ao mercado de trabalho das obras de Brasília – a quase 30 quilômetros de distância dela, em terras próximas à Fazenda Taguatinga.

Dois anos depois da criação da primeira cidade-satélite, outras duas foram implantadas com essa mesma designação: Gama (1960), na porção sul do território, mais próxima de Luziânia; e Sobradinho (1960), situada na porção norte, mais próxima de Planaltina. Assim como em Taguatinga, a localização das novas

---

<sup>25</sup> O INIC era o órgão responsável pela política agrária e de colonização nacional. Sua sede era no Rio de Janeiro, porém possuía unidades

espalhadas pelo país para recebimento e encaminhamento de trabalhadores para frentes de trabalho (Ribeiro, 2008).

idades seria também uma maneira de contribuir com o controle do acesso à área central de Brasília, sobretudo pela proximidade às principais rodovias que chegavam à nova capital ou que foram construídas a partir daquele período (Figura 12). Tais cidades-satélites se portavam como uma “porta de entrada” à nova capital.

A construção de Brasília foi viabilizada e consolidada no contexto de uma política territorial e de desenvolvimento nacional, que materializou a rede de estradas nacionais e regionais, tendo ela como local de convergência dos sistemas de circulação de todo o país. A rede fazia parte do Plano de Metas (1956), do governo de Juscelino Kubitschek, um plano desenvolvimentista de expansão econômica, que consolidaria propostas preliminares de integração

nacional lançadas desde a chamada “Marcha para Oeste”, do Estado Novo (1937-1945), em 1938.

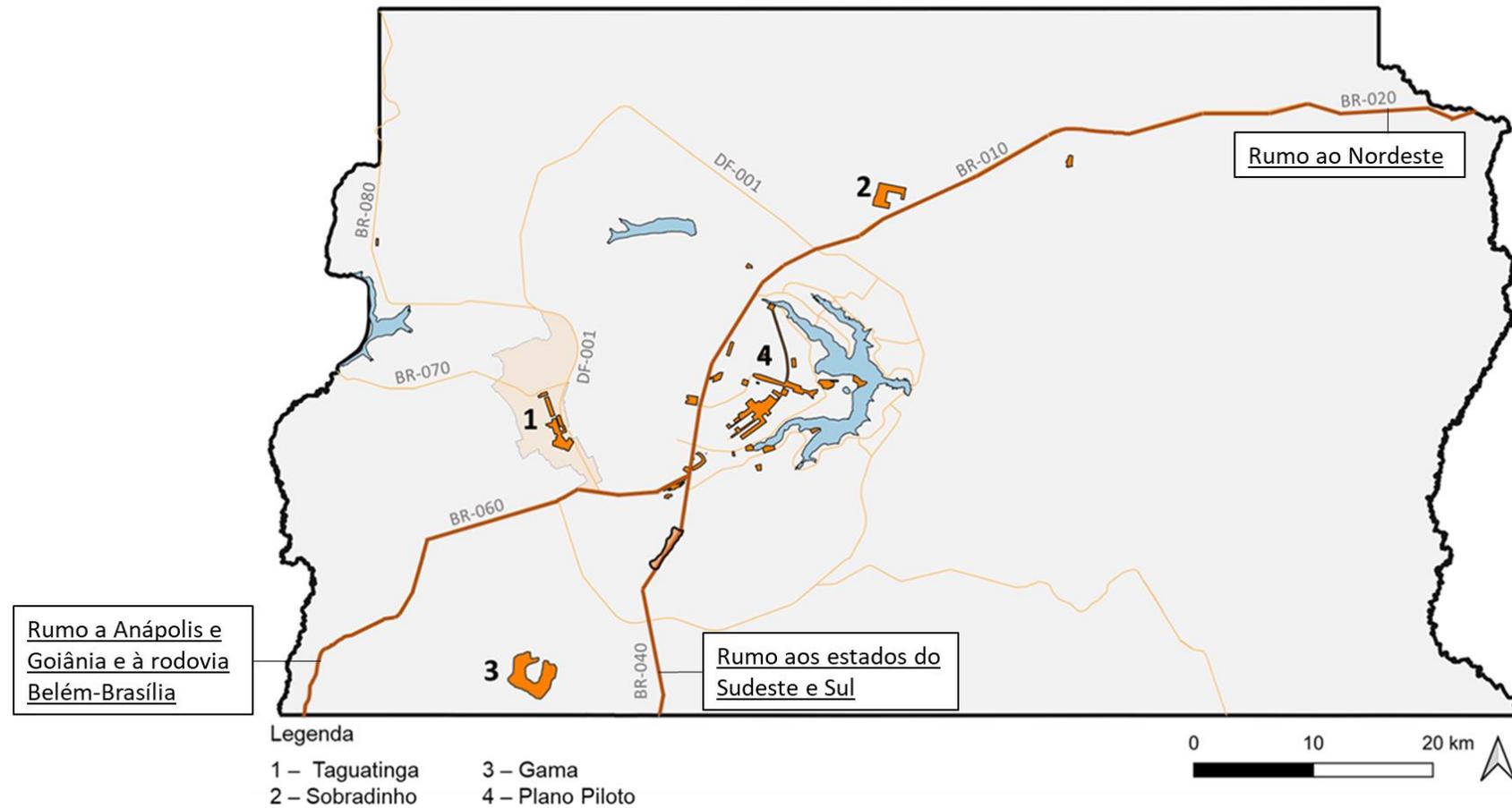


Figura 12: Localização de Taguatinga, Sobradinho e Gama em 1960 e identificação das BRs próximas a elas. Fonte: Elaborado pela autora, a partir da base do QGIS e dados do Geoportal/Seduh (GDF), 2020.

Brasília era pensada nesse momento como um centro irradiador e um elemento fundamental para efetivar a ocupação dos vazios no território nacional, à medida que estimularia a migração interna (Figura 13). Para isso, contaria com o suporte das infraestruturas, como as redes rodoviárias e ferroviárias, aeroportos, centrais de telecomunicações, indústrias de base e complementares à agricultura.

Destaca-se, nesse sentido, a construção da rodovia Belém-Brasília, espinha dorsal do Plano Rodoviário Nacional, implantada entre 1958 e 1974, no sentido longitudinal do território brasileiro. Em seu percurso foram implantadas cidades novas, em Goiás, que de algum modo estavam relacionadas à criação de Brasília e ao desígnio de desenvolvimento da área central do Brasil (Pereira; Trevisan, 2019). E, à essa política de integração, somava-se o desenvolvimento da indústria automobilística, financiada pelo capital estrangeiro. Assim, a partir de Brasília, formou-se uma rede de

cidades interligadas de modo contínuo, que rompe o antigo modelo de estruturação viária longitudinal para um modelo multidirecional, cujos troncos ramificam-se em direção ao interior (Brito, 2009) (Figura 14).



Figura 13: Distância entre as capitais dos estados brasileiros e Brasília. Fonte: Revista Brasília, 1957.



Figura 14: Proposta de interação nacional por meio de rodovias, de 1948, realizada pelo deputado federal Jales Machado. O coração indica a localização do futuro Distrito Federal. Fonte: Trevisan, 2009.

<sup>26</sup> A relação entre ela e Brasília é analisada na tese de Pedro Henrique Máximo Pereira (2019), que destaca o impacto da construção dessa última em seu desenvolvimento.

Foi nesse contexto que assumiu grande importância a ligação da nova capital à Anápolis, cidade do estado goiano, que passou a atuar como apoio para sua construção e a partir de onde se acessavam as linhas ferroviárias de Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro. Anápolis<sup>26</sup> – fundada em 1873 – era, naquele período, uma das principais cidades por onde chegavam migrantes e bens materiais para construção e consumo na nova capital, já que era a mais próxima com terminal ferroviário (Brito, 2009). Por essa razão, a Novacap deu prioridade à construção da rodovia Brasília-Anápolis (BR-060), já iniciando suas obras em 1957<sup>27</sup>.

<sup>27</sup> A inauguração da rodovia se deu em 30 junho de 1958 (Brito, 2009). Mais adiante, ela liga à Goiânia, capital de Goiás e maior cidade próxima.

Entre ambas, foram implantadas Alexânia (1957) e Abadiânia (1961)<sup>28</sup>, fora do perímetro do Distrito Federal, criadas para dar assistência à Brasília, por meio do abastecimento dos setores da construção civil, do fornecimento de produtos alimentícios e da oferta de mão de obra. Trevisan *et al.* (2021) defendem a ideia de que estas compuseram o que chamam de segundo cinturão de cidades-satélites de Brasília, formado no

entorno do Distrito Federal, anteriores às que tradicionalmente se considera<sup>29</sup> (Figuras 15 e 16).

Dentro do território do Distrito Federal, essa foi a via (BR – 060) em cujas margens implantaram-se a Cidade Livre e a Vila Sarah Kubitscheck, e ao norte da qual implantou-se Taguatinga. A proximidade dela também seria um dos principais fatores para a escolha do local de implantação da cidade-satélite.

---

<sup>28</sup> As duas cidades foram fundadas a partir da transferência da sede de antigos distritos para as margens da nova estrada demarcada (Trevisan *et al.*, 2020).

<sup>29</sup> Além dessas cidades, a demanda por materiais para atender à construção de Brasília levou também à criação de Cocalzinho de Goiás, uma pequena cidade instalada na área rural do município de Corumbá de

Goiás, em decorrência da implantação da Fábrica de Cimentos da Empresa Votorantim, em 1961. Outras oito cidades também foram projetadas como núcleos assistenciais à nova capital: Rubiataba (GO, 1948), Goianésia (GO, 1953), Cidade Marina (MG, 1956; não construída), Luziânia (GO, 1956), Planaltina de Goiás (1967), Cidade Ocidental (GO, 1975), Novo Gama (GO, 1978) e Valparaíso de Goiás (GO, 1979) (idem, 2020).

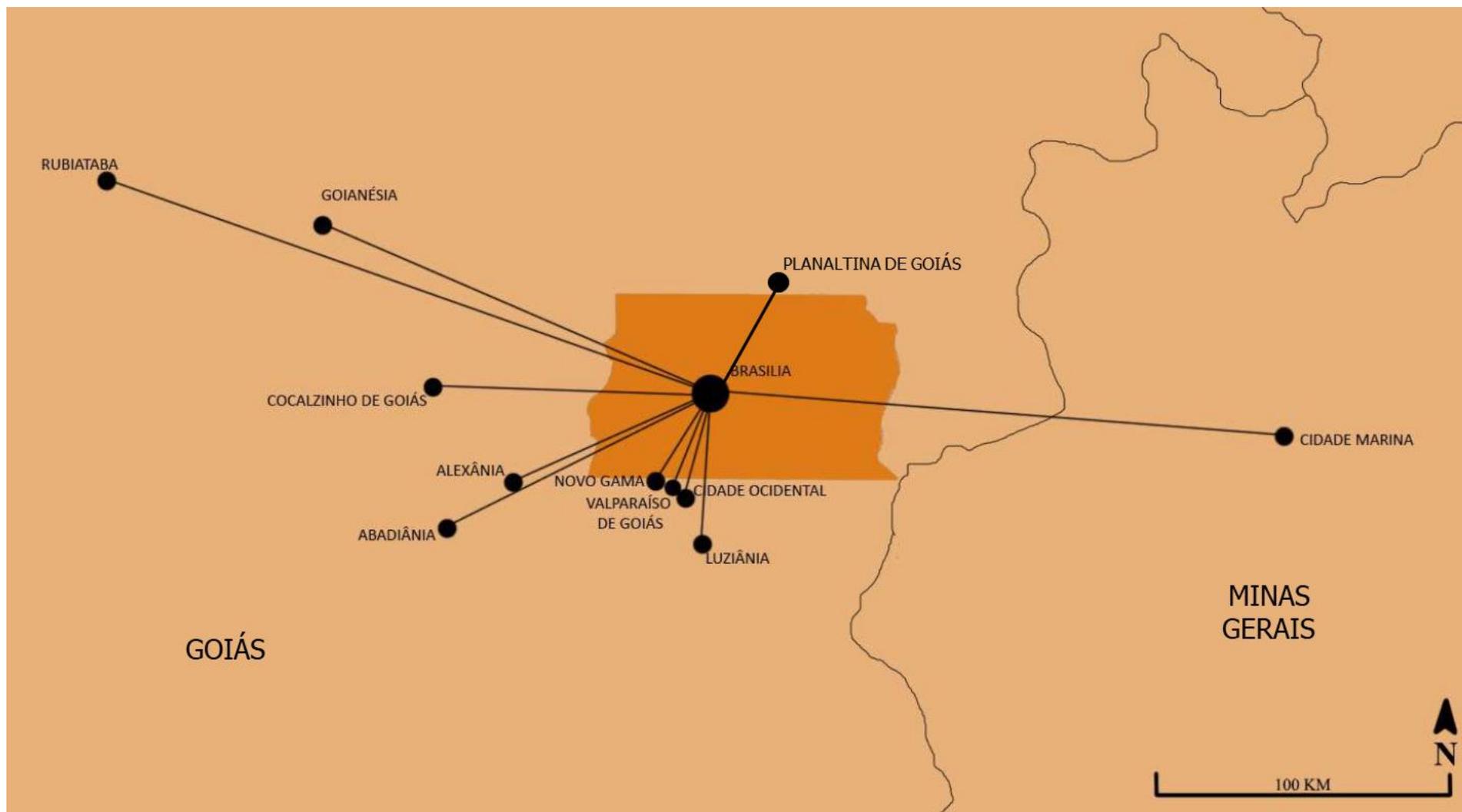


Figura 15: Localização das cidades-satélites do segundo cinturão. Fonte: Trevisan *et al.*, 2020.

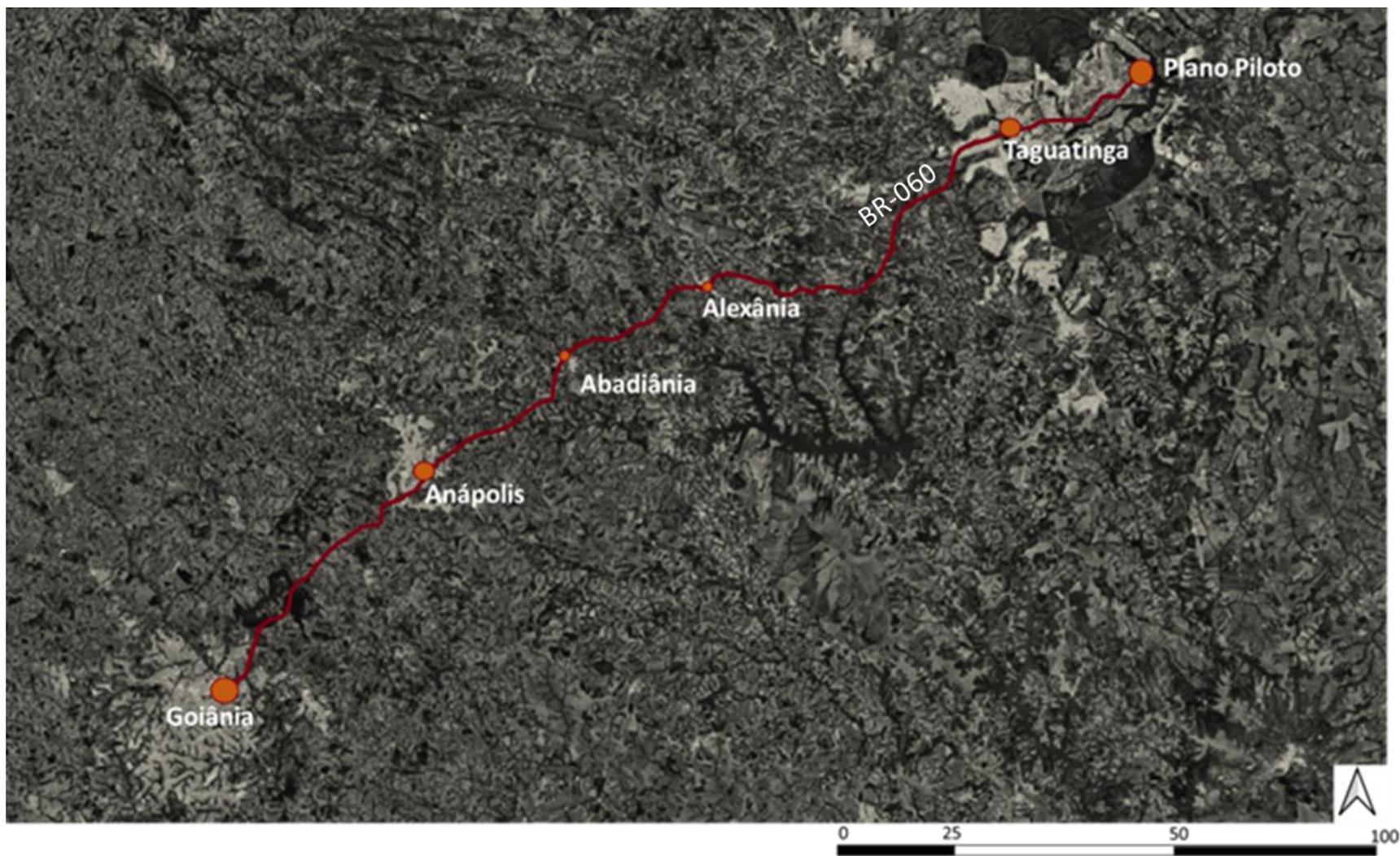


Figura 16: Indicação da localização de Taguatinga, Alexânia, Abadiânia e Goiânia. Fonte: Elaborado pela autora, a partir de base do Google Earth, 2020.

A área escolhida para Taguatinga situava-se imediatamente a oeste da atual Estrada Parque do Contorno (EPCT), via que compõe a DF-001<sup>30</sup>. O perímetro da via, que circundava o Plano Piloto, constituiria o cinturão verde de controle da ocupação de Brasília, também chamado à época de faixa sanitária<sup>31</sup> (Figura 17). Conforme aponta Derntl, essa via foi estabelecida já em 1958, de modo a contribuir para a definição do perímetro da bacia do Lago Paranoá e “criar uma área que se pretendia não urbanizável, entre a cidade central – o Plano Piloto e seu entorno imediato, formado por Lagos Sul e Norte, região do Setor de Mansões Parkway e Cruzeiro – e o território circundante” (Derntl, 2019, s.p.).

A concepção de uma faixa verde que circunda a cidade era vista nas proposições e elaborações teóricas que

---

<sup>30</sup> O trecho da Estrada do Contorno que margeia Taguatinga é comumente chamado hoje de “Pistão” (Norte e Sul) pelos moradores.

<sup>31</sup> Esse termo, menos empregado atualmente, aparece em relatos e documentos da época, a exemplo da Ata da diretoria da Novacap, de 24

envolviam o planejamento urbano e regional na Europa – sobretudo no contexto inglês – entre o final do século dezenove e início do século vinte. O cinturão verde era apontado como uma das formas de melhoria do ambiente das cidades industrializadas e de ordenamento e controle de seu crescimento. Associava-se a ele a preocupação com a questão sanitária, tendo em vista a situação dos centros das grandes cidades, densamente ocupados e destituídos de qualidade ambiental.

No planejamento de Brasília, essa faixa incorporaria a produção agrícola e, ao mesmo tempo, cumpriria o papel de proteção de sua paisagem. As cidades-satélites deveriam ser, então, implantadas além desse limite.

de julho de 1959, apresentado em Derntl (2019), a partir do Arquivo Público do Distrito Federal.

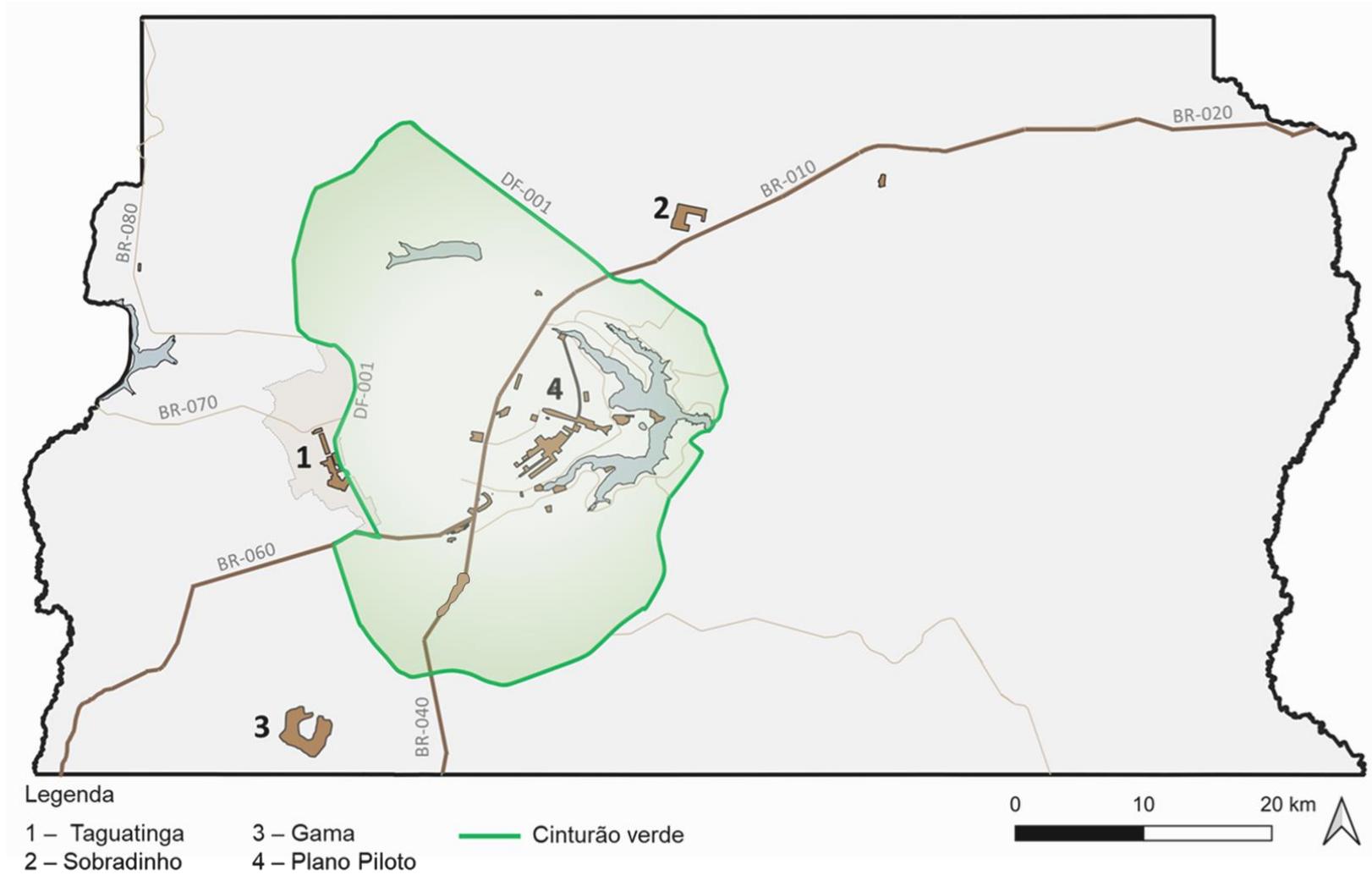


Figura 17: Delimitação do cinturão verde e ocupação do território em 1960. Fonte: Elaborado pela autora, a partir da base do QGIS e dados do Geoportal/Seduh (GDF), 2020.

A partir da DF-001, foi também estabelecida a origem de todas as rodovias federais radiais. As rodovias que conectavam esse anel à DF-003 (também denominada Estrada Parque Indústria e Abastecimento - EPIA)<sup>32</sup>, foram consideradas rodovias distritais radiais. Essa rede urbana que se formou, associada às estradas regionais e federais, foi definida pelo Plano Rodoviário do Distrito Federal, elaborado em 1960 e aprovado em abril de 1964, através do Decreto nº 297/1964<sup>33</sup>.

Era, portanto, pelas vias hoje conhecidas como EPCT (parte da DF-001) e Estrada Parque Núcleo Bandeirante - EPNB que se dava o acesso à Taguatinga no período inicial. Não havia ainda, no momento de sua inauguração, as vias Estrada Parque Taguatinga – EPTG (criada em 1960) e Estrada Parque Ceilândia – EPCL (criada na década de 1970), através das quais há, atualmente, a conexão com a área do Plano Piloto.

---

<sup>32</sup> Via situada no interior do perímetro do Distrito Federal, atravessando-o longitudinalmente.

Ainda sobre a escolha do local da implantação, Vasconcelos (1988) menciona que, antes da decisão oficial de realocação dos moradores da Vila Sarah Kubitschek para Taguatinga, já no primeiro semestre de 1958, o engenheiro Israel Pinheiro da Silva (1896-1973), então presidente da Novacap, havia encomendado um levantamento do potencial das águas da Fazenda Taguatinga. Segundo ele, isso faria parte dos estudos solicitados para implantação de uma vila operária naquele local. A Ata da 53ª reunião do Conselho de Administração da Novacap, realizada em 18 de maio de 1958 (portanto, antes do episódio já citado), registra informação consoante:

Aos dezoito dias do mês de **maio do ano de mil novecentos e cinquenta e oito**, em Brasília, às dez horas, reuniu-se o Conselho de Administração da Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil, sob a presidência do Doutor Israel Pinheiro da Silva, e com a

<sup>33</sup> Revisado em 4 de setembro de 1974, através do Decreto nº 2703.

presença os Conselheiros abaixo assinados <sup>[34]</sup>. (...) A seguir o Senhor Presidente submeteu ao Conselho **o plano geral de loteamento e urbanização da "Cidade Satélite", localizada em Taguatinga**, Brasília, bem como as condições e preços de venda de terrenos ali situados, constantes da tabela "S no. 1", que será publicada no Diário Oficial da União. O Conselho aprovou o plano e as condições de venda. Aprovou, igualmente, o Conselho, o Regulamento de Obras para a referida área e constante do respectivo processo. Finalmente autorizou o Conselho à Diretoria a reservar uma área de quinze hectares, destinada à localização de pequenas indústrias, artesanatos e atividades auxiliares. (Revista Brasília, n.19, p. 23, 1958, grifo nosso)

Portanto, o que se pode inferir, é que o episódio mencionado por Ernesto Silva antecipou a criação de Taguatinga, mas que já havia naquele momento uma preocupação em pensar a implantação iminente de um

núcleo fora do Plano Piloto. Porém, segundo Holston (1993), teria havido resistência de outros membros da equipe técnica da Novacap<sup>35</sup>, que, a princípio, teriam rejeitado a proposta, julgando precipitada a criação de outros aglomerados urbanos antes da inauguração da capital.

Essa resistência se alinha ao posicionamento de Lucio Costa ao argumentar, posteriormente, que a criação antecipada das cidades-satélites teria sido uma inversão do plano inicial, que previa sua construção apenas quando a área central do Plano Piloto atingisse os limites para quais foi planejada, de 500 a 700 mil habitantes<sup>36</sup>. Segundo ele, só a partir de então que elas se expandiriam "ordenadamente, racionalmente

---

<sup>34</sup> Erasmo Martins Pedro, secretário do Conselho, Israel Pinheiro, Bayard Lucas de Lima, Ernesto Dornelles, Barbosa Lima Sobrinho, A. Junqueira Ayres.

<sup>35</sup> Cujos nomes não foram explicitados pelo autor.

<sup>36</sup> Na verdade, como apontam Leitão e Ficher (2010), esse número não constava no edital do concurso do projeto para Brasília, nem no relatório de Lucio Costa. A projeção, entretanto, foi mencionada em resposta da

Novacap a uma consulta posteriormente formulada pelo Instituto dos Arquitetos do Brasil -IAB. Conforme esses autores, a cidade prefigurada no risco de Costa não comportaria os 500 mil habitantes. Isso só ocorreria após o aumento das áreas habitacionais, realizado no detalhamento do plano pela equipe da Novacap (como a criação das quadras residenciais 700 e superquadra 400).

projetadas e arquitetonicamente definidas” (Costa, 1974, pp.25-26).

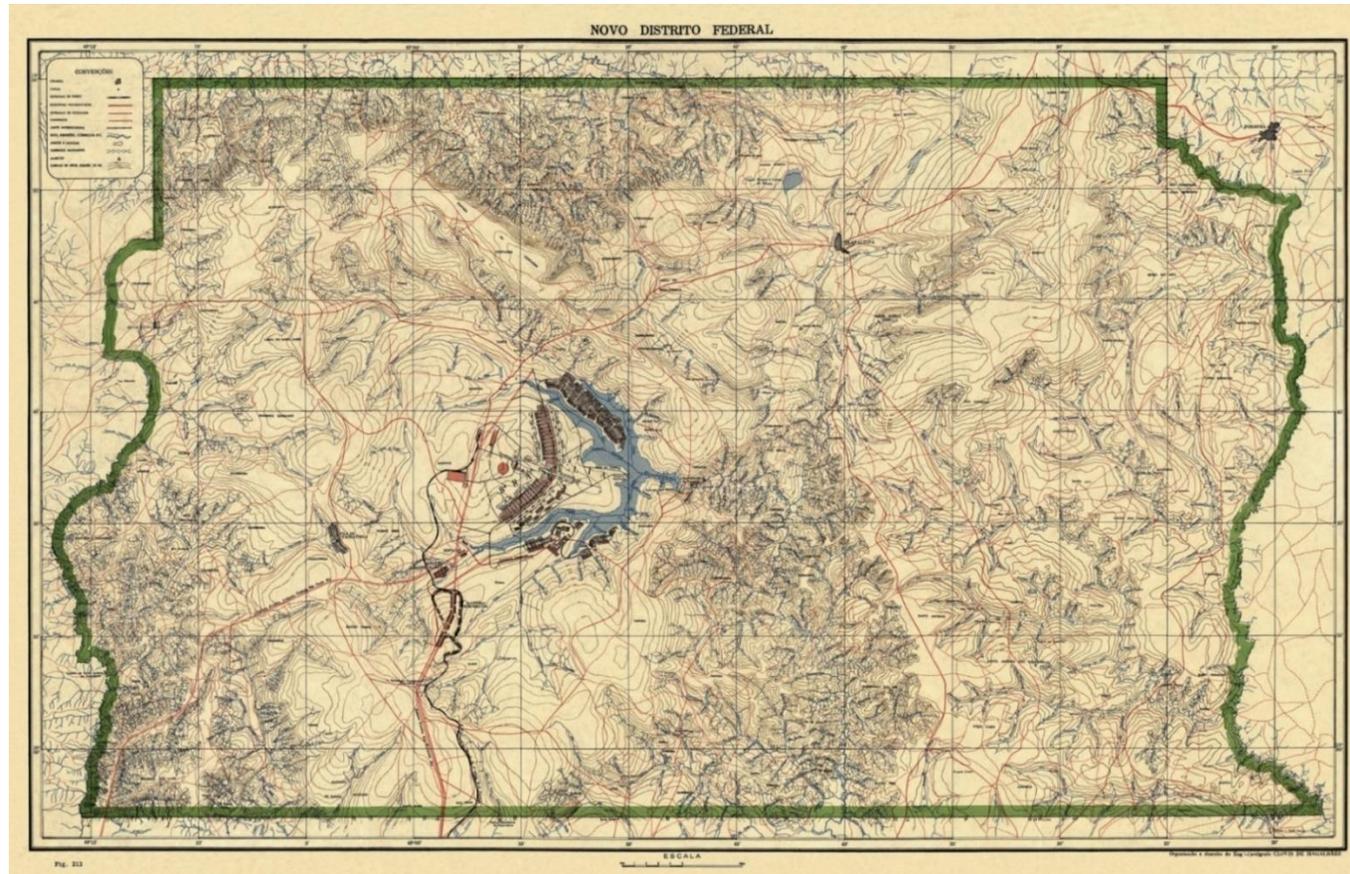


Figura 18: Planta do Distrito Federal. 1958. Documentação Cartográfica. Organização e desenho do Eng. Cartógrafo Clovis de Magalhães. Impressão do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE. Fonte: Aceso do Instituto Brasileiro de Ensino, Desenvolvimento e Pesquisa de Brasília, 2023.

### 1.3 A ideia de cidade-satélite no Distrito Federal

As menções ao termo “cidade-satélite” aparecem já nos primeiros momentos da criação de Brasília, sendo esse modelo, portanto, uma premissa para o controle da futura expansão da cidade. O termo é identificado nos memoriais dos outros projetos do concurso para o Plano Piloto e, inclusive, entre as observações que compõem a apreciação do júri sobre a proposta vencedora, apresentada por Lucio Costa. Nelas constava como uma vantagem o tamanho limitado da cidade (Brasília), cujo crescimento após 20 anos se faria pelas penínsulas e por cidades-satélites; e como crítica, a “não especificação do tipo de estradas regionais, especialmente com relação a possíveis **cidades satélites**” (Reis *et. al*, 2014, p.46, grifo nosso).

Cidade-satélite é um tipo de urbanização experimentada no século vinte, inicialmente em países europeus, como Inglaterra, França, Alemanha e países nórdicos, no qual aglomerados urbanos são formados em torno de um núcleo central, geralmente separados por um cinturão verde, como forma de controle da expansão de grandes cidades (HALL, 2016 [1988]). Trata-se de um modelo de descentralização que considera a ocupação e o planejamento do território em escala regional. Sua origem está relacionada com a teoria da Cidade-Jardim, elaborada pelo taquígrafo inglês Ebenezer Howard (1850-1928)<sup>37</sup> no final do século dezenove e que se tornou referência para o urbanismo modernista.

A Cidade-Jardim, assim como outros modelos de cidade propostos naquele período, foi uma resposta à industrialização da Europa e dos problemas urbanos por

---

<sup>37</sup> A teoria foi publicada no livro *To-morrow: a peaceful path to a real reform*, de 1898, renomeado como *Garden Cities of Tomorrow* (Cidades-Jardins de Amanhã), na reedição em 1902.

ela gerados, motivando um processo de modernização da estrutura das cidades sem precedentes. Conforme coloca Françoise Choay (1979), as idealizações e utopias lançadas nesse contexto foram importantes para a consolidação do urbanismo como disciplina, influenciando outros modelos e teorias realizados na sequência.

Howard propunha um modelo de cidade autônoma de baixa ocupação baseado no equilíbrio entre as forças atratoras da cidade e do campo, beneficiando-se das qualidades oferecidas por cada um. Ao mesmo tempo em que haveria oferta de trabalho e serviços para seus moradores – evitando, assim, a necessidade de grandes deslocamentos –, seria garantida a qualidade ambiental, através de cuidados sanitários junto à trama

urbana e à criação de um cinturão verde ao seu redor (Howard, 1996 [1902]).

Essa tipologia baseava-se na descentralização da metrópole, com unidades autogovernadas, que disporiam coletivamente da propriedade do solo. Substituiria os *slums*<sup>38</sup> nos arredores da metrópole e funcionaria como uma colônia, composta por habitantes provenientes de diversas classes sociais e com limite populacional definido (Calabi, 2012). Enfatiza-se na proposta a necessidade de haver áreas não edificáveis entre os núcleos, condenando-se o desenvolvimento contínuo, característico da metrópole daquele momento. Como referência, Howard menciona Adelaide, na Austrália, circundada por áreas parque, cujo crescimento se deu a partir do “salto” sobre elas,

---

<sup>38</sup> O termo *slum* é utilizado em referência às áreas periféricas de baixa qualidade urbana e ambiental, em situação similar ao que se designa como favela no Brasil.

estabelecendo-se em terreno posterior a ele (Howard, 1996 [1902]).

A expansão da cidade-jardim, conforme o modelo, aconteceria pela construção de outras, distantes do núcleo original e intercaladas por faixas de indústrias e áreas produtivas para o abastecimento. Segundo ele, esse princípio de crescimento seria mantido até que, com o passar do tempo, se atingisse uma rede de cidades agrupadas em torno de uma cidade central, cada uma delas oferecendo trabalhos e empregos a seus moradores.

O sistema é explicado pelo próprio autor de forma diagramática, em um esquema que mostra a rede de cidades, interligadas pela ferrovia, com uma população geral de 250 mil habitantes, sendo seis cidades menores periféricas (com 32 mil habitantes) e uma central (com 58 mil habitantes) (Howard, 1996 [1902]) (Figura 19). Assim como na metrópole Londres, a cidade central deveria possuir uma variedade de

serviços, enquanto as cidades-jardins seriam especializadas em diferentes funções, distintas umas das outras.

Esse modelo, intitulado Cidade Social, tinha o objetivo de gerar oportunidades econômicas e sociais de modo equilibrado, a partir de uma estrutura regional polinucleada, com cidades autossuficientes, a serem mantidas por uma associação cooperativa. O estabelecimento da densidade e do número máximo de habitantes por cidade, assim como a distância entre elas, garantiria os equilíbrios físico, econômico e social.

A publicação de Howard teve como desdobramento a criação da *Garden City Association* – formada por ele e seus apoiadores – através da qual se viabilizou a criação do primeiro experimento de cidade-jardim em Letchworth, Hertfordshire, projetada pelos arquitetos-urbanistas Richard Barry Parker (1867-1947) e Raymond Unwin (1863-1940), em 1903 (Calabi, 2012).

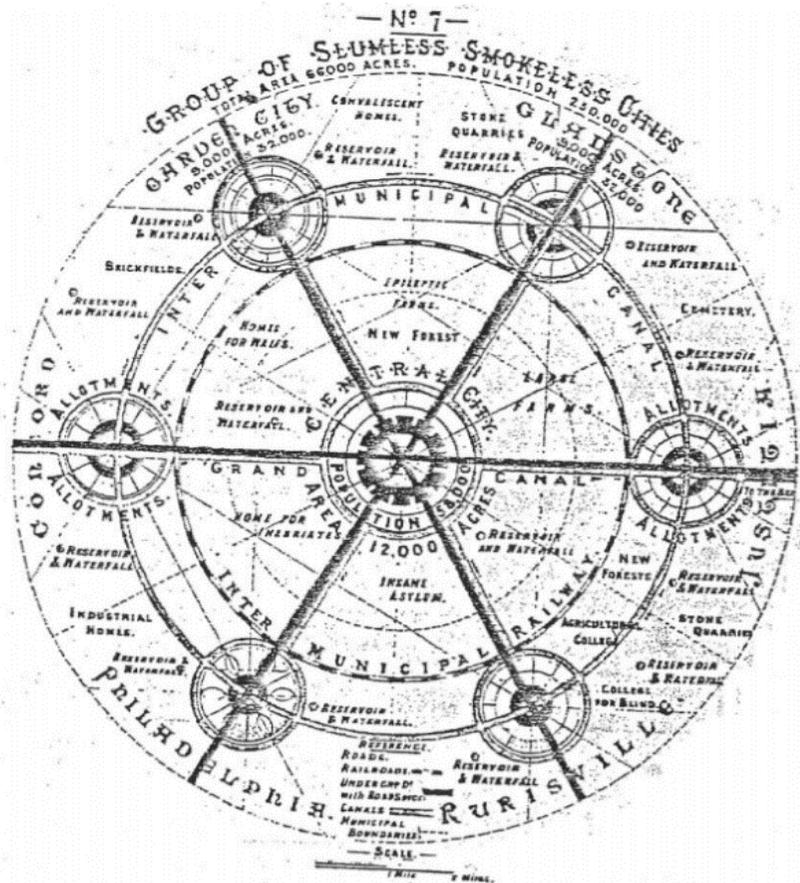


Figura 19 - Diagrama ilustrativo (n. 7) do conjunto de Cidades-Jardins menores interligadas pela ferrovia a uma maior (cidade-mãe) e separadas por um cinturão verde.  
Fonte: Howard, 1996 [1902].

Em 1925, Charles Benjamin Purdom (1883-1965), líder do grupo que se autointitulava como *New Townsmen* – inspirado pelos preceitos howardianos –, publicou a obra *Building of Satellite Towns*, na qual divulgava um conceito derivado da Cidade Social. No entanto, algumas modificações foram consideradas em função da convicção de que um programa dessa natureza deveria ser examinado no quadro de uma política econômica nacional, e não de uma operação autônoma no espaço. Deveria partir de um conhecimento profundo dos recursos, das redes de transporte e do deslocamento de localização das áreas industriais (Calabi, 2012). Purdom propunha a descentralização da metrópole por meio da criação de cidades-satélites ao redor de Londres – a grande cidade central –, conectadas a ela por um sistema adequado de transporte – ferrovias e rodovias (Lock; Ellis, 2020). Esses novos núcleos absorveriam uma parte do

crescimento demográfico e criariam novas zonas de atividades econômicas.

Conforme essa proposta, as cidades-satélites constituiriam uma unidade cívica, fechada em si mesma, com seu próprio governo local e relativa autonomia, ainda que estivessem vinculadas à uma cidade-mãe, formando um organismo comum. De modo distinto a uma cidade-dormitório, que funciona apenas como sede de moradias e que não possui atividades e serviços suficientes para empregar sua população ativa, a cidade-satélite não deveria levar à dependência da cidade-mãe. Em vista disso, planejava-se um equilíbrio entre oferta de moradias, serviços e empregos e, para tanto, essas cidades deveriam ser implantadas a uma distância razoável do núcleo principal, evitando-se o deslocamento diário e pendular. Além disso, eram pensadas para criar comunidades socialmente balanceadas, que integrassem ao mesmo tempo a habitação, o trabalho

e a vida social para oferecer oportunidades a todos. Conforme reforça Derntl (2020), nessa concepção de cidade, a segregação de grupos sociais era expressamente condenada, apesar de ter caracterizado iniciativas desse tipo posteriormente.

No pós-Segunda Guerra Mundial, alguns desses princípios foram compartilhados no planejamento regional inglês, como estratégia para o crescimento ordenado das metrópoles. As primeiras cidades criadas dentro dessa proposta foram as chamadas *new towns*, implantadas ao redor de Londres e de outras cidades de grande porte (Liverpool, Manchester, Newcastle etc.), a partir do *New Town Act*, plano de 1944-1946, com autoria atribuída ao urbanista Patrick Abercrombie (1879-1957). O “ato” propunha a construção de cidades novas fora da parte mais congestionada de Londres, nos anéis externos da cidade, onde poderiam ser instaladas as indústrias. Com isso, haveria a reestruturação de largas áreas, com a remoção de

cortiços e construções de baixa qualidade, e abertura de espaços para novas atividades coletivas.

As primeiras cidades novas criadas no programa inglês nesse período eram previstas para uma população entre cinquenta mil e oitenta mil habitantes, com baixa densidade, grandes espaços verdes e zoneamento restrito. Frequentemente, estruturavam-se a partir de unidades de vizinhança, conceito proposto inicialmente pelo planejador urbano estadunidense Clarence Perry (1872-1944), nos anos 1920, e no qual identificam-se inspirações em Parker e Unwin. A unidade de vizinhança é um módulo da trama urbana, definido pela junção de unidades residenciais em escala de bairro, que tem a escola como elemento central de agenciamento espacial e considera a pequena distância para o caminhar, com quadras autossuficientes, muitas vezes penetradas por *cul-de-sacs*<sup>39</sup> e passeios pedonais. Esse conceito já havia sido aplicado em

Radburn, comunidade situada em Nova Jersey (EUA), projetada pelos urbanistas Clarence Samuel Stein (1882-1975) e Henry Wright (1878-1936), em 1929, e que, por sua vez, incorporava os princípios howardianos em seu desenho. Nela, trabalhou-se a separação do fluxo de veículos e pedestres, propondo a criação de extensivas calçadas e ciclovias, o que se tornaria uma característica recorrente no desenho das *new towns*, sendo inclusive uma postura recomendada por Patrick Abercrombie no Plano para Londres (Lock; Ellis, 2020).

O programa inglês de planejamento foi referência para a criação das *villes nouvelles*, na França, durante a gestão do presidente Charles de Gaulle (1890-1970), entre 1958 e 1969, como um esquema diretor de planejamento da Grande Paris e que estruturou outras

---

<sup>39</sup> Ruas sem saída, que adentram o interior das quadras.

grandes cidades francesas, como Lion, Marselha e Lille (Trevisan, 2011).

Para além desses locais, o conceito foi implantado ao longo da segunda metade do século vinte em outros países, na Europa e fora dela, com diferentes adaptações. Entre elas, compartilham-se os preceitos da descentralização e hierarquia de cidades na configuração espacial e é reforçada a preocupação em planejar o território sem a formação de periferias características das grandes metrópoles.

No entanto, embora se reconheçam alguns atributos recorrentes, como os já citados, os desenhos dessas cidades variam e, não se identificam regras morfológicas (intraurbanas) específicas e objetivas, visto que derivam de conceitos esquemáticos e planos gerais. Em diversos países a implantação das cidades-satélites se deu a partir de uma seleção cuidadosa dos sítios e respeitando seus princípios essenciais,

enquanto em outros foram aplicadas interpretações diferentes e adaptações às necessidades locais.

No Brasil, foi na experiência do Distrito Federal que essa tipologia se institucionalizou como política pública de planejamento, embora se reconheçam outros casos semelhantes ao conceito, conforme indicam Rêgo (2009), Beloto (2015) e Trevisan *et. al.* (2021). A assimilação dos princípios ingleses no planejamento inicial do Distrito Federal é expressa na proposta do cinturão verde em torno do núcleo central e a infraestrutura viária de conexão entre ele e as cidades-satélites (Ficher; Palazzo, 2005; Derntl, 2020). Além disso, Derntl (2020) destaca a indicação da instalação das indústrias nas áreas externas ao núcleo central, como a determinação do Conselho da Novacap, já em 1957, de que os estabelecimentos industriais a serem criados deveriam ser implantados nessas localidades (futuras cidades-satélites). Tal informação é confirmada em artigo do número 9 da *Revista Brasília*,

publicada em 1957, quando trata da construção de uma Usina Hidrelétrica, destinada a fornecer energia para Brasília. Segundo a revista, não se previa a instalação de indústrias no núcleo central; elas deveriam ser locadas nas cidades-satélites, utilizando a energia produzida pela usina da cachoeira Dourada (Revista Brasília, 1957, p.2).

Na mesma linha, em referência à população que ocuparia as cidades-satélites pouco tempo depois<sup>40</sup>, Lucio Costa afirma que a previsão era para que, ao invés de depender do centro (Plano Piloto), ela seria afastada para a periferia, para que com o tempo, vivesse mais em função das atividades industriais ou da atividade rural do cinturão interno (Costa, 1974).

---

<sup>40</sup> Em 1974, outros núcleos já haviam sido criados nas mesmas condições de Taguatinga, como cidades-satélites de Brasília, embora, naquele momento já não se utilizasse mais a mesma denominação.

<sup>41</sup> Denominado atualmente como Setor QI, ele se localiza na porção norte desse núcleo, próximo à Avenida Hélio Prates.

Indícios dessas intenções podem ser vistos nos projetos para as primeiras cidades-satélites do Distrito Federal, nas quais são indicados setores de uso predominantemente industrial (Figura 20). Em Taguatinga, especificamente, o Setor de Indústrias foi implantado em 1960, com uma segunda parte concluída em 1962<sup>41</sup>. Além disso, em 1958 foi construída dentro de seus limites uma Escola Industrial para formação da população local (hoje Centro Educacional EIT), pertencente à rede de ensino oficial do Distrito Federal<sup>42</sup> (Figuras 21 e 22).

<sup>42</sup> O conjunto arquitetônico, inicialmente construído para abrigá-la, é agora ocupado pelo Espaço Cultural de Taguatinga e, embora já tenha passado por intervenções que o descaracterizaram, foi tombado como patrimônio histórico do Distrito Federal, pelo Decreto nº 35.483 (30 de maio de 2014).

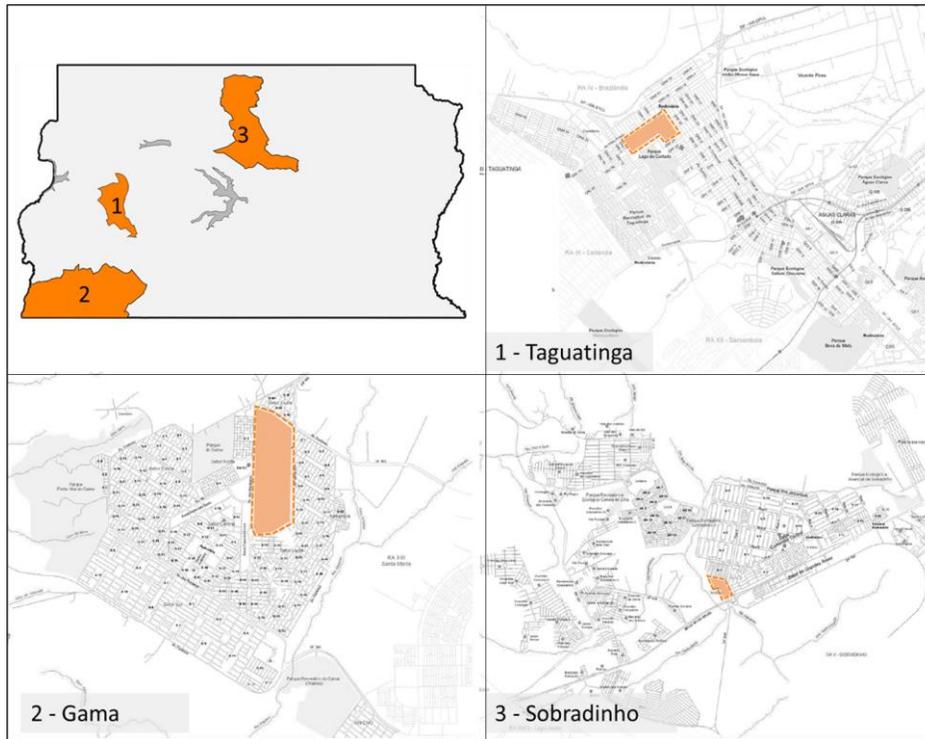


Figura 20: Localização dos Setores de Indústria em Taguatinga, Gama e Sobradinho. Fonte: Sisduc (2021), modificado pela autora.



Figuras 21 e 22: Fotografias da Escola Industrial de Taguatinga. Fonte: ArPDF. Sem data.

A ideia para a localização das indústrias nas cidades-satélites teria sido adaptada nos anos seguintes, com a implantação de um setor específico para elas, o Setor de Indústria e Abastecimento (SIA), criado em 1960, a oeste do Plano Piloto e mais próximo dele do que Taguatinga. Destinava-se à instalação de empresas ligadas às atividades de indústria e abastecimento, que demandavam grandes áreas e, dessa maneira, não seria comprometida a urbanização daquelas cidades. De todo modo, ainda hoje identificam-se indústrias de pequeno e médio porte em Taguatinga e nas primeiras cidades-satélites, situadas nos setores internos específicos e nas suas áreas mais externas, conectadas às estradas-parque.

Nesse ponto, uma ressalva deve ser feita. Até a atualidade, a base econômica de Brasília concentra-se principalmente na atividade terciária – em comércio, serviços e atividades administrativas (Paviani, 2010), sendo a atividade industrial menos expressiva.

Quanto à atividade agrícola, como já dito, também se previa inicialmente que seu desenvolvimento se daria em maior parte nos arredores da área central. Nesse sentido, é importante destacar um mapa de 1959 (Figura 23), apresentado por Dernt (2018), a respeito do planejamento do sistema de abastecimento de Brasília, que exhibe um esquema da previsão da ocupação rural do Distrito Federal. Segundo a autora, em 1957, o Governo Federal distribuiu lotes rurais para produção agropecuária em sistemas de cooperativa, como forma de resolver o problema do abastecimento dos acampamentos de obras. Foram construídas quatro granjas-modelo nos arredores do Plano Piloto e idealizou-se um sistema de agrovilas para a produção agrícola, a serem instaladas além da “faixa sanitária”. Cada uma delas contaria com hospital, escola primária, cinema e igreja. Nenhuma dessas agrovilas foi implantada e, mesmo que tenha se mantido a decisão

por manter a criação de núcleos rurais, esses tiveram caráter autônomo.



Figura 23. Rede de instituições do sistema de Abastecimento de Brasília. c.a. 1959. Departamento de Terras e Agricultura. Fonte: Derntl, 2018.

De volta ao uso do termo, embora se reconheçam menções anteriores a ele e às ideias referentes à cidade-satélite, a oficialização desse termo nesse contexto só aparece em 1960, no texto da Lei nº 3.751 (de 13 de abril), conhecida como “Lei Santiago Dantas”. Essa se refere à organização administrativa do Distrito Federal, que teria como incumbência, conforme indicado no Art. 4º, “zelar pela cidade de Brasília, pelas **idades satélites** e comunidades que a envolvem” (1960, grifo nosso).

Aqui, como demonstrado, diferentemente do contexto em que surge o conceito, a criação dos núcleos periféricos, se deu antes do esgotamento populacional do núcleo central e, mais do que isso, antes de sua própria inauguração, em um processo centrífugo precoce (do núcleo central para os arredores). O uso desse conceito também estaria em desacordo com as experiências inglesas de planejamento pela conjuntura

segregacionista sobre a qual se formaram os núcleos periféricos.

A criação dessas localidades, fora dos limites do cinturão, surge como resposta à presença da massa de migrantes, sobre os quais não se considerou a possibilidade de incorporação no próprio Plano Piloto. A criação de novas áreas para acomodação da população “não prevista” dentro do Plano parece dificultada diante de um projeto concebido como uma figura fechada, embora tenha passado por modificações logo nos primeiros momentos após o concurso. Além disso, pressupõe-se dos discursos de seus idealizadores o entendimento de que feriria a preservação da paisagem da cidade, de modo incompatível com o simbolismo e a monumentalidade que deveriam ser conferidos a nova capital da República.

A preocupação com a formação de favelas em Brasília era um dos pontos tratados no memorial do plano apresentado por Costa. Segundo ele, a proposta para

as superquadras do setor residencial no Plano Piloto criaria obstáculos à favelização, com a regulamentação dos usos e o número limitado de lotes. Acreditava-se que a gradação social seria dosada atribuindo-se diferentes valores entre as quadras, decorrendo apenas da diferença de densidade, do espaço atribuído à cada família e da escolha dos materiais e acabamentos. Costa dizia ainda que deveria ser impedida a “enquistação” de favelas tanto na periferia urbana quanto na rural e que caberia à Companhia Urbanizadora providenciar acomodações “decentes e econômicas para a totalidade da população” (Costa *apud* Reis *et al.*, 2014, p.38).

No mesmo sentido, uma propaganda encontrada na *Revista Singra*, caderno do *Jornal de Brasília*, em seu número 13, publicado em 1956, reforça o discurso dos idealizadores e demais entusiastas da construção de Brasília quanto ao desejo de evitar a favelização na nova capital (Figura 24). Nela, são enfatizadas em

primeiro plano construções precárias encontradas no Rio de Janeiro, então capital, em contraste com residências bem estruturadas e de grandes dimensões ao fundo. Em complemento, uma legenda diz que: "(...) Isto não se verificará em Brasília: haverá bastante espaço e grandes possibilidades, para o Governo (*sic*), de construir numerosos bairros populares, evitando as lastimáveis favelas que tanto envergonham o Brasil e mormente o Rio" (Revista Singra, 1956).



Figura 24: Propaganda da *Revista Singra*, no *Jornal de Brasília*, em 1956. Fonte: Acervo Coimbra Bueno, FAU-UnB, 2023.

No entanto, conforme já colocado, nos primeiros indícios do surgimento de assentamentos não previstos já no período da construção, a população ocupante foi realocada para fora dos limites estabelecidos, apartada do que viria a ser entendido como Brasília.

O que se pode dizer, portanto, é que, embora traga referências do ideário europeu, a noção de cidade-satélite que se estabeleceu em Brasília é peculiar a ela e acaba por adquirir, aqui, uma conotação mais característica de exclusão social.

Também é recorrente nos textos que tratam sobre Brasília e as cidades-satélites o apontamento da incoerência do uso desse conceito, devido à dependência que essas aglomerações mantiveram com a cidade-mãe, aproximando-se mais da ideia de cidades-dormitório. Essa compreensão é vista nas falas do "Seminário de Estudos dos Problemas Urbanos de Brasília", de 1974, como se nota na declaração do Professor José Carlos Coutinho, na qual diz:

Brasília, hoje, vê-se a braços com problemas de migrações que levam à proliferação de cidades ditas satélites que, na realidade, são **núcleos-dormitórios**, sem condições mínimas ambientais à vida de suas populações, e não lhes podendo sequer oferecer oportunidades de trabalho (1974, p. 34, grifo nosso).

De fato, durante muito tempo, a concentração das oportunidades e infraestruturas de qualidade se mantiveram concentradas na cidade-mãe, de modo desproporcional e desequilibrado e isso contribuiu para a construção dessa visão das cidades-satélites como “dormitórios”.

Ao mesmo tempo, a distância física entre o Plano Piloto e as cidades-satélites e a situação precária do transporte dificultaram sua integração como conjunto, o que contribuiu para a marginalização dessas localidades. Mas, em contrapartida, é possível se considerar que essa condição de isolamento, que

marginalizou as cidades-satélites de Brasília, também pode ter contribuído para o desenvolvimento de uma tendência à autossuficiência dessas no futuro, como se nota mais à frente no caso de Taguatinga.

Também se deve considerar que, com essa visão negativa das cidades-satélites, como cidades-dormitório, e, mais do que isso, como uma periferia com baixas condições de moradia e infraestrutura, estabeleceu-se uma ideia generalizante de caos e falta de planejamento, que pouco reconhece, por exemplo, os projetos urbanísticos propostos para elas, desde o final da década de 1950.

#### 1.4 “Modernismo periférico”?

Em análise dos aspectos morfológicos das Regiões Administrativas que compõem o Distrito Federal atualmente, Holanda, Kohlsdorf e Kohlsdorf (2013) enquadram Taguatinga na classificação do que chamam de “modernismo periférico”<sup>43</sup>. Com isso, os autores reconhecem a expressão do urbanismo modernista no desenho da primeira cidade-satélite, mas, segundo eles, seu projeto seguiu regras empobrecidas, dentre as quais se destacam a malha hierarquizada; a grande quantidade de superfície viária; a setorização funcional e áreas públicas residuais. Mas teriam de fato estas cidades a prerrogativa de serem secundarizadas? Houve efetivamente um “modernismo periférico” nas cidades-satélites, como Taguatinga?

Para melhor entender como essas referências e características aparecem em Taguatinga, bem como

suas adaptações e características próprias, faz-se necessária uma descrição dos projetos elaborados para ela.

Entre as pesquisas que tratam da história de Taguatinga não há um consenso quanto à autoria do projeto inicial. Isso, à princípio, não é uma questão fundamental para esse estudo. Entende-se aqui que os projetistas não são os únicos protagonistas no processo de construção de uma nova cidade. Nesse sentido, conforme afirma Trevisan (2009), a respeito dos projetos das Cidades Novas, seus verdadeiros genitores são os detentores da ideia inicial em criá-las, ou seja, os empreendedores e os projetos de sociedade a eles vinculados.

Contudo, a investigação sobre as autorias é relevante no sentido de poder dar indícios dos princípios e saberes que orientaram a sua concepção e a produção

---

<sup>43</sup> Essa classificação já aparece no texto *Brasília: da Carta de Atenas à Cidade de Muros*, dos mesmos autores, publicado em 2003.

técnica do urbanismo na região – considerando a relação com Brasília e o contexto de criação das cidades-satélites –, e das filiações teórico-práticas de seus responsáveis.

De um lado, o nome do topógrafo José Maciel Paiva (*ignoto-ignoto*) é recorrente como referência do momento inicial, tanto pela elaboração de um provável esboço, como pela demarcação dos lotes, a exemplo das menções nas pesquisas de Vasconcelos (1988), Brandão (2003) e Costa (2011). Além de acompanhar o processo de chegada dos primeiros moradores, Paiva tornou-se também o primeiro subprefeito de Taguatinga (de 1958 a 1960), o que seria equivalente na época ao atual cargo de administrador da Região Administrativa. Por outro lado, encontram-se também menções aos engenheiros Milton Pernambucano (1928-) e Lúcio Pontual Machado (1933-1966),<sup>44</sup>

---

<sup>44</sup> Engenheiro e professor da FAU-UnB até 1965.

profissionais da Assessoria de Planejamento da Novacap, como autores do traçado inicial (Costa, 2011; Trevisan; Palazzo, 2012; Derntl, 2018).<sup>45</sup>

O que se entende aqui é que no momento que a decisão pela transferência dos moradores da Vila Sarah Kubitschek para Taguatinga se concretizou, já em junho de 1958, os estudos prévios para ela eram ainda incipientes e não haviam sido concluídos. Não havia, portanto, um plano abrangente e de conjunto que levasse em consideração todas as condicionantes para o início de uma cidade. Supõe-se, assim, que o processo de demarcação dos lotes tenha partido de um esboço geral, sem detalhamento, e que a ocupação dessa área tenha se dado simultaneamente ao seu planejamento. Os projetos mais precisos seriam elaborados aos poucos na sequência, logo nos primeiros anos, pelos profissionais do Departamento de

<sup>45</sup> A esse respeito, não foram encontradas informações mais precisas nas pesquisas realizadas no Arquivo Público do Distrito Federal, nem nos demais documentos associados à Novacap.

Urbanismo da Novacap e, em alguns casos, adaptando-se a situações já encontradas, devido ao modo acelerado como se deu a ocupação inicial.

Esses profissionais eram também responsáveis pela elaboração de projetos para as demais (primeiras) cidades-satélites e pelo detalhamento do projeto do Plano Piloto de Brasília, a partir do que havia sido proposto por Costa no concurso. A equipe do departamento era chefiada à época pelo arquiteto Jayme Zettel (1931-), que havia trabalhado no *London Council*, Inglaterra, em 1959, podendo, portanto, estar a par das experiências inglesas de planejamento (Derntl, 2018, p. 7). Segundo apontado por Derntl (2018), em referência à entrevista dada a ela por

Zettel, a equipe utilizava o ideário da cidade-jardim e o Plano de Patrick Abercrombie para Londres como referências teóricas para seu trabalho. Além disso, consideravam os parâmetros urbanísticos indicados por Giorgio Rigotti<sup>46</sup>, referência que, possivelmente, consiste no livro *Urbanistica* – um manual de urbanismo, com orientações de formas e dimensionamento de equipamentos urbanos, que teve ampla circulação na Itália e no exterior em meados do século vinte (Figuras 25 a 28).<sup>47</sup>

---

<sup>46</sup> Giorgio Rigotti (1905-2000) foi um engenheiro civil, planejador e arquiteto italiano, graduado pela Escola Politécnica de Turim (1927). Em 1946, participou do concurso para elaboração de um novo plano para a cidade de Turim, que havia sido bombardeada na 2ª Guerra. Seu livro *Urbanistica* foi lançado em dois volumes, em 1948 e 1952 (Scrivano, 2010).

<sup>47</sup> Em entrevista concedida à professora Elane Ribeiro Peixoto e à mestranda Alana Waldvogel, do PPG-FAU da UnB, o urbanista Ney Gabriel, integrante da equipe de urbanismo da Novacap, também citou Rigotti como referência para o projeto das quadras das cidades-satélites. (Waldvogel, 2021).

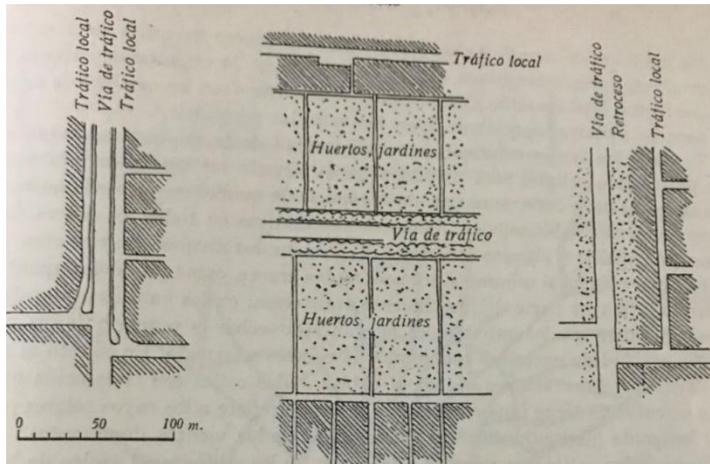


Figura 25: Soluções subdividindo o tráfego por ruas próximas e paralelas. Fonte: Rigotti,1955 [1952], p. 75.

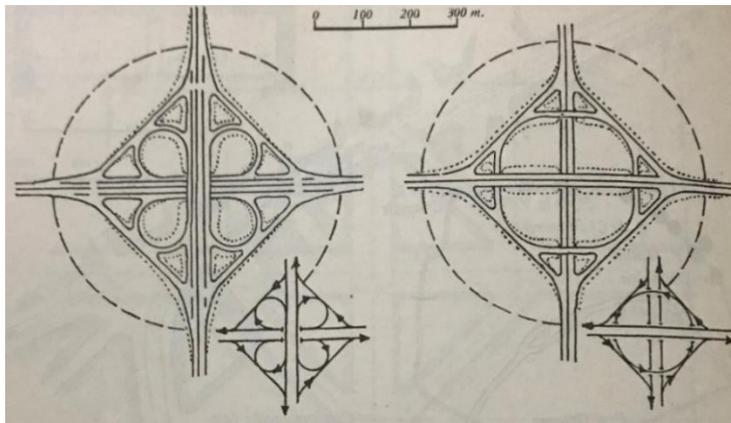


Figura 26: Cruzamento em quadrifólio (esquerda) e em anel distribuidor (direita). Fonte: Rigotti,1955 [1952], p. 206.

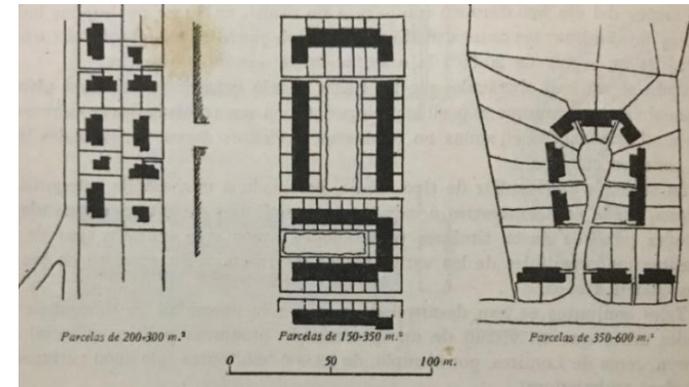


Figura 27: Exemplos de parcelamento em Milão, Sunnyside (Nova Iorque) e Welwyn (Londres). Fonte: Rigotti,1955 [1952], p. 484.

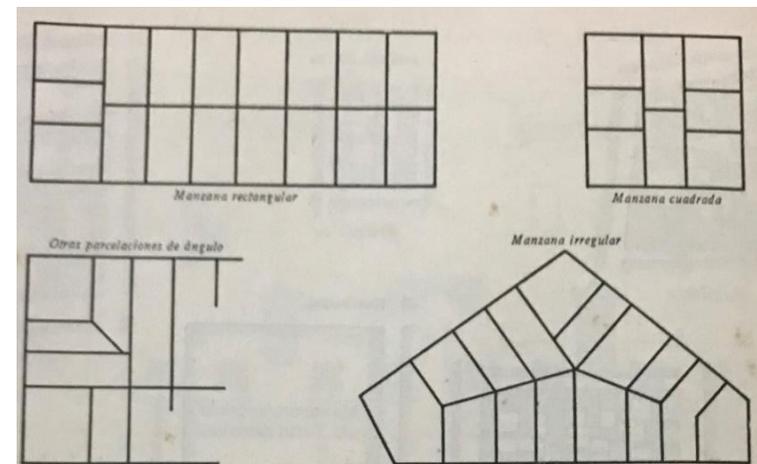


Figura 28: Exemplos de forma e parcelamento de quadras: retangular, quadrada, parcelamento de ângulo e quadra irregular. Fonte: Rigotti,1955 [1952], p. 510.

Identificam-se também nos projetos das cidades-satélites ecos de um entendimento funcional da cidade, muito característico do projeto urbano modernista, com base no que se apreende da *Carta de Atenas* (Le Corbusier, 1993 [1933]), como a definição exata da localização de usos e a especialização de vias, o que também havia sido aplicado no desenho do Plano Piloto. Conforme mencionado, esses aspectos também já vinham sendo trabalhados nos projetos das *new towns* inglesas – sobre as quais se pode dizer que sintetizavam os princípios da cidade-jardim e do que se convencionou associar ao urbanismo modernista funcionalista –, declaradas como referência por Zettel.

Vale lembrar também que o projeto de Lucio Costa para Brasília incorporou na estruturação das áreas residenciais o conceito de unidade de vizinhança-conformada, nesse caso, pelas superquadras–,

igualmente presente nos projetos das *new towns*. Deste modo, tanto o projeto do Plano Piloto como os das primeiras cidades-satélites compartilhavam as ideias a respeito do planejamento e do projeto de cidades discutidas no contexto europeu e estadunidense entre o final do século dezenove e meados do vinte, que orientavam as reformas, expansões e criações de novas cidades pelo mundo.

Os projetos de urbanismo para Taguatinga foram registrados por partes, correspondentes aos setores que a compõem (Figura 29). As informações e plantas a seu respeito constam nos *Dossiês de Registros Cartoriais da TERRACAP*<sup>48</sup>, disponibilizados *online* no *site* do SISDUC (Sistema de Documentação Urbanística e Cartográfica), mantido atualmente pela Seduh-GDF. Neles foram encontradas as plantas de dezenove

---

<sup>48</sup> Companhia Imobiliária de Brasília.

setores, que foram catalogados para esse trabalho e analisados em fichas (apresentadas como anexo).

A data mais antiga identificada nos carimbos das pranchas de projetos é 1962, o que conduz à compreensão de que parte deles foi um registro ou uma adaptação da situação já encontrada (a partir de 1958). As plantas identificadas são datadas entre 1962 e 1971. Nomeadas como "Loteamento e arruamento", são apresentadas em escala 1:2.000, com desenhos à mão, e com a identificação do departamento responsável. Muitas estão sem assinatura, porém, identificam-se em alguns casos, os nomes de Lúcio Pontual Machado e Ney Gabriel de Souza (1934-), também funcionário da Novacap e autor do projeto da cidade-satélite de Ceilândia, fundada em 1971.

A denominação "setor", utilizada para se referir às subdivisões intraurbanas é pouco clara, já que os conjuntos de quarteirões que o formam são também chamados de quadras pelos moradores. Segundo Brandão (2003), as "quadras" de Taguatinga correspondem aos bairros das cidades brasileiras tradicionais, possuindo um número médio de quarteirões suficiente para essa definição. Eles são identificados por letras, conforme sua posição (A, B, C, D etc.), com indicação dos respectivos usos (residencial, comercial, indústria, hoteleiro, garagens e oficinas). No endereçamento do Setor Norte, por exemplo, encontram-se as siglas QN, referentes à área residencial, e CN, referentes aos lotes destinados ao comércio. Já no Setor Sul, substitui-se a letra N por S.



Figura 29: Planta atual de Taguatinga, com identificação dos setores. Fonte: Seduh (GDF), 2019, modificado pela autora.

Além desses termos citados, encontram-se nos documentos e reportagens sobre Taguatinga e as demais RAs do Distrito Federal, outros vocábulos recorrentes, menos comuns fora dessas localidades, como: conjunto, para se referir a agrupamentos de lotes; e “balão”, para se referir às rotatórias. O termo “entrequadra”, presente no Plano Piloto para tratar das áreas entre duas superquadras, é também identificado em Taguatinga, referindo-se às travessas para pedestres entre lotes de um mesmo quarteirão.

O traçado geral foi sendo constituído aos poucos, com a implantação gradual dos setores, como fragmentos, que somados, formam um conjunto. Inicialmente, a cidade se estruturou em três conjuntos principais: Central, Norte e Sul, dentro das quais os setores foram implantados (Figura 30). Os principais elementos que condicionaram o desenho geral foram a EPCT (limite do

cinturão verde), a oeste; a EPNB (br-060), a sul; e as áreas verdes que hoje configuram parte da Área de Relevante Interesse Ecológico Juscelino Kubitschek (ARIE JK), a oeste, onde há o encontro dos Córregos Cortado e Taguatinga e a declividade mais evidente. Tais limites conferiram ao traçado a forma longilínea, que o caracteriza, e balizaram o crescimento da malha urbana.

O conjunto foi estruturado por duas avenidas principais, traçadas já desde o início, perpendiculares entre si: a Avenida Comercial, espinha dorsal da cidade, que a percorre no sentido norte-sul, e a Avenida Central,<sup>49</sup> que divide o traçado urbano ao meio, transversalmente (Figura 31).

---

<sup>49</sup> Atualmente, a Avenida Central, incluindo o recém-inaugurado túnel Rei Pelé (2023), interliga-se à Estrada Parque Taguatinga (EPTG), a leste, e

à Avenida Elmo Serejo, a oeste, configurando-se como um canal de deslocamento diário entre Plano Piloto, Taguatinga e Ceilândia.

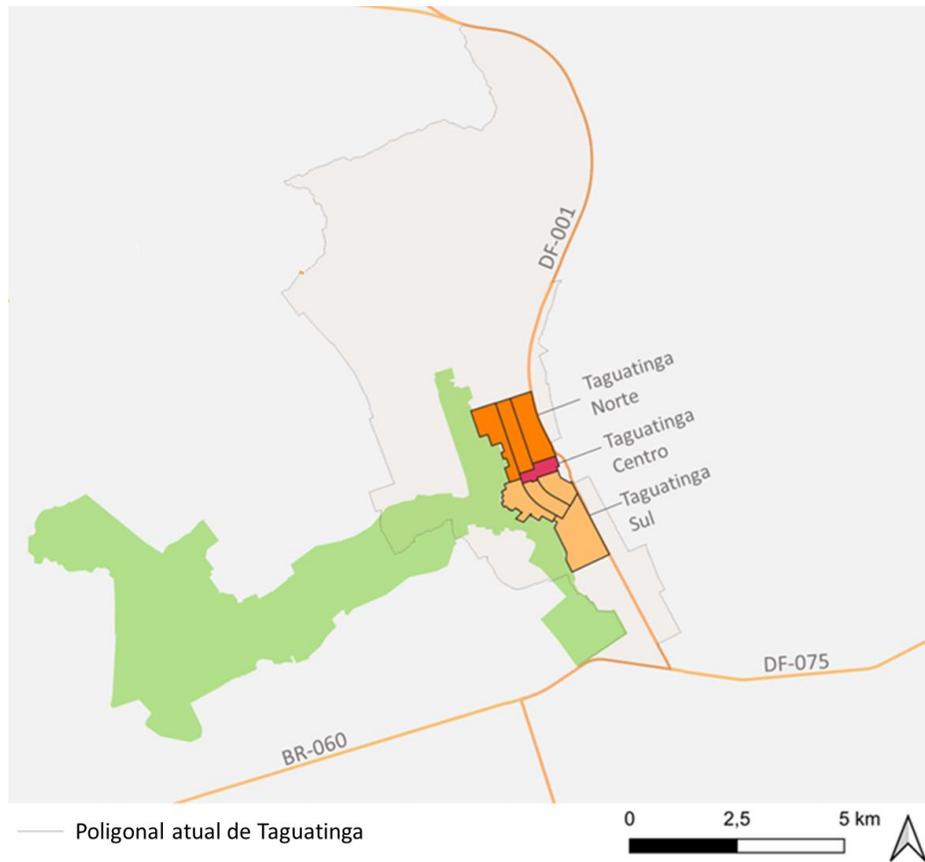


Figura 30: Organização dos principais setores de Taguatinga em Central, Norte e Sul. Fonte: Elaborado pela autora, a partir da base do QGIS.

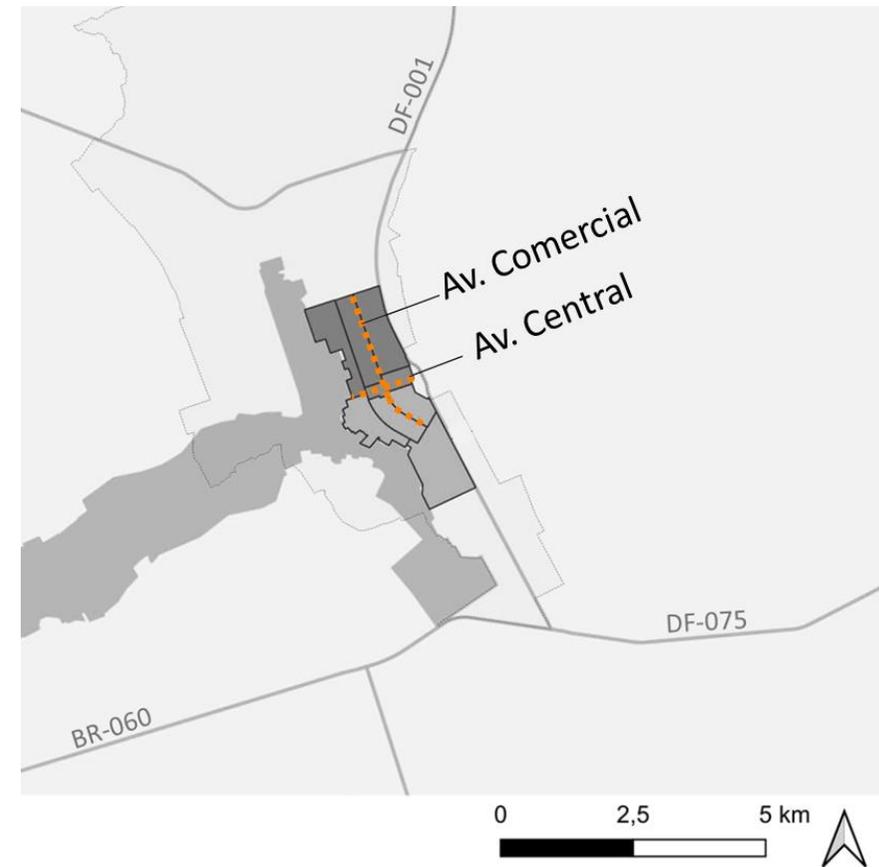


Figura 31: Avenidas Central e Comercial na estrutura inicial de Taguatinga. Fonte: Elaborado pela autora, a partir da base do QGIS.

Aqui, cabe apontar uma semelhança com a definição inicial do traçado do Plano Piloto, baseada no cruzamento de dois eixos, como símbolo da demarcação do território, tal como explica Lucio Costa, no memorial do projeto. É no encontro de ambos que se define o centro, o local principal da cidade (Figura 32).

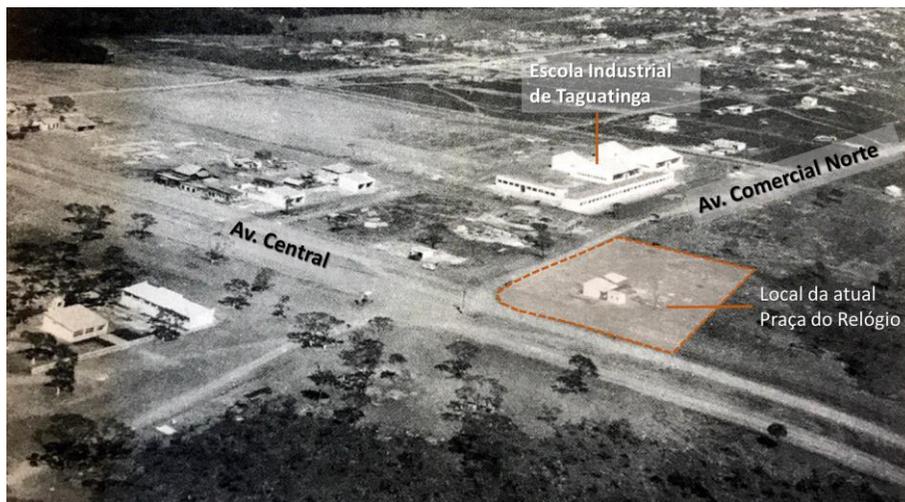


Figura 32: Fotografia aérea do Setor Central de Taguatinga, com o encontro das Avenidas Central e Comercial ao centro (1958-60). Fonte: Romão, 2016, modificado pela autora.

Nota-se, no sistema viário, em geral, uma hierarquização bem definida. A Avenida Central é a larga, com cerca de 75 metros, considerando toda sua caixa viária. Os lotes lindeiros a ela possuem grandes recuos, que definem as largas calçadas, com cerca de 3 metros. Tais características, somadas à presença de um canteiro central ajardinado, lhe conferiam, de certo modo, o aspecto de *boulevard* e demonstram os cuidados com o desenho no projeto (Figura 33). Paralelamente às duas vias, são desenhadas vias secundárias, que coletam o fluxo de veículos e o distribuem pelos setores, e vias locais, com diferentes configurações ao longo das quadras.

A Avenida Central é o principal eixo estruturador da área central e tornou-se também, em pouco tempo, uma das principais vias de acesso à cidade, no sentido de quem chega do Plano Piloto (Figura 34). No projeto de 1962 já aparece a ligação dessa via com a DF-085 (EPTG) a leste, criada pouco depois de sua implantação

(Silva, 2018). Naquele momento, a ligação era ainda interrompida por um grande trevo, através do qual se organizava o encontro com a Avenida do Contorno (EPCT), via perpendicular a ela. A oeste, conforme revela o desenho, a Avenida Central era limitada pela Avenida Samdu e pela quadra da Praça Municipal, onde

seria inserida, à princípio, a subprefeitura, denominação dada, à época, à administração local.<sup>50</sup> Não havia, portanto, a continuação que levaria à Avenida Elmo Serejo, que hoje dá acesso à Ceilândia. Ao centro, destaca-se a rotatória do cruzamento com a Avenida Comercial, desfeita alguns anos depois.

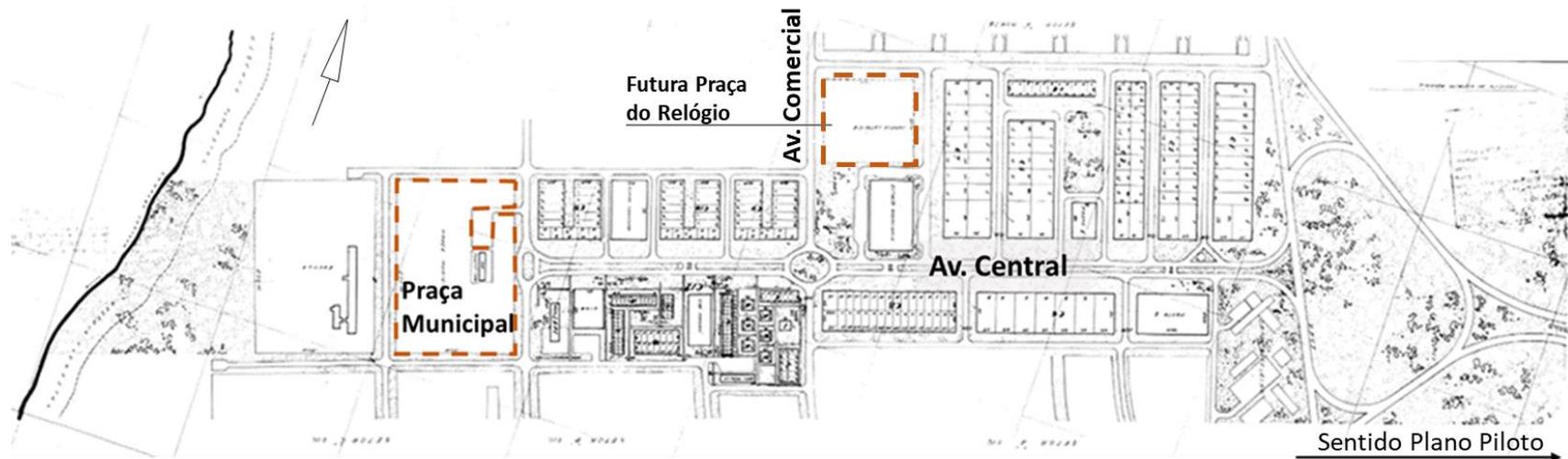


Figura 33: Avenida Central no projeto do Setor Central (Taguatinga). Fonte: Fragmento extraído da planta registrada em 1962. Fonte: Sisduc, modificado pela autora, 2023.

<sup>50</sup> O projeto da praça nessa localização nunca foi efetivado, ficando a cidade sem uma definição mais precisa de centralidade (centro cívico) à

princípio. Posteriormente, esse papel foi assumido pela Praça do Relógio (no cruzamento das Avenidas Central e Comercial).



Figura 34: Fotografia aérea da Avenida Central de Taguatinga, com data estimada entre 1968 e 1970. Fonte: Romão, 2016.

Nas plantas de todos os setores são representados de modo ordenado as vias, as parcelas (quarteirões e lotes numerados), as áreas livres de uso público e os recuos dos lotes com relação ao leito carroçável, conforme se vê no exemplo do projeto do Setor A Sul (Figura 35).

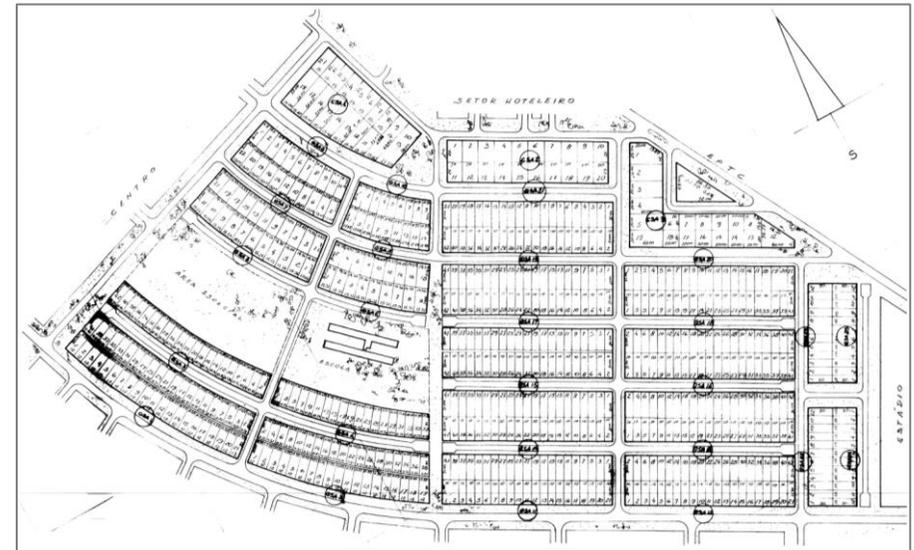


Figura 35 - Planta do Setor A Sul (Taguatinga), registrada em 1962. Fonte: Sisduc/Seduh (GDF), modificado pela autora, 2023.

Em algumas delas são encontradas orientações para a ocupação do terreno, como anotações. Como não havia um documento específico para o lançamento das diretrizes de ordenamento, confundem-se as noções de plano e projeto. O primeiro Código de Edificações das Cidades-Satélites<sup>51</sup> só foi lançado em 1969, aprovado pelo Decreto nº 944 (14 de fevereiro), posteriormente revogado.

O que se pode notar nas fotografias da fase inicial de ocupação é que as variações de altura das edificações que foram sendo construídas decorrem diretamente dos usos. A maior parte dos setores é composta por usos residenciais, com edificações térreas. A diferença se dá no Setor Central, onde são encontradas algumas edificações mais altas, de usos comerciais e de serviços. Além disso, a dimensão vertical da forma urbana é também condicionada pela topografia, em

sdeclive no sentido leste-oeste (cerca de 40m de altura ao longo de 900m de extensão), e a própria variação da altura das edificações é ajustada a ela, como se nota na Avenida Central (edificações mais altas nos níveis mais baixos, exceto pelos hotéis) (Figuras 36 e 37).

Não são encontradas outras determinações mais precisas quanto à altura e às normas de ocupação (volume das edificações). O que se nota, portanto, é que o projeto dessa (e das demais primeiras cidades-satélites) enfatiza o plano (traçado), em detrimento da paisagem (tecido).

---

<sup>51</sup> Embora já se utilizasse oficialmente o termo "Região Administrativa" para designar essas localidades desde 1964.



Figura 36: Fotografia aérea de Taguatinga, com o cruzamento entre a Av. Central e a Av. Comercial ao centro. Data estimada entre 1962 e 1968. Fonte: ArPDF.

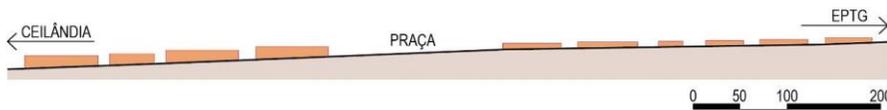


Figura 37: Corte longitudinal esquemático da Avenida Central de Taguatinga (anterior à alteração do gabarito).  
Fonte: Elaborado pela autora (2023).

Os usos gerais são identificados pelas denominações das quadras (comercial e residencial) e por indicações apontadas nos lotes, como “área especial” (para instituições), praças e serviços específicos. Com isso, chamam a atenção definições muito precisas para determinados lotes, para além das categorias gerais de uso, a exemplo dos supermercados e igrejas, o que indica uma intenção idealizada de controle do uso e da ocupação da cidade. Destaca-se também a indicação dos cinemas como usos específicos – situação que ocorre também nos projetos de Sobradinho e Gama (Figura 38). Os cinemas aparecem como os principais representantes de atividades culturais nesses registros, o que sugere a importância que se atribuía a esse equipamento naquele momento, em que consistia também como um indicador cultural da modernidade.



Figura 38: Trecho do setor E Sul (Taguatinga), com lote destinado a cinema em destaque. Fonte: Sisduc/Seduh-(GDF).

Embora se possam reconhecer características semelhantes e articulações entre os desenhos dos setores, cada um possui certa autonomia morfológica, o que pode ser explicado pelas diferentes autorias, condicionantes externas (elementos naturais e

infraestruturas pré-estabelecidas) e pelos usos que abrigam.

De modo geral, identificam-se alguns elementos básicos de composição, dentre os quais se destaca a ortogonalidade – com vias predominantemente retilíneas –, relativizada por curvaturas em alguns trechos, determinadas pela presença dos córregos, pela geomorfologia e pelas vias lindeiras já existentes (ou limites que se tornariam vias no decorrer dos anos). A malha é mista, com quarteirões (ou quadras) abertos e fechados<sup>52</sup>. Esses apresentam configurações e dimensões distintas internamente e entre os setores, no entanto, predomina entre eles o formato retangular, dividido ao meio longitudinalmente, formando dois renques de lotes que acompanham as vias dos dois lados (Figura 39). Embora esses lotes se assemelhem,

<sup>52</sup> No livro *Loteamentos Urbanos*, Juan Luis Mascaró (2003) diferencia os tipos de malha indicando como “fechadas” aquelas cujos quarteirões são circundados pelas vias de todos os lados – seja o traçado ortogonal ou não – e como malhas “abertas” aquelas nas quais se encontram

quarteirões cortados por ruas sem saída ou em alça, internamente em seu desenho.

de certo modo, aos lotes das cidades “tradicionais”, devido à forma, esses se apresentam aqui com regularidade e dimensão superiores<sup>53</sup>.

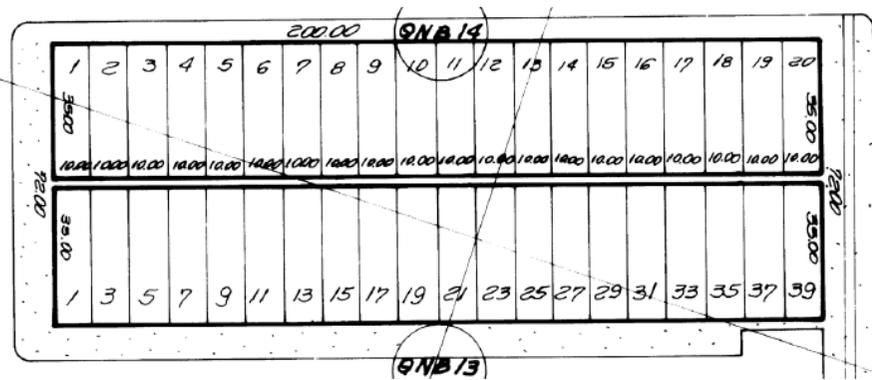


Figura 39: Exemplo de quadra retangular de lotes residenciais, encontrada na planta do Setor B Norte de Taguatinga, com dimensões de 72m x 200m. Fonte: Sisduc/Seduh (GDF), modificado pela autora, 2023.

Além deles, encontram-se outras tipologias também presentes nos desenhos das demais cidades-satélites do Distrito Federal (posteriores a Taguatinga), como as

<sup>53</sup> Nas cidades tradicionais, o formato mais comum de quarteirão é o quadrado, com dimensões de 100m x 100m. Em Taguatinga, é recorrente o quarteirão de 200m x 70m (aproximadamente).

quadras em “U” com rua de serviços ao meio (em *cul-de-sac*) ou bolsões de estacionamento (Figuras 40 e 41).

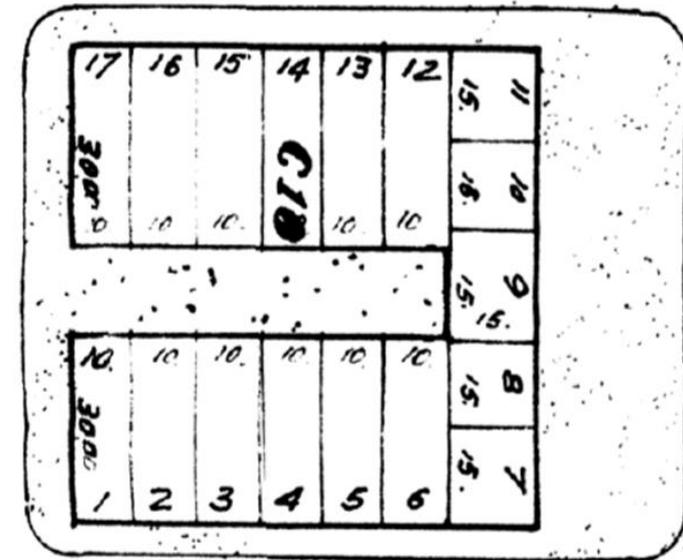


Figura 40: Exemplo de quadra em “U” (encontrada no Setor Central) e com bolsões de estacionamento (encontrada no Setor H Norte), respectivamente. Fonte: Sisduc/Seduh (GDF), modificado pela autora, 2023.

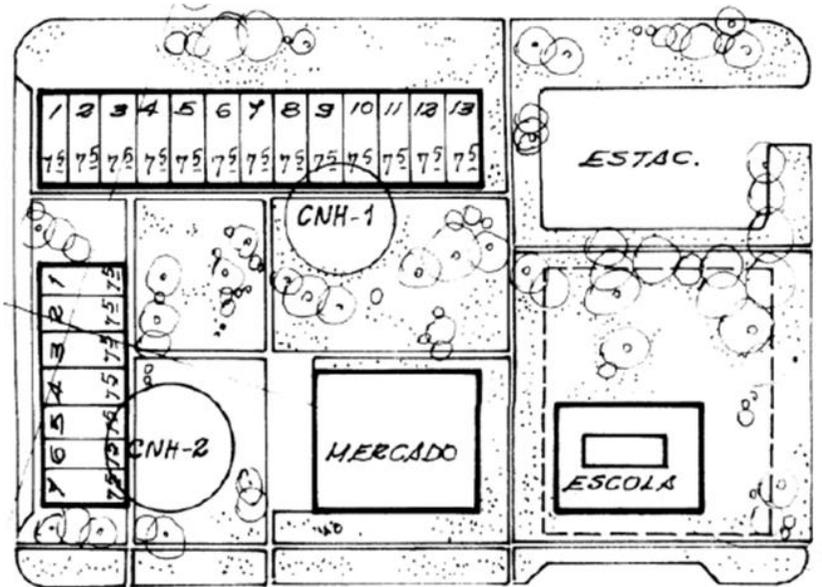


Figura 41: Trecho do Setor H Norte. Fonte: Sisduc/Seduh (GDF), modificado pela autora, 2023.

Também se notam aqui quadras abertas, cortadas por caminhos de pedestres – a exemplo do que se encontra no Setor Central – e com diferentes arranjos de lotes e projeções, características recorrentes nas áreas centrais do Plano Piloto.

Até aqui, diante das características apresentadas, é possível notar que, de fato, os projetos para os setores de Taguatinga trazem alguns dos elementos da escola modernista aplicados no Plano Piloto (assim como acontece nos projetos das demais primeiras cidades-satélites) e que, no entanto, apresentam menos expressividade se comparados a ele. Isso se deve ao próprio papel que ela assume no conjunto, distinto daquele que envolve o centro principal, monumental em sua escala e simbolismo. No entanto, a despeito da visão que a classifica morfológicamente como cidade do “modernismo periférico”, entende-se que há um cuidado com as soluções propostas e que o uso do termo “periférico” contribui para a visão estereotipada e marginalizada dessas localidades, como algo secundário e empobrecido.

Do mesmo modo, as comparações a esses projetos como reflexos ou heranças, menos qualificadas, do plano de Lucio Costa, desconsideram o fato de que os

profissionais responsáveis por eles estavam envolvidos com ambos, simultaneamente. Ademais, conforme demonstrado, naquele momento, as regras modernistas eram compartilhadas no desenho urbano como referências por profissionais de outros locais no Brasil, muito além de Brasília.

## 1.5 Os primeiros setores implantados e seus projetos

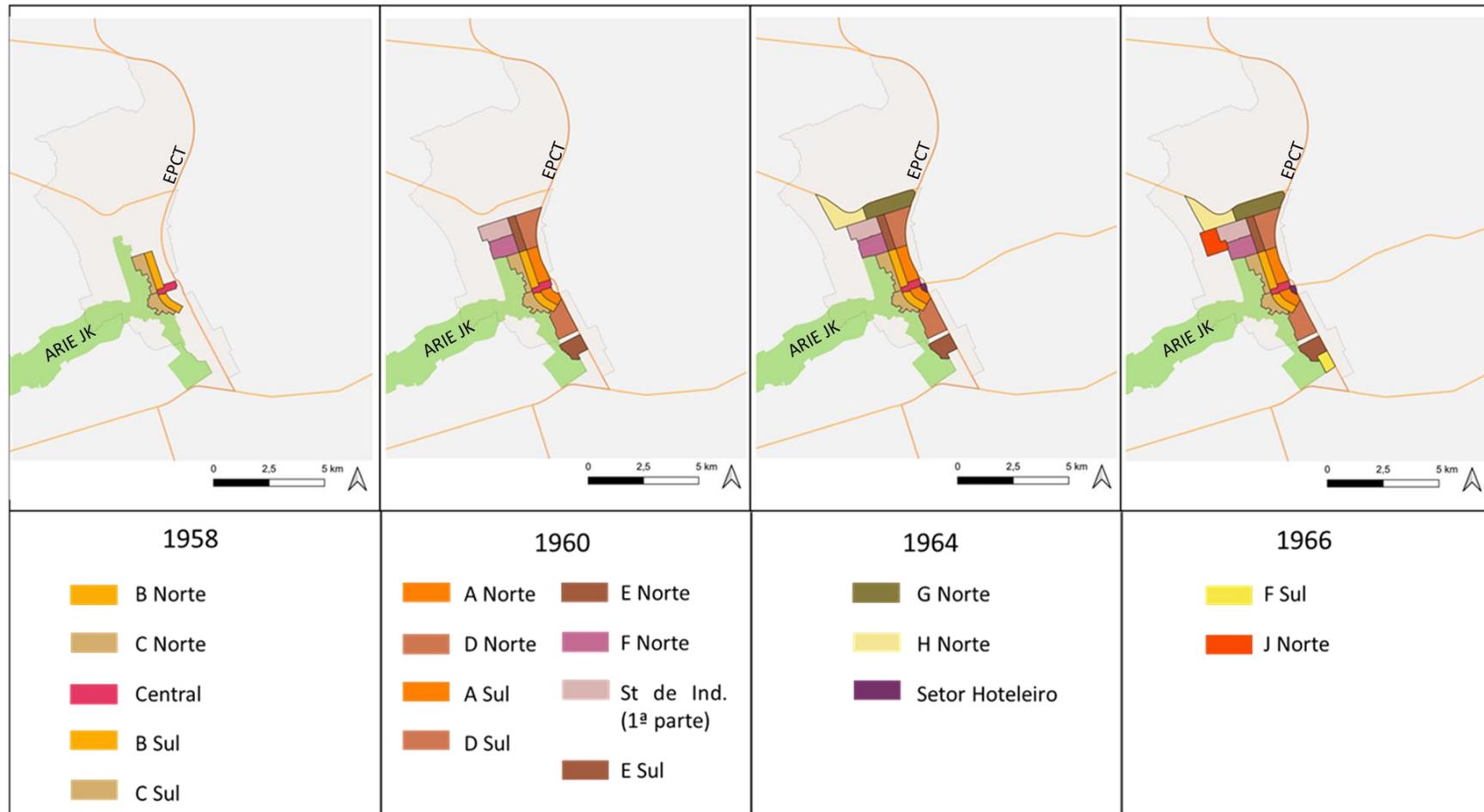


Figura 42: Implantação dos Setores de Taguatinga em 1958, 1960, 1964 e 1966. Fonte: Elaborado pela autora com base nos dados do Geoportal e na Memória Técnica do PDL de Taguatinga (GDF), 1998.

As primeiras famílias transferidas à Taguatinga teriam sido instaladas inicialmente na área central, próximo à atual Praça do Relógio (ver figura 57, página 114), e no que seria definido depois como Setor Sul (COSTA, 2011). No ano da transferência (1958), foram ocupados parte do atual Setor Central, os Setores B e C Norte e B e C Sul (GDF, 1998).

Conforme sua posição geográfica e a própria denominação que recebeu, o Setor Central (Figura 43) configurou-se, desde o início, com características próprias de uma centralidade local, o que é reforçado pelos usos propostos e os elementos morfológicos que o compõem. O projeto já indica a proposição do uso misto, prevendo-se comércios (identificados pelo “C” na denominação das quadras), instituições e serviços.

O traçado urbano desse setor é marcado pela ortogonalidade, com vias retilíneas e malha mista – com quadras abertas e fechadas.

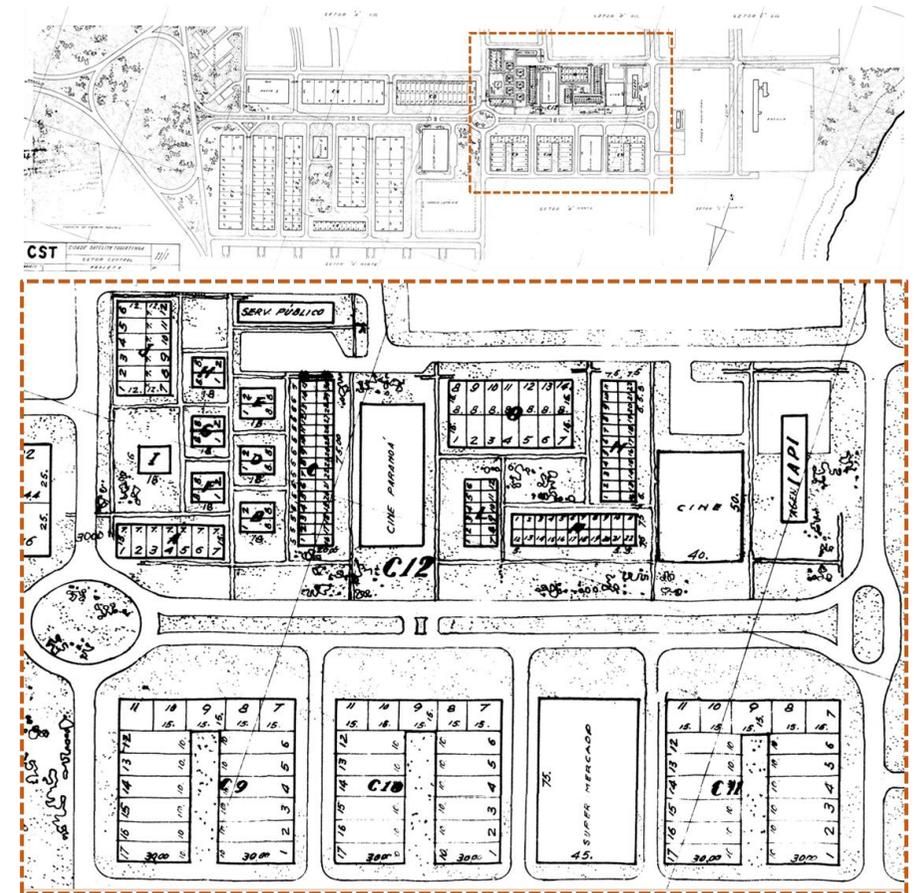


Figura 43: Planta do Setor Central de Taguatinga (planta de 1962). Fonte: Sisduc/Seduh (GDF), modificado pela autora, 2023.

Em 1960 já se encontravam ocupados também os Setores A e D (Norte e Sul); E e F Norte e a primeira

parte do Setor de Indústrias. Com exceção desse último, todos são de uso predominantemente residencial (a princípio, unifamiliar), com lotes também destinados aos usos comerciais e de serviços; institucionais, identificados como “especiais”; e praças. Os usos determinam as dimensões dos lotes, que variam ao longo dos quarteirões. O traçado desses setores é condicionado pelas avenidas que os delimitam e a presença da área de preservação a oeste (ARIE JK), onde se situam os córregos. Nos setores ao sul, fica mais evidente a necessidade de adaptação a esses elementos naturais, que geram uma curvatura do traçado, adaptando-se as linhas ortogonais.

São também identificados outros elementos recorrentes, como vias locais sem saída, em *cul-de-sac*, e travessas de uso exclusivo para pedestre entre as

quadras, que interrompem as vias destinadas ao tráfego de veículos. Essas são as chamadas “entrequadras”, como consta em Lopes (1990, p. 216) e, na maior parte delas, encontra-se mobiliário urbano típico de áreas de lazer, configurando-se, assim, como espaço de convívio e não apenas de passagem (Figuras 44 e 45)<sup>54</sup>.

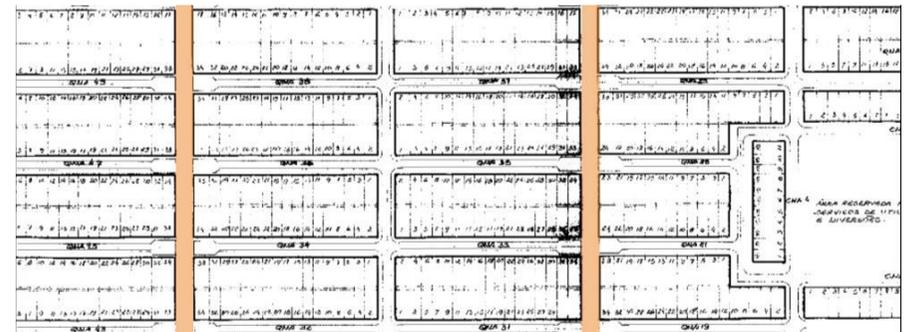


Figura 44: Trecho do Setor A Norte de Taguatinga (planta de 1962), com as travessas pedonais em destaque. Fonte: Sidduc/Seduh (GDF), modificado pela autora, 2023.

<sup>54</sup> Não foram encontradas indicações precisas nos projetos durante a pesquisa, mas supõem-se que as travessas chamadas “entrequadras” nos setores de Taguatinga possam ter sido projetadas como vielas sanitárias, comuns nos projetos de cidades-jardins e em outras referências do início

do século vinte. Essas tinham o propósito de facilitar a instalação, o acesso e a manutenção de serviços de saneamento básico e de outras infraestruturas urbanas similares.



Figura 45: Fotografia de uma travessa de pedestres em Taguatinga (sem localização exata identificada), com data de 1978. Fonte: ArPDF.

O Setor de Indústrias, em conformidade com o nome, possui lotes destinados inicialmente ao uso exclusivo de pequenas indústrias. Seus quarteirões são todos retangulares, subdivididos em lotes de forma alongada – chegando até às dimensões de 15m x 70m –, com

<sup>55</sup> Nesse período, o Setor Hoteleiro teve seu loteamento demarcado e apenas alguns edifícios construídos. Parte dos lotes só foi ocupada anos depois.

variações àquelas que caracterizam os demais setores (Figura 46).

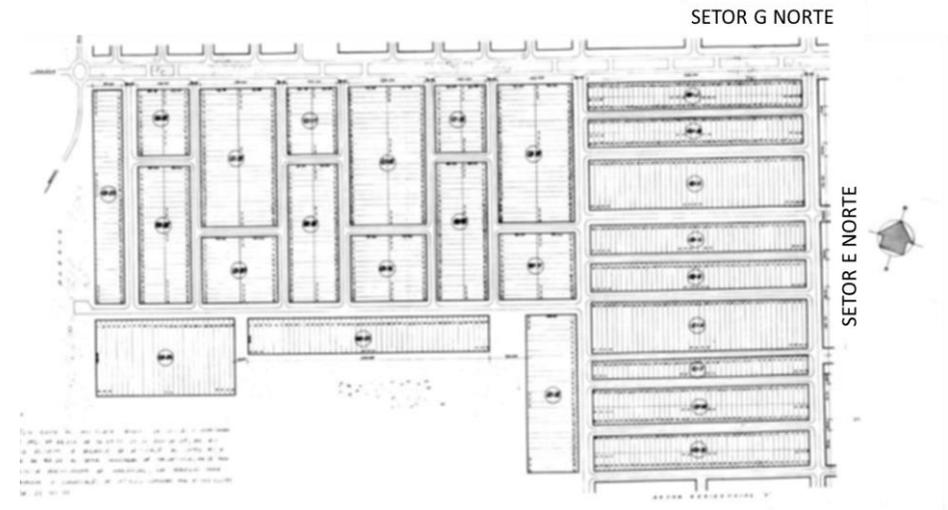


Figura 46: Planta do Setor de Indústria (QI) de Taguatinga (planta de 1962). Fonte Sisduc/Seduh (GDF).

Em 1961, foram implantados os Setores G e H Norte e o Setor Hoteleiro, próximo ao Setor Central<sup>55</sup>. Os primeiros apresentam características morfológicas, em

geral, similares aos setores de uso residencial predominante. Já o Setor Hoteleiro (Figuras 47 a 49), possui configuração singular em comparação com os demais, com torres soltas em projeções, ao invés de lotes, e grande porção de área permeável, de maneira muito similar ao desenho das superquadras residenciais do Plano Piloto. Essa semelhança mais evidente pode ser apenas fruto do compartilhamento de referência entre ambos, como já colocado, mas também sugere, nesse caso, uma tentativa de diálogo mais direto com a linguagem do Plano Piloto, tendo em vista a posição em que se encontra, à beira da EPCT e, portanto, na entrada principal de quem chega da cidade-mãe. Do mesmo modo, pode ser uma tentativa de corresponder à expectativa do turista que ali se hospeda, correspondendo à paisagem esperada de Brasília.

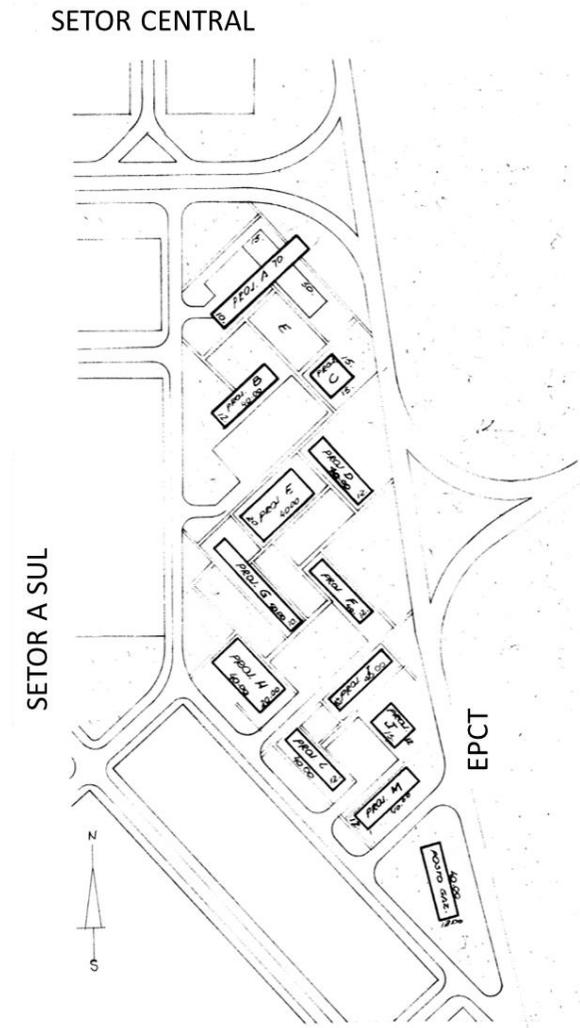


Figura 47: Planta do Setor Hoteleiro de Taguatinga (planta de 1962). Fonte Sisduc/Seduh (GDF).



Figura 48 e 49: Fotografias do Setor Hoteleiro de Taguatinga. Fonte: Autora, 2020.

Com a implantação desses primeiros setores, a cidade foi, então, ganhando forma e se adaptando à chegada dos novos moradores, sendo alguns também transferidos de remoções de outras ocupações provisórias, como a Vila Amaury. Brito (2009) cita que sobras de material empregadas na construção de edifícios públicos em Brasília eram usadas na construção de novas casas em Taguatinga, para onde era encaminhada uma parte dessa comunidade. Continuava-se, assim, nos anos seguintes, a razão principal de sua criação: abrigar a população removida de outras localidades. No entanto, em paralelo à

transferência desses moradores, internamente, a ocupação de Taguatinga foi se constituindo informalmente em determinadas áreas.

Embora a cidade-satélite tenha sido fundada para lidar com o problema das ocupações irregulares, a posse dos novos lotes demarcados no momento da transferência para ela não significava sua propriedade definitiva. Para adquiri-los, os moradores transferidos precisavam da autorização do subprefeito e pagavam uma mensalidade que seria deduzida do valor total, no momento da compra definitiva, após um período mínimo de cinco anos.

Nos anos seguintes, a regularização era feita no Departamento Imobiliário da Novacap, cuja sede era a chamada Praça do DI (QNA), atendendo a critérios formais predeterminados (GDF, 1998). Os recebedores de lote deveriam ser trabalhadores e servidores de baixa renda, condição que excluía muitos integrantes desempregados das antigas ocupações. Para estes, que

não receberiam o benefício do lote, a criação de Taguatinga representou, naquele momento, apenas uma mudança geográfica de sua condição de excluídos (Sousa; Machado; Jaccoud, 1996).

Com o tempo, a comercialização dos lotes, cuja situação fundiária nem sempre era legalizada, tornou-se confusa e com longa fila de espera, tornando-se frequentes os casos de venda duplicada da mesma parcela, o que motivou muitos habitantes a ocupar os terrenos para depois requerer a posse (Brito, 2009). Taguatinga, então, já incorporava, em seus primeiros momentos, os problemas de regularização e de demanda por infraestrutura urbana, que acompanhariam a história da ocupação do Distrito Federal nos anos seguintes.

Nessas circunstâncias, surgiram duas ocupações não previstas pela administração local na cidade ainda em processo inicial de construção e ocupação: a Vila Matias e a Vila Dimas, localizadas nos atuais Setores D e E Sul,

respectivamente (Figuras 50 e 51). A primeira surgiu ainda no final de 1959, mas o processo de luta e ocupação só foi concluído em 1960, quando seus moradores conseguiram a legalização das terras e dos lotes. Já a Vila Dimas, localizada ao sul da primeira e mais próxima da atual EPNB, só foi incorporada oficialmente à cidade em 1962. Seus nomes advêm dos líderes dos movimentos pelo direito de permanência nesses locais, Raimundo Matias e Dimas Leopoldino da Silva.

Os projetos registrados de ambos os setores apresentam traçado regular, com vias retilíneas ortogonais, que determinam os quarteirões retangulares, subdivididos em dois renques de lotes longitudinais. Pressupõe-se que tenham se adaptado à situação prévia, devido ao estabelecimento já

consolidado de moradores naquelas localidades<sup>56</sup>. No entanto, comparados os dois setores, identificam-se no D Sul alguns elementos já citados nos demais, como vias sem saída e vias pedonais, que indicam os elementos urbanísticos mais adotados pelos projetistas responsáveis. Já o Setor E Sul é caracterizado por um traçado com menos variações de elementos morfológicos e menor hierarquização do sistema viário.

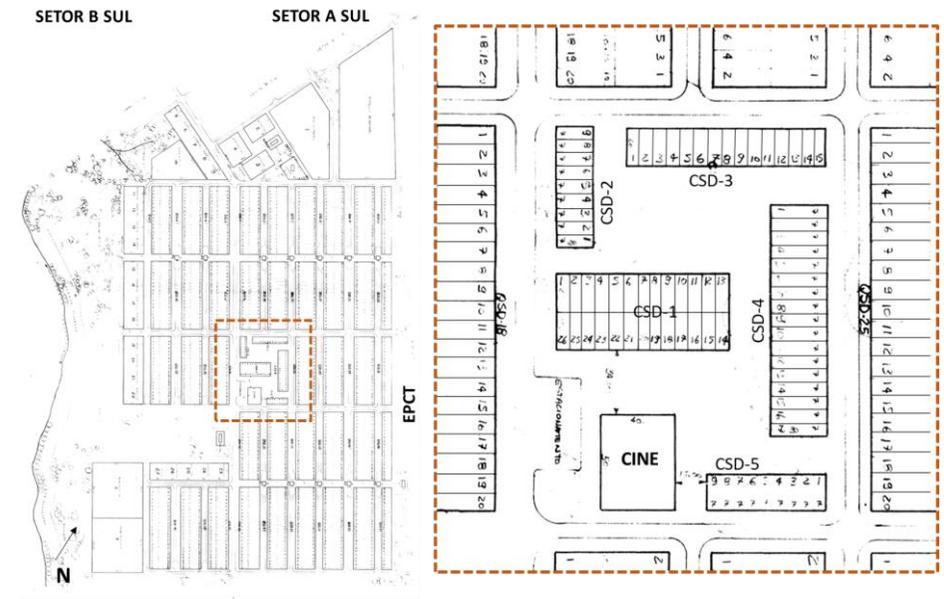


Figura 50: Planta do Setor D Sul de Taguatinga, com detalhe ampliado (data provável do projeto de 1962).  
Fonte: Sisduc/Seduh (GDF).

<sup>56</sup> Não foram encontradas, na presente pesquisa, informações suficientes sobre a configuração dos assentamentos que antecedeu os projetos registrados.

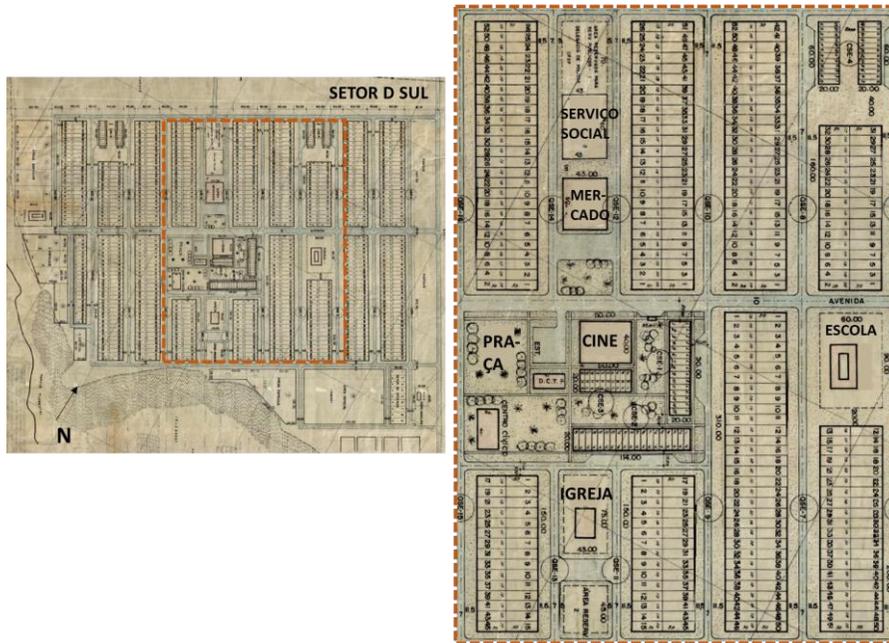


Figura 51: Planta do Setor E Sul de Taguatinga (planta de 1962). Fonte: Sisduc/Sedu (GDF), modificado pela autora, 2023.

Até 1964, quando houve a mudança da designação, de cidade-satélite para Região Administrativa<sup>57</sup>, Taguatinga já compreendia cerca de quinze setores, acrescentando-se, naquele ano, apenas o Setor J Norte,

morfologicamente semelhante aos demais setores de uso residencial unifamiliar predominante, sem elementos que se destacam.

Vale lembrar que nesse mesmo ano se impôs um novo cenário político nacional, com a implantação do Regime Militar ditatorial (1964-1985), que indicaria uma postura radical quanto às lutas pelo direito à moradia, executando uma fiscalização severa da ocupação do território. Em 1965, foi criada a Comissão Permanente de Controle e Remoção de Invasões no Distrito Federal, trabalhando contra organizações populares que reivindicavam o direito de permanência em locais ocupados.

Nesse contexto, foram criados planos de habitação e financiamento nos níveis federal e distrital para controle das ocupações informais, que resultaram na criação de conjuntos habitacionais pelo Distrito Federal.

<sup>57</sup> Taguatinga torna-se, então, a Região Administrativa III.

Em 1966, foi implantado em Taguatinga o Setor F Sul, construído pela Sociedade de Habitação de Interesse Social (SHIS), uma empresa pública, fundada em decorrência da Lei nº 4.380 (21 de agosto de 1964), com o objetivo de executar o Plano Nacional de Habitação em Brasília. A SHIS era formada com capitais mistos da Prefeitura do Distrito Federal e da Novacap, responsáveis também por sua supervisão técnica, e teve como suporte financeiro o Banco Nacional da Habitação (BNH), criado em agosto de 1964. Voltava-se à oferta de moradia para o assalariado de salário-mínimo ou para o trabalhador livre não vinculado à empresa. As construções iniciaram em janeiro de 1965 e, em pouco mais de um ano, haviam sido entregues 2.296 unidades em núcleos espalhados pelo Gama e em Taguatinga (Revista SHIS, 1966). Esse programa formal de habitação social foi aplicado também em

outras localidades do DF nos anos seguintes, como o Guará I<sup>58</sup>.

As edificações residenciais unifamiliares implantadas pela SHIS seguiam um padrão projetual e construtivo e não apresentavam variações ao longo do setor (Figura 52). Eram edificações isoladas no lote, com recuos por todos os lados, volumes simples e telhados em duas águas, configurando um tipo de arquitetura ordinária, sem a estética das habitações modernistas, de modo similar a muitos dos projetos de habitação de interesse social que se mantêm no Brasil ainda hoje. Em Taguatinga, essas construções se encontram, em sua quase totalidade, modificadas atualmente, porém, uma observação cuidadosa permite identificar ainda indícios dos originais, pelos padrões de ocupação dos lotes (dimensões e recuos).

---

<sup>58</sup> Na década de 1970, depois de criada Ceilândia, o programa passa atuar também nessa localidade.



Figura 52: Fotografia do Setor F Sul de Taguatinga. Fonte: Revista SHIS, 1966.

Quanto ao traçado, o Setor F Sul de Taguatinga (Figura 53) é, de modo geral, semelhante aos demais, marcado pela ortogonalidade, porém, destacam-se os conjuntos de quadras com faixas retangulares de lotes e praças locais ao centro, que configuram unidades distribuídas ao longo de sua extensão. Os lotes residenciais apresentam dimensões menores do padrão encontrado nos demais setores (excetuando-se o Setor E Sul), com média de 8m x 15m.

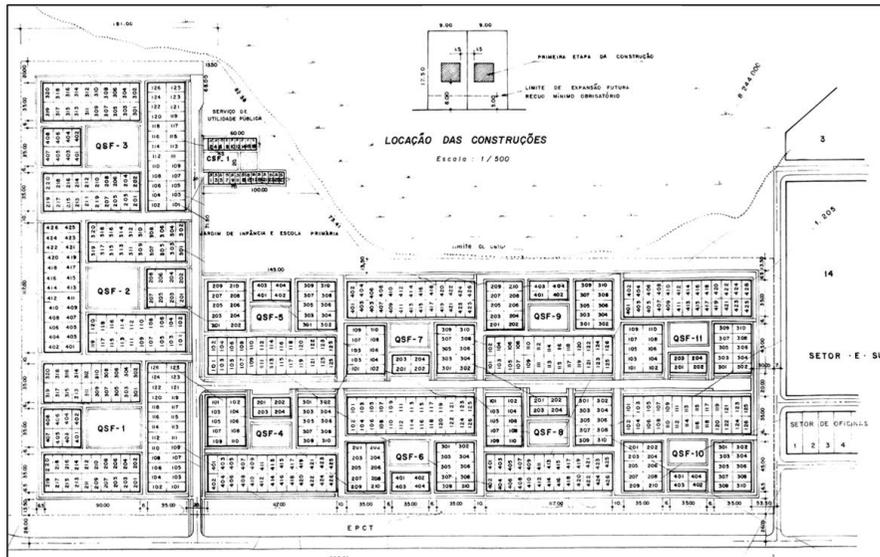


Figura 53: Planta do Setor F Sul de Taguatinga (planta de 1965). Fonte Sisduc/Seduh (GDF).

Com a ocupação desses setores, até o início da década de 1970, Taguatinga já tinha a maior parte das áreas que compõem seus limites internos definida. No entanto, antes de tratar das expansões posteriores, é preciso lembrar também que, dentro desse período,

<sup>59</sup> Reconhecido como Região Administrativa independente (RA XI), em 1989.

desde sua criação, outras ocupações também eram definidas no Distrito Federal, fora das imediações de Taguatinga, além de Sobradinho e Gama.

Em 1959 já havia sido implantado o setor Cruzeiro Velho<sup>59</sup>, núcleo muito próximo à área central, que em 1966 recebeu projeto do próprio Lucio Costa. A Cidade Livre, prevista como assentamento provisório, consolidou-se em 1961, após mobilização política de seus moradores e comerciantes locais<sup>60</sup>, permanecendo na área já ocupada, que então, passaria a se chamar Núcleo Bandeirante (RA VIII). Também se mantiveram as Vilas Planalto e Telebrasil, todas situadas dentro dos limites internos do cinturão verde.

E, ainda, dentro do vazio entre Taguatinga e a área do Plano Piloto, foram implantados o já citado Setor de Indústria e Abastecimento (SIA), iniciado em 1960, e o Guará I, a cerca de 10 quilômetros de distância da área

<sup>60</sup> Esse caso foi um dos motivadores à criação da Comissão Permanente de Controle e Remoção de Invasões.

central da capital. A criação do Guará I ocorreu em 1967, a partir do desmembramento do território do SIA, devido  demanda por moradia – de seus prrios funcionários e de moradores dos demais núcleos provisórios – não atendida pelo primeiro. Seu projeto urbanístico foi desenvolvido por Renato S Júnior, a partir de ideias iniciais lançadas também por Lucio Costa (Costa, 2011). A construo das primeiras casas foi realizada por meio de mutirão, organizado pela Novacap, sob a coordenao de Rogério Freitas Cunha, presidente da empresa na época, e o apoio de Wadj Gomide, superintendente da Sociedade de Interesse Habitacional (SHIS). A mão de obra era composta pelos prrios interessados em adquirir uma casa, que, com isso, podiam participar dos sorteios que decidiam quem seria contemplado<sup>61</sup>. Sua inaugurao oficial ocorreu

---

<sup>61</sup>A repercussão do mutirão foi tamanha que chamou ateno de grandes autoridades, como o presidente chileno, Eduardo Frei, em visita  Brasília em 1969, o que teria incomodado o governo ditatorial  época. Em consequência disso, Rogério Cunha acabou sendo afastado da Novacap e se mudou para os Estados Unidos da América (Jornal do Guará, 2020).

em 5 de maio de 1969, com 2.623 casas construídas e 1.021 casas ainda em construo (Jornal do Guará, 2020). Na sequência, a SHIS comprometeu-se também a atender  demanda por moradias populares.

O Guará II, por sua vez, foi uma expansão do primeiro, resultante de uma parceria entre os governos local e federal, para atender servidores públicos de menor renda que se transferiam  Brasília, com quadras destinadas especificamente a cada classe de trabalhadores.<sup>62</sup> Foi inaugurado em 2 de março de 1972.

A fixao de ocupaoes antigas e a criao desses novos setores configurou, já nesse momento, a urbanizao de áreas antes consideradas não edificáveis, o que indicava mudanças significativas no

<sup>62</sup> A QE 13, por exemplo, foi construída para abrigar funcionários do Senado; a QE 24, para os servidores do Ministério das Minas e Energia; e a QE 17, para funcionários dos Correios.

curso do planejamento e o início do processo de conurbação entre o Plano Piloto e Taguatinga.

### **Considerações parciais**

O que se nota na análise do período em questão é que Taguatinga se destaca como um centro local que emerge no contexto da ocupação dispersa do território do Distrito Federal. Essa expansão é inspirada pelas ideias de descentralização predominantes na época, particularmente influenciadas pelo planejamento regional inglês. No entanto, esse processo de expansão ocorre de maneira singular, pois as chamadas cidades-satélites, sendo Taguatinga a primeira delas, surgem simultaneamente à cidade central.

Apesar da ocupação dispersa desde os primeiros momentos, o que inicialmente sugere uma independência em relação ao núcleo central (Plano Piloto), não houve uma tentativa de evitar o protagonismo desse último. Nesse sentido, é relevante

destacar que, mesmo no conceito inglês, embora a descentralização fosse defendida como modelo ideal de expansão urbana, também não se propunha, com isso, acabar com a formação de uma centralidade principal. Para os planejadores ingleses, a descentralização servia como uma alternativa à tendência de congestionamento do centro e ao desequilíbrio entre ele e suas áreas circundantes. No entanto, essa abordagem ainda mantinha a ideia de uma centralidade, como pode ser observado, por exemplo, nos esquemas de Howard ao demarcar a Cidade Central (Beloto, 2015).

O que difere principalmente os dois contextos é que se criou aqui um grande desequilíbrio socioeconômico entre as cidades-satélites e o Plano Piloto, que concentrava os principais recursos e investimentos. Isso leva a uma compreensão dessas primeiras como uma distorção das intenções iniciais dos idealizadores de Brasília, sendo vistas como cidades-dormitório

dependentes do núcleo central. Com o passar do tempo, essas "satélites" passam a ser percebidas não como cidades independentes, dada a ausência de status municipal, mas como uma periferia da cidade em crescimento, marginalizadas espacial e simbolicamente. Essa situação é agravada pelo contexto de segregação social em que surgiram.

Entretanto, a própria localização de Taguatinga, distante do centro principal, também desempenhou um papel fundamental em impulsionar o desenvolvimento de uma centralidade própria no território, ainda que isso não implicasse em completa autossuficiência. Além disso, a estrutura da cidade, assemelhando-se a uma colcha de retalhos, é unificada pelo setor central (inclusive geograficamente), o que já apontava para uma identidade própria.

## **2. Taguatinga no centro (1971-1998)**

## 2.1 O crescimento de Taguatinga

O segundo período de recorte é iniciado em 1971, ano de criação de Ceilândia, um marco do início do processo de ocupação das áreas adjacentes a Taguatinga, que representava seu crescimento de forma mais expressiva.

Embora tenha havido uma desaceleração do crescimento populacional no Distrito Federal com relação aos primeiros anos – associados à intensa migração em função da construção da nova capital –, as taxas de crescimento da população urbana de Taguatinga nas décadas de 1970 e 1980 aumentaram em média 6,2% ao ano, conforme indicam os levantamentos do IBGE<sup>63</sup> (Codeplan, 1984). Nesse

período, novos limites foram definidos para Taguatinga, ampliando-se a área de sua poligonal<sup>64</sup>.

Entre as novas áreas implantadas dentro do domínio político-administrativo da RA III, a partir da década de 1970, encontram-se três situações distintas: 1.) complementos de áreas já implantadas (parte dos Setores F Sul, em 1971; H Norte, em 1976; L Norte em 1981; e SAGOCA – Setor Auxiliar de Garagens Oficinas e Comércio Afins); 2.) novos setores inseridos dentro de seus limites atuais (M Norte, em 1971; Setor de Áreas Complementares, em 1978; e G Sul, em 1979); e 3.) setores adjacentes, que posteriormente se tornaram independentes, como é o caso de Ceilândia (a partir de 1971) (GDF, 1998) (Figura 54).

---

<sup>63</sup> Na década de 1960, a taxa média de crescimento demográfico de Taguatinga foi de 15,1% ao ano (Codeplan, 1984).

<sup>64</sup> O Decreto nº 4.222 (23 de junho de 1978), ampliou o limite de Taguatinga em 1.200m, no trecho compreendido entre a EPTG e a EPNB.

Seis anos depois, o Decreto nº 8.327 (7 de dezembro de 1984), determinou uma nova ampliação, na área compreendida entre a EPCL e a EPNB (englobando parte do território a oeste, que hoje pertence a outras RAs desmembradas de Taguatinga).

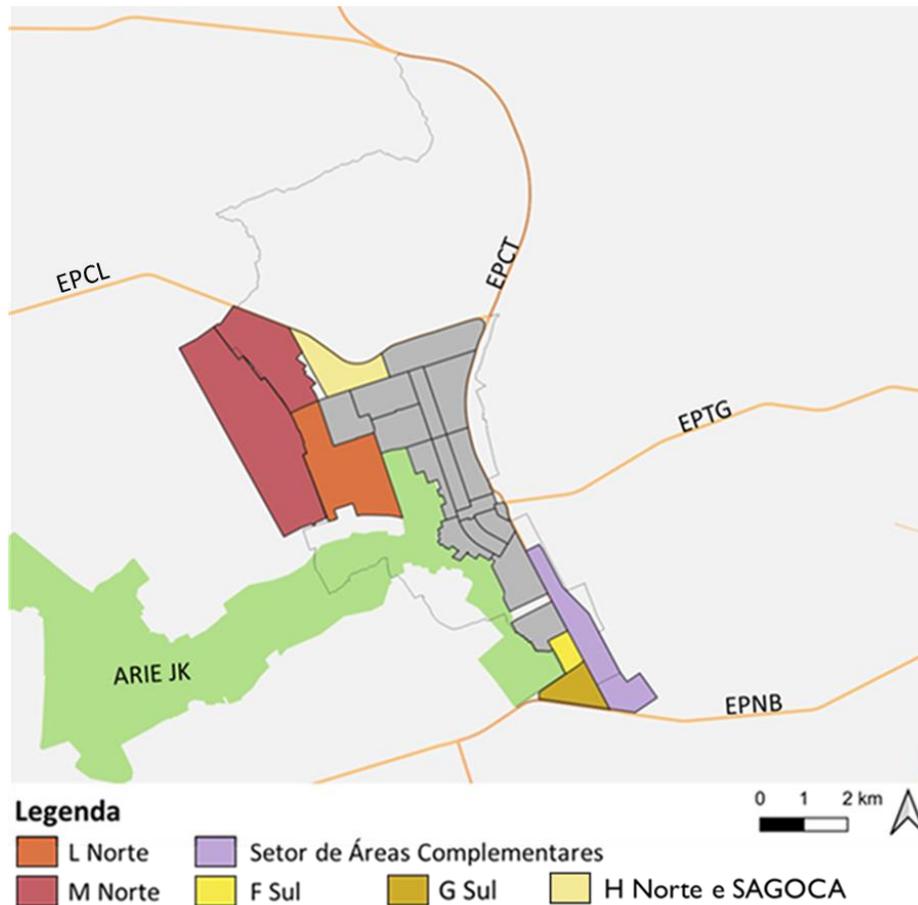


Figura 54: Implantação de novos setores em Taguatinga no início da década de 1970. Fonte: elaborado pela autora, a partir de dados do Geoportal e da Memória Técnica do PDL de Taguatinga (GDF), 1998.

Nas quadras dos setores existentes, nota-se já nos anos seguintes às suas implantações a ocorrência de adaptações resultantes da própria dinâmica da RA e das necessidades da sua população, tanto pelas novas demandas de moradia, que levariam a ampliações e novas ocupações, como por questões socioculturais. Diante da falta de uma fiscalização mais atuante, tornaram-se recorrentes as modificações nos lotes e demais elementos urbanos. E, como se poderia pressupor, nem todos os usos indicados para os lotes foram obedecidos à risca.

Com o tempo, os lotes demarcados para a população realocada tiveram sua ocupação ampliada gradativamente, na medida em que cresceram as famílias que neles se instalaram ou que foram subdivididos, com a venda parcial de suas áreas (Figuras 55 e 56). Essa afirmação é confirmada em estudo realizado pela Codeplan em 1984, em que se destaca que:

Em Taguatinga encontra-se mais de uma família residindo no mesmo lote, em condições muitas vezes precárias de coabitação. Existem, também, barracos de madeira disseminados por toda a cidade, entre as casas de alvenaria e nos fundos dos terrenos. (Codeplan, 1984, n.p.<sup>65</sup>)



Figura 55: Fotografia aérea do Setor Norte de Taguatinga no início da década de 1970. Fonte: Romão, 2016.

<sup>65</sup> O estudo a que se faz referência é apresentado na forma de pranchas. A informação destacada consta no verso da prancha 5.

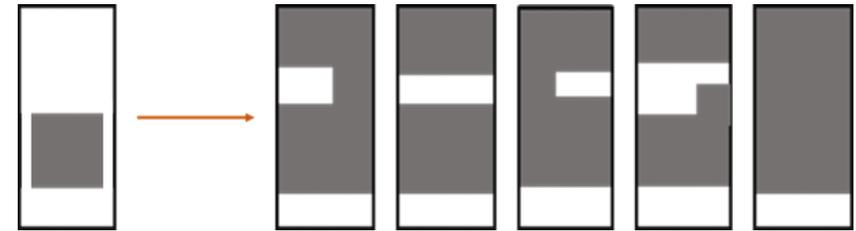


Figura 56: Exemplos de variações de ocupação dos lotes, encontradas, com base nas imagens aéreas de satélite e fotografias a partir da década de 1970. Fonte: Elaborado pela autora, 2023.

Conforme aponta esse mesmo estudo, no início da década de 1980, o Conselho de Arquitetura e Urbanismo (CAU)<sup>66</sup>, aprovou a alteração dos Gabaritos e Normas de Edificação das áreas CSA 1, 2, e 3, CSB 1 a 10, CNB 1 a 14 (setores comerciais) e Setor Central, permitindo-se, assim, a construção de edifícios de até oito pavimentos, em substituição aos quatro pavimentos permitidos até então. Essa decisão teria sido resultado da reivindicação da população local, sobretudo de comerciantes, e foi homologada pelos

<sup>66</sup> Tratava-se de um conselho criado com o propósito de acompanhar as ações governamentais e participar das decisões da política urbana, composto por representantes do poder público e da sociedade civil.

Decretos nº 6.289/81 e nº. 7.590/83 (CODEPLAN, 1984).

Foram também realizadas modificações no sistema viário principal, como no acesso à Avenida Central, alterado em função da reestruturação da EPTG. A caixa d'água que até então se situava no eixo central da avenida, foi deslocada para a lateral, alinhando-se à via que a contornava (Figura 57). Mais a diante, a avenida é também modificada em função da necessidade de seu prolongamento no sentido oeste, devido à criação de Ceilândia e a necessidade de conexão a ela. Algumas das vias exclusivas para pedestres passam a ser cortadas pelas vias dos automóveis (como se vê no Setor A Norte), para facilitar o fluxo e o acesso dos veículos às fachadas principais das residências.

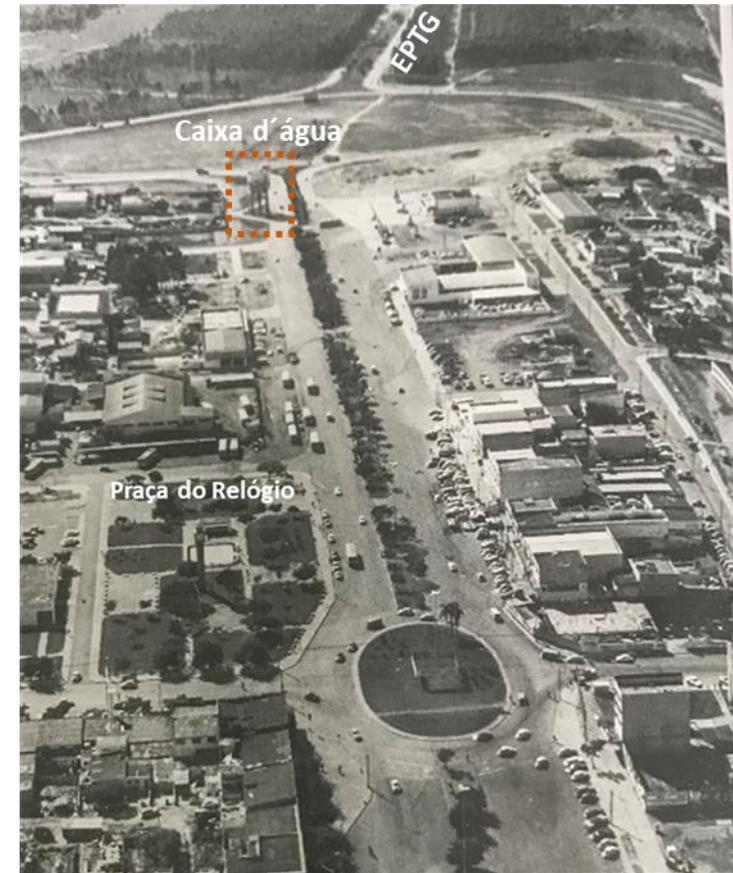


Figura 57: Fotografia da Avenida Central no início da década de 1970, com EPTG ao fundo. Fonte: Romão, 2016.

---

Atualmente, consiste no Conselho de Planejamento Territorial e Urbano do Distrito Federal – CONPLAN, órgão colegiado superior do Sistema de Planejamento Territorial e Urbano do Distrito Federal. Não se trata,

portanto, do atual Conselho Profissional que regula o exercício da profissão no país.

Com relação à implantação de novos setores adjacentes, esses representam os primeiros passos da expansão de Taguatinga e da nova relação que estabeleceu com o território e com o Plano Piloto, o que modifica mais definitivamente sua condição como cidade-dormitório. Esse aumento da escala sugere que, a partir daqui, seja feita uma leitura mais ampla, que extrapole seus limites intraurbanos.

As origens dessas novas aglomerações se associam principalmente à demanda por moradia e à impossibilidade de grande parte da população se instalar no Plano Piloto, devido aos altos preços imobiliários lá praticados. Apesar da aparente facilitação de acesso à casa própria, por meio dos programas de habitação, novas ocupações irregulares continuavam se formando na área interna do cinturão verde de Brasília. Assim, os novos setores de Taguatinga resultariam do desmonte dessas ocupações, repreendidas pelo governo local, da pressão

imobiliária e das próprias diretrizes indicadas pelo poder público.

Embora, desde os primeiros anos, já tenha havido indícios de um planejamento do território em escala regional, ao se pensar a descentralização com a implantação das primeiras cidades-satélites, foi a partir da década de 1970 que foram publicados oficialmente os primeiros planos territoriais para o ordenamento do Distrito Federal, nos quais se identificam diretrizes fundamentais para Taguatinga. Com isso, muda-se tanto a escala de intervenção como o profissional responsável. Se até então os projetos das localidades foram realizados por arquitetos e urbanistas, passa-se ao planejamento do território, conduzido pelos gestores e planejadores técnicos.

## 2.2 Os planos territoriais

A década de 1970 marcou uma fase importante de mudanças na política de planejamento territorial no Brasil. Nesse período, o governo federal implantou novos planos e políticas com o objetivo de orientar o desenvolvimento nacional em diversas esferas, abrangendo o território. Exemplo disso foi o primeiro Plano Nacional de Desenvolvimento (PND), lançado em 1972, que tinha como objetivo central promover o crescimento econômico e a modernização do país a longo prazo, envolvendo as áreas de infraestrutura, indústria, agricultura e energia, entre outras. Em paralelo, são dados passos significativos nas discussões

---

<sup>67</sup> Essa política ocorreu durante o período da Ditadura Militar no Brasil (1964-1985) e, apesar de sua pretensão de promover o desenvolvimento do país, foi alvo de críticas consideráveis em relação à sua execução. Entre elas, destaca-se a ausência de participação pública e a negligência das dimensões ambientais e sociais nas decisões de planejamento. Nessa mesma linha, o urbanista Flávio Villaça (1929-2021) lançou um olhar crítico sobre a condução do planejamento territorial no Brasil, enfatizando

e iniciativas em torno do planejamento urbano e regional, orientadas por uma linha mais tecnocrática.<sup>67</sup>

No Distrito Federal, o primeiro Plano Estruturador de Organização Territorial (PEOT) foi proposto em 1977<sup>68</sup>, a partir de convênio firmado entre a Secretaria de Planejamento da Presidência da República e o governo local (Figura 58). A equipe técnica responsável pela elaboração desse documento era multidisciplinar, com arquitetos, engenheiros, geógrafa, economistas e estatístico.

A partir dele formaram-se as primeiras definições de macrozoneamentos, propondo-se a ocupação de áreas “vazias” entre as RAs já existentes. Entre os seus objetivos estava a definição de uma estratégia de

de maneira geral a falta de integração entre as políticas de desenvolvimento urbano e as políticas sociais, e a concentração desproporcional de recursos e investimentos nas áreas urbanas mais desenvolvidas, em detrimento das regiões mais necessitadas (Villaça, 1999).

<sup>68</sup> Homologado pelo Decreto nº 4.049 (10 de janeiro de 1978).

ocupação territorial, que favorecesse um crescimento equilibrado, no sentido de minimizar a desarticulação das áreas urbanas já consolidadas. Definiu-se, então, o eixo de crescimento de Brasília em direção ao quadrante oeste do território, sob o argumento da preservação da Bacia do Paranoá, no sentido oposto. Taguatinga foi, assim, indicada como núcleo principal do segundo polo de atração e desenvolvimento de todo o conjunto urbanizado (atrás somente do Plano Piloto). Os estudos técnicos desenvolvidos na elaboração desse plano indicaram a necessidade de desenvolvimento de novas áreas habitacionais para expansão urbana, em consequência do aumento populacional<sup>69</sup>, o que levou

à indicação da criação de novas aglomerações em sua área destinada à produção agrícola<sup>70</sup>.

Na sequência, em 1985 foi elaborado o Plano de Ocupação Territorial do Distrito Federal (POT), que reforçou as propostas anteriormente elaboradas, confirmando a área de expansão urbana que havia sido definida (Figura 59). Nele são delimitadas manchas no território que distinguem diferentes macrozonas: zonas urbanas e rurais, zonas de destinação mista, zonas de expansão urbana, zona de interesse ambiental e zonas de ocupação restrita. Taguatinga é inserida na categoria de Zona Urbana.

---

<sup>69</sup> Conforme o Censo Demográfico do IBGE de 1970, a população total de Taguatinga era de 109.452 habitantes.

<sup>70</sup> O documento continha também um manual de zoneamento e desenho urbano, no qual eram apontados modelos de assentamento e indicações

para o detalhamento do projeto urbano, como distribuição de equipamentos, adequações climáticas e dimensionamento do sistema viário.

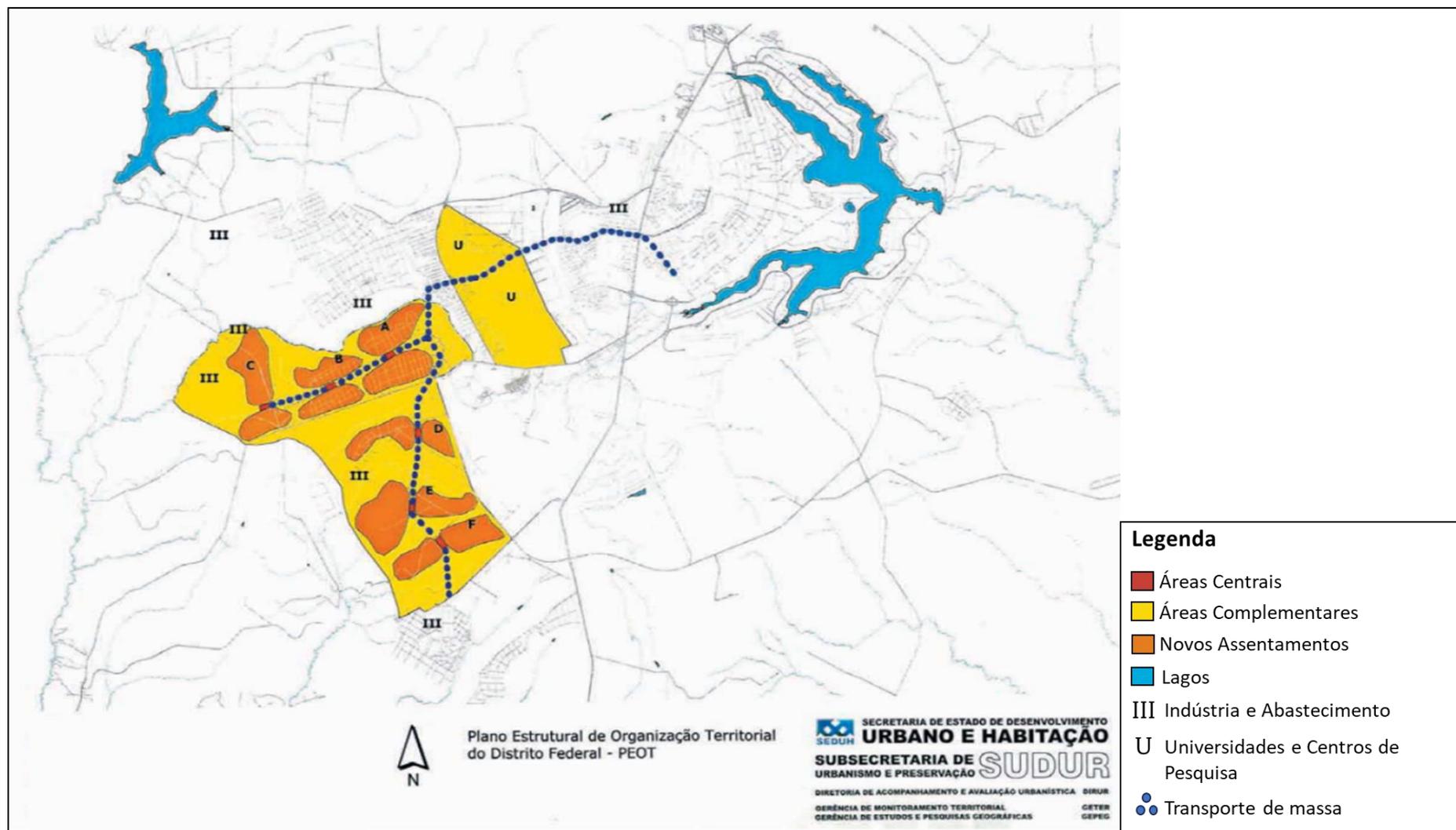


Figura 58: Mapa do PEOT de 1977. Fonte: Acervo Arquivístico da Seduh (GDF) *apud* Costa, 2011.

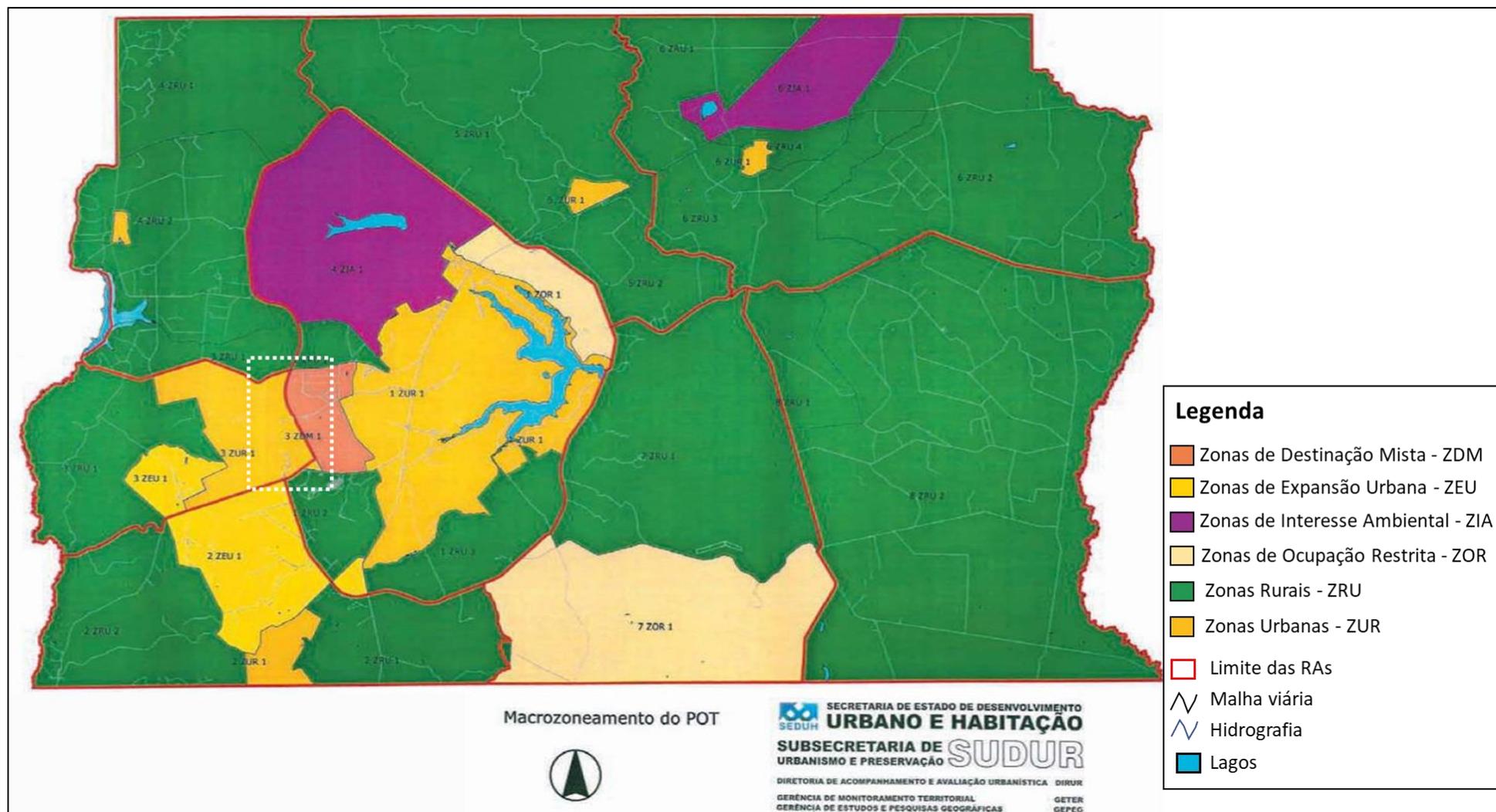


Figura 59: Mapa do POT de 1985, com Taguatinga em destaque. Fonte: Acervo Arquivístico da Seduh (GDF) *apud* Costa, 2011.

Vale destacar também que em 1987, trinta anos após a convocação do edital do concurso para o Plano de Brasília, foi publicado o documento *Brasília Revisitada*, um anexo integrante do Decreto Distrital nº 10.829, elaborado em regulamentação ao Artigo 38 da Lei Federal nº 3.751 (13 de abril de 1960), referente à preservação da concepção urbanística de Brasília. O documento reconhece que a longa distância entre a área do Plano Piloto e as “cidades-satélites” teve como consequência o isolamento de sua população residente nessas áreas, que à época representava 2/3 do total – conforme aponta o próprio documento –, gerando problemas de custo para o transporte coletivo. Diante disso, foi apresentada uma proposta de implantação de Quadras Econômicas<sup>71</sup> ao longo das vias de ligação

---

<sup>71</sup> O resultado dessa indicação foi a implantação do conjunto denominado Lucio Costa, às margens da EPTG, no lado oposto ao Guará I.

<sup>72</sup> Embora sua ocupação tenha sido prevista já nesse momento, o início da construção das quadras do Setor Noroeste só aconteceu de fato no início dos anos 2010.

entre elas e o Plano Piloto, mantendo-se a destinação de cultura hortigranjeira nas áreas aos fundos deste corredor urbanizado. Além disso, previa a ocupação de áreas internas do conjunto central, que configuram os setores Sudoeste, Octogonal e Noroeste<sup>72</sup>, Vila Planalto e quadras menores nas Asas Sul e Norte.

Em 1992, foi aprovado o Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal (PDOT)<sup>73</sup>, quatro anos depois de a Constituição Federal fazer dos Planos Diretores instrumentos de planejamento urbano para todas as cidades com população superior a 20.000 habitantes<sup>74</sup> (Schvarsberg, 2014). Responsável por consolidar as diretrizes firmadas pelos planos anteriores, o PDOT reforça o modelo polinucleado existente e admite as conurbações que já se

<sup>73</sup> Através da Lei nº 353, de 18 novembro 1992.

<sup>74</sup> A obrigatoriedade desse instrumento só passou a vigorar a partir de 2001, com o Estatuto da Cidade.

anunciavam na direção do eixo oeste (Plano Piloto, Guará, Águas Claras, Taguatinga, Ceilândia, Samambaia) – cujo crescimento é associado também à introdução da linha metroviária –, e eixo sudoeste (Samambaia, Recanto das Emas, Gama e Santa Maria<sup>75</sup>).

Cinco anos depois, em 1997, foi aprovada mais uma versão do PDOT (Figura 60), na qual se confirmam os eixos indicados como de ocupação prioritária. Taguatinga se insere na Zona Urbana de Dinamização, sendo essa uma área de menores restrições ambientais. Objetivava-se, com isso, otimizar os investimentos na infraestrutura urbana existente.

---

<sup>75</sup> Entre Gama e Luziânia, surgiram novos núcleos urbanos: Cidade Ocidental (GO, 1975), Novo Gama (GO, 1978) e Valparaíso de Goiás (GO, 1979), todos situados fora do Distrito Federal, no Entorno.

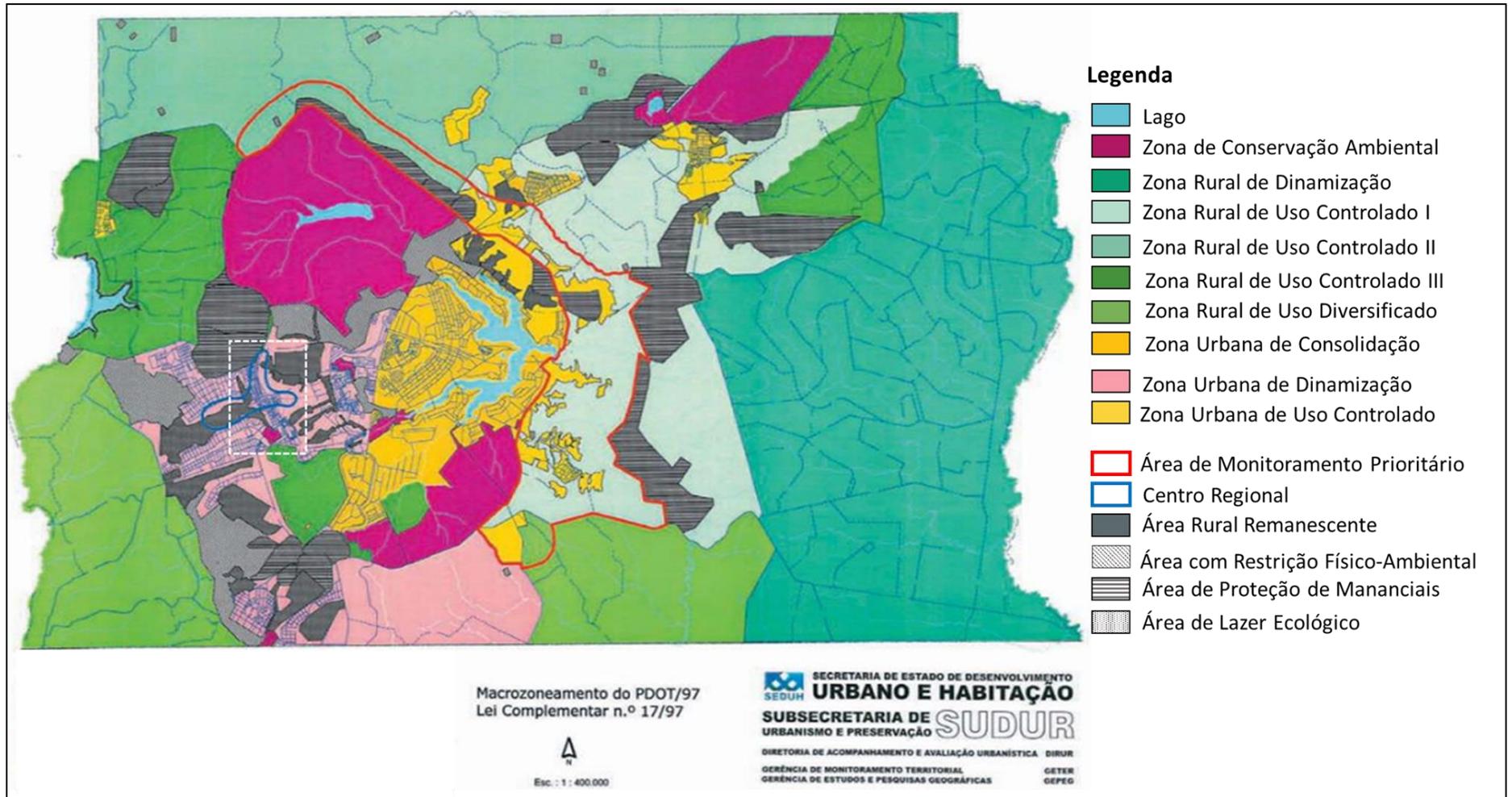


Figura 60: Mapa do PDOT, 1997. Fonte: Acervo Arquivístico da Seduh (GDF). Disponível em <https://www.seduh.df.gov.br/>. Acesso em 2022. Modificado pela autora.

Na sequência, em 1998, foi publicado o primeiro Plano Diretor Local de Taguatinga, através do qual foram detalhadas as diretrizes indicadas no PDOT, no que dizia respeito a ela, especificamente. Visava, entre outros fins, a viabilizar o desenvolvimento de atividades econômicas, estabelecendo condições urbanísticas necessárias à sua autonomia socioeconômica.

Nos anos seguintes, outras leis e planos foram elaborados, incorporando o reconhecimento de outras Regiões Administrativas e lançando novas diretrizes. No entanto, estas fazem parte de uma outra interpretação do território e de Taguatinga, associada ao terceiro recorte temporal, a ser abordada no capítulo 3.

### **2.3 As expansões de Taguatinga**

Como já dito, o início do processo de ocupação das áreas adjacentes à Taguatinga foi marcado com a criação de Ceilândia, a noroeste de seu tecido<sup>76</sup> e conectado a ele, rompendo, assim com o modelo de implantação de cidades-satélites isoladas (distantes umas das outras) (Figura 61). A partir dali, estabeleciam-se os indícios do papel que Taguatinga assumiria como polo regional, dando suporte à ocupação pela expansão da mancha urbana existente.

---

<sup>76</sup> Ceilândia se situa a 26 quilômetros do Plano Piloto, ou seja, ainda mais distante dele do que Taguatinga.

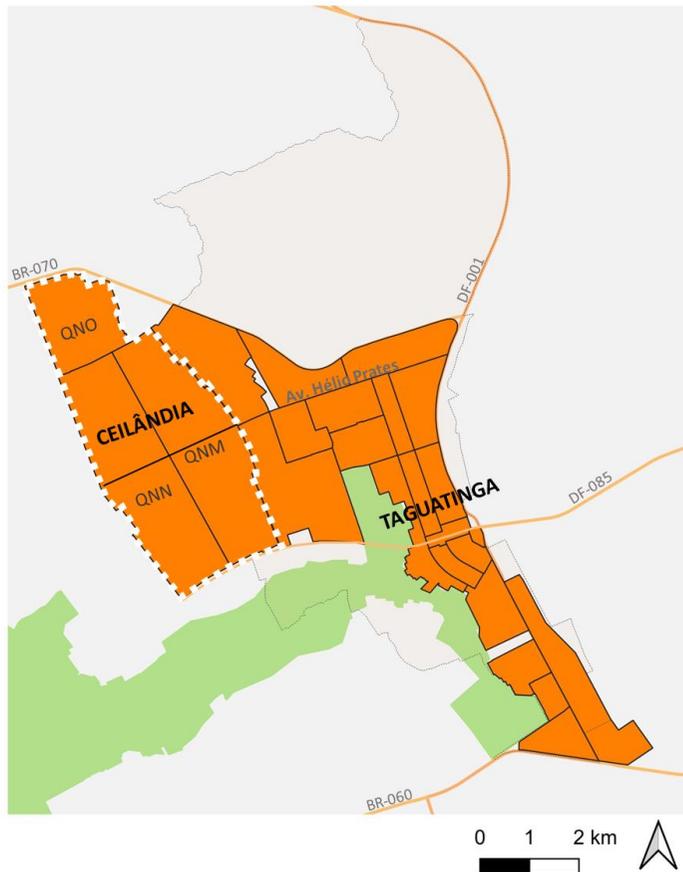


Figura 61. Implantação de Ceilândia a partir de Taguatinga no início da década de 1970. Fonte: Elaborada pela autora, a partir da base do QGIS.

<sup>77</sup> Criada para substituir a Comissão Permanente de Controle e Remoção de Invasões, a CEI foi promovida a partir de 1970 pela primeira-dama do

As razões que levaram à sua criação são similares a de Taguatinga. O nome Ceilândia advém da sigla CEI (Campanha de Erradicação das Invasões)<sup>77</sup>, criada para incentivar e justificar a remoção da população que ocupava territórios lindeiros ao Plano Piloto, como as Vilas Tenório, Esperança, IAPI (Instituto de Aposentadorias e Pensões dos Industriários), Morro do Querosene<sup>78</sup>, entre outras, que se multiplicaram ao longo da década de 1960 (Costa, 2011), apesar das iniciativas anteriores de controle dessas ocupações. A justificativa para a remoção continuava sendo a necessidade de preservação ambiental, embora outras regiões tenham sido regularmente criadas dentro dos limites do cinturão naquele mesmo período. Representa, assim, mais uma etapa da luta por

DF, a senhora Vera de Almeida Silveira (esposa do governador Hélio Prates da Silveira).

<sup>78</sup> Situadas próximas ao Núcleo Bandeirante.

moradia, remoção e transferência de moradores, que acompanhou a história desse território.

Em documento da Secretaria de Serviços Sociais do Governo do Distrito Federal, de 1973, encontram-se as seguintes justificativas para a escolha da área onde foi implantada:

Topografia acessível para implantação de infraestrutura; Zona favorecida pelo abastecimento de água; Área localizada fora da faixa de segurança sanitária; e **proximidade de Taguatinga, cidade capaz de oferecer:** mercado de trabalho, assistência hospitalar; transporte; vias de acesso e proximidade dos principais núcleos rurais que abastecem Brasília com produção de hortigranjeiros (GDF, 1973, p.24, grifo nosso).

O projeto de Ceilândia é atribuído ao urbanista Ney Gabriel de Souza e é caracterizado pela forma oblonga, similar a um barril (Figura 62). Segundo o próprio autor, o projeto foi realizado à toque de caixa, sob a

demanda de atender ao máximo de pessoas possível, o que explica as dimensões diminutas dos lotes (Souza *apud* Waldvogel, 2021)<sup>79</sup>. Contudo, apresenta um desenho ordenado, que se divide em quatro partes principais com estruturas iguais: quarteirões de lotes de habitação unifamiliar, intercalados por faixas de equipamentos comunitários e áreas livres. O “barril” é cortado ao meio transversalmente pela Avenida Hélio Prates, que faz sua ligação com a porção norte de Taguatinga. Essa via se encontra transversalmente com o outro eixo principal, ao centro do desenho, tal como já demonstrado em Taguatinga e, principalmente, no desenho de Lucio Costa para o Plano Piloto, embora, aqui, não defina uma centralidade tão forte.

---

<sup>79</sup> Essas informações foram registradas em entrevista concedida à professora Elane Ribeiro Peixoto e à aluna Alana Waldvogel, do PPG-FAU/UnB.

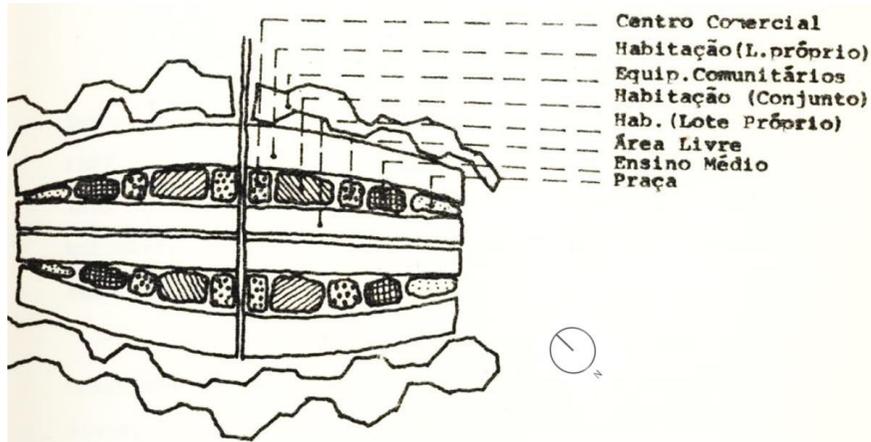


Figura 62: Desenho esquemático do projeto de Ceilândia.  
Fonte: GDF-Secretária de Serviço Social, 1973.

Além disso, a concepção do projeto também trouxe referência às Unidades de Vizinhança. Situadas dentro do traçado do conjunto, essas unidades são formadas por sete faixas residenciais (quadras), separadas por uma área de equipamentos comuns (escolas, igrejas) e comércios, em dois conjuntos (Figura 63). Essas, no entanto, diferem-se das quadras do Plano Piloto, quanto à ocupação do solo, já que em Ceilândia, os

renques de casas são divididos em lotes privativos e não por projeções.

Quatro setores (QNM; QNN; QNO e QNP) do projeto de Ceilândia foram implantados inicialmente, a partir de 1971, sob domínio administrativo de Taguatinga. Com o desmembramento posterior, que deu origem à RA IX (Ceilândia), apenas as quadras QNM 36 a 42 permaneceram vinculadas à RAIII.

Após Ceilândia, dos demais setores implantados nos anos seguintes em Taguatinga, destaca-se o Setor de Áreas Complementares (QS1 e QS3), a partir de 1978. Esse foi localizado contíguo a ela, a leste da Avenida do Contorno (EPCT) e, portanto, avançando o limite estabelecido como cinturão verde de Brasília. Caracteriza-se pelas dimensões maiores dos lotes (variadas), previstos para receber essencialmente usos comerciais e de abastecimento de pequeno a grande porte.

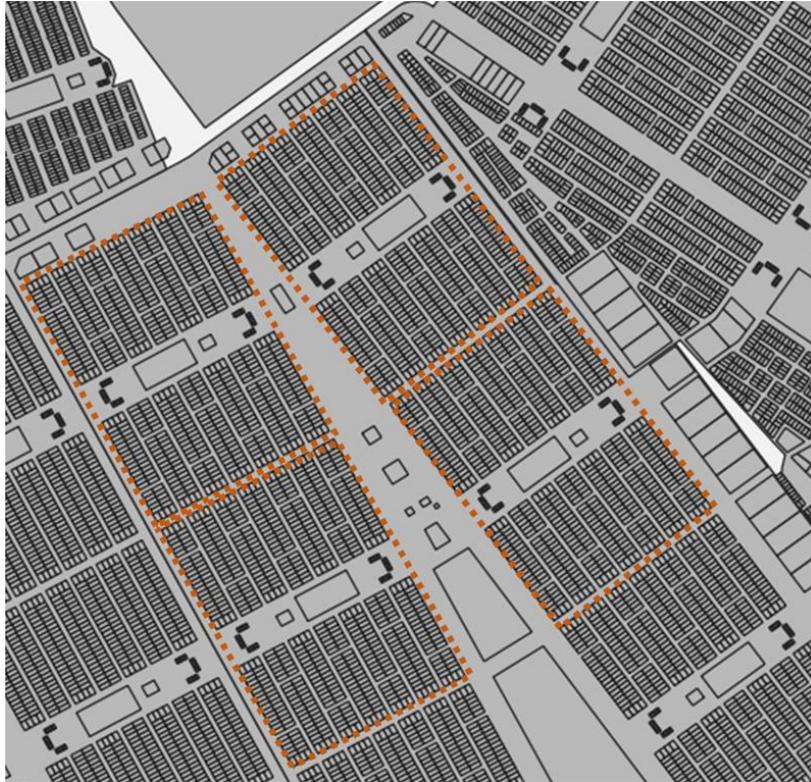


Figura 63: Mapa de trecho do Setor QNM de Ceilândia, com as áreas que formam unidades de vizinhança. Fonte: Elaborado pela autora, a partir da base do QGIS (dados do Geoportal/Seduh (GDF), 2021).

Parte desse setor foi englobada posteriormente pelo bairro<sup>80</sup> de Águas Claras (composto pelas quadras ímpares – QS1 a QS9), cuja ocupação se iniciou em 1984, considerando cinco etapas (Figuras 64 e 65). As diretrizes para esse bairro (uma nova cidade-satélite) haviam sido definidas pelo PEOT de 1977 e se baseavam na predominância de atividades terciárias e na baixa densidade. Conforme apresentado no memorial do projeto, um dos princípios gerais adotados para essa segunda etapa foi evitar o critério de zoneamento rígido, prevendo-se faixas de maior densidade e uso misto ao longo dos principais corredores de circulação. Havia previsão de usos residenciais, de comércio e serviços e de recreação.

<sup>80</sup> Não foi encontrada uma referência concreta que explique a utilização do termo “bairro” em detrimento de “setor”, como são costumeiramente designados os demais conjuntos de quadras de Taguatinga. Pressupõe-

se, no entanto, que corresponda uma tentativa de retorno à linguagem da cidade tradicional, em contraposição à modernista.

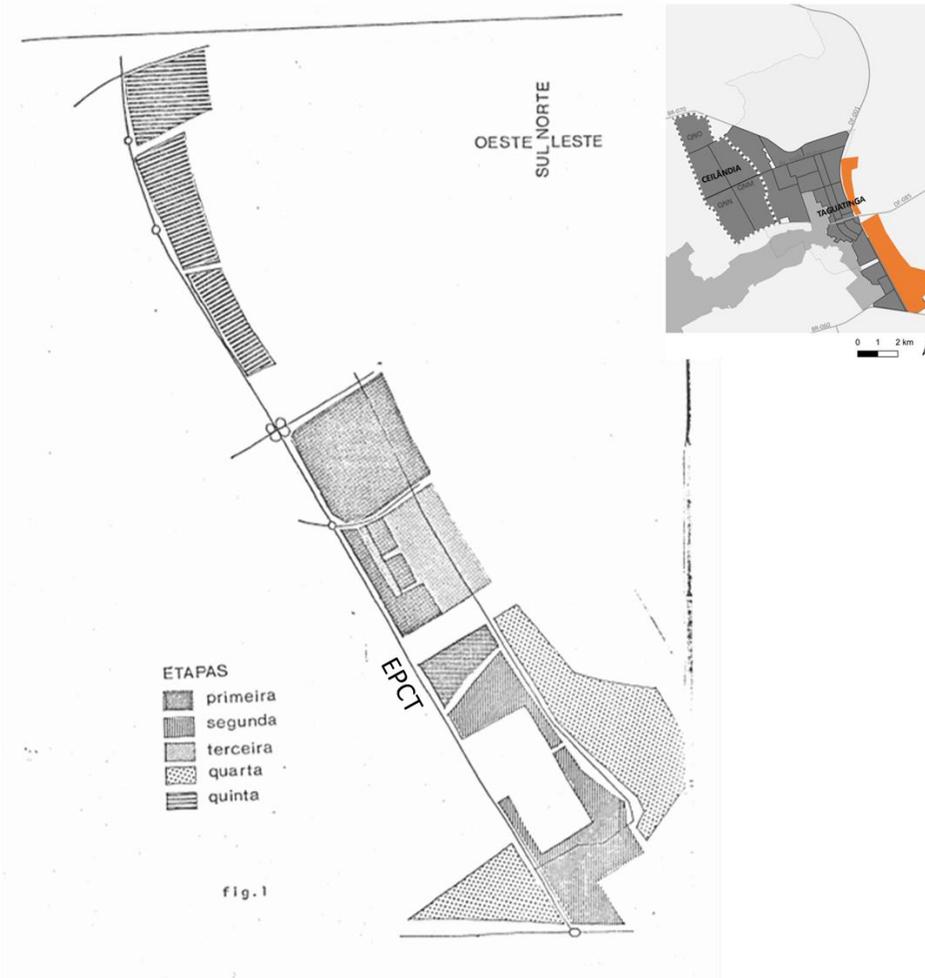


Figura 64: Etapas de implantação do bairro Águas Claras. Etapas. MDE 48 1984. Fonte: Sisduc/Seduh (GDF), modificado pela autora, 2023.

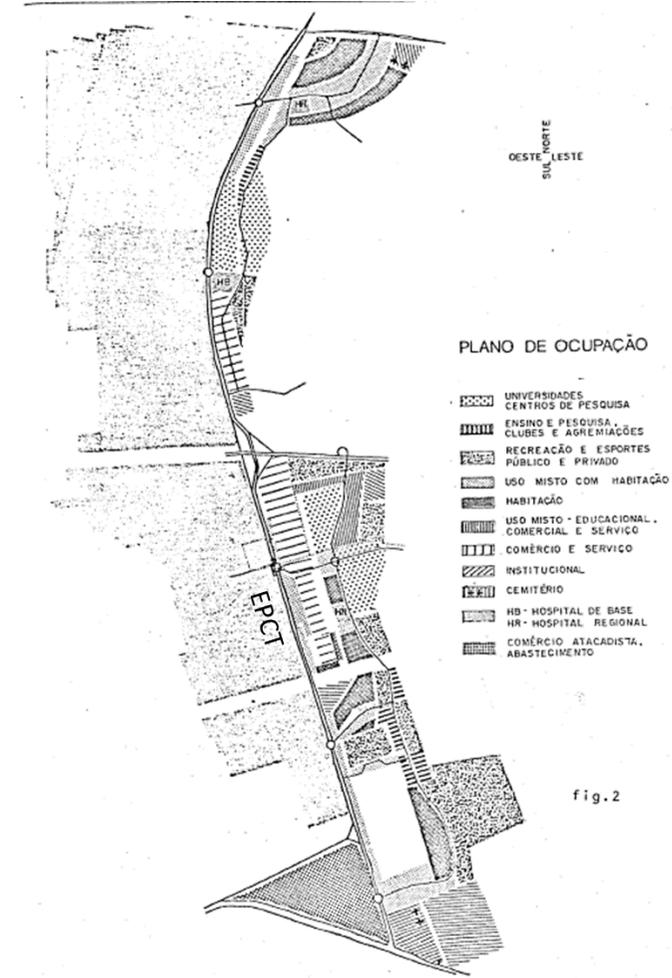


Figura 65: Plano de ocupação do Bairro Águas Claras. MDE 48 1984. Fonte: Sisduc/Seduh (GDF), 2023.

Em 1989, foi incorporada a esse bairro a Vila Areal, assentamento até então irregular, situado nas quadras pares QS 6 à QS 10 (GDF, 1998). Essas quadras correspondem à área prevista para ocupação na 4ª etapa do plano.<sup>81</sup>

Nesse período, quase todos os limites que configuram a atual poligonal de Taguatinga já estavam, portanto, ocupados, à exceção do trecho que compreende o parque entre a EPTG e EPCL (Taguaparque) e da área norte, que compreende as Áreas de Proteção Ambiental do Planalto Central e do Rio Descoberto e que atualmente integram o seu domínio administrativo.

Em paralelo, fora desses limites atuais, outras ocupações foram formadas dentro da área rural que correspondia a um cinturão verde ao redor de Taguatinga (Figura 66). Essa área rural era antes formada por chácaras, ocupadas mediante concessão

de uso e cada uma delas tinha uma finalidade agrícola (Costa, 2011). Mais uma vez, as novas urbanizações também estavam associadas ao intuito governamental de erradicar ocupações localizadas nas proximidades do Plano Piloto.

---

<sup>81</sup> A 5ª etapa corresponde ao projeto urbano de Águas Claras (Águas Claras Vertical), a ser tratado mais à frente.

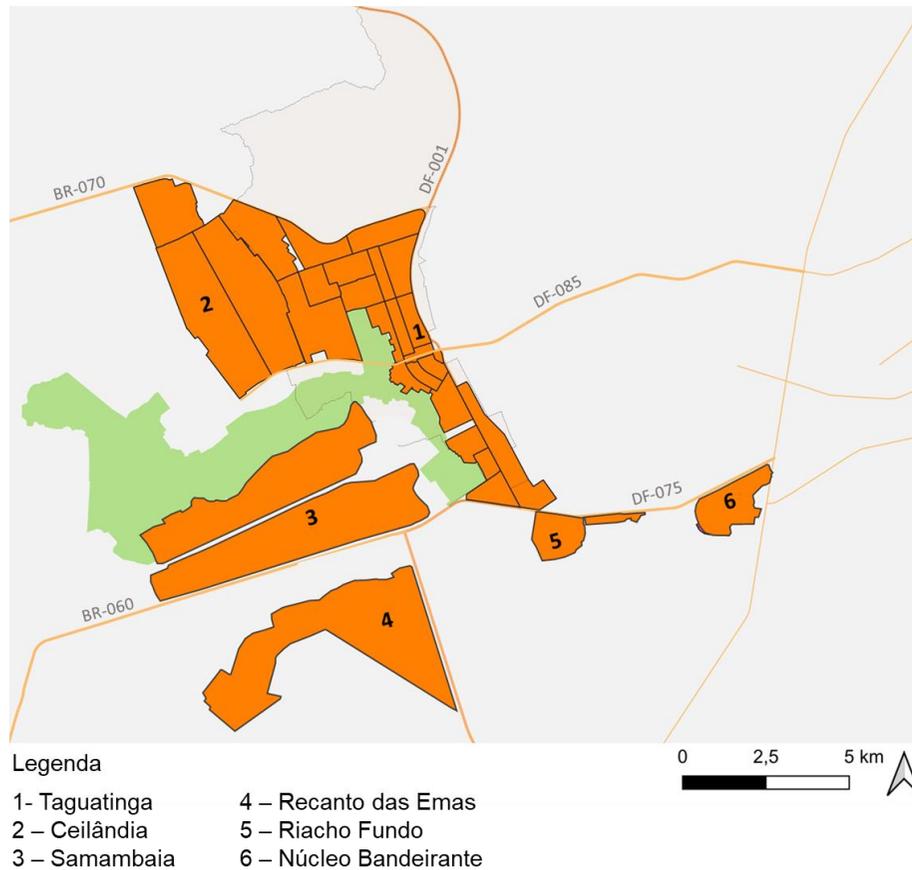


Figura 66: Localização de Ceilândia, Samambaia, Recanto das Emas, Riacho Fundo e Núcleo Bandeirante nos arredores de Taguatinga. Fonte: Elaborado pela autora, a partir da base do QGIS, 2022.

<sup>82</sup> A Região Administrativa de Samambaia foi criada oficialmente pela Lei nº. 49, de 25 de outubro de 1989.

Nesse contexto, foi criada Samambaia, implantada a sudoeste de Taguatinga, como parte dela e, posteriormente, desmembrada e reconhecida como RA XII<sup>82</sup>. Sua criação, a partir de projeto urbanístico de 1984, também foi resultado das diretrizes apontadas no PEOT de 1977, devido à necessidade de oferecimento de novos setores habitacionais. As primeiras casas eram destinadas a famílias de baixa renda, principalmente de funcionários públicos e eram adquiridas com o apoio da SHIS, mediante financiamento do BNH. Nos anos seguintes, recebeu famílias transferidas de ocupações irregulares situadas em diversas localidades do DF, como: Boca da Mata, Areal, Iate Clube, Ciclovía-Ponte do Bragueto, entre outras (Costa, 2011).

Seu traçado se estende ao longo da BR-060 (ao sul) e da ARIE JK, que a separa de Ceilândia (ao norte). (Ver

anexo: figura 140) Foi também condicionado pela longa faixa de transmissores e cabos de alta tensão, que perpassa Águas Claras e Taguatinga e que aqui a dividiu em duas partes (norte e sul).

A sudeste de Taguatinga, iniciou-se em 1990, a ocupação do Riacho Fundo I<sup>83</sup>, recebendo principalmente os moradores removidos da Vila Telebrasília. Esse situa-se do outro lado da EPNB, próximo ao Núcleo Bandeirante, na região onde antes havia uma granja de mesmo nome, da época da construção de Brasília, situada às margens do Ribeirão Riacho Fundo. Quatro anos depois, iniciou-se o loteamento do Riacho Fundo II<sup>84</sup>, localizado a poucos quilômetros a oeste do primeiro, do qual se separa por

uma faixa verde composta de granjas. (Ver anexos: figuras 141 e 142).

Em 1992 foi aprovado o projeto de Recanto da Emas<sup>85</sup>, ao sul de Samambaia, da qual se separa por uma faixa verde de propriedades agrícolas, por onde passa o córrego Estiva (Ver anexos: figura 143). Recanto das Emas se situa às margens da DF-001 (EPCT), em direção ao Gama. A área onde foi criada a nova cidade era composta por chácaras pertencentes à Fundação Zoobotânica<sup>86</sup>, desapropriadas para o loteamento (Costa, 2011).

Os projetos dessas quatro aglomerações – Samambaia, Riacho Fundo I e II e Recanto das Emas – foram elaborados pela equipe da Novacap e compartilham um traçado ordenado, marcado por características

---

<sup>83</sup> O Riacho Fundo I se tornou a RA XVII pela Lei nº. 620, de 15 de dezembro de 1993.

<sup>84</sup> O Riacho Fundo II se tornou a RA XXI pela Lei nº. 3.153, de 6 de maio de 2003.

<sup>85</sup> O Recanto das Emas tornou-se a RA XV pela Lei nº. 510, de 28 de julho de 1993.

<sup>86</sup> A Fundação Zoobotânica do Distrito Federal foi criada em 1961 para dar suporte à implantação de um Parque Zoobotânico (JARDIMBOTANICO.DF.GOV, 2023).

semelhantes de forma e uso. Em geral, apresentam vias retilíneas, hierarquizadas, e quadras quadrangulares; predominam os lotes de uso residencial unifamiliar e identificam-se faixas mais largas destinadas às instituições e comércios. Em suas implantações, estes núcleos urbanos mantêm relativa distância entre si (isolamento do conjunto), separados por faixas de áreas agrícolas, onde ainda se situam granjas e demais propriedades rurais. Além desses setores, em 1991 começou a ser ocupada a área que se convencionou chamar de Águas Claras Vertical, inicialmente chamada também de Bairro Águas Claras, distinta, no entanto, daquela originada no Setor de Áreas Complementares (Figura 67). A nova área situava-se à leste da anterior, estendendo-se até a Estrada Parque Vicente Pires (EPVP). A autorização oficial de sua criação se deu em 1992, com a Lei nº 385 e, somente em 2003, com a Lei nº 3.153, foi

oficialmente desmembrada de Taguatinga, tornando-se a RA XX.

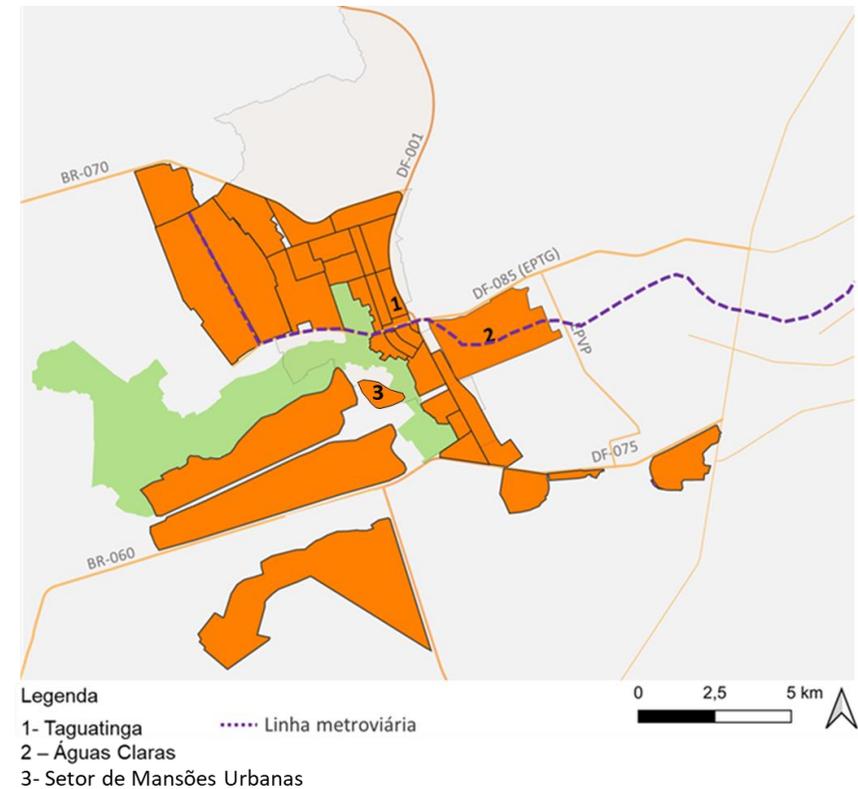


Figura 67: Implantação de Águas Claras Vertical. Fonte: Elaborado pela autora, a partir da base do QGIS, 2022.

Sua criação envolvia a preocupação em ocupar a área entre Plano Piloto-Guará e Taguatinga, entendida como uma dificuldade para a integração do tecido urbano, e viabilizar a implantação de um transporte de massas para as RAs já existentes naquele sentido, como Ceilândia e a própria Taguatinga, e aquelas que estavam surgindo, como Samambaia. O sistema de transporte metroviário já havia sido indicado nas diretrizes do planejamento territorial, mas seu funcionamento só seria iniciado no final dos anos 1990, em operação experimental. Assim, o novo loteamento urbano otimizaria o uso dessa infraestrutura e consolidaria o eixo de urbanização ao longo da Estrada Parque Taguatinga (EPTG).

O projeto urbanístico de Águas Claras foi elaborado pelo escritório do arquiteto Paulo Zimbres (1933-2019), contratado pelo Governo do Distrito Federal (Figuras 68 e 69). A encomenda do projeto solicitava um setor de uso quase exclusivamente residencial, como um bairro-

dormitório, o que não fora totalmente acatado pelo arquiteto e não condizia com as diretrizes do PEOT de 1977, segundo o qual a área em questão deveria ter uma ocupação de menor densidade. Conforme o plano, essa área deveria abrigar atividades dos setores terciário (referente a atividades de prestação de serviços e comércio de bens) e quaternário (produção e compartilhamento de informações e conhecimentos), não sendo previsto o uso habitacional (Pereira; Saboia, 2021).

A definição de sua estrutura urbana teve como base a implantação da linha metroviária, que já havia sido estabelecida, cortando ao meio a área destinada ao bairro. A malha proposta era, então, organizada ao longo da extensão da linha férrea e, a partir dela seria constituído um sistema binário de vias de circulação e a implantação de quarteirões de usos mistos.



Figura 68: Perspectiva do Projeto de Águas Claras. Projeto de Paulo Zimbres, 1991. Fonte: Pereira; Cruz, 2020.



Figura 69: Perspectiva aérea do Projeto de Águas Claras. Projeto de Paulo Zimbres, 1991. Fonte: Pereira; Cruz, 2020.

Uma das diretrizes básicas que orientaram sua elaboração foi a necessidade de se pensar um projeto aberto, “que não cristalize as intenções do presente e que permita a incorporação de possíveis contribuições no futuro” (MDE 220/92, p.4). Em razão disso, são apresentadas as propostas urbanísticas gerais para o sistema viário, os índices urbanísticos e diretrizes para uso e ocupação dos lotes, sem prefigurar as edificações. As diretrizes indicavam uma proposta de cidade compacta, densa, verticalizada, diversificada e que estimularia a circulação de pedestres, como contraponto à urbanística modernista materializada no Plano Piloto – altamente setorizada e de baixa densidade –, sobre a qual se intensificavam os questionamentos por críticos e arquitetos nas últimas décadas do século vinte.

Em oposição à cidade modernista, o desenho dos quarteirões trazia referências às tipologias recorrentes nas cidades tradicionais, dispostos em quadras

paralelas e subdivididos em lotes com fachadas frontais voltadas à rua. Os edifícios residenciais deveriam ter até doze pavimentos de altura, com galerias comerciais nos pavimentos térreos, quando situados nas vias principais.

Conforme o memorial do projeto (MDE 220/92), a densidade foi prevista em conformidade com a necessidade social de obtenção de resultados urbanísticos que possibilitassem a ampliação do acesso da classe média ao mercado imobiliário. Águas Claras destinava-se a atender principalmente a esse perfil social, não absorvido pelo mercado imobiliário no Plano Piloto. No início da construção, os edifícios residenciais eram empreendimentos conduzidos por cooperativas habitacionais de funcionários públicos.

Em paralelo, próximo a Águas Claras e às demais novas ocupações nos arredores de Taguatinga, mantiveram-

se áreas de produção agrícola dentro de seus domínios administrativos. Essas são apresentadas no PDL de 1998 (Figura 70) dentro da categoria de Áreas Rurais Remanescentes<sup>87</sup>, para as quais foi estabelecida a admissão de usos agropecuário e agroindustrial e atividades de suporte ao turismo rural. São elas: Arniqueiras, Vereda da Cruz, Vereda Grande (situadas na atual RA Arniqueiras); Cana do Reino, Samambaia, São José, e Vicente Pires (situadas na atual RA Vicente Pires<sup>88</sup>); Governador (situada na atual RA Águas Claras); e Taguatinga (situada na atual RA Taguatinga, dentro da ARIE JK).

Conforme disposto no artigo 66 desse plano, era vedado o uso residencial exclusivo nessas áreas, assim como o uso industrial, com exceção das atividades de beneficiamento, armazenagem, agroindustrialização e comercialização de produtos rurais. Como parâmetros

---

<sup>87</sup> Em conformidade com as indicações do PDOT, de 1997.

<sup>88</sup> A RA XXX - Vicente Pires foi criada pela Lei nº. 4.327, de 26 de maio de 2009.

de ocupação, são indicadas alta taxa de permeabilidade do solo (80% para áreas acima de cinco hectares e 70% para áreas iguais ou inferiores a cinco hectares); e baixo coeficiente de aproveitamento para atividades não agropecuárias.

Dentre essas áreas, algumas também foram indicadas pelo PDL como Áreas de Uso Urbano com Restrição, que, devido às especificidades relativas à proximidade de bordas de chapada, apresentam restrições quanto à forma e à intensidade da ocupação. São elas: Arniqueiras, Vereda da Cruz, Vereda Grande, Samambaia e Vicente Pires (Figura 70).

No entanto, poucos anos depois da entrada do plano em vigor, essas áreas já se apresentavam em processo de urbanização, como se pode notar em imagem de satélite do ano 2000 (Figura 71), sendo aos poucos loteadas e vendidas de modo irregular. Sobre essas ocupações, Paviani (2010) comenta que houve nesse período uma disseminação ilegal de “condomínios

rurais” e “loteamentos clandestinos”, na tentativa de criar núcleos residenciais não contemplados nas políticas habitacionais do governo local. Segundo ele, diante das grandes proporções que tomaram essas ocupações, instalou-se, em 1995, uma comissão de inquérito na Câmara Legislativa do Distrito Federal (CLDF) para um mapeamento da situação e tomada de posição, o que, no entanto, não resultou em medidas efetivas de desconstituição nas sucessivas administrações.

O PDL de Taguatinga também indicava, em 1998, a previsão de ocupação do chamado Setor de Mansões Urbanas, antes pertencente à Samambaia, em processo de parcelamento desde meados da década de 1980. Por conta disso, foi ampliada a poligonal de Taguatinga (RA III), que passou, então, a incorporar essa área.

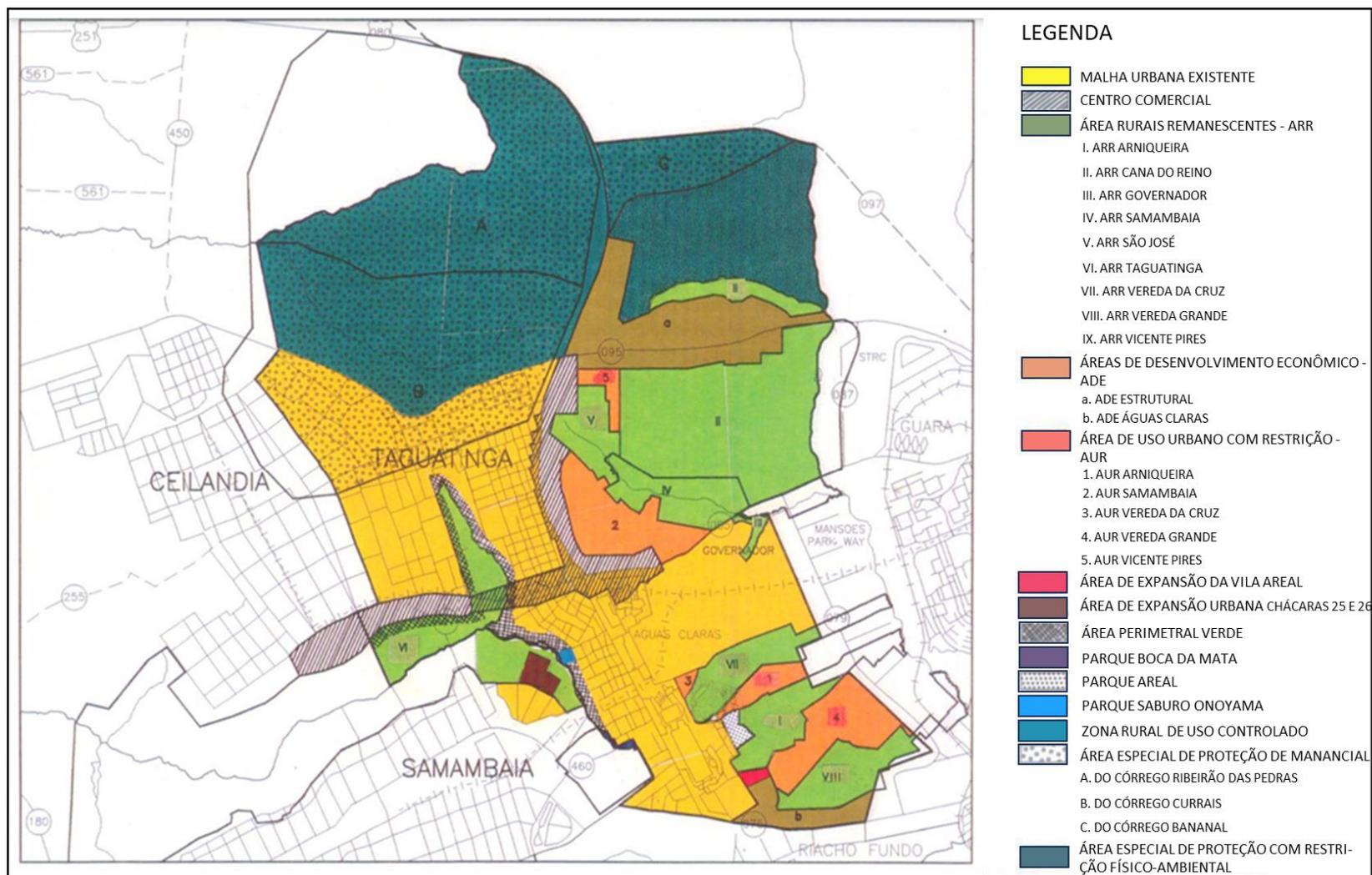


Figura 70: Zonamento de Taguatinga. Fonte: PDL de Taguatinga (GDF), 1998.



Figura 71: Imagem de satélite da área do entorno de Taguatinga em 2000, com indicação das áreas definidas como Rurais Remanescentes no PDL de Taguatinga. Fonte: Google Earth (2022), modificado pela autora.

Até aqui, do ponto de vista espacial, algumas considerações podem ser feitas sobre o modo como se deu o crescimento urbano espacial que envolve Taguatinga. Antes de prosseguir, no entanto, é importante lembrar que, dentro desse mesmo período, surgiram outras aglomerações fora de seus arredores, mas também internas aos limites do Distrito Federal, como: Jardim Botânico (1985), Sobradinho II (1989), Varjão (1991), Santa Maria (1993) e São Sebastião (1993).

Para tratar do crescimento espacial, recorre-se às indicações de Philippe Panerai (2014), que distingue os processos de crescimento em duas grandes categorias: o contínuo e o descontínuo. O primeiro caracteriza-se pelo prolongamento direto das porções urbanas já construídas, determinando as extensões do tecido a cada estágio do processo. A aglomeração se apresenta, assim, com um todo, tendo o centro antigo (ou original) como polo principal. Já o crescimento descontínuo

ocorre como uma ocupação mais aberta do território, que preserva rupturas naturais ou agrícolas entre as partes antigas e as novas extensões.

Em Taguatinga, identificam-se as duas situações no processo de expansão de suas porções iniciais. Por um lado, quando analisada a ocupação dos primeiros setores, a partir de 1958 até o início da década de 1970, é possível notar que a maior parte das parcelas foi implantada contiguamente às iniciais, determinando o sentido linear da ocupação (Figura 72). Embora haja diferenças perceptíveis na forma interna de cada um, identificam-se elementos recorrentes que caracterizam o conjunto como um todo.

Por outro lado, a presença de elementos naturais, sobretudo os córregos e depressões a oeste, e as estradas-parque a sul e a leste funcionaram como barreiras para sua expansão contínua, gerando desconexões entre Taguatinga e as demais ocupações formadas nos seus arredores. Entre elas, identificam-

se diferenças ainda mais evidentes nos tecidos urbanos. E, nesse sentido, deve-se lembrar também que alguns dos novos setores surgiram a partir de

ocupações informais que, posteriormente, foram incorporadas ao conjunto, sem, portanto, seguir a mesma lógica de ordenamento.

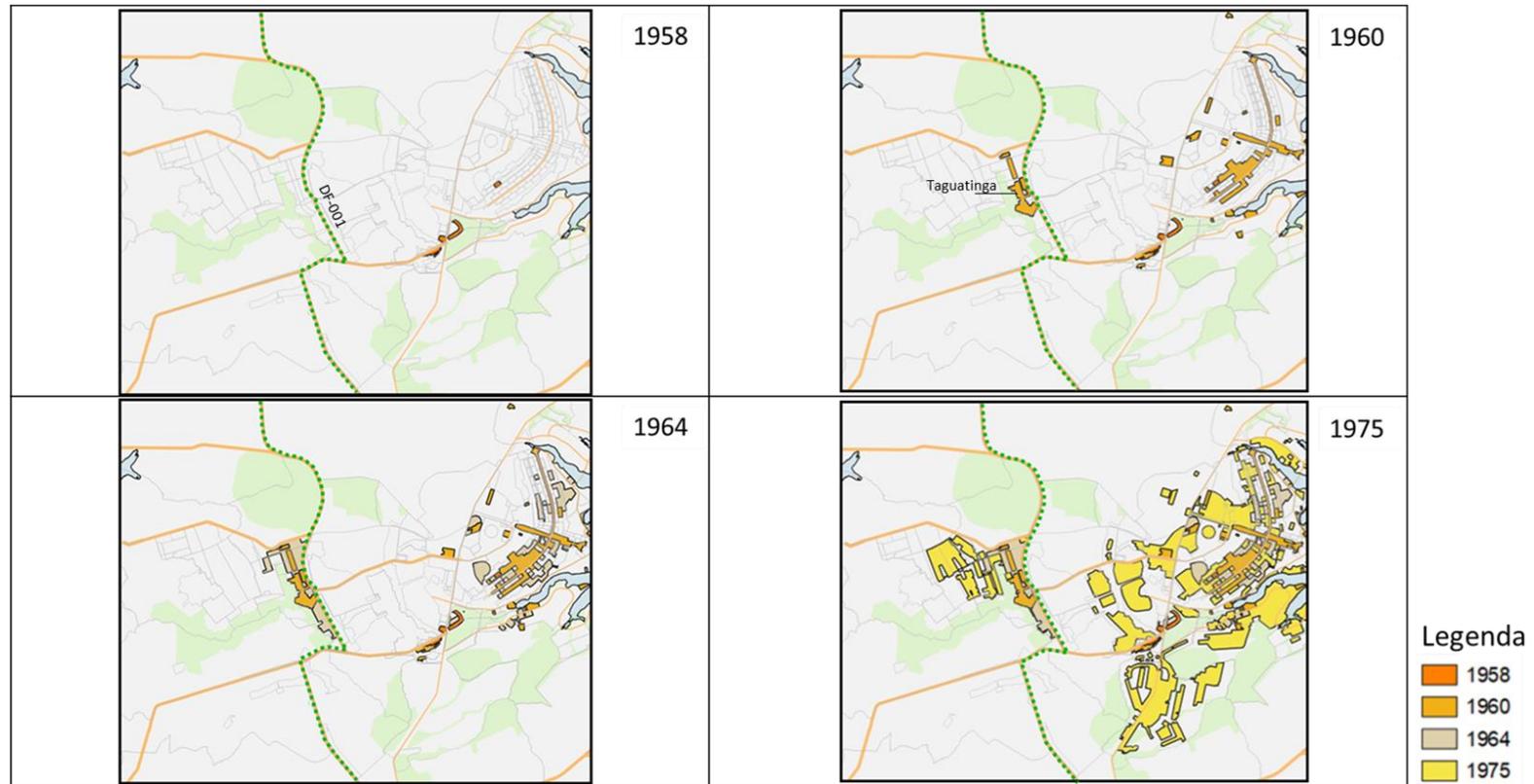


Figura 72: Urbanização em torno de Taguatinga entre 1958 e 1978. Fonte: Elaborado pela autora, com base nos dados do Geoportal/Seduh (GDF), 2022.

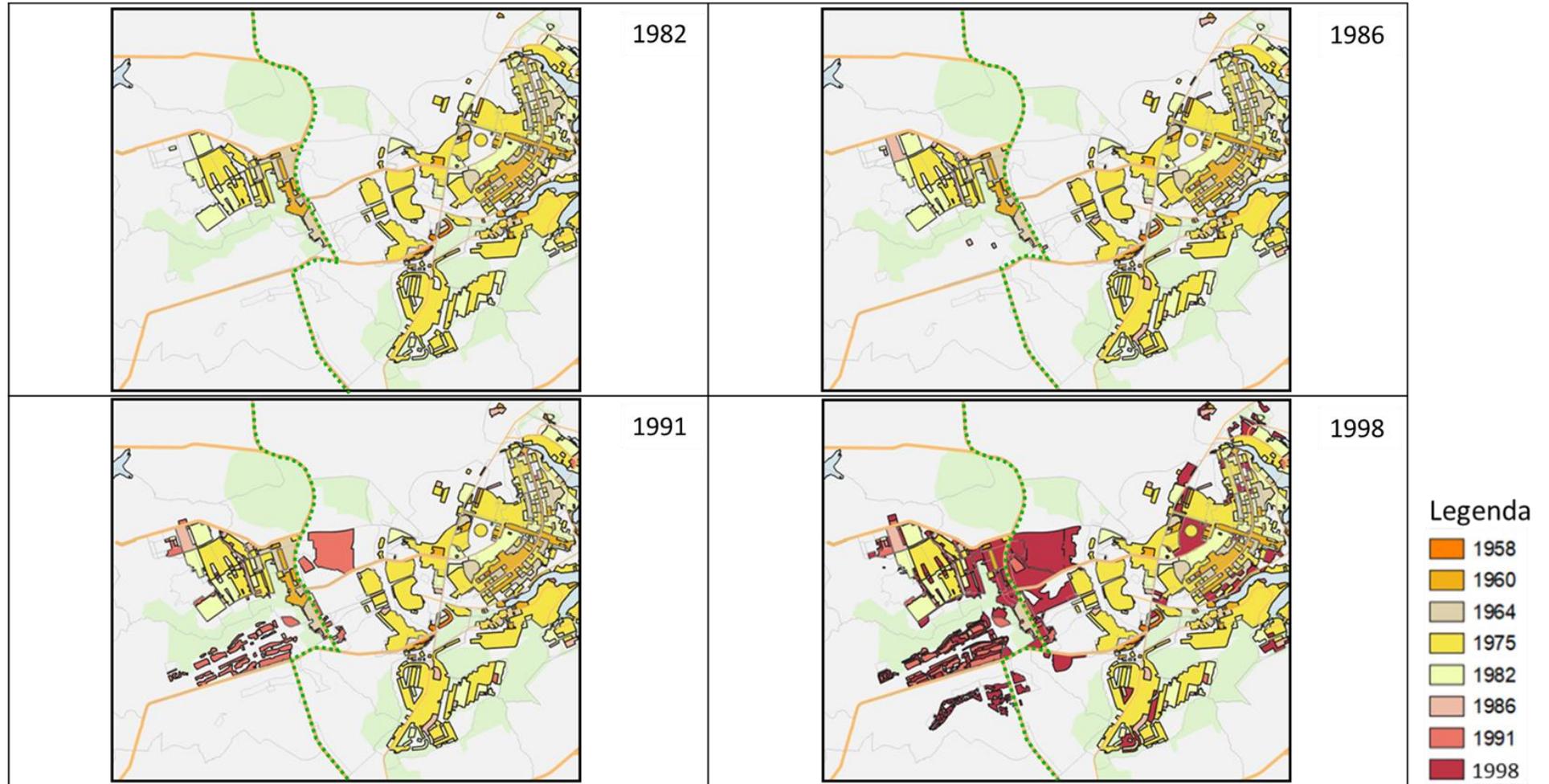


Figura 73: Urbanização em torno de Taguatinga entre 1982 e 1998. Fonte: Elaborado pela autora, com base nos dados do Geoportal/Seduh (GDF), 2022.

De certo modo, determinadas áreas nos arredores do núcleo embrionário de Taguatinga, podem ser lidas também como ***fringe belts*** (Figura 74). No caso em questão, identificam-se áreas extensas de baixa densidade e espaços de uso institucional nos arredores da área central da RA Taguatinga, como o Setor de Áreas Complementares, a estação rodoviária, as áreas de proteção ambiental e as propriedades hortigranjeiras.

**"Fringe belt"** é um termo definido pela escola inglesa de morfologia urbana, a partir das análises dos processos de desenvolvimento urbano de cidades medievais. Conzen (1969) define como *fringe belt* o primeiro de uma sucessão de cinturões periféricos à área central, nos quais se alternam áreas de maior e menor densidade construtiva, heterogêneas no uso do solo e estruturadas de forma dispersa. Conforme Costa e Netto (2017), a origem do *fringe belt* – o qual traduzem para o idioma português como hiato urbano – está relacionada à oscilação da dinâmica econômica e à demanda de usos institucionais por uma extensa gleba urbana implantada nas bordas da ocupação formal.

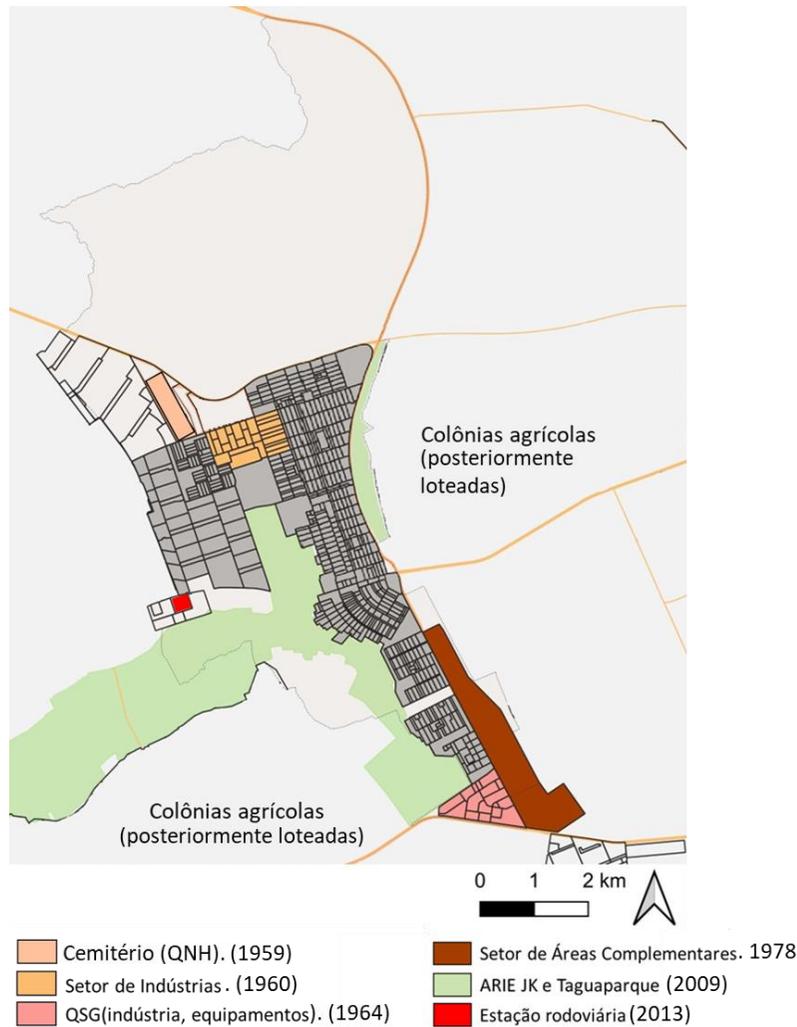


Figura 74: Indicação dos equipamentos e áreas de baixa densidade no entorno de Taguatinga. Fonte: elaborado pela autora, com base nos dados do Geoportal/Seduh (GDF), 2023.

No entanto, além de se tratar de um período curto em análise, essas áreas e equipamentos foram implantados de modo descontínuo ao longo dos anos, com uma lógica pouco clara e uma configuração muito distinta daquela que configura os *fringe belts* mencionados por Conzen (1969). E, mais do que isso, considerando que Taguatinga faz parte de uma dinâmica conjunta com o Plano Piloto e as demais RAs, pensar seu processo de crescimento, envolve tratá-la também como parte da ocupação geral do território do Distrito Federal, sem dissociá-la das outras aglomerações próximas a ela. E, nessa escala, fica mais evidente a lógica do crescimento descontínuo, considerando-se o padrão disperso de implantação – desde as primeiras cidades-satélites –, com cinturões verdes e áreas de produção agrícola entre as aglomerações.

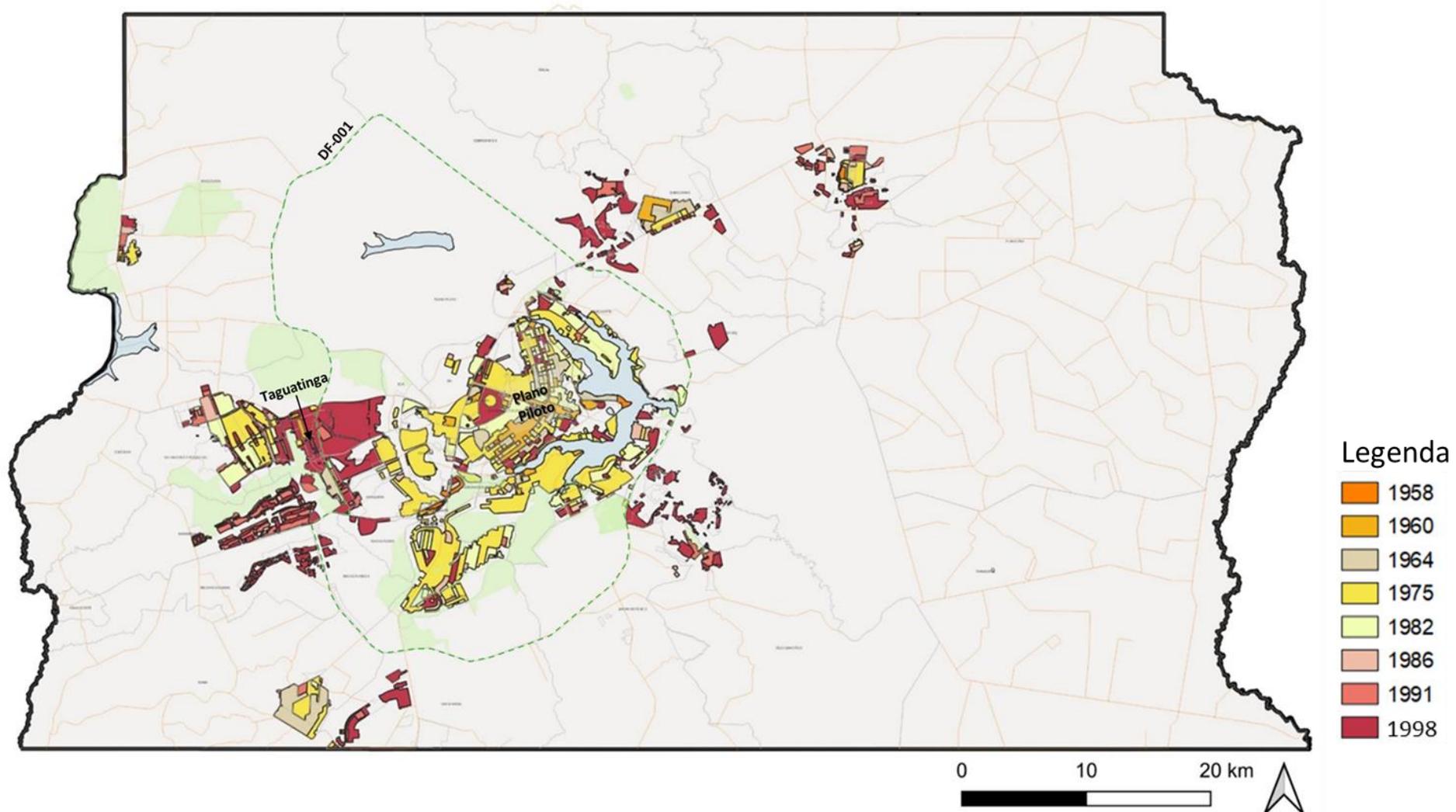


Figura 75: Urbanização no Distrito Federal entre 1958 e 1998. Fonte: Elaborado pela autora, a partir da base do QGIS, com base nos dados do Geoportal/Seduh (GDF), 2022.

Panerai (2014) diferencia ainda o crescimento ordenado, no qual a cidade apresenta, a cada estágio de sua transformação, uma estrutura clara e inteligível, daquele que se expande a partir apenas da disponibilidade fundiária. No primeiro caso, identifica-se o que ele chama de elementos reguladores, com características semelhantes, que se repetem, como que regidas por leis mecânicas ou morfológicas, o que não aparece no segundo caso.

No território em questão, essa distinção não é fácil de se traçar. Conforme vem sendo aqui demonstrado, a ocupação foi conduzida, desde o início, pelas decisões dos planejadores, considerando estratégias de controle do crescimento populacional e as condições ambientais e geomorfológicas do sítio. Porém, essas decisões também foram conduzidas pelas necessidades de adaptação às demandas da população, que resultavam de ocupações informais ou concessões de terras em áreas antes não previstas. Aqui, a criação de novas

aglomerações para atender à demanda habitacional consiste, por vezes, também, em estratégia de negociação política, devido à posse de grande parte das terras pelo Estado, uma particularidade do território do Distrito Federal, resultante do processo de desapropriação que antecedeu a mudança da capital.

O que se nota sobre o tipo de crescimento urbano nesse território, até esse período, é um tipo de ocupação pouco convencional, já que ocorreu simultaneamente, desde o início, entre a área do Plano Piloto e demais aglomerações. Os núcleos criados nos arredores do cinturão verde foram implantados em áreas distantes umas das outras, com descontinuidades em seu próprio crescimento. Do mesmo modo, a ocupação interna do cinturão se deu de forma dispersa, ora mais próxima ao Plano Piloto, ora nos arredores dessas aglomerações externas, que foram se expandindo e preenchendo os espaços vazios entre elas.

Nesse contexto, as conexões entre as partes se dão pelas vias de ligação entre elas e os demais elementos de infraestrutura de transporte (estradas-parque), que funcionam como estruturadores territoriais. A ocupação do território é, então, regida tanto por uma lógica do loteamento em porções, como pelas ligações ou caminhos de acesso (rodoviarista).

## 2.4 Urbanização dispersa e o rodoviarismo

A **dispersão**, que caracterizou a forma de ocupação do Distrito Federal e de outras cidades contemporâneas, tornou-se um fenômeno recorrente na urbanização a partir da segunda metade do século vinte, período em que, conforme aponta o urbanista Bernardo Secchi (2009), se define uma concepção mais articulada na infraestrutura de suporte aos deslocamentos.

### “Dispersão”

Embora a dispersão como forma de expansão urbana já estivesse registrada na origem da ocupação do Distrito Federal, nos anos 1950, ela se concretiza de modo mais aparente nas décadas seguintes. Esse termo passou a ser mais utilizado por estudiosos do campo do Urbanismo e da Geografia Urbana a partir dos anos de 1970, a exemplo das obras de Castells (1977), Soja (2000) e Reis Filho (2006). Aqui, é utilizado em referência ao padrão de crescimento e expansão das cidades de forma espraiada e descentralizada, que se contrapõe ao desenvolvimento adensado e concentrado em áreas centrais. E, nesse sentido, recorre-se a autores que explicam processos que podem ser mais claramente associados à maneira como ocorreu o fenômeno no contexto em questão. Ainda que sejam sempre necessárias as ressalvas das especificidades do contexto local, ao se utilizarem tais referências, as aqui colocadas se justificam pela abordagem da escala metropolitana, cujo crescimento acontece entre as áreas centrais e periféricas ao longo das vias de circulação.

As ideias que conduziram o urbanismo modernista, elaboradas nas primeiras décadas do século passado e experimentadas em maior escala após a Segunda Guerra Mundial, contribuíram para a dispersão por meio da proposta de uma ocupação de baixa densidade, como solução aos problemas encontrados nas grandes cidades.

Nessa direção, a *Carta de Atenas* registra a crítica ao processo de adensamento e ao crescimento que levou ao acréscimo de anéis urbanos, em substituição às massas de vegetação nas imediações das cidades antigas. Propõe a liberação do solo para superfícies verdes, em detrimento das altas densidades, que, segundo ela, significariam o “mal-estar e a doença em estado permanente” (Le Corbusier, 1993 [1933], p.6). Esse fenômeno, no entanto, já se prenunciava anteriormente, em elaborações teóricas e proposições

de modelos que consideram os princípios de descentralização, como o da Cidade Linear, de Arturo Soria y Mata (1844-1920), e a Cidade-Jardim, no século dezenove, e as próprias cidades-satélites, que dela derivam.<sup>89</sup>

Secchi (2015 [2006]), no entanto, relaciona a origem da dispersão a um momento ainda mais longínquo, quando se define o paradigma “distanciar e separar”, sobre o qual se construiu a cidade moderna a partir do século dezoito, separando usos e atividades que antes compartilhavam as mesmas localidades.

Somaram-se a isso as numerosas e sucessivas ondas de progresso técnico ocorridas no campo das comunicações e do transporte, o que, no entanto, para Secchi, não são fatores suficientes para explicar a emergência da dispersão na cidade contemporânea. Para tentar entender mais precisamente essa condição,

---

<sup>89</sup> E outros, como a *Broadacre City*, de Frank Lloyd Wright, ideia apresentada no livro *The Disappearing City*, de 1932.

o autor analisa alguns exemplos situados dentro do processo de transição da cidade moderna para a contemporânea, que ilustram mudanças na maneira como se territorializaram as populações. Segundo ele, parte do processo de dispersão se deve à dissolução de um modelo único de família padrão – para quem se destinava o projeto do urbanismo moderno, com soluções tipificadas –, que redefiniu a possibilidade de escolha de onde habitar. Alia-se a isso, a possibilidade oferecida pelo automóvel de adequação do local de moradia à própria condição socioeconômica, como residir em áreas suburbanas, distantes do centro da cidade.

Outro aspecto apontado por Secchi nessa análise versa sobre os equipamentos urbanos que, segundo ele, teriam se tornado lugares especializados e exclusivos na cidade moderna. Separaram-se os postos de trabalho das residências e dos lugares onde se desenvolvem outras práticas sociais, o que contribuiu

para a substituição dos lugares de sociabilidade na cidade contemporânea (p.e. *shopping centers*). Esses equipamentos, em geral, não encontram espaço dentro da cidade existente e, por isso, graças à mobilidade permitida pelo automóvel e pelas novas técnicas de transporte coletivo, eles acabam dispersos no território. Essas condições teriam gerado grandes consequências na mobilidade, modificando sua estrutura, seu modo de funcionar, e as relações com a constituição física do espaço urbano e sua estética.

Assim, as infraestruturas da mobilidade assumiram um papel cada vez mais importante na paisagem, ao longo do século vinte, manifestando-se nos planos e projetos urbanos, que dilataram as dimensões e a escala do espaço urbano. A popularização do automóvel contribuiu com a definição predominantemente rodoviária das conexões entre as aglomerações dispersas em diversos territórios, seguindo-se as construções de vias expressas, como autoestradas (no

caso italiano), anéis viários urbanos, viadutos e trevos. Na nova escala que se definiu a partir dessa configuração, o sistema viário funciona como uma das estruturas que possibilita uma visão de conjunto, reunindo os fragmentos (Panerai, 2014).

Em referência ao crescimento das grandes cidades tradicionais, Panerai (2014) pondera que, por um lado, a via expressa urbana aparece como um recurso que permite ganho de velocidade e uma ligação mais eficaz dos diferentes polos. Mas, por outro lado, ela também secciona o território, isola os bairros que o compõem e interrompe os itinerários antigos, visto que a economia induz à redução do número de pontos de passagem para a circulação local. Assim, ao mesmo tempo em que conecta, a via expressa também separa.

No contexto do Distrito Federal, como já se apresentou, a condição dispersa é fruto das ações conduzidas, desde a origem da ocupação do território, que se associam fortemente a processos de exclusão e

desigualdade; e ao mesmo tempo, pelo compartilhamento das ideias vigentes de planejamento à época, através das quais se buscava evitar processos de metropolização e formação de favelas nas áreas contíguas ao centro da metrópole. A dispersão das aglomerações nesse território também se alinha à desagregação do tecido intraurbano característica do Movimento Moderno, utilizada no desenho do Plano Piloto, tanto no sentido da descontinuidade entre os setores, como dos grandes espaços vazios que o compõem internamente, assim como o princípio rodoviarista que orientou sua concepção. A proposta do Plano Piloto teve, conforme palavras do próprio Lucio Costa, “a expressa intenção de trazer até o centro urbano a fluência de tráfego própria, até então, das rodovias” (1987, s.p).

Em Brasília, as estradas assumiram desde cedo o papel essencial de integração das primeiras cidades-satélites à área central do Plano Piloto, consolidando, assim, o

modelo disperso de crescimento, que restringiu a ocupação contínua. Diferem-se, nesse sentido, da proposta que envolve a criação das cidades-jardins e das primeiras cidades-satélites na Europa, que sugeria a conexão entre elas principalmente pelo sistema ferroviário existente.

Como já dito, os eixos a partir dos quais foram traçadas foram conectados a rodovias, as quais fazem a ligação da nova capital ao restante do país. E, dentro do Distrito Federal, elas também atuaram como vertentes da urbanização, impregnando o território pelo caráter rodoviarista de sua infraestrutura de deslocamento. Consistiam, inicialmente, em estradas de terra, sem infraestrutura adequada, o que dificultava o deslocamento de seus moradores e os colocava em condição de isolamento. Com o tempo, essas estradas tornaram-se vias expressas mais preparadas, largas e

equipadas, assumindo-se uma composição de estradas-parque (*parkways*).

#### **2.4.1 Estradas-parque**

O conceito de estrada-parque implantado no território em análise é inspirado nas *parkways* norte-americanas, experimentadas por Frederick Law Olmsted e Calvert Vaux<sup>90</sup> ainda no século dezenove. Conforme aponta Panerai (2014), tratava-se de uma teoria premonitória, em um momento em que o automóvel ainda não existia, mas que serviria para pesquisas posteriores, nas quais ele seria incluído. Propunha o embelezamento da via, o cuidado com seu traçado e a preocupação com a arborização, valorizando os terrenos lindeiros a construir e assim definindo uma nova relação desta com a urbanização. Na década de 1870, a dupla projetou um conjunto de novos bairros ao redor de parques no Brooklyn, Nova York, no qual propôs a

---

<sup>90</sup> Frederick Law Olmsted (1822-1903) e Calvert Vaux (1824-1895) destacaram-se na área da arquitetura da paisagem nos EUA, assinando juntos projetos de parques urbanos famosos, como o *Central Park*, em

Nova York (1857). (Souza e Franco, 2020). Suas ideias teriam sido uma referência para Ebenezer Howard no período em que morou nos Estados Unidos.

criação das *parkways* como uma nova tipologia de via, ao mesmo tempo avenida e área verde, que representaria uma preocupação inédita com o tratamento paisagístico da estrada.

A *parkway* de Olmstead e Vaux compreendia oitenta metros de largura, divididos em cinco faixas, separadas por canteiros arborizados. A faixa central era destinada ao tráfego recreacional, acompanhada nos dois lados por passeios de pedestres; as faixas marginais eram reservadas para o tráfego de serviço e para o acesso às edificações às margens (Rybczynski, 1999).

Em outros contextos posteriores, o conceito original dessa tipologia viária foi adaptado, passando a atuar mais como uma rodovia de acesso limitado, geralmente destinada apenas para o automóvel particular, e tratada paisagisticamente com intuito de propiciar uma experiência recreacional (Hall, 2016 [1988], p.150). Funciona, também, muitas vezes, como um anteparo verde na paisagem espraiada, que dá a ilusão de que

se saiu de uma cidade para mais adiante entrar em outra (Panerai, 2014).

No Distrito Federal, essa denominação foi utilizada na primeira versão do Plano Rodoviário para se referir às rodovias distritais que encontram a DF-001 (EPCT) (DER-DF, s/d). Eram pensadas para restringir as ocupações nas suas proximidades, de modo a contribuir com a inibição do crescimento contínuo da metrópole, conforme a lógica prevista da urbanização dispersa. Inicialmente, eram margeadas por faixas de eucaliptos e largos canteiros centrais, o que em termos paisagísticos as aproximava mais do conceito original (Silva, 2018) (Figuras 76 e 77).



Figura 76: Fotografia aérea da EPTG, em 1972. Fonte: ArPDF.

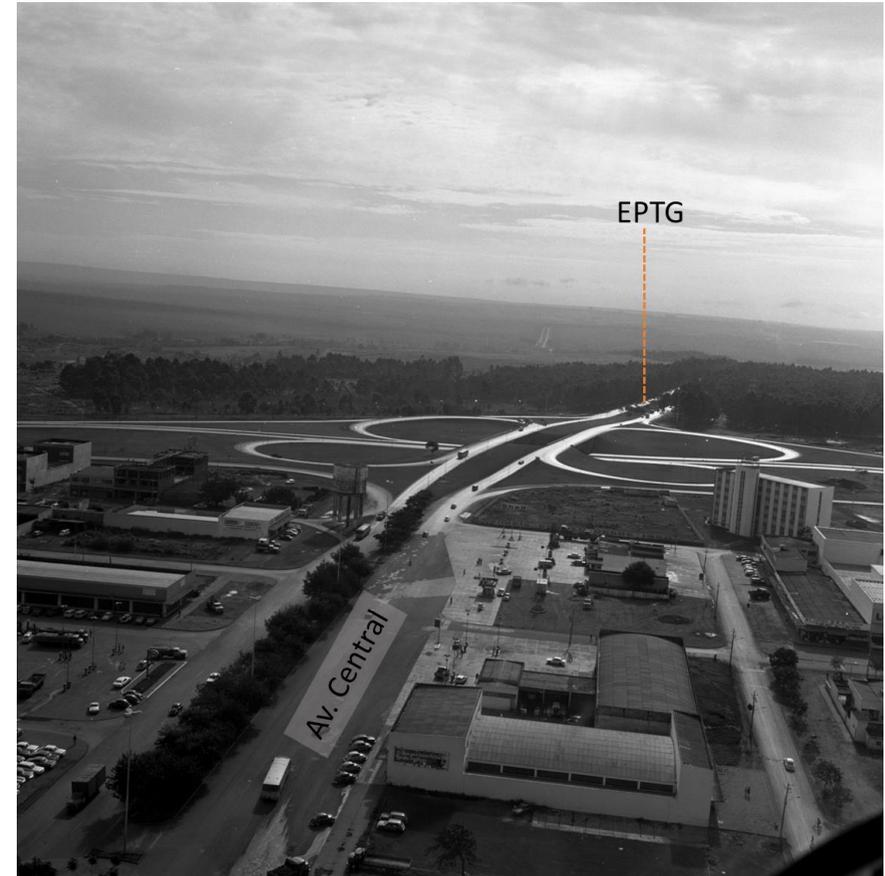


Figura 77: Fotografia aérea do Setor Central de Taguatinga, com destaque ao trevo de acesso à Avenida Central e EPTG ao fundo, em 1977. Fonte: ArPDF.

O primeiro plano rodoviário definiu o traçado das principais estradas-parque dentro dos limites do cinturão verde de Brasília e, à medida que novas ocupações surgiram dentro desse território, novas vias foram incluídas em revisões<sup>91</sup>. Dentre as que se destacam no processo inicial de ocupação do território, estão a Estrada Parque do Contorno (EPCT), a Estrada Parque de Indústria e Abastecimento (EPIA), a Estrada Parque Núcleo Bandeirante (EPNB), a Estrada Parque Taguatinga (EPTG) e a Estrada Parque Ceilândia (EPCL)<sup>92</sup> (Figura 78).

A EPCT, que compõe parte do perímetro que determinou os limites da ocupação para preservação da área central de Brasília (Bacia do Paranoá) e, assim, definiu as possibilidades de implantação das primeiras cidades-satélites, configura-se como um anel

rodoviário, que liga as partes mais distantes do território. Sua extensão acompanha longitudinalmente Taguatinga, definindo parte de seu limite a leste e, por isso, assumiu o importante papel de conexão dessa cidade com as demais aglomerações surgidas dentro e fora desse limite ao longo do tempo.

A EPIA (DF-003) configurou-se como a espinha dorsal do sistema rodoviário interno desse território, dividindo-o longitudinalmente e conectando as saídas norte (BR-010, BR-020, BR-030, rumo ao Nordeste) e sul (BR-040 e BR 050, rumo ao Sudeste), onde se implantaram as cidades-satélites Sobradinho e Gama, respectivamente. Seu eixo foi traçado por volta de 1959, como um prolongamento da BR-040 (Brasília-Belo Horizonte). Sua extensão, de aproximadamente 32 quilômetros, atravessa o cinturão verde até o trevo

<sup>91</sup> Atualmente, somam-se cerca de 25 estradas-parque no Distrito Federal.

<sup>92</sup> Além das cinco vias citadas, o Plano também definiu as seguintes: Estrada Parque Dom Bosco (EPDB), Estrada Parque Paranoá (EPPR),

Estrada Parque Vicente Pires (EPVP), Estrada Parque Península Norte (EPPN), Estrada Parque Acampamento (EPAC), Estrada Parque do Vale (EPVL), Estrada Parque Vereda Grande (EPVG), Estrada Parque do Ipê (EPIP), Estrada Parque do Aeroporto (EPAR), Estrada Parque Cabeça de Veado (EPCV).

de interligação da EPCT com a BR-020 (Brasília- Fortaleza). Junto à EPCT, a EPIA serviu como referência para a implantação das demais aglomerações urbanas que seriam anexadas àquelas já implantadas.

A EPNB, ou DF-075, corresponde ao trecho entre a EPCT e a EPIA, e integra o eixo de conexão Brasília a Anápolis, pela BR-060. Partindo da porção sul de Taguatinga, passa pelas Regiões Administrativas de Riacho Fundo, Setor Arniquireiras, Núcleo Bandeirante e parte do Guará.

A via que deu origem à EPTG foi implantada em função da construção de Taguatinga, a fim de possibilitar a ligação desta com o Plano Piloto. Sua extensão, de aproximadamente 11 quilômetros, conecta a EPIA à EPCT, passando atualmente em seu percurso, por SIA, Guará I, Águas Claras, Vicente Pires e Taguatinga. Depois de Taguatinga, estende-se como avenida Elmo Serejo até Ceilândia, compondo assim um dos principais eixos de deslocamento diário da população

do Distrito Federal (Ceilândia-Plano Piloto). Além disso, a EPTG ainda serve indiretamente a Samambaia, Riacho Fundo, Setor de Mansões Parkway, Octogonal, Cruzeiro e Sudoeste, aos quais dá acesso, pela conexão com as demais vias e setores lindeiros.

E, por fim, a EPCL foi traçada no limite norte da poligonal de Taguatinga, na década de 1970. Foi criada com o intuito de desafogar o trânsito da EPTG, que havia sido sobrecarregado após a implantação de Ceilândia. Considerando-se suas extensões, seu eixo conecta Ceilândia ao Plano Piloto (na extremidade oeste do Eixo Monumental), passando pelo SIA, Cidade do Automóvel, Estrutural e Vicente Pires. A oeste, conecta-se à BR-070, que liga Brasília às cidades coloniais goianas, até chegar à fronteira com a Bolívia, passando pelos estados de Goiás e Mato Grosso. Essa rodovia

funciona como um corredor de entrada e saída do Distrito Federal.<sup>93</sup>

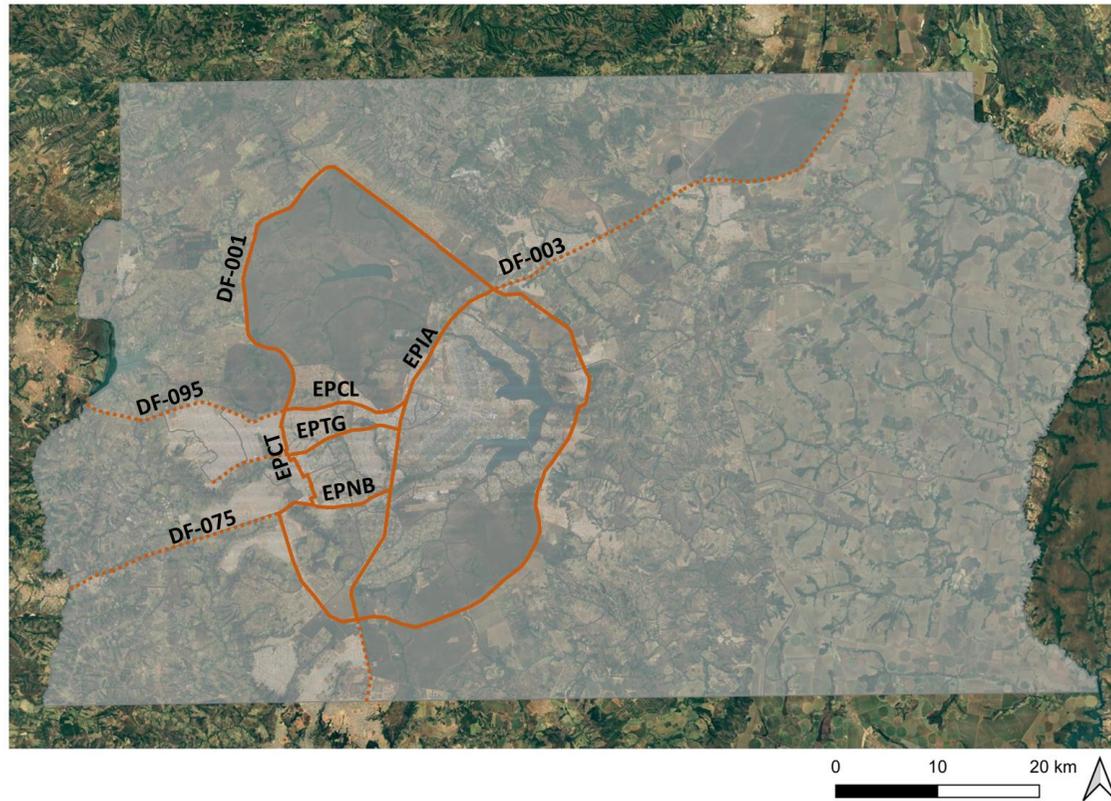


Figura 78: Indicação das Estradas Parque EPCL, EPNB, EPCT, EPTG e EPIA. Fonte: Google Earth, modificado pela autora, 2023.

<sup>93</sup> Em decorrência de sua criação, surgiu a cidade de Águas Lindas de Goiás, emancipada apenas em 1995, muito próximo ao limite do Distrito Federal, na área do Entorno.

Dito isso, é possível considerar que as estradas-parque foram fundamentais para a organização do tecido urbano e das conexões que se estabeleceram em maior escala (regional e nacional). Nesse sentido, vale lembrar as contribuições da “Teoria dos Eixos de Comunicação”, elaborada pelo geógrafo francês Pierre Pottier (1963), a respeito do papel central dos sistemas de circulação na promoção do desenvolvimento regional. Conforme essa teoria, os eixos de comunicação determinam padrões de localização das atividades econômicas e influenciam significativamente o crescimento econômico das regiões ao facilitar a circulação de pessoas, bens e informações. Essa influência, segundo ele, se dá justamente por determinar o nascimento e a expansão de centros urbanos, além de acelerar o desenvolvimento de zonas agrícolas e desencadear o aparecimento de complexos industriais.

No Distrito Federal, a rede composta pelas estradas-parque não só integrou as cidades-satélites e o Plano Piloto, como também contribuiu para o processo de urbanização e conurbação dos locais por onde passam, o que resultou na formação de uma grande aglomeração urbana, ainda que heterogênea e fragmentada, com um tecido recortado em bolsões morfologicamente isolados.

A infraestrutura viária permitiu e estimulou especialmente a ocupação dos eixos oeste e sudoeste e entorno, somando-se a outras condições, como as possibilidades mais favoráveis em termos ambientais de ocupação dessa área. Contribuiu também, nesse sentido, como conexões com as rodovias que levam às cidades próximas do DF e à rápida consolidação de Taguatinga, que, por sua vez, deu suporte à implantação de outras ocupações. Conforme apresentado, entre Taguatinga – no limite oeste da EPCT – e o Plano Piloto, no percurso das três estradas-

parque que as conectam (EPNB, EPTG e EPCL), foram sendo urbanizadas as áreas vazias e rurais – ou semirrurais –, constituindo-se, assim, aglomerações com usos, morfologias, densidades e legislações diversos.

As continuações das estradas-parque a oeste/sudoeste, para além da EPCT – a partir da qual assumem outras nomenclaturas –, passaram a conectá-la também a RAs extensas e populosas, como Recanto das Emas, Samambaia, Ceilândia e Brazlândia. Essa condição situa Taguatinga no centro dos trajetos percorridos diariamente pelos moradores dessa região. O que se percebe, portanto, é que a implantação e o crescimento subsequente dos setores adjacentes a ela – sobretudo de Ceilândia – provocaram impacto em sua estrutura urbana, o que se expressou principalmente pela sobrecarga no seu sistema viário.

Os desmembramentos das novas aglomerações surgidas ao seu redor provocaram descontinuidades no

desenho urbano, porém, o processo de crescimento aproximou cada vez mais suas áreas, justapondo-se os tecidos de cada uma e formando uma grande mancha, que tem Taguatinga em seu centro geográfico.

## 2.5 O centro da mancha

### “Centro urbano”

Para tratar do tema da centralidade urbana, é preciso primeiramente considerar as definições e diferentes escalas que o envolvem. O centro é entendido de modo geral como um local onde acontece a aglomeração de atividades principais e atrativas nas esferas político-administrativa, financeira, de comércio e serviços, religiosa e/ou de referência histórica e cultural. Em termos espaciais, é geralmente identificável pela situação geográfica central – o que não constitui uma regra – e por concentrar um maior adensamento populacional.

Panerai (2014, p.141) aponta entre as características gerais dos **centros urbanos**, a existência de uma massa edificada, na qual coexistem antiguidade, variedade e diversidade; a concentração de equipamentos públicos e instituições, a presença expressiva de atividades comerciais e a complexidade das funções. Segundo ele, seus serviços e atividades comerciais também costumam estar inseridos em um contexto de consumo que combina turismo e lazer. Nesse sentido, vale ressaltar que, muitas vezes, essas qualidades são distribuídas em mais de uma área da cidade, como subcentros com funções específicas. O centro antigo, por exemplo, a partir de onde se originou uma determinada cidade, não necessariamente coincide com o centro financeiro ou comercial da atualidade.

Também nesse sentido, Topalov *et al.* (2014) destacam as diferentes implicações entre as noções de *centro da cidade* e apenas *centro*. Segundo eles, a primeira

carrega a referência geométrica de uma região cujo principal diferencial é sua inserção no interior do tecido urbano; a segunda aproxima-se do sentido abstrato da palavra enquanto concentração, o que envolve reconhecer em uma determinada localidade características que transcendem sua posição geográfica.

Em vista disso, a noção de *centralidade* que passa a ser utilizada no Brasil a partir da década de 1950, como se vê em Milton Santos (1959), liberta os usos centrais da amarração geográfica. A centralidade exerce poder atrativo para os habitantes, com serviços e atividades que atendem não só aos moradores locais, mas também àqueles situados dentro de sua área de influência, que, então precisam se deslocar até ela. A frequência do consumo dos bens e serviços, ajuda assim, a estabelecer uma hierarquia, justificando pequenos ou grandes deslocamentos. Nessa mesma linha, Carlos Nelson Ferreira dos Santos (1988) coloca

que há uma correspondência entre cada centro e um território de influência que, quanto mais extenso e afastado, mais será percebido como contrário ao primeiro e que, por isso, a definição dos centros pressupõe a existência de periferias e fronteiras.

A geógrafa Maria Beltrão Spósito (1998) indica duas escalas territoriais como possibilidade para se estudar a centralidade: a intraurbana – que toma como referência o território da cidade ou da aglomeração urbana, a partir de seu centro ou centros – e a da rede urbana – que toma como referência a cidade ou aglomeração urbana principal em relação ao conjunto de cidades de uma rede, podendo ser vista em diferentes escalas e formas de articulação e configuração.

Pensando-se na rede urbana, um dos caminhos para se compreender o papel de centralidade é a perspectiva

do geógrafo alemão Walter Christaller (1966)<sup>94</sup>, autor da teoria das localidades centrais, que considera a ideia de que as cidades formam um conjunto de centros articulados funcionalmente. Segundo essa teoria, considera-se uma localidade central cada assentamento dotado de funções centrais, ou seja, pelos bens e serviços oferecidos, inclusive para a população externa a ele – residentes de assentamentos urbanos vizinhos ou da própria área rural. A centralidade, portanto, é medida, conforme a quantidade de funções centrais, assim como o número de pessoas atendidas e sua área de influência.

Dito isso, para se pensar o caso de Taguatinga, devem ser lembradas as especificidades da configuração e de administração do território do qual faz parte, visto que as unidades que o constituem fogem dos padrões de categorização de municipalidades. As reflexões aqui

---

<sup>94</sup> Essa teoria é utilizada como referência para a definição da região de influência do IBGE (2018).

propostas acerca da formação de centralidades nesse território tratam especificamente das relações entre as unidades do Distrito Federal – e até da Área Metropolitana de Brasília –, que não se poderiam classificar objetivamente como intraurbanas, mas também não abrangem a rede urbana em escala macro, como a nacional.

Do mesmo modo, os processos de urbanização do território em questão e de crescimento de suas aglomerações foram distintos aos das cidades tradicionais, o que dificulta a leitura da formação de centros e centralidades segundo os mesmos parâmetros. Embora o Plano Piloto concentre as edificações, atividades e simbolismos que motivaram a ocupação desse território, sua implantação e crescimento, além de historicamente recentes, se deram em paralelo e, por vezes, posteriormente as das

outras áreas externos. Assim, o centro, aqui, não coincide objetivamente com a parte mais antiga da cidade, nem se identifica uma relação simples entre um centro e uma periferia surgida a partir dele, por meio de uma expansão contínua.

É diante disso que se entende, aqui, a possibilidade de abordar Taguatinga como um dos centros da metrópole, além do Plano Piloto, considerando-se o papel de polo embrionário<sup>95</sup>, espacial e historicamente, que estabeleceu com as aglomerações ao seu redor.

Antes de avançar, é preciso reforçar novamente que, como demonstrado, Taguatinga e as demais RAs adjacentes a ela não foram as únicas a se formar fora do Plano Piloto, mesmo no início da ocupação do Distrito Federal. Em paralelo, outras foram formadas a norte, leste e sul. No entanto, a parte do território a

---

<sup>95</sup> “Embrionário”, no sentido daquilo que dá origem; a partir do qual se cresce. Ver o quadro com a definição de “polo” (página 13).

que correspondem (oeste) foi, aos poucos, conformando uma das aglomerações mais relevantes em termos dimensionais e na qual se concentram atividades que a definiram como um polo no território, o que já era reconhecido nos primeiros ditames do planejamento territorial na década de 1970.

O processo histórico de ocupação do Distrito Federal demonstra que a formação dessa mancha se deu vinculada à Taguatinga que, como dito, já era apontada como polo de desenvolvimento no primeiro plano de ordenamento territorial, de 1977. Esse entendimento foi reforçado alguns anos depois, no POT de 1992, que consolidou a bipolaridade entre ela e o Plano Piloto como centros complementares, juntamente como o

Gama (no sentido sudoeste)<sup>96</sup>, conforme consta em seu artigo 3º:

XXV - definição de um aglomerado urbano com características metropolitanas, no eixo Brasília-Taguatinga-Gama, que terá as atribuições de polo dinamizador das atividades produtoras da região, e virá a constituir um novo núcleo central complementar ao do centro de Brasília. (Distrito Federal, 1992).

Além disso, a partir do crescimento das áreas resultantes da expansão de Taguatinga, em 1997, a nova versão do PDOT propôs a criação de um Centro Regional, que abrangeria uma parcela de seu tecido (na área do atual Taguaparque<sup>97</sup>, contígua à EPCT) e a área de confluência com Ceilândia e Samambaia (Avenida Elmo Serejo). O intuito do Centro era compartilhar as

---

<sup>96</sup> Desde a década de 1970, parte significativa do fluxo migratório se direcionou também para os municípios goianos limítrofes, que iniciaram um processo de conurbação com as RAs do Distrito Federal (Dos Anjos, 2010). Dentre elas, o maior crescimento populacional ocorreu na região

sudoeste, com as cidades de Valparaíso e Luziânia, cujas proximidades com a RA do Gama lhe deram relevância.

<sup>97</sup> Parque urbano de uso público de Taguatinga, situado à leste da EPCT. Foi inaugurado em 2009, a partir do Decreto nº 28.925 (07 de abril de 2008).

funções distritais, econômicas e administrativas com o Plano Piloto<sup>98</sup>.

Naquele período, a população das três RAs era de 707.931 habitantes (221.247 em Taguatinga; 342.834 em Ceilândia; e 143.850 em Samambaia), conforme dados dos respectivos PDLs, com base no Censo do IBGE de 1996. Esse valor correspondia a 38% de toda a população do Distrito Federal (1.817.001 habitantes), o que já significava a maior concentração de habitantes no território. Para que se tenha uma referência, a

população da RA Gama no mesmo ano era de 121.630 habitantes. Naquele momento havia dezessete RAs no total.

Na mesma linha, o PDL de Taguatinga (1998) estabelece em seu artigo 4º a criação de um Centro Regional, “como marco simbólico da zona de dinamização e referência espacial de uma Brasília contemporânea, o qual equilibre e compartilhe com o Plano Piloto as funções de **centralidade regional**” (1998, s.p., grifo nosso) (Figura 79).

---

<sup>98</sup> Este centro regional foi desconstituído em 2009, devido a mudanças na organização política e administrativa do DF.

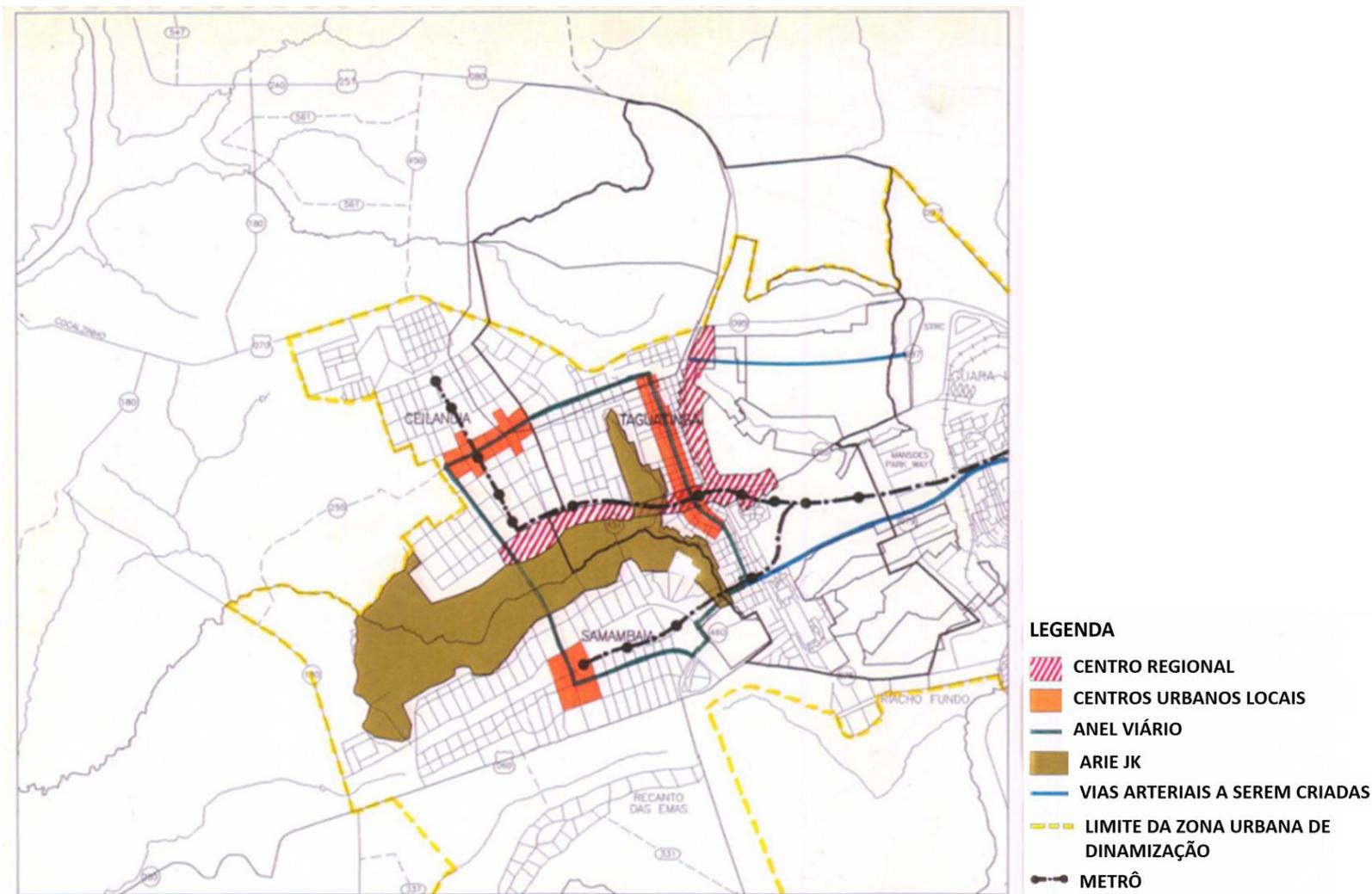


Figura 79: Indicação do Centro Regional (Taguatinga, Ceilândia e Samambaia) no PDL de 1998. Fonte: PDL de Taguatinga (GDF), 1998.

Conforme o Art. 11 desse plano, o Centro Regional deveria ser objeto de projeto urbanístico especial e atender às seguintes diretrizes:

- I - integração entre Taguatinga, Ceilândia e Samambaia;
- II - criação de áreas com porte e características adequados à implantação de atividades regionais diversificadas;
- III - valorização dos espaços públicos destinados ao encontro social, dando prioridade ao pedestre;
- IV - revitalização da área central de Taguatinga;
- V - implantação de um complexo de diversões, esporte, cultura e turismo na área localizada na margem leste da Estrada Parque Contorno - EPCT, no trecho entre a Estrada Parque Taguatinga - EPTG - e a Estrada Parque Ceilândia - EPCL;
- VI - destinação de uma faixa de terra, a ser arborizada, localizada na divisa do complexo previsto no inciso anterior com as Áreas de Uso Urbano com Restrição de Samambaia e Vicente Pires e a Área Rural Remanescente São José;
- VII - integração das partes sul e norte de Taguatinga, principalmente quanto ao fluxo de pedestres;
- VIII - reformulação da Avenida Central, mediante a segregação do tráfego de passagem e do tráfego

local, e a solução das ligações com as vias que a interceptam;

IX - integração da área central de Taguatinga ao bairro Águas Claras, com eliminação ou redução das barreiras físicas;

X - articulação entre as diversas áreas localizadas no interior do Centro Regional;

XI - compatibilização das características de centro regional às condicionantes ambientais, em especial àquelas referentes:

a) à ARIE Parque Juscelino Kubitschek;

b) ao Estudo Prévio de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto ao Meio Ambiente - EIA-RIMA - do Entorno Imediato de Ceilândia e Taguatinga;

XII - dinamização das áreas de influência do metrô;

XIII - proposição de instrumentos de política urbana que viabilizem a implantação do Centro Regional, por meio de parcerias entre o governo e a iniciativa privada;

XIV - definição de diretrizes complementares para o entorno do Centro Regional (GDF, 1998).

Todas essas diretrizes, embora não implantadas imediatamente, ecoaram em medidas e projetos identificados em período posterior.

O PDL estabelece também um Corredor de Atividades, por meio da criação de um anel viário de ligação entre os centros urbanos locais de Taguatinga, Ceilândia e Samambaia, e da alteração do uso do solo, prolongando as características de centralidade ao longo de seu percurso. O anel viário seria composto pelas seguintes vias: Avenida Hélio Prates; Avenida Comercial; via de ligação entre as Avenidas Comercial e Samdu; prolongamento das Avenida Samdu Sul (entre as quadras QSD e QSE) e via de ligação entre a QSE e a Avenida Leste de Samambaia, atravessando a ARIE JK (Figura 80). O plano determinou que esse corredor seria objeto de projeto urbanístico especial, a considerar, entre outras diretrizes, o uso e ocupação do solo diferenciados para os lotes lindeiros e a atribuição de prioridade ao transporte coletivo, com a criação de faixa exclusiva para transporte de massa.

O plano também permitiria o aumento dos coeficientes de aproveitamento na maior parte dos lotes de seus diversos setores, destacando-se, principalmente, aqueles situados no Setor Central e nas margens da Avenida Comercial (nos Setores B Norte e Sul). Conduz-se, com isso, a um adensamento e à maior verticalização das edificações nessas áreas<sup>99</sup>. A regulação do gabarito das edificações, até então, foi modificada com o estabelecimento do limite apenas pelos coeficientes de aproveitamento. A justificativa utilizada para isso era a busca pela otimização da ocupação urbana, por meio da densificação, argumento apoiado na necessidade de evitar vazios urbanos, apresentada no PDOT de 1992 e reforçada no PDOT de 1997 (Pereira; Saboia, 2020).

---

<sup>99</sup> O documento de Memória Técnica do PDL (GDF, 1998) destaca que já havia ocorrido uma elevação dos gabaritos do Setor Central em 1980.



Figura 80: Indicação do anel viário conector dos centros locais, conforme indicado no PDL de 1998. Fonte: imagem de satélite do Google Earth (2023), modificada pela autora.

Dentro da área delimitada como Centro Regional, o plano previu a aplicação do instrumento de edificação compulsória nas unidades imobiliárias não edificadas, subutilizadas ou não utilizadas, o que também indica o propósito de maior adensamento, além do cumprimento da função social. O adensamento

permitido nessas áreas também se associa à proposta de reforçar a implementação do sistema de transporte metropolitano (metrô), assim como a integração com outros meios de transporte coletivo (Figura 81).

A implantação desse sistema foi uma medida prática que contribuiu para reforçar a centralidade da região, já que suas linhas se direcionavam justamente ao sentido oeste do DF, passando por Taguatinga. Tratava-se do reconhecimento da densidade demográfica já existente nessa região do território, ao mesmo tempo em que o novo modal também funcionaria como vetor do crescimento naquele sentido. Além disso, a implantação de um transporte coletivo rápido seria uma mudança significativa para a ligação das RAs contempladas, que até então dependiam das estradas-parque sujeitas a congestionamentos nos horários de pico. Facilitava-se, assim, o acesso ao Plano Piloto, mas também se criava uma oportunidade de acesso no sentido contrário, o

que possivelmente contribuiu para o desenvolvimento das atividades que já se concentravam em Taguatinga.

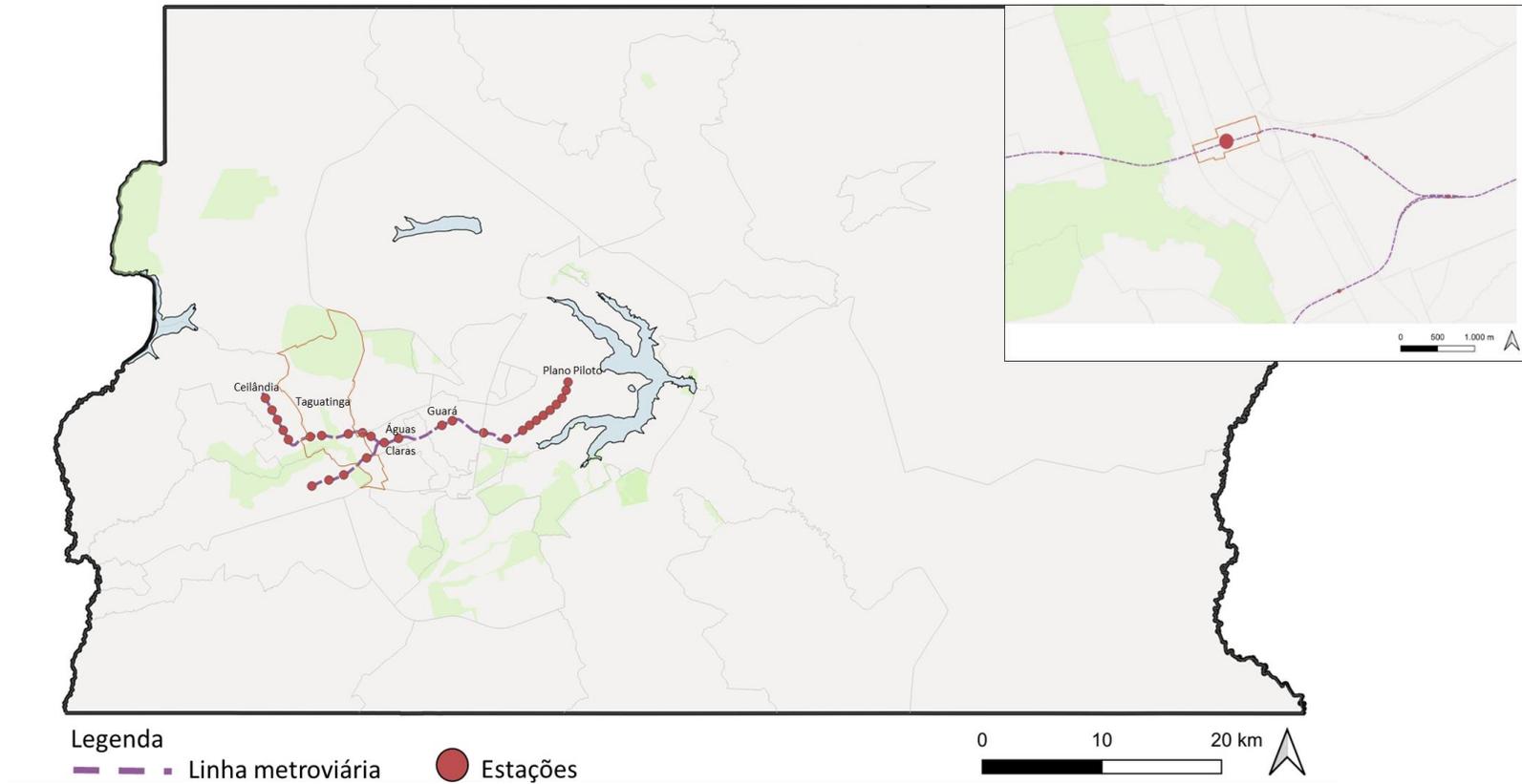


Figura 81: Linha metropolitana e estações do Distrito Federal. Fonte: Elaborado pela autora, a partir de dados do Geoportal/ Seduh (GDF), 2023.

A principal estação de metrô de Taguatinga está localizada na Praça do Relógio, uma das principais áreas livres de uso público dessa RA, onde se reúnem funções que também representam seu caráter de centralidade regional. Situada no Setor Central (cruzamento da Av. Central e Av. Comercial), a praça é um importante ponto de referência, implantada em meio a lotes comerciais de atividades diversas, como lojas, agências bancárias e lanchonetes (Figuras 82 a 84). Consiste em uma área de grande circulação de pedestres, em função não só da estação, mas também da sede da Administração Regional e dos pontos de ônibus nela localizados. O Relógio Central de Taguatinga, nela situado, é tido como marco referencial, reconhecido como principal monumento da cidade. Foi inaugurado em 1970 e atualmente faz parte

da lista de bens materiais tombados em âmbito distrital<sup>100</sup>.



Figuras 82 e 83: Fotografias da Praça do Relógio em Taguatinga. Fonte: Autora, 2020.

---

<sup>100</sup> Embora o projeto original desse setor previsse em seu lugar uma estação rodoviária, a praça já pode ser vista em uma fotografia aérea de 1971, na qual aparece também o relógio que lhe dá nome.

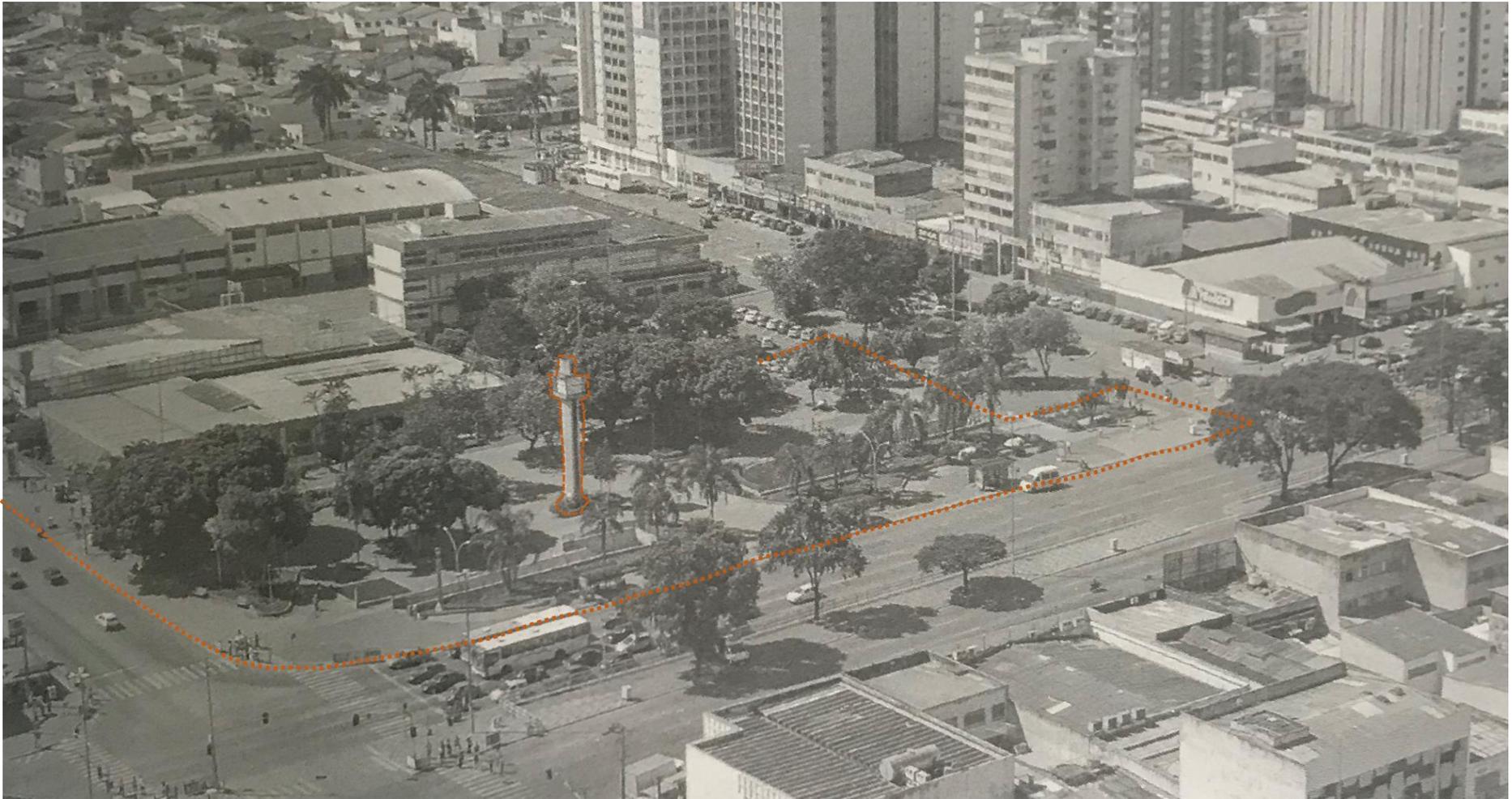


Figura 84: Fotografia área da Praça do Relógio, no Setor Central de Taguatinga, no final dos anos 1990. Fonte: Romão, 2016.

No que diz respeito aos dados socioeconômicos, embora os planos apresentados demonstrem o intuito de incentivo ao desenvolvimento de Taguatinga e demais RAs da região oeste, a RA do Plano Piloto deteve por muito tempo a preferência na localização das atividades econômicas. Os estudos técnicos do PDL apontam, por exemplo, que em 1994, o eixo Taguatinga-Ceilândia concentrava 30% dos estabelecimentos comerciais e 20% dos estabelecimentos prestadores de serviço, contra 50% e 55% (respectivamente) no Plano Piloto. No entanto, esses mesmos dados colocam esse eixo em primeiro lugar entre as demais RAs (depois do Plano Piloto), indicando seu potencial atrativo.

As atividades comerciais haviam se manifestado desde cedo em Taguatinga, com lojas diversas e com a prática

das feiras livres e permanentes, o que ainda se verificava no período da elaboração do PDL e segue como tradição até hoje, sobretudo nas áreas que configuram centralidades internas de seus setores<sup>101</sup> (Figuras 85 a 88).

Um exemplo importante dessa atividade é o caso do Mercado Sul, criado ainda no final da década de 1950 e considerado um dos primeiros centros comerciais do DF. Tratava-se de um conjunto comercial informal, situado no Setor B Sul, entre as quadras residenciais e estendido à rua como uma feira livre. Embora tenha passado por grandes mudanças desde então, mantém-se como um importante ponto de encontro e de realização de atividades comerciais e culturais em Taguatinga, que atraem também o público de outras regiões.<sup>102</sup>

---

<sup>101</sup> Atualmente, há pelo menos seis feiras na RA: Feira Livre da Praça do Bicalho (Setor D Norte), Feira da QND, Feira dos Importados (QSC), Feira Clube dos 200 (QSB), Feira da Praça R (QSD), Feira da Vila Dimas (QSE).

<sup>102</sup> A partir da década de 1970, ele entrou em decadência diante da chegada de redes de supermercado, novas lanchonetes e armazéns, tornando-se um reduto artístico-boêmio local. Essa nova ocupação indicou



Figura 85: Fotografia área do Setor Central de Taguatinga, com feira livre em primeiro plano, nos anos 1960. Fonte: Romão, 2016.

o potencial cultural que o local assumiu nas décadas seguintes, reunindo artistas e atividades teatrais e musicais. E, atualmente, mantém-se como um centro polivalente, com caráter comunitário e autônomo. Dentro da quadra encontram-se residências, serviços, pequenos comércios e



Figura 86: Fotografia de feira livre em Taguatinga (quadra não identificada), em 1968. Fonte: ArPDF.

atividades culturais e mantém-se a prática da realização de feiras e eventos periodicamente ([www.mercadosul.org.](http://www.mercadosul.org.), s.d).



Figura 87: Fotografia da Avenida Comercial de Taguatinga nos anos 1970. Fonte: ArPDF.

Na prestação de serviços, nesse mesmo período, Taguatinga se destacava com relação às cidades vizinhas, com melhor nível de atendimento, sobretudo nas atividades postais e hoteleiras<sup>103</sup> (GDF, 1998).

<sup>103</sup> O documento da Memória Técnica do PDL (GDF, 1998) aponta que em 1998 havia nove agências de correios em Taguatinga, contra uma em



Figura 88: Fotografia de exposição em frente à Associação dos Artesãos de Taguatinga (quadra não identificada), em 1980. Autor: Joaquim Firmino. Fonte: ArPDF.

A mesma relação se dava no setor industrial: Taguatinga concentrava 20% do total das indústrias do DF, o que a colocava na segunda posição na preferência locacional deste setor de atividades, depois do Plano

Ceilândia e uma em Samambaia; no Setor Hoteleiro, havia doze projeções, das quais, sete já estavam ocupadas.

Piloto (que detinha 42%). Os tipos predominantes de estabelecimentos industriais eram de pequeno porte – nas áreas de produtos alimentares, editoras e gráficas, metalúrgicas, indústria de mobiliário e vestuário.

Essas atividades econômicas e empregadoras são consideradas fundamentais na análise de Spósito (1998) a respeito do papel de centro exercido por um aglomerado urbano no processo de gestão do território da cidade. A autora considera em sua análise as decisões locacionais dos grupos econômicos ligados justamente à produção e à comercialização de mercadorias e serviços, o que, segundo ela, ajuda a identificar a redefinição das centralidades urbanas dentro dos aglomerados.

Pensando-se ainda na influência regional – nesse período de recorte (1971-1998) –, destaca-se também nessa RA a construção de alguns equipamentos de grande porte, dimensionados para atender não só a seus moradores, mas também aos vizinhos. É o caso

do Hospital Regional de Taguatinga (no Setor C Norte), inaugurado em 1974, para receber pacientes de todo o Distrito Federal e até de outros estados do país; do estádio esportivo Elmo Serejo Farias (às margens da Avenida Elmo Serejo), inaugurado oficialmente em 1978; e de um terminal rodoviário interestadual, situado próximo ao estádio (entre Taguatinga e Ceilândia).

Portanto, diante do quadro demonstrado, é possível entender que as condições geográfica, histórica, simbólica e de usos que envolvem Taguatinga, confirmam a hipótese de reconhecê-la como um centro paralelo ou complementar ao Plano Piloto (centro incontestável), o que contrapõe a sua leitura e entendimento como periferia.

Em termos populacionais, essa condição é reforçada pela proximidade de Taguatinga às outras RAs que dela derivaram, e que formaram um conjunto atrativo, cujo

potencial de centralidade é reconhecido pelo próprio planejamento territorial.

Essa condição indica uma ampliação da noção tradicional de centro, que é característica da metrópole contemporânea. A esse respeito, Panerai (2014) aponta que, com o crescimento e a explosão dos tecidos urbanos no século vinte, houve uma inversão da relação entre centro e periferia, já que a maior parte da população está fora dos centros antigos e das cidades-mães, deslocando a quase totalidade da superfície urbanizada.

No entanto, ainda conforme o autor, a diversidade do centro não é exatamente um fenômeno novo. Segundo ele, há tempos que o centro é múltiplo, formado pela somatória dos centros correspondentes aos diferentes grupos sociais ou aos diferentes usos de um mesmo grupo. A questão é que, ao se pensar nas grandes cidades até o século dezenove, esses centros dispunham-se em um território de dimensões relativamente limitadas, que formavam um conjunto

coerente entre si. Suas proximidades favoreciam a fusão das imagens ou de suas representações e uma identidade compartilhada por todos. A situação teria mudado com a dispersão, ocorrida sobretudo na segunda metade do século vinte, a partir de quando houve uma ruptura morfológica, em que os elementos constitutivos do centro migraram e dissolveu-se a conexão das partes como um todo.

Nesse contexto, criaram-se condições ambivalentes nas partes que compõem o território, que contrariam a expectativa de cumprimento da função de uma localidade conforme a posição que ocupa. Essa situação se aproxima das reflexões apontadas por Bernardo Secchi (2015) em sua tentativa de definição da cidade contemporânea, a partir da comparação com os atributos da cidade moderna. Entre elas, Secchi destaca as mudanças dos valores posicionais da cidade moderna, na qual cada posição tinha o seu papel definido (centro, periferia e extrema-periferia). *Valor posicional* é um

termo utilizado por ele em referência à ideia de que o valor de um bem ou de um serviço pode depender de sua posição na sociedade ou na cidade, e não só de sua raridade ou de seu custo de produção. Esses valores, ao longo do tempo, teriam sido representados de modo mais ou menos transparente, nas características físicas e estéticas das diferentes partes da cidade e nos correspondentes valores fundiários.

Na cidade moderna, teria se consolidado um sistema de valores posicionais por meio da prática do zoneamento, em um período em que se alcançara certa coerência entre a forma urbana, o papel das diversas partes, incluindo as sociais, e a disposição das atividades. No centro, identificavam-se as atividades direcionais e comerciais de maior valor, as grandes instituições e a residência das classes mais abastadas; e, gradualmente, em direção à periferia (exceto por alguns bairros-jardins), atividades menos raras e classes sociais menos

ricas; na extrema periferia, fábricas, quartéis, manicômios e bairros populares.

Esses valores teriam sido destruídos na transição da cidade moderna para a contemporânea, no século vinte, o que se deve, entre outros fatores, à sua instabilidade e ao contínuo deslocamento e reorganização das atividades.

Na cidade contemporânea, lugar da mescla e diversificação (Secchi, 2015), formam-se continuamente novos lugares de comércio, lazer, comunicação e interação social, definindo-se assim, uma nova geografia de centralidades, que reforça a compreensão do enfraquecimento das relações tradicionais entre centro e periferia.

### **Considerações parciais**

Diante da análise do segundo recorte de tempo apresentada, é possível perceber que esse período configurou mudanças significativas no desenvolvimento do território. Aqui, ficam mais nítidas as adaptações ocorridas tanto dentro dos limites das unidades urbanas, como na escala maior (Distrito Federal), considerando-se as mudanças nas diretrizes de ocupação dos lotes, a organização das vias e as novas áreas ocupadas.

As indicações precisas e a tentativa de controle dos modos da urbanização que caracterizavam a postura modernista deram lugar a um planejamento mais flexível e permissivo e com novas inspirações. Ao mesmo tempo, expandiam-se as brechas para a atuação mais impactante do mercado imobiliário, com as restrições cada vez maiores à habitação no Plano Piloto, com preços altos e pouca oferta de moradia, e a

criação de possibilidades de se morar fora do centro principal a preços mais acessíveis.

Concretiza-se o que a princípio se colocava como “desvio” das intenções iniciais do planejamento, como a criação de novos setores (ou RAs) externos ao Plano Piloto, antes de sua ocupação completa. Além disso, assume-se a ocupação de áreas vazias dentro do limite interno do cinturão verde, ainda que a permissão legal para essas ocupações tenha se dado de modo seletivo e restrito a determinados grupos sociais, mantendo-se as ações de remoção e realocação sob a justificativa da preservação ambiental.

Nesse período, consolida-se de modo mais evidente a ocupação dispersa do território – que já se anunciava anteriormente –, estruturada tanto pelas vias de circulação como pelos principais polos estabelecidos no primeiro momento: Plano Piloto e Taguatinga. Essa última, embora em condição secundarizada – o que significava, em geral receber menos recursos e

investimentos –, funcionou como polo de crescimento populacional, reconhecido e incentivado como tal pelas ações do planejamento urbano, visto que, a partir dela e da infraestrutura que lhe dava suporte, formou-se a maior aglomeração populacional de todo o território. Mais, do que isso, devido à concentração de serviços e ao seu potencial comercial, acabou assumindo o papel de centralidade na grande mancha da qual faz parte. E, nesse sentido, tanto o planejamento regional como local indicam uma leitura mais completa do território, considerando a nova condição de Taguatinga e guiando sua expansão.

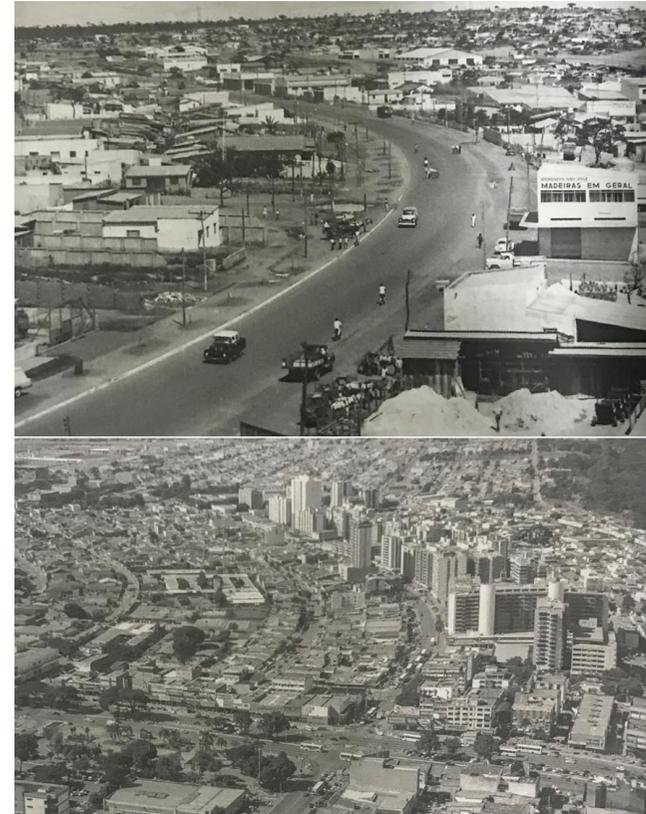
### **3. Taguatinga para além (1999-2022)**

### 3.1 As transformações mais recentes

Até o ano de 1998, quando entrou em vigor o Plano Diretor Local, Taguatinga já tinha seus limites urbanos ocupados pelos loteamentos que compreendiam seus vários setores. As áreas não ocupadas mais extensas eram aquelas definidas como de proteção ambiental, que, portanto, não poderiam ser edificadas. Dali em diante, o que acontece internamente é um maior adensamento, com a ocupação dos lotes vazios ou subutilizados em áreas já consolidadas e com a verticalização de edificações situadas no Setor Central e na Avenida Comercial, conforme previsto nas diretrizes do plano (Figuras 89 a 92).

Nesse período, as expansões de Taguatinga – desmembradas ou em vias de se desmembrarem em regiões administrativas independentes – já definiam mais nitidamente a extensão da mancha de ocupação naquele sentido do território do DF e Entorno e o papel agregador que se assumia entre elas. Os impactos

dessa nova configuração foram considerados nas novas formulações e diretrizes do planejamento territorial que se seguiram.



Figuras 89 e 90: Av. Comercial Sul na década de 1960 (foto de cima) e no início dos anos 2000 (foto de baixo).  
Fonte: Romão, 2016.



Figuras 91 e 92: Verticalização na área central de Taguatinga. Fonte: Fotografia pela autora, à esquerda (2020) e Google Earth, à direita (2022).

### 3.2 Os planos territoriais

Depois de doze anos, uma nova versão do Plano Diretor de Ordenamento Territorial (PDOT) foi proposta em 2009, através da Lei Complementar nº 803 (de 25 de abril). Além das atualizações às novas dinâmicas do território, esse documento propôs adequações às diretrizes e aos instrumentos constantes da Lei Federal nº 10.257 (10 de julho de 2001) – Estatuto da Cidade –, como a criação de Áreas de Regularização de Interesse Social, e incorporou as políticas e diretrizes ambientais e setoriais implantadas no Distrito Federal.

Aqui são criadas as Unidades de Planejamento Territorial, com o agrupamento de Regiões Administrativas, a partir do reconhecimento de semelhanças entre elas e, com base nisso, são direcionados estudos específicos para cada região.

É também apresentada uma proposta de estratégia de dinamização voltada à configuração de novas

centralidades, a fim de promover o desenvolvimento urbano, econômico e social e a indução do crescimento local e regional, “mediante a diversificação do uso do solo, a implantação de centros de trabalho e renda e a melhoria dos padrões de mobilidade e acessibilidade, observada a capacidade de suporte socioeconômica e ambiental do território” (GDF, 2009). Para isso, foram criadas Áreas de Dinamização, estruturadas com base no conceito de polos urbanos, que abarcam áreas em que se aglomeram atividades urbanas, e de eixos, abrangendo áreas de intervenção situadas ao longo dos grandes corredores de circulação da produção e dos fluxos. A elas se associam propostas de organização da malha urbana e dos espaços públicos associadas à rede viária estrutural e à rede estrutural de transporte coletivo e integração e reorganização da infraestrutura de transporte urbano, público e individual.

Conforme o plano, a estratégia de dinamização deveria ser adotada prioritariamente em oito áreas, em sua

maior parte situadas nas áreas oeste e sul do DF, dentre as quais se identificam Taguatinga e Ceilândia.

São elas:

I – Eixo Ceilândia, que compreende o Setor de Indústrias da Ceilândia, o Setor de Materiais de Construção da Ceilândia e a Área de Desenvolvimento Econômico do Descoberto, e as quadras situadas entre a Via MN 2 e Via N5, ao longo do eixo do metrô;

II – Eixo Taguatinga, que corresponde à via de ligação Taguatinga-Ceilândia e a área lindeira à Estrada Parque Contorno – EPCT, na Região Administrativa de Taguatinga;

III – Eixo EPIA, que compreende o trecho da Estrada Parque de Indústria e Abastecimento, agregando, nas margens da via, os Setores de Oficinas Sul e Norte – SOF/S e SOF/N, o Setor de Indústria e Abastecimento – SIA, o Setor de Áreas Públicas – SAP, o Setor de Clubes e Estádios Esportivos Sul – SCEES, o Setor de Garagens e Concessionárias de Veículos – SGCV, o Setor de Múltiplas Atividades Sul – SMAS, a Rodoferroviária e o Pátio Ferroviário de Brasília – PFB;

IV – Eixo Interbairros, compreendendo as áreas lindeiras à via Interbairros;

V – Polo JK, que compreende o Polo de Desenvolvimento Juscelino Kubitschek, a Estação Aduaneira Interior – EAD, a Área de Desenvolvimento Econômico de Santa Maria e o Setor Meirelles;

VI – Polo Capital Digital, que compreende o Parque Tecnológico Capital Digital, na Região Administrativa do Plano Piloto;

VII – Polo de Agronegócios área 1, próximo ao entroncamento das rodovias DF-230 e BR-020, na Região Administrativa de Planaltina;

VIII – Polo de Agronegócios área 2, próximo ao entroncamento das rodovias DF-230 e BR-405, na Região Administrativa de Planaltina. (GDF, 2009)

O PDOT de 2009 se mantém vigente até a atualidade, com alterações decorrentes das Leis Complementares nº 854 (15 de outubro de 2012), nº 951 (março de 2019), e nº 986 (30 de junho de 2021) – que trata especificamente da Regularização Fundiária. Contudo, não se identificam outras diretrizes significativas a respeito de Taguatinga.

### 3.3 O crescimento nos últimos anos

Nos arredores de Taguatinga, Ceilândia – que desde 1989 já era reconhecida como RA independente – tem seu perímetro ocupado e adensado, chegando a abrigar a maior concentração populacional de todo o DF nos anos seguintes. Seu adensamento se dá menos pela verticalização do que pela numerosa concentração de pessoas em um mesmo lote, geralmente, de dimensões reduzidas.

Entre fins da década de 1990 e o início dos anos 2000, iniciaram-se nos seus arredores as ocupações inicialmente irregulares Sol Nascente e Pôr do Sol<sup>104</sup>, situadas a oeste de sua poligonal<sup>105</sup>. Assim, considerando os habitantes dessas áreas, a PDAD de 2004 apontou a população de Ceilândia com 332.455

<sup>104</sup> Essas foram desmembradas em 2019, pela instituição da RA XXXII, através da Lei nº 6.359.

<sup>105</sup> Essas surgiram em condição semelhante à das primeiras ocupações irregulares de sessenta anos atrás, formadas por barracos de madeira, sacos de cimentos, lona e papelão.

habitantes, o que representava 15,85% do total de todo o Distrito Federal (2.096.534 habitantes)<sup>106</sup>.

Do mesmo modo, há nesse período uma maior ocupação das áreas de Samambaia, Recanto das Emas e Riacho Fundo. Esse último foi desmembrado com a criação da RA Riacho Fundo II (XXI), em 2003, pela Lei nº 3.153 (6 de maio de 2003), a mesma que instituiu as RAs Águas Claras (XX), Sudoeste/Octogonal (XXII) e Varjão (XXIII)<sup>107</sup>.

A criação da RA Águas Claras compreendeu as áreas de Águas Claras Vertical, Areal e Arniquireiras. Desde sua criação como bairro, Águas Claras passou por uma expressiva verticalização, facilitada pela regulação construtiva apenas pelo coeficiente de aproveitamento

<sup>106</sup> À época, a população de Taguatinga era de 223.452 habitantes e a do Plano Piloto de 198.906 habitantes.

<sup>107</sup> Naquele também foi criada a RA Parkway (XXIV), que, curiosamente, abrange parte das áreas de onde os primeiros moradores de Ceilândia foram retirados, sob a justificativa da necessidade de preservação ambiental.

no PDL de Taguatinga, ao qual ainda estava submetida, e pelo próprio governo da época (governador Joaquim Roriz, PMDB), que defendia a rápida e intensa ocupação do local. Com isso, o plano original que previa edifícios de até 12 pavimentos foi corrompido e as torres

residenciais na sua área principal chegaram a atingir até 36 pavimentos, concentrando uma grande densidade populacional que destoa na paisagem do restante do território (Figura 93).



Figura 93: Fotografia área de Taguatinga e Águas Claras. Fonte: Autora, 2023.

Nos anos seguintes ao início da construção de Águas Claras Vertical, o modelo de empreendimentos conduzidos pelas cooperativas não se sustentou e muitas obras acabaram sendo assumidas por incorporadoras e grandes empresas da construção civil. A valorização imobiliária que se seguiu nesse período, decorrente do aumento da demanda habitacional das classes médias locais, submeteu mais fortemente a urbanização de Águas Claras à dinâmica do mercado imobiliário, impactando os preços praticados nessa localidade. Por conta disso, também se adaptaram as tipologias edilícias, conforme os conceitos de morar defendidos pelas construtoras.

Muitas das diretrizes sugeridas no projeto do arquiteto Paulo Zimbres para Águas Claras já não haviam sido acatadas pelas construtoras e cooperativas que deram início às construções, como a adoção das galerias comerciais nos térreos dos edifícios, que favoreceriam a interação entre a área pública e os lotes privados.

Muitas delas optaram pelo térreo em pilotis, com áreas coletivas destinadas aos moradores – tipologia comumente adotada no Plano Piloto –, mas com os limites do lote cercados para manutenção de sua privacidade. (Pereira; Saboia, 2020).

Nos últimos anos, parte significativa dos edifícios residenciais construídos em Águas Claras consistem em condomínios verticais fechados, com áreas coletivas internas cercadas por muros cegos, sem contato com as calçadas. Essa mesma tipologia, não permitida na área do Plano Piloto, começou a ser vista também com mais expressividade nos últimos dez anos dentro de Taguatinga e em Samambaia, além de outras RAs como Guará e Gama. Trata-se de um modelo de habitação que, aparentemente, oferece mais segurança aos moradores, devido à constante vigilância e ao controle do acesso às áreas comuns (Figuras 94 a 97).



Figuras 94 e 95: Vista aérea e fotografia do "Boulevard dos Ipês" (QNM). Fonte: Google Earth e fotos pela autora, 2023.



Figuras 96 e 97: Vista aérea e fotografia dos Residenciais "Itamaraty" e "JK" (Reserva Taguatinga). Fonte: Google Earth e fotos pela autora, 2023.

Além desses condomínios, nos últimos anos, também se encontram nas RAs lindeiras à Taguatinga (fora de sua poligonal) grandes conjuntos horizontais de habitação social resultantes de programas como o “Minha Casa, Minha Vida”<sup>108</sup>, aqui vinculados ao Governo do Distrito Federal. Estes são mais expressivos nas RAs de Samambaia, Recanto das Emas e Riacho Fundo (I e II)<sup>109</sup>.

Quanto às áreas ainda não urbanizadas, no entorno de Taguatinga, algumas situações distintas se estabeleceram. Em 1999, uma condição especial foi criada sobre a área indicada como “Especial de Proteção com Restrição Físico-Ambiental” no PDL de Taguatinga,

---

<sup>108</sup> “Minha Casa Minha Vida” é um programa de habitação do governo federal, criado em 2009, que oferece subsídio para facilitar a aquisição de moradias populares. Em Brasília, este programa foi incorporado pelo governo local na política habitacional com o nome “Morar Bem”.

<sup>109</sup> Um exemplo é o “Residencial Parque do Riacho”, situado no Riacho Fundo II, que já compreende até 28 etapas, implantadas ao longo da extensão da EPCT.

situada ao norte EPCL, que passou a integrar parte da Floresta Nacional de Brasília - FLONA<sup>110</sup>.

No entanto, desde 1998, as áreas que haviam sido indicadas como “Rurais remanescentes”, no mesmo plano, foram urbanizadas e ocupadas por quase todo o limite que as definia. No início dos anos 2000, o setor Vicente Pires já se encontrava predominantemente ocupado por condomínios residenciais fechados, decorrentes do parcelamento em lotes particulares das áreas das chácaras. A revisão do PDOT publicada em 2009 incluiu a área desse setor, assim como o Setor Habitacional Arniqueira, na Zona Urbana de Expansão e Qualificação<sup>111</sup>, composta por “áreas propensas à

<sup>110</sup> A FLONA foi criada pelo Decreto Federal s/nº., de 10 de junho de 1999. Trata-se de uma Unidade de Conservação, sobre a qual se objetiva o uso sustentável dos recursos florestais.

<sup>111</sup> Além delas, o PDOT também inclui na Zona Urbana de Expansão e Qualificação o Setor Habitacional Bernardo Sayão, o Setor de Múltiplas Atividades do Gama, a Vila Cauhy, os setores habitacionais e áreas de regularização do entorno de Sobradinho, o Setor Habitacional Sol Nascente, o Setor Habitacional Água Quente, áreas situadas ao longo da BR-060 (trecho entre a DF-180 e a DF-280), DF-001 (trecho entre Recanto das Emas e a DF-065), trecho a noroeste de Santa Maria até o

ocupação urbana, predominantemente habitacional, e que possuem relação direta com áreas já implantadas” (GDF, 2009, p.33). Para as áreas situadas nessa zona, o plano previu entre outras ações, a aplicação do conjunto de instrumentos de política urbana adequado para a regularização do solo. Na sequência, em maio de 2009, Vicente Pires foi desmembrada de Taguatinga, através da Lei nº 4.327, que o instituiu como a RA XXX – reunindo, além do Setor Habitacional Vicente Pires, as Colônias Agrícolas Samambaia, Cana do Reino, Governador e Vila São José. Dez anos depois, o Setor Arniqueiras também se tornou independente (RA XXXIII), pela Lei nº 6.391 (1º de outubro de 2019).

Com a ocupação e o crescimento de Vicente Pires e Águas Claras, além do Guará, SIA e Lucio Costa (Quadra Econômica), grande parte da extensão da

---

córrego Alagado, BR-040 (trecho próximo a Santa Maria), área a oeste do Núcleo Urbano de Samambaia, entre as quadras QN 327, QS 127 e a DF-180, região situada a leste da DF-140, exceto a área de propriedade da TERRACAP e região situada a oeste da DF-140.

EPTG passou a ter suas áreas lindeiras ocupadas. Nessa extensão, inclui-se a Superquadra Brasília, que começou a ser construída a partir de 2005, sob o domínio administrativo da RA Guará. Essa área é ocupada por condomínios residenciais verticais de tipologia similar àquelas encontradas em Águas Claras, mas com máximo de sete pavimentos.

Em paralelo, cresceram também nesse período outras regiões no sentido do eixo oeste/sudoeste, como a área da Ponte Alta do Gama e Santa Maria e outras cidades do Entorno do Distrito Federal, como Valparaíso<sup>112</sup> e Luziânia.

Diante dessas expansões, Taguatinga se manteve como um centro geográfico, por onde passam as principais vias de comunicação (rodo e metroviárias) entre as

<sup>112</sup> Desmembrado de Luziânia e elevado à categoria de município pela Lei Estadual de Goiás nº 12.667, de 18 de julho de 1995.

áreas que compõem essa porção do território e as demais, o que reforça a complexidade de sua condição.

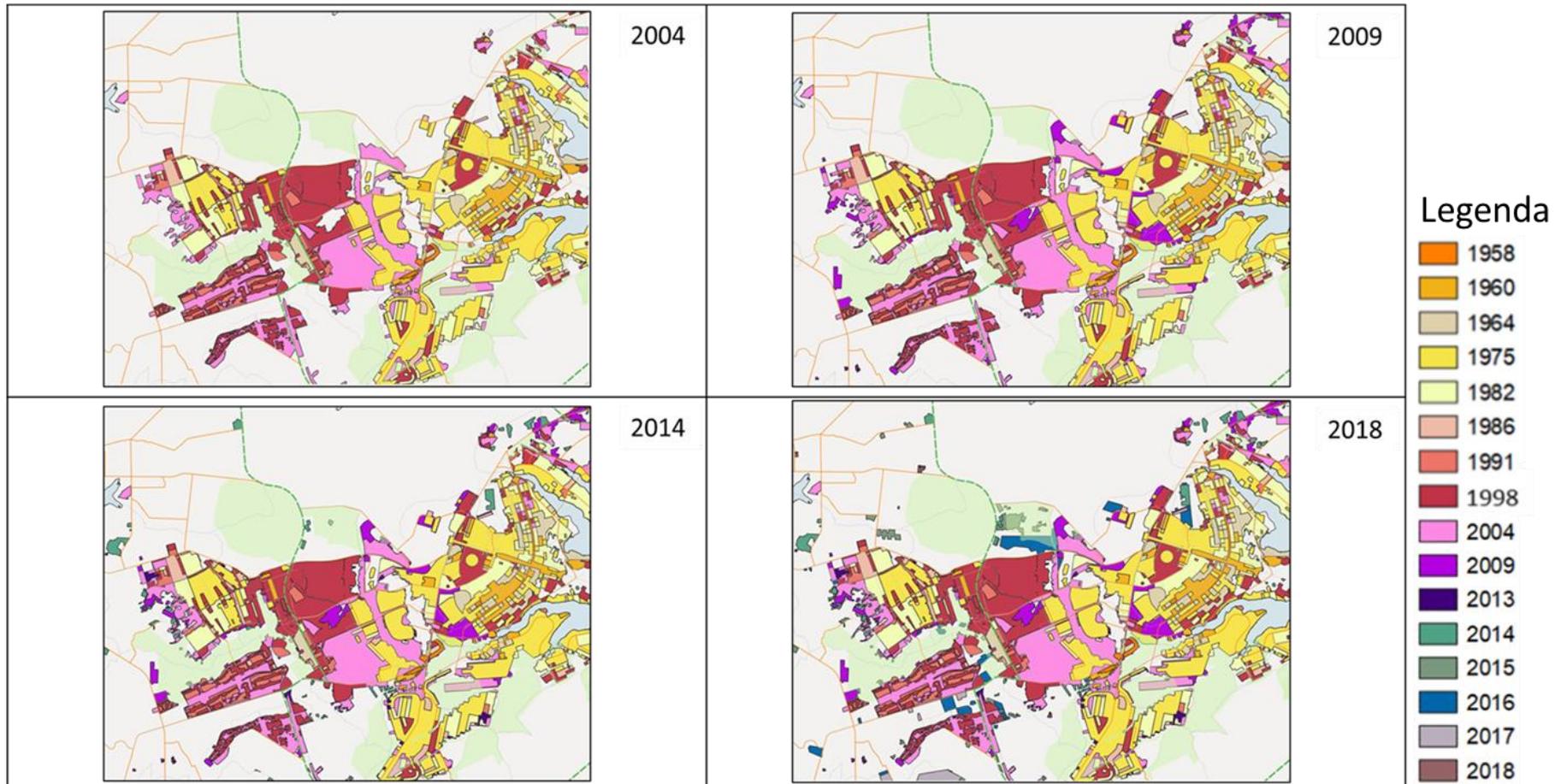


Figura 98: Urbanização das áreas nos arredores de Taguatinga entre 2004 e 2018. Fonte: elaborado pela autora, a partir de dados do Geoportal/Seduh (GDF), 2022.

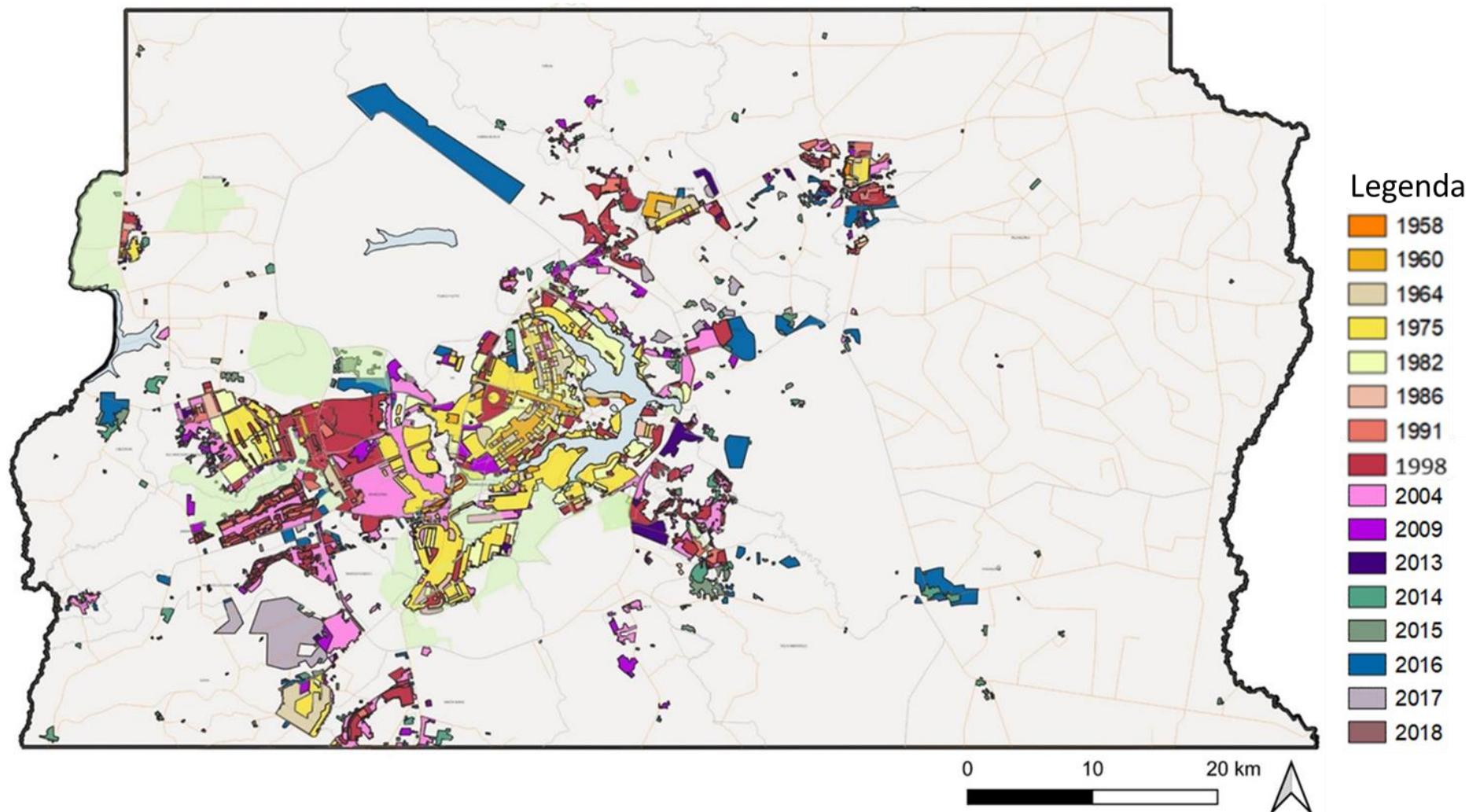


Figura 99: Urbanização no Distrito Federal entre 2004 e 2018. Fonte: elaborado pela autora, a partir de dados do Geoportal/Seduh (GDF), 2022.

### 3.4 As centralidades internas de Taguatinga

O caráter da centralidade de Taguatinga, já anunciado no período anterior (1971-1998), vem se fortalecendo nos últimos anos, não apenas por sua posição dentro da grande mancha oeste, mas como um centro comercial e de concentração de empregos.

Dados apontados em pesquisas da Codeplan de 2013, mostraram essa RA como a segunda maior região empregadora do Distrito Federal e no segundo lugar entre as regiões que mais atraíam trabalhadores, atrás apenas do Plano Piloto (Codeplan, 2013). Em 2018, a Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios apontou que entre os trabalhadores residentes em Taguatinga, 70,5% deles trabalhava na própria RA ou nas demais fora do Plano Piloto (Codeplan, 2019), confirmando-se, assim, a não dependência econômica com relação a ele,

o que contraria a ideia de cidade-dormitório que predominava sobre ela nas primeiras décadas. Além disso, novamente, a vocação de centralidade dessa RA é reforçada pelo planejamento territorial.

O macrozoneamento definido pelo PDOT de 2009 – reforçado nos mapas apresentados na revisão de 2012 – enquadra Taguatinga em duas Macrozonas, a Rural e a Urbana. A Zona Urbana é dividida em outras categorias, dentre as quais duas aparecem inseridas na poligonal dessa RA: a Zona Urbana Consolidada e a Zona Urbana de Uso Controlado II. Essa última é associada à parte da porção ao norte da RA, compreendendo as quadras inseridas em uma área de proteção de mananciais<sup>113</sup>. Já a classificação em Zona Urbana Consolidada é atribuída à maior parte de seu território e nela busca-se possibilitar o desenvolvimento urbano, por meio da melhoria da

---

<sup>113</sup> O intuito da classificação dessa zona é conciliar o uso urbano com a conservação dos recursos naturais, e para isso são propostas diretrizes mais restritivas de uso e ocupação.

infraestrutura e dos equipamentos públicos. É também a área preferencial para o destino das propostas de dinamização urbana e viária (Figura 100). Para essa zona, é proposta a Estratégia de Dinamização de Áreas Urbanas, ordenadas em Eixos e Polos<sup>114</sup> (PDOT, 2012) (Figura 101).

Essa estratégia envolve a proposta de adensamento urbano e renovação dos usos das edificações nos espaços contíguos aos eixos viários. E, mais uma vez, o que se nota aqui, é o objetivo de confirmar sua consolidação como segundo Centro Regional, intuito indicado preliminarmente nos planos anteriores.

---

<sup>114</sup> Os eixos são aqueles estruturados ao longo das grandes vias de circulação. Os polos, por sua vez, são áreas pontuais delimitadas no território, que concentram um conjunto de atividades.

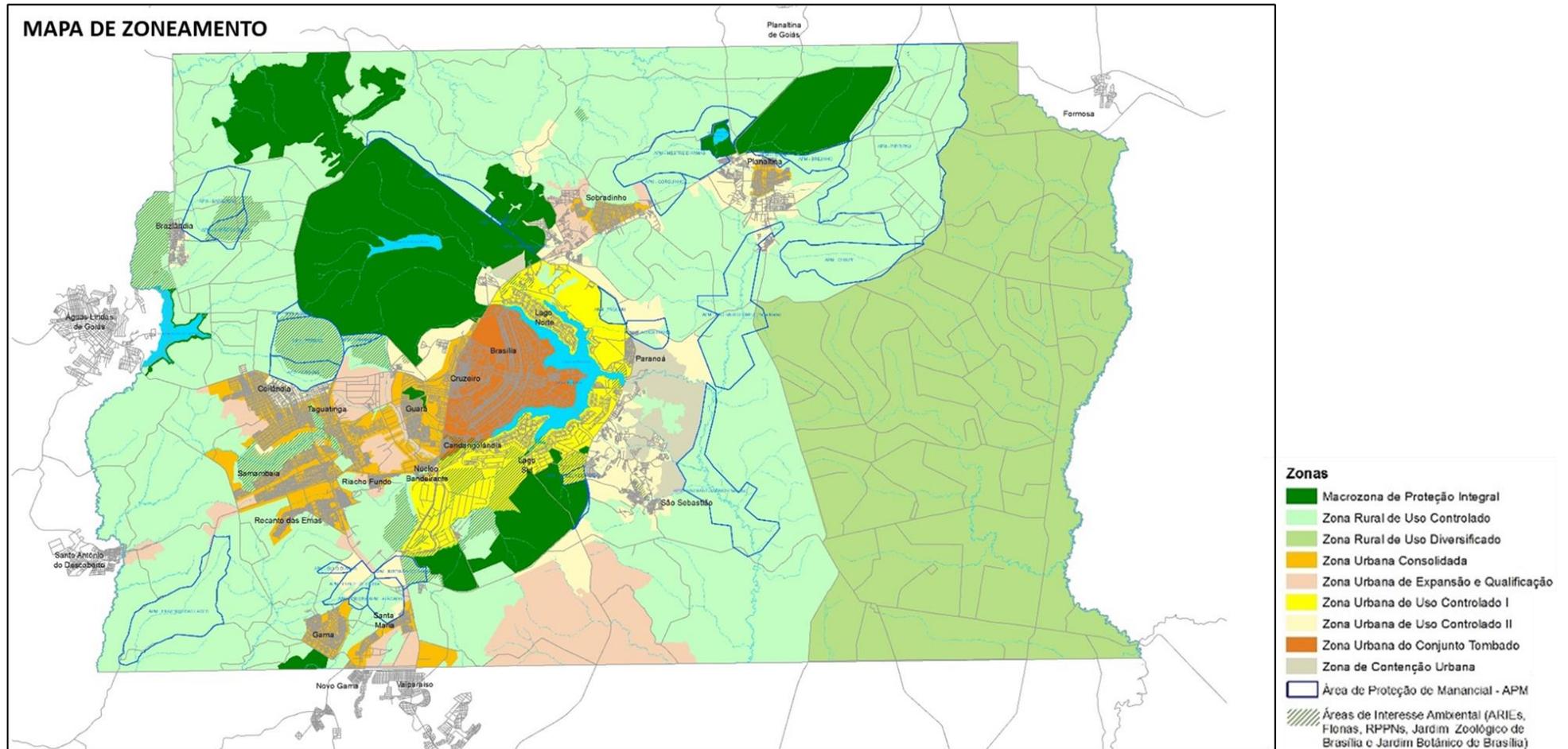


Figura 100: Mapa de Zoneamento do PDOT (2012). Fonte: Seduh (GDF). Acesso em 2019.

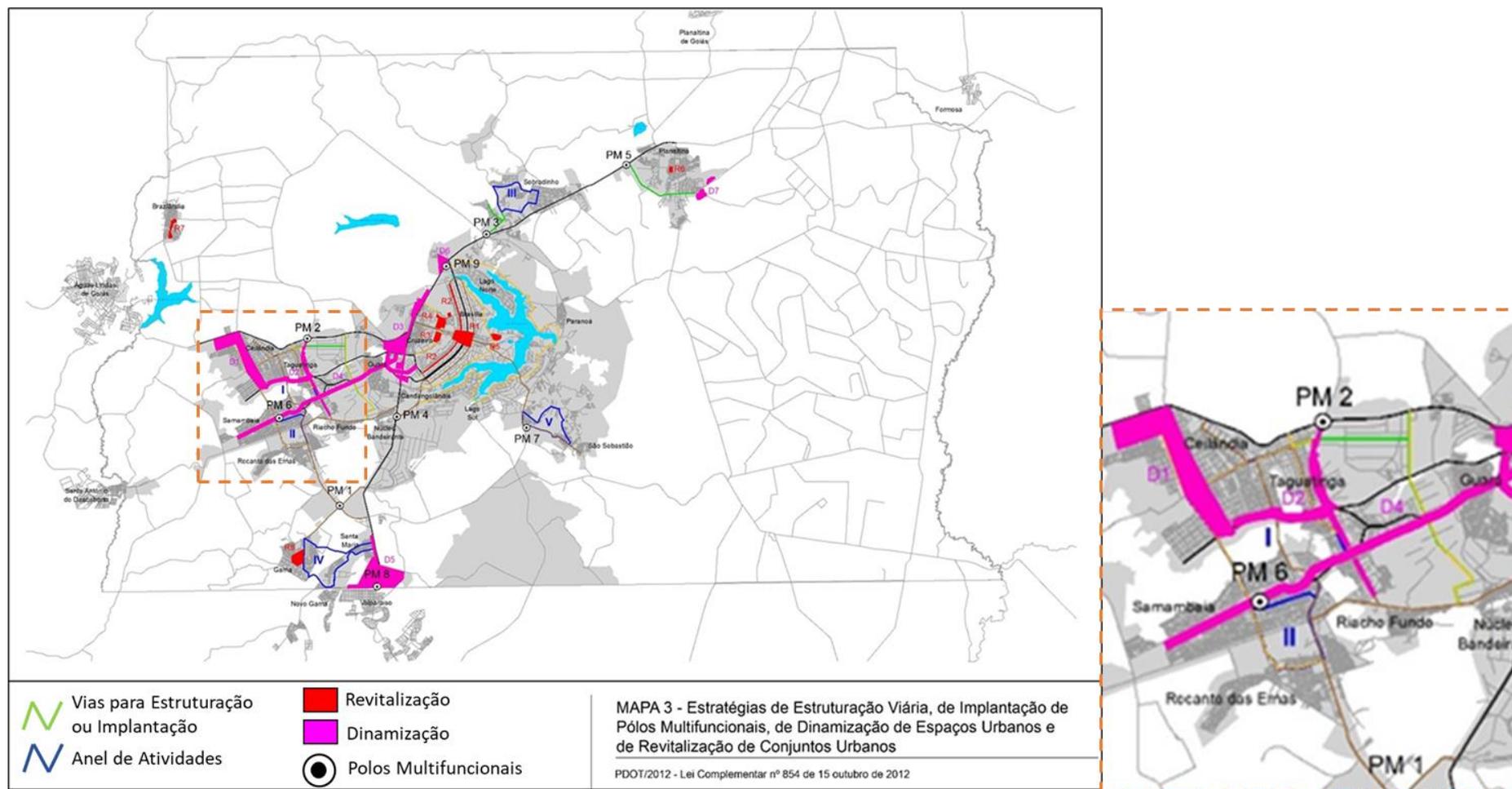


Figura 101 : Mapa de Estratégias de Estruturação Viária, de Implantação de Polos Multifuncionais, de Dinamização de Espaços Urbanos e de Revitalização de Conjuntos Urbanos. PDOT (2012). Fonte: Acervo online da Seduh (GDF). Acesso em 2023.

Conforme o PDOT, a centralidade de Taguatinga está estruturada em seus principais corredores viários, como o Pistão (EPCT) e a Avenida Central (Figura 102) – juntamente com sua extensão na Avenida Elmo Serejo (sentido Ceilândia), e o metrô (que percorre sua extensão). Nelas estão mais visivelmente concentrados o comércio e os serviços, que em geral, também atraem os moradores das demais RAs – vizinhas ou não. Não por acaso, esses corredores coincidem, ao menos parcialmente, com as áreas demarcadas no PDL de Taguatinga (GDF, 1998), como centros locais e o centro regional.



Figura 102: Indicação das centralidades em Taguatinga.  
Fonte: Elaborado pela autora, com base no Google Earth, 2023.

Embora não considerada nos planos, destaca-se também a Avenida Hélio Prates (Figura 103), via transversal, onde se localiza um aglomerado de lojas e feiras, e cujo prolongamento conecta ao traçado de Ceilândia, cortando-a ao meio.<sup>115</sup> Nesse encontro das duas RAs, localiza-se o *Shopping Center JK*, um dos maiores centros comerciais, de serviços e escritório de todo o DF atualmente.

Também apresentam expressividade as atividades comerciais concentradas na Avenida Comercial (Figura 104), que, como já visto, é um dos eixos estruturadores da cidade (espinha dorsal), que corta seu tecido longitudinalmente, e que desde muito cedo passou a funcionar como uma espécie de corredor comercial. Seus lotes são de uso misto, nos quais predominam edifícios multifuncionais, com lojas dos mais diversos

tipos no pavimento térreo, incluindo-se um *shopping center* no Setor B Sul (Alameda Shopping).



Figuras 103 e 104: Fotografias da Avenida Hélio Prates (acima) e da Avenida Comercial (abaixo). Fonte: Autora, 2020.

<sup>115</sup> A área em que os traçados de Taguatinga e Ceilândia se encontram, nas imediações da Avenida Hélio Prates, é popularmente conhecida entre seus moradores como "Tailândia".

A leste, no Setor de Áreas Complementares – entre Taguatinga e Águas Claras, às margens do Pistão Sul (EPCT) –, encontram-se serviços e comércios de grande porte, como supermercado, *shopping center*, concessionárias de automóveis e centros universitários (Figuras 105 e 106). Além disso, ao norte dessa área, entre Taguatinga Norte e Vicente Pires, encontra-se a área onde foi implantado o Taguaparque, um dos

maiores parques urbanos da região, que abriga equipamentos de lazer e esportivos (Figura 107). Sua localização foi indicada no PDL de 1998 como parte do centro regional e coincide com a área para a qual foi proposta a criação de Polos Culturais e de Lazer pelo PDOT de 2009, com a intenção de dinamizar as atividades dessa região e consolidá-la como uma centralidade.



Figuras 105 e 106: Fotografias do Pistão Sul/EPCT. Fonte: Autora, 2023.



Figura 107 – Fotografia área de Taguatinga, com Indicação do Taguaparque e do Setor de Áreas Complementares. Fonte: Autora, 2023.

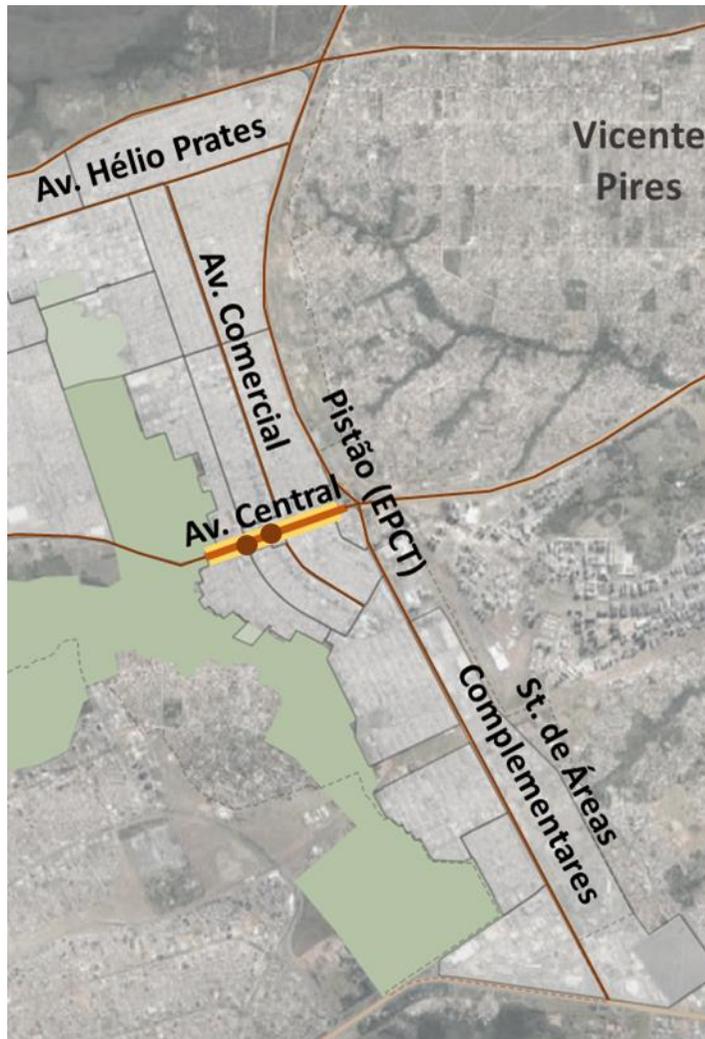
No Setor Central identificam-se as características mais evidentes da centralidade, mais especificamente na Avenida Central, que atravessa o traçado no sentido leste-oeste, dividindo-o ao meio (Figuras 108 a 110). Nela, assim como na Avenida Comercial, os lotes são de uso misto, com edifícios multifuncionais, com comércio e serviços no pavimento térreo. Essa área configura um centro local, devido à sua posição, aos usos e à presença de elementos históricos e simbólicos marcantes, mas, além disso, é também um dos principais trechos de passagem entre Ceilândia e Plano Piloto. Atualmente, a Avenida Central conecta-se a leste com EPTG e a oeste com a Avenida Elmo Serejo,

vias rápidas, através das quais desloca-se diariamente um grande fluxo de veículos, criando um impacto no centro local, que dificulta a circulação interna de veículos e pessoas, desqualifica a vivência desse local e interrompe o sentido de continuidade entre as partes do tecido intraurbano<sup>116</sup>.

Embora não se insira propriamente nos limites da poligonal de Taguatinga, parte da EPTG, nas suas imediações, é influenciada por ela e compartilha também alguns dos atributos da centralidade da Área do Setor Complementar e da via EPCT, que a encontra na entrada da RA.

---

<sup>116</sup> Essa situação foi modificada com o projeto do túnel Rei Pelé, comentado mais à frente.



Figuras 108, 109 e 110: Indicação das centralidades em Taguatinga e fotografias da Avenida Central. Fonte: Elaborado pela autora (mapa) e fotografias pela autora, 2020 (acima); 2023 (abaixo).

Vale destacar também que em 2014 foi inaugurado o projeto do Centro Administrativo de Brasília, localizado às margens da Avenida Elmo Serejo, dentro da poligonal de Taguatinga, justamente na convergência entre ela, Ceilândia e Samambaia (Figuras 111 e 112). O propósito de sua construção é abrigar todos os órgãos do Governo do Distrito Federal, descentralizando as atividades administrativas do Plano Piloto. O setor em que se localiza passou a ser

denominado Centro Metropolitano – e não apenas regional –, reforçando-se, assim, a relação dessa localidade com a Área Metropolitana de Brasília. No entanto, embora tenha sido construído – por meio de parceria público-privada (PPP) – e inaugurado pelo governador à época (Agnelo Queiroz, PT), a transferência dos órgãos administrativos para ele ainda não aconteceu.



Figuras 111 e 112: Fotografia e indicação da localização do Centro Administrativo de Taguatinga. Fonte: Revista Projeto (2015) e Google Earth (2023), modificado pela autora.

Nos principais casos citados, as centralidades possuem configurações lineares e estão associadas a vias importantes no conjunto do tecido urbano, o que indica a tendência de desenvolvimento de atividades atrativas ao longo das vias e, ao mesmo tempo, demonstra a força que elas exercem na condução da urbanização desse território.

Nos casos da Avenida Central – considerando suas extensões como EPTG e Elmo Serejo – e, principalmente, do Pistão (trecho da EPCT/DF-001), essa centralidade ocorre ao longo de vias rápidas e largas, com papéis de conexão regional, que extrapolam os limites da RA.

Nesse sentido, vale reforçar que as infraestruturas de mobilidade possuem um papel importante nos processos de dispersão da urbanização no sentido de que as atividades a elas associadas são aquelas que solicitam áreas cada vez maiores, que não encontram

espaço nos centros principais, com configurações tradicionais. Assim, muitas atividades – comerciais de grande porte, esportivas, educativas e sedes de administração pública e particular, entre outras – se estendem nas margens das áreas metropolitanas e urbanas, na busca de espaços cada vez mais amplos e acessíveis. Conforme coloca Secchi (2009), essa configuração multiplica os centros e reconfigura mapas e tempos de deslocamento, em territórios cada vez mais amplos.

Nessas condições, não é incomum a formação de situações similares ao que o jornalista Joel Garreau (1948-) definiu como *Edge City* (Cidade marginal), conceito criado por ele e divulgado em seu livro *Edge City - Life on the New Frontier*, de 1991. O termo refere-se a uma situação encontrada no entorno das grandes metrópoles estadunidenses, na qual identificam-se grandes áreas urbanizadas – do tamanho de cidades de médio porte –, de usos

residenciais, comércios e edifícios de serviços e empresariais. São áreas modificadas rapidamente em um período de 20 ou 30 anos, onde antes havia apenas pastos ou pequenas residências suburbanas e que passam a apresentar edifícios de escritórios para profissionais liberais, *shopping centers* e lojas de conveniência. Como parte integrante do entorno das metrópoles, as *edge cities* estão geralmente associadas à infraestrutura urbana, por vias rápidas que as conectam às demais partes do território.

De modo similar, a posição de Taguatinga e os tipos de atividades que nela se encontram, sobretudo na centralidade linear formada ao longo da EPCT – junto à EPTG –, os aproximam desses atributos. Embora se trate de um contexto distinto, alguns aspectos dessas centralidades remetem a formas e condições decorrentes do espraiamento urbano que se tornou comum nos EUA e na Europa na segunda metade do século vinte. Essas condições instigaram estudos

específicos para interpretá-los, que merecem uma descrição mais cuidadosa.

### **3.4.1 Urbanização dispersa e as novas formas lineares**

O tipo de forma urbana e a paisagem que decorrem do espraiamento urbano vinculado às infraestruturas rodoviárias, foram investigados em diversos trabalhos a partir dos anos 1960, a exemplo de *The View from the Road (1964)* – em que Donald Appleyard, Kevin Lynch e John R. Myer descrevem a percepção da paisagem na experiência de dirigir (Figura 113). Os autores analisaram a percepção do movimento ao longo da estrada, destacando, por exemplo, a existência de uma ordem estrutural de elementos constantes que a configuram (estrada, céu, espaço entre os postes e faixas amarelas). Como parte das conclusões do estudo, notaram que na paisagem configurada pela lógica do automóvel mais da metade dos objetos ao longo do percurso são vistos à frente e limitadamente

nas laterais, e assim, perceberam que a velocidade é determinante para a recepção das informações visuais, o que explicaria a necessidade de grandes formas e informativos para chamar a atenção dos passantes.

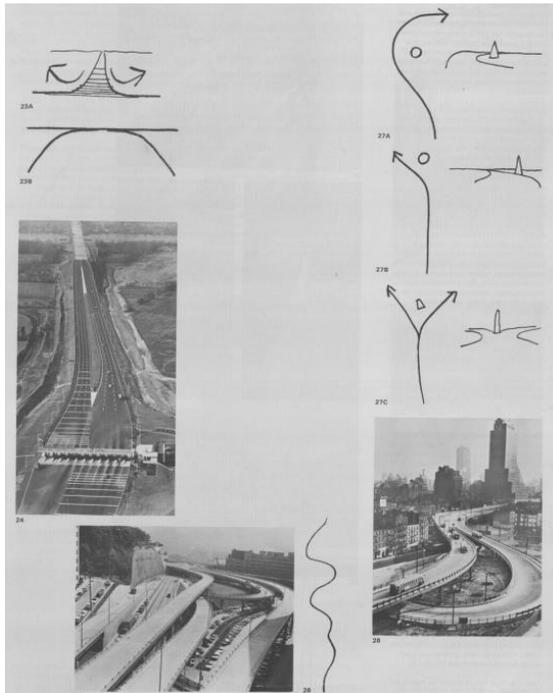


Figura 113: Estudos da paisagem da rodovia. Fonte: Appleyard, Lynch, Myer, 1964, p.9.

Anotações semelhantes são vistas em *Learning from Las Vegas*, famoso trabalho de Denise Scott Brown, Robert Venturi e Steven Izenour 2003 [1972], que ganhou grande repercussão após sua divulgação. Consiste nos resultados de uma pesquisa desenvolvida em Las Vegas pelos autores, juntamente com os alunos da Universidade de Yale, no final da década de 1960. Embora o foco do trabalho fosse o simbolismo na arquitetura – conforme afirma o próprio grupo –, a pesquisa traz uma descrição minuciosa da forma urbana da *strip* de Las Vegas<sup>117</sup>, via rápida que atravessa a cidade e que, segundo eles, configura o arquétipo do corredor comercial característico do espraiamento urbano. Tratava-se, naquele momento, de uma forma nova, distinta das formas e espaços urbanos da cidade dita tradicional.

Na *strip*, diferentemente das vias principais mais comuns até então, predomina a grande escala: largas

<sup>117</sup> Fundada em 1905, em Nevada (EUA), também como Cidade Nova.

faixas para os automóveis, grandes espaçamentos entre os edifícios e recuos que os precedem na forma de estacionamentos. O vasto estacionamento fica em frente, não nos fundos da edificação, pois, conforme os autores, além de uma conveniência, é um símbolo (Figura 114).

A ordem espacial que se define está relacionada principalmente com o automóvel. Os estabelecimentos comerciais, muitas vezes supermercados, não contêm vitrines com mercadorias. Em seu lugar, há cartazes que anunciam as promoções do dia, posicionados para serem lidos pelos pedestres que os vêm do estacionamento. Os símbolos, *outdoors* e letreiros de todos os estabelecimentos são grandes e chamativos e podem ser vistos antes mesmo do próprio edifício (Figura 115). O objetivo é que sejam vistos em altas velocidades, definindo-se, assim, uma nova escala da paisagem (2003 [1972]).



Figura 114: Fotografia de vista área de estabelecimento comercial na *Strip* de Las Vegas. Fonte: Venturi, Scott-Brown, Izenour, 2003 [1972], p.38.



Figura 115: Fotografia de elementos urbanos encontrados na Strip de Las Vegas. Fonte: Venturi, Scott-Brown, Izenour, 2003 [1972], p.34

Ainda segundo os autores, a imagem que se forma na *strip* é caótica. As redes de postes de iluminação funcionam como pontos de referência e continuidade no espaço vasto e são os cartazes e *outdoors* da estrada, por meio de suas formas esculturais, com sua posição

específica no espaço, suas posições inclinadas e seus significados gráficos que identificam e unificam a megaestrutura.

Os elementos da beira da estrada e a própria arquitetura de Las Vegas cumprem o papel da comunicação. Conforme os autores, todas as cidades comunicam mensagens às pessoas que circulam por elas, sejam essas mensagens funcionais, simbólicas ou persuasivas. Na *strip*, segundo eles, há três sistemas de mensagens: o heráldico – os letreiros –, que predomina; o fisionômico, ou as mensagens emitidas pelas fachadas dos prédios; e o posicional – os postos de gasolina se encontram nas esquinas, o cassino fica em frente ao hotel e o estacionamento cerimonial em frente ao cassino.

Las Vegas, como se sabe, é uma cidade peculiar, com seus cassinos, hotéis de luxo e elementos de uma cultura comercial que fazem da configuração e da paisagem da *strip* algo de muito específico. No entanto,

alguns de seus aspectos podem ser verificados também em outras situações de urbanização decorrentes do espraiamento. Para além desse caso em questão, outras localidades demonstram, em menor ou maior grau, as mesmas relações com o automóvel, relações de escala, dos grandes recuos e da necessidade da comunicação imediata. Em muitos casos, a via expressa incentiva implantações de uso que demandam visibilidade e grandes áreas de apoio. Nesse sentido, conforme coloca Panerai (2014), é comum nesses contextos, por exemplo, que hipermercados e centros de negócio almejem o posicionamento nos trevos rodoviários e que as empresas procurem mostrar uma fachada ou ao menos um símbolo para a via.

Algumas dessas características são vistas também na chamada *rua da estrada*, termo criado décadas depois pelo geógrafo e professor Álvaro Domingues para tratar de um elemento reconhecido por ele no processo recente de urbanização do território norte português.

Segundo Domingues (2009), a *rua da estrada* é um elemento comum das formas e processos da urbanização estendida pelo norte de Portugal, nos quais já não se identificam mais os mesmos parâmetros convencionais de leitura de cidades. É um modo de perceber um lado da urbanização que ele denomina como “transgênica”, no sentido em que mistura as lógicas do urbano e do rural e as diversas funções, os códigos e as arquiteturas normalmente entendidos como distintos e não associáveis. Ao mesmo tempo em que conecta frações urbanizadas do território, como uma estrada, assimila elementos da rua, sobre a qual se desloca, geralmente, um fluxo cotidiano.

Na *rua da estrada* não há apenas trânsito de passagem como na estrada, nem movimentos locais de pedestres e veículos como na rua. Tudo se mistura em um conflito permanente. “Há quem simplesmente passe e há quem queira sair e entrar, estacionar ou atravessar a estrada. Rápida demais para quem lá vive, lenta e

congestionada para quem lá passa" (Domingues, 2009, p.16).

Ainda conforme o autor, essa via é parte de uma urbanização linear – garantida pela banalização do automóvel, que lhe dá fluidez –, onde tudo se mistura (cafés, lojas, serviços e fábricas). “A rua da estrada é como um centro em linha, uma corda onde tudo se pendura; uma estrada mercado” (Domingues, 2010, p.62).

No livro *A Rua da Estrada. O problema é fazê-los parar* (2009), Domingues elenca e descreve elementos e aspectos representantes da diversidade tipológica e funcional que identifica nas paisagens das ruas-estradas portuguesas. Dentre eles, podem-se destacar a expressão comercial e da comunicação que se estabelece no que chama de “casas kitadas” (Figura 116), uma adaptação das fachadas, térreos ou jardins

das residências, em função das oportunidades de negócio que a estrada oferece; e os edifícios-montra<sup>118</sup> (Figura 117), que são edificações com vitrines chamativas, que assumem quase toda a extensão de suas fachadas.

Domingues reconhece também na *rua da estrada* o que denomina como “códigos da estrada”, signos e objetos que se estendem pelo percurso, como a publicidade, as cores, os grafismos, escritos, empenas e viadutos (Figura 118). É principalmente nesse sentido, que sua leitura se aproxima àquela apresentada por Scott Brown, Venturi e Izenour, embora trate de contextos e abordagens distintas.

---

<sup>118</sup> “Montra” é o termo utilizado pelos portugueses em referência ao que se denomina “vitrine” no Brasil.



Figura 116: Exemplo de "casa kitada" encontrada na *rua da estrada*. Fonte: Domingues, 2009, p.65.



Figura 117: Exemplo de edifício mostra encontrado na *rua da estrada*. Fonte: Domingues, 2009, p.87.

A aproximação teórica se dá no reconhecimento das decorrências morfológicas (no urbano e na própria arquitetura) do espraiamento; da expressão de uma arquitetura popular, no sentido antagônico à erudição; e no simbolismo reconhecido na comunicação, que, segundo o autor português, fazem da própria estrada um “tratado de semiologia”.



Figura 118: Sinalética na *rua da estrada*. Fonte: Domingues, 2009, p.147.

### 3.4.2 As novas formas das estradas-parque

No contexto do Distrito Federal, como já demonstrado, as principais vias responsáveis pela conexão dos parcelamentos urbanos no território são as chamadas estradas-parque, que assim como nos casos citados – a *strip* e a *rua da estrada* – decorrem da lógica da urbanização espraiada ou dispersa. Entre elas, se podem verificar algumas similaridades em suas configurações atuais.

Embora muitas estradas-parque se mantenham como vias expressas, com velocidades de 80 km/h, conectando polos distantes, sem interrupções, atualmente já se encontram diversos setores e RAs espalhados por suas extensões, aos quais dão acesso, ou ainda, são atravessados por elas. São, portanto, percorridas diariamente pelos moradores das diversas áreas que conectam seu percurso. Exercem, assim, ao mesmo tempo, o papel da estrada, possibilitando a conexão a áreas distantes, e da rua, que não só

funciona como elemento do deslocamento cotidiano, mas também como espaço público que dá suporte a atividades sociais e econômicas<sup>119</sup>.

Após as sucessivas modificações pelas quais passaram ao longo dos anos, resultantes da ocupação de suas margens e das necessidades de ampliação, essas vias já não mais se apresentam com as características originais. Não há mais os eucaliptos e canteiros verdes centrais que as identificavam como corredores verdes. Parte de suas margens agora é ocupada por edificações e novas vias de rolamento ocupam o centro.

A grande escala e a fluidez dos veículos que as percorrem em alta velocidade levam à implantação de equipamentos de apoio, como postos de combustível e recuos das edificações para a acomodação dos estacionamentos. As inúmeras faixas destinadas aos

---

<sup>119</sup> Neste caso, até o limite da velocidade, por vezes, é reduzido para 70 ou 60 km/h.

veículos, os postes de iluminação, os pontos de parada do transporte coletivo, as passarelas de pedestres, as torres de redes de alta tensão e as placas de sinalização compõem a paisagem dos percursos lineares. A comunicação rápida e direta do comércio com os motoristas se dá por meio dos grandes letreiros e logotipos nas fachadas, nos objetos expostos de forma inusitada e nos *outdoors* de propagandas<sup>120</sup>.

Tal como na *rua da estrada*, na estrada-parque brasiliense a exposição de produtos se prologa para além das edificações, chegando à membrana formada entre elas e a pista. É a estrada-mercado. Vendedores de frutas e verduras se instalam periodicamente ao longo de suas extensões, de modo informal, à beira da estrada, com seus carros expositores (Figuras 119 e

<sup>120</sup> Os *outdoors* não são permitidos dentro da área do Plano Piloto, em vista da necessidade de preservação da paisagem do conjunto urbanístico tombado, em oposição ao que se encontra fora dele, onde tudo é permitido.

120). Ao pedestre, destinam-se apenas os pontos de ônibus e passarelas aéreas (Figuras 121 a 124).



Figura 119: Venda de frutas às margens do Pistão Norte (EPCT). Fonte: Autora, 2023.



Figura 120: Exposição de produtos às margens do Pistão Norte (EPCT). Fonte: Autora, 2023.



Figuras 121, 122, 123 e 124: Fotografias de trecho da Estrada Parque Taguatinga. Fonte: Autora, 2023.

Devido às suas posições geograficamente centralizadas e à ocupação mais densa nos seus arredores, a EPTG (e suas extensões) e a EPCT – vias de centralidades em Taguatinga – são, possivelmente, alguns dos casos mais nítidos da nova condição das estradas-parque (Figuras 125 e 126). Ao longo de suas extensões encontram-se os acessos a grandes e populosas RAs desse território. Às suas margens alinham-se atividades e usos diversos, como condomínios, postos de combustível, indústrias de pequeno porte, supermercados, *shopping centers*, lojas de materiais de construção e concessionárias, com grandes vitrines.



Figuras 125 e 126: Fotografias da EPTG (Taguatinga ao fundo) e EPCT, respectivamente. Fonte: Autora, 2023.

Entre as porções edificadas, encontram-se ainda reservas e reminiscências das colônias agrícolas, combinando fragmentos de paisagens urbanas e rurais (vejam-se, por exemplo, as inúmeras floriculturas ali presentes). Nas pistas, carros, ônibus, motos e bicicletas compartilham o espaço de circulação, marcado por viadutos, pontes, passarelas, *outdoors* e *banners* no espaço tridimensional. Tudo isso combinado lhes confere caráter similar ao “transgênico” apontado por Domingues (2021) (Figuras 127 a 132).



Figuras 127 e 128: Fotografias da EPTG (Taguatinga ao fundo). Fonte: Autora, 2022.



Figuras 129, 130, 131 e 132: Fotografias da EPTG. Fonte: Autora, 2023.

Ao encontrar Taguatinga, a EPTG torna-se Avenida Central, a partir de onde assume mais uma ambiguidade: é conexão e ao mesmo tempo interstício. De 80 km/h como velocidade máxima permitida, passa-se a 60 km/h. A via-estrada sem interrupções é, então, descontinuada por semáforos, cruzamentos com outras vias e o fluxo constante de pedestres (Figuras 133 a 136).

Diante disso, mais recentemente, a implementação de um projeto de infraestrutura de transporte demonstrou o reconhecimento dessa situação por parte das administrações local e do Governo do Distrito Federal. Trata-se da construção de um túnel de passagem (Túnel Rei Pelé) sob a Avenida Central, inaugurado em junho de 2023, para conectar diretamente as duas vias externas (EPTG a leste e Avenida Elmo Serejo a oeste) (Figura 137). O intuito dessa obra é, portanto, separar

a avenida em sua superfície (uso local) do fluxo dos veículos oriundos da estrada-parque (passagem). Na superfície, estão previstas as instalações de pontos de ônibus e de uma estação de BRT, modais complementares ao metrô.

Esse projeto reforça não apenas o reconhecimento dessa área como uma centralidade em termos geográficos e funcionais, mas também de sua absorção pela escala metropolitana e que, por isso, precisa gerir sua dupla condição de centro local e regional. Essa ponderação apoia-se, mais uma vez em Panerai (2014), que aponta justamente a concentração de meios de transporte e a superposição de suas diferentes escalas como um dos indícios de uma centralidade.



Figuras 133, 134, 135 e 136: Vista área e fotografias da EPTG, chegando em Taguatinga. Fonte: Google Earth e fotografias pela autora, 2022.



Figura 137: Vista aérea da região central de Taguatinga, com indicação da localização do túnel, e fotografia do acesso a ele pela EPTG. Fonte: Google Earth, com modificações da autora e fotografia da autora, 2023.

### 3.5 A centralidade compartilhada

Vistas as expressões da centralidade em Taguatinga, é preciso ressaltar que essa condição ambígua que exerce, ao possuir qualidades centrais na área também entendida como “periferia”, é, de certo modo, compartilhada com outras RAs atualmente. À medida que crescem e se consolidam as demais RAs do Distrito Federal, conformam-se centralidades internas, com concentração de atividades atrativas para áreas de influência que extrapolam seus perímetros.

Como exemplo dessas condições atrativas pode-se citar o caso de Águas Claras, que atualmente possui qualidades de cidade grande. Com mais de 700 edifícios altos (de até 108 metros de altura), essa RA concentra uma gama diversa e extensa de comércios e serviços – como bares, cafés, restaurantes etc. –, hospital e

clínicas de saúde e instituições de ensino superior que atendem à população das RAs lindeiras. No Guará, encontra-se um dos maiores *shoppings centers* de Brasília, o Park Shopping, situado ao longo da EPIA, e uma das mais importantes feiras de toda a região, a Feira do Guará, visitada por turistas e moradores das diversas RAs. Ambas (Águas Claras e Guará) são atendidas pelo sistema metroviário.

Na porção sul do território, o Gama também se destaca com um comércio ativo, abrigando pelo menos sete feiras populares<sup>121</sup>, e equipamentos culturais e esportivos<sup>122</sup> relevantes, além de centros universitários (como um dos *campi* da Universidade de Brasília - UnB), que também atraem moradores de seu entorno, sobretudo das cidades goianas vizinhas.

---

<sup>121</sup> Feira Permanente do Setor Oeste, Feira Central, Feira do Setor Sul, Feira do Setor Leste, Feira dos Goianos, Feira Livre João XIII e Feira Azul.

<sup>122</sup> O Estádio Bezerrão, localizado no Gama, foi inaugurado na década de 1960 e, depois de reformas, possui atualmente capacidade para 20 mil torcedores.

Ainda assim, a centralidade mais evidente atualmente, que se pode reconhecer em relação de bipolaridade com o Plano Piloto, é vista nas RAs que compõem a chamada “Taceisa” – termo utilizado por pesquisadores locais em referência à conurbação formada por Taguatinga, Ceilândia e Samambaia. Atualmente há uma desconcentração de postos de trabalho do Plano Piloto em prol dessas regiões, o que faz delas o destino de percentual significativo de trabalhadores da “periferia metropolitana” (Andrade, 2020, p.90).<sup>123</sup>

Em artigo intitulado “Brasília, metrópole: contribuições ao futuro da metrópole de fato, não de direito”, o urbanista Thiago Andrade (2020) propõe o reconhecimento de Ceilândia como capital metropolitana, no que seria o que ele chama de uma grande ação estruturante, que tenha um amplo sentido territorial e regional: “Plano Piloto capital do país e

Ceilândia capital da metrópole Brasília” (p.102). Nesse sentido, apresenta como argumentos principais os fatos de que: 1.) Ceilândia é a maior cidade do DF e da RIDE, com mais de 600 mil pessoas, se contabilizados os habitantes das recém-criadas RAs do Pôr do Sol e Sol Nascente, vinculadas a ela inicialmente; 2.) apresenta um fortalecimento da economia popular e informal, que indica potência para o desenvolvimento econômico, organizado por meio de distritos de fomento e não mais polos de desenvolvimento; 3.) está situada em área indicada pelo ZEE (Zoneamento Ecológico Econômico) para desenvolvimento econômico, social e humano, e recuperação do déficit em infraestrutura; 4.) é, possivelmente, a área de maior produção cultural autônoma, para além do Plano Piloto; e possui atividades econômicas relativamente equilibradas entre

---

<sup>123</sup> Ao falar em “periferia metropolitana”, Andrade não se refere às “cidades-satélites”, mas às demais cidades situadas para além delas, que compõem a RIDE.

os setores de serviço, comércio, indústria e articulação com a produção do campo.

Entretanto, alguns outros aspectos apontados por esse autor coincidem com atributos já reconhecidos em Taguatinga, como o longo tempo de consolidação dessa RA; o reconhecimento de uma cultura própria e uma população enraizada; e a autonomia em certas cadeias produtivas.

Desse modo, embora indique uma centralidade principal, a sugestão de Andrade pode ser somada aos aspectos já apresentados sobre a centralidade histórica de Taguatinga, o que reforça o reconhecimento da condição de policentralidade na metrópole, que supera a ideia do polinucleamento, em que as diversas áreas que compõem o território vinculam-se ao Plano Piloto em uma relação de dependência, conforme coloca

Paviani (2010)<sup>124</sup>. Assim, é possível entender Ceilândia atualmente como um centro ativo, mas Taguatinga se mantém como um centro simbólico da metrópole, devido a sua história e sua dinamicidade.

### **3.6 A “não cidade” contemporânea**

Apesar das particularidades da história de sua ocupação e do planejamento e as decorrências disso em sua configuração, a Área Metropolitana de Brasília apresenta aspectos que a aproximam de algumas propriedades também reconhecidas em outras metrópoles contemporâneas, como as várias centralidades, as unidades dispersas e fragmentadas e as condições ambíguas de suas partes.

Esses mesmos atributos são apresentados por Domingues (2009; 2010) como fruto daquilo que ele chama de “passagem da cidade para o urbano”, em

---

<sup>124</sup> Vale lembrar aqui que a percepção de Brasília como uma metrópole polinucleada, conforme Paviani (2010), considera uma relação dicotômica entre seus integrantes, como centro (Plano Piloto) e periferia.

referência aos processos recentes de urbanização que delinearam a condição contemporânea dos territórios, resultando em metamorfoses profundas. Segundo ele, de coesa e contínua, a cidade passou a difusa e fragmentada. Extrapolaram-se os limites; borraram-se as fronteiras. Ela deixou de ser um ponto delimitado no mapa e passou a configurar uma mancha no território. A urbanização se espalhou como uma espécie de magma. E, assim, já não se identificam os limites consolidados entre cidade e campo, nem se percebem as relações entre centro e periferia com a mesma clareza de antes. A antiga organização estruturada por um centro passa a ser um sistema de vários centros.

Diante dessas novas circunstâncias, ao tratar do urbano contemporâneo, Domingues ressalta a necessidade de se pensar a urbanização como um processo contínuo, diferentemente da cidade pensada como lugar. Mais do que isso, o autor afirma que a “cidade” já não existe mais. Segundo ele, o que há atualmente são modos

diversos de urbanização, que tomam forma e lugar nas mais diversas maneiras. O tecido urbano expande-se, incorporando aglomerações de distintas formas sociais e espaciais.

É nessa perspectiva que se insere a já citada pesquisa de Domingues sobre a *rua da estrada*, que ele considera como um dos elementos mais legíveis da estruturação da *urbanização extensiva*. Esse conceito, por sua vez, é mais do que uma referência à dispersão urbana, diz respeito, de modo mais amplo a um padrão de desenvolvimento urbano-industrial. Utilizado pela primeira vez pelo pesquisador brasileiro Roberto Monte-Mór (1994), o termo trata do processo da urbanização que se estende por vastos territórios, podendo incluir lugares em continuidade ou não com aglomerados existentes. Ao defini-la, Monte-Mór explica que o termo deriva do que o sociólogo francês Henri Lefebvre (1974) chamou de “zona urbana”, o estágio da urbanização que se encontra para além dos limites da

“cidade industrial”. É o estágio da organização espacial no qual o capitalismo industrial, firmemente estabelecido dentro da cidade e controlando toda a sua região de influência, provoca sua ruptura em duas partes relacionais: o centro urbano, resultado do processo de implosão do lócus do poder; e o tecido urbano<sup>125</sup>, como a trama das relações socioespaciais que se estende à região resultante do *boom* da cidade preexistente.

A partir desse entendimento, Monte-Mór coloca que a urbanização extensiva é a forma socioespacial dominante que marca a sociedade capitalista contemporânea em suas diversas manifestações, desde o centro dinâmico até as diversas áreas periféricas que se articulam em direção a eles.

A noção de *urbanização extensiva* é também utilizada pelo geógrafo e sociólogo estadunidense Neil Brenner

(2013; 2014; 2018)<sup>126</sup>, em sua teoria da *planetary urbanization* (urbanização planetária)<sup>127</sup>, a partir da qual trata os processos de urbanização contemporâneos como formadores de novas condições socioespaciais, já não mais legíveis pelas mesmas perspectivas dos estudos urbanos tradicionais.

Brenner fala em *urbanização planetária* como uma tentativa de repensar os enquadramentos usados para investigar processos de urbanização que, segundo ele, agora acontecem em escala planetária, no sentido em que não se confinam a centros urbanos específicos, mas estão cada vez mais abrangendo todo o planeta. Estão associados à implantação de infraestruturas, redes de comunicação e energia e trânsito de mercadorias. Um campo de forças constituído por estratégias estatais regulatórias entrecruzadas, que têm sido desenhadas

---

<sup>125</sup> Para Lefebvre (1974), a noção de tecido urbano envolve todo o conjunto de manifestações da cidade sobre o campo e não só o que é construído.

<sup>126</sup> Brenner utiliza o conceito de “paisagens operacionais” em referência a essa condição.

<sup>127</sup> Desenvolvida juntamente com Christian Schmidt.

para territorializar, em longo prazo, investimentos em larga escala no ambiente construído e para canalizar fluxos dessa infraestrutura.

Entre as características-chave da expressão desse conceito, segundo ele, está o desdobramento da urbanização em várias escalas, desde o local até o regional, nacional e global, além do aguçamento das desigualdades socioespaciais, com áreas de menor acesso a recursos, oportunidades e qualidade de vida.

A abrangência dessa urbanização estaria se tornando um processo que impacta tanto os espaços urbanos quanto os rurais, levando à integração das cidades em redes regionais e globais mais amplas. Nessas condições, surgem formas híbridas, como a transformação de áreas rurais em ambientes semelhantes aos urbanos por meio de processos como a suburbanização e expansão das redes de infraestrutura. Com isso, a divisão tradicional entre a cidade e o campo se perfura. O urbano já não apresenta mais a mesma clareza em termos de

parâmetros de definição, coerência morfológica ou rigor cartográfico. Se usa para referenciar uma variedade aparentemente limitada de processos, transformações, potenciais, e condições socioespaciais contemporâneas. E, assim, as “pegadas da cidade” estão em todos os lugares. Há uma urbanização total dos modos de vida (Brenner, 2014).

Embora, a princípio, esse conceito não pareça caber na leitura do território aqui analisado, por tratar de uma escala maior de relações socioeconômicas, torna-se importante por oferecer um quadro mais amplo para entender a complexidade e a escala dos processos de urbanização contemporâneos. Ao questionar a compreensão tradicional das áreas urbanas como entidades distintas e delimitadas, essa teoria propõe uma revisão epistemológica do campo de estudos do urbano, com uma perspectiva crítica para analisar as mudanças na urbanização contemporânea. Isso envolve o conjunto de dinâmicas que tem levado à reorganização

dos espaços urbanizados, de suas funções urbanas e relações internas.

No caso da Área Metropolitana de Brasília, como demonstrado, o território apresenta particularidades que desafiam sua leitura dentro de categorizações tradicionais, com aglomerações extensas e populosas, com configurações e condições socioeconômicas diversas que, dentro do Distrito Federal, não se configuram exatamente como cidades. Entre elas há, ao mesmo tempo, junções de seus tecidos e extensas áreas vazias, de caráter agrícola rural ou zonas de preservação ambiental, que se mesclam à dinâmica urbana. Além disso, como visto, outras formas de assentamento e centralidades se definiram com o tempo, modificando, ainda que parcialmente, o que se entende por esse conceito e as relações entre centro e periferia.

Nos últimos anos, a ocupação, que já acontecia de maneira dispersa mesmo antes da inauguração da capital, tem revelado características da urbanização

extensiva, tanto nas escalas micro quanto macro – especialmente quando se observam as conexões estabelecidas entre a metrópole e os demais membros da Rede Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno. Nesse contexto, como evidenciado, o papel fundamental de Taguatinga na condução desse crescimento se destaca, desde o início – indo além do Plano Piloto e integrando-se com outras localidades vizinhas, que formavam uma rede de infraestrutura para apoiar a construção de Brasília – e que hoje continua a desempenhar um papel central como ponto atrativo e agregador entre elas.

### **Considerações parciais**

A análise desse último período de recorte proposto permitiu verificar os processos mais recentes de crescimento e transformação do território, que definem sua configuração atualmente.

Taguatinga e seus arredores – em parte, formados pelos setores que dela se desmembraram em novas RAs – configuram uma grande aglomeração populosa, com características de metrópole, com tecidos e situações socioeconômicas diversos. Entre eles, embora se encontrem vazios e áreas intersticiais, há também uma grande conurbação, resultante de suas infraestruturas e de suas expansões.

Internamente, ocorre um adensamento significativo, tanto pela verticalização, em algumas áreas, como pela ocupação total dos lotes. Surgem novas tipologias residenciais e equipamentos de lazer e comércio que representam novos estilos de vida e modos de sociabilidade.

Com isso, muda-se a paisagem interna e entre as Regiões Administrativas, sobretudo as das estradas-

parque, responsáveis por suas conexões, que agora assumem novos elementos e formas.

A proposta da descentralização das atividades do Plano Piloto, que já se anunciava no período anterior, é reforçada nas revisões dos planos territoriais, com o lançamento de medidas mais concretas – embora nem sempre efetivadas –, e que consideram Taguatinga como um dos principais objetos. No entanto, a condição de centralidade que nela se verifica, como polo agregador e por seus atrativos, passa a ser compartilhada por outras Regiões Administrativas, onde também se verificam concentrações de atividades atrativas de comércio e equipamentos de grande porte; papéis fundamentais nos eixos de crescimento; e por razões sociais, políticas e simbólicas.

---

## CONCLUSÃO

A tese “Urbanização excêntrica: Crescimento, transformação e centralidades de Taguatinga – DF” vem demonstrar a seu fim que, de fato, Taguatinga configurou ao longo de seus sessenta e cinco anos uma urbanização excêntrica. Excêntrica, no sentido do modo como surgiu, não convencional e, inicialmente, contrário aos desígnios “oficiais”. Excêntrica, por emergir como um centro em paralelo ao núcleo principal. E excêntrica, por integrar os novos modos da urbanização contemporânea, com suas novas qualidades, já não mais definíveis e decifráveis como antes.

Com base nos levantamentos e análises realizados durante essa pesquisa, é possível apresentar algumas considerações, mesmo reconhecendo a existência de outras possíveis interpretações e desdobramentos, além de compreender que o tema não está completamente esgotado.

A investigação dos processos de ocupação e transformação do território do Distrito Federal, incluindo a Área Metropolitana de Brasília, desviando-se do foco tradicional no Plano Piloto, permitiu uma exploração mais aprofundada de dados e fatos pouco explorados e frequentemente apresentados de maneira imprecisa.

A análise dos processos que conduziram a urbanização de Taguatinga e áreas circundantes indicou que, ao ser estabelecida como uma cidade-satélite de Brasília, foi adotado um modelo de planejamento europeu, predominante nas primeiras décadas do século vinte, que resultou em um padrão de ocupação dispersa e definiu a configuração do território. Apesar das discussões sobre as distorções em relação às ideias iniciais para o crescimento de Brasília, as primeiras cidades-satélites já estavam incorporadas às decisões de planejamento territorial e urbano da região. No entanto, a forma como elas foram criadas e como as

áreas circundantes foram ocupadas reflete uma postura excludente que negligenciou a possibilidade de incluir parte da população no núcleo principal em construção.

Assim, o processo de segregação, luta por moradia se manteve recorrente ao longo de toda história desse território. E a história da ocupação e do desenvolvimento dessa região demonstra que, embora tenha havido planejamento, esse se fez também com uma porcentagem relevante de improvisado e adaptações.

É importante enfatizar que, com isso, não se propôs aqui, desconsiderar as fragilidades do planejamento, as desigualdades e desproporções na distribuição de investimentos e recursos dentro do Distrito Federal, resultantes de um processo histórico, como anteriormente apresentado. Entretanto, por meio dessa abordagem, foi possível apresentar uma leitura mais atualizada e menos dicotômica do território, que como

parte de uma metrópole contemporânea, precisa ser pensado em sua complexidade e suas especificidades, cujas relações fogem de padrões pré-estabelecidos.

Nesse sentido, é possível afirmar que, apesar de Brasília ter sido concebida como uma cidade essencialmente modernista, as adaptações necessárias já nos primeiros momentos e as singularidades de sua expansão, a transformaram em uma cidade contemporânea antes de muitas outras metrópoles.

Como demonstrado, embora o início da ocupação do território tenha se dado de modo disperso (com o Plano Piloto como cidade-mãe), Taguatinga foi se definindo como um segundo polo, a partir do qual se constituiu uma grande mancha e isso é reconhecido/indicado pelo próprio planejamento territorial.

Ainda que o Plano Piloto se mantenha como central na concentração de serviços e empregos – e em seu papel principal de capital do país –, Taguatinga desenvolveu

uma relação distinta com ele, superando sua antiga imagem de cidade-dormitório, periférica e dependente. Com o tempo, tornou-se, além de um polo de crescimento, uma centralidade na metrópole, principalmente em relação às áreas ao seu redor. Isso se deve não apenas à sua posição como embrião da expansão urbana, mas também às atividades comerciais e de serviços que desenvolveu em resposta à distância do Plano Piloto, bem como à sua postura resiliente. E, para além dela, essa condição passou a ser compartilhada com outras áreas nas décadas mais recentes, sendo possível identificar outras centralidades, além dela.

No entanto, essa mudança não significa que as desigualdades socioespaciais tenham desaparecido. Elas persistem na periferia metropolitana, também dependentes desses novos centros, e dentro da própria Taguatinga, onde disparidades podem ser observadas

entre as regiões próximas ao Setor Central e os setores mais distantes.

Por um lado, como se sabe, a existência de múltiplas centralidades pode contribuir para uma distribuição mais equitativa de recursos e reduzir a necessidade de deslocamentos de longa distância, que são uma característica da dispersão territorial. Por outro lado, o cenário da policentralidade também apresenta desafios complexos em termos de coordenação do desenvolvimento, infraestrutura e serviços entre esses diferentes centros, especialmente quando falta diálogo entre as administrações locais. Nesse contexto, o papel de Taguatinga como um centro agregador para outras Regiões Administrativas (RAs) na mancha oeste é crucial. De qualquer maneira, o crescimento urbano e o papel central de certas regiões devem ser guiados pelo planejamento para evitar os problemas recorrentes de habitação inadequada, acesso a

recursos e infraestrutura, que marcaram a história desse território.

Por fim, o que se deseja na conclusão dessa pesquisa é incentivar a reflexão sobre o potencial das outras RAs do Distrito Federal, além do Plano Piloto (e de Taguatinga), levando em consideração suas histórias particulares e o papel que desempenham na dinâmica da metrópole. Além disso, a metodologia de leitura desenvolvida, focada na espacialidade e apoiada pela historiografia e pela identificação dos processos de urbanização, tem o potencial de beneficiar estudos de contextos semelhantes, auxiliando o planejamento urbano e regional, bem como a elaboração de projetos.



Figura 138: Fotografia do Setor B Norte de Taguatinga-DF. Fonte: Autora, 2023.



Figura 139: Fotografia das margens da Avenida Elmo Serejo (extensão da Avenida Central) de Taguatinga. Fonte: Autora, 2023.



## REFERÊNCIAS

ALBUQUERQUE, José Pessoa Cavalcanti de. **Nova metrópole do Brasil**: relatório geral de sua localização. Rio de Janeiro: SMG-Imprensa do Exército, 1958.

AMARAL, Tauana Ramthum do. **BRASÍLIA E CERRADO**: Leituras do território por meio da paisagem. 2021. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília. Brasília, 2021.

ANDRADE, Thiago de. Brasília, metrópole: contribuições ao futuro da metrópole de fato, não de direito. Brasília. **Café com Europa. Brasília 60**. Anna Luísa Albano, Cláudia da Conceição Garcia, Elane Ribeiro Peixoto (Org.). Brasília: Universidade de Brasília, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 2020.

APPLEYARD, D.; LYNCH, K.; MYER, J. R. **The view from the road**. Cambridge MA: The Massachusetts Institute Technology, 1971.

BAHOOUTH JUNIOR, A. **Taguatinga**. Pioneiros e precursores. Brasília: H.P. Mendes, 1978.

BELOTO, Gislaine Elizete. **Da região à metrópole**: o território desenhado pelos modelos conceituais. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2015.

BRANDÃO, V. B. 2003. **Espaço urbano x apropriação social**: Um estudo de caso dos espaços públicos abertos de Taguatinga. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília. Brasília, 2003.

BRASÍLIA, contradições de uma cidade nova. Direção: Joaquim P. Andrade. Brasil: Filmes do Serro, 1967. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=zbSPytnX1ao>. Acesso em: 20 jan. 2021.

BRENNER, Neil. Theses on Urbanization. **Public Culture**, pp. 85-114, 2013. Disponível em: [https://www.researchgate.net/publication/277516702\\_Theses\\_on\\_Urbanization](https://www.researchgate.net/publication/277516702_Theses_on_Urbanization). Acesso em: 10 dez. 2020.

BRENNER, Neil. (Org). **Implosions/Explosions**: Towards a Study of Planetary Urbanization. Berlin: Jovis, 2014.

BRENNER, Neil. **Espaços da urbanização**: o urbano a partir da teoria crítica. Rio de Janeiro: Letra Capital. Observatório das Metrôpoles, 2018.

BRITO, J. D. **De Plano Piloto a metrópole**: a mancha urbana de Brasília. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo), Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília. Brasília, 2009.

CALABI, D. **História do urbanismo europeu**: questões, instrumentos, casos exemplares. São Paulo: Perspectiva, 2012.

**CANDANGO.** In: AURÉLIO DIGITAL, Dicionário Aurélio da Língua Portuguesa (app). Acesso em: 10 dez. 2022.

CARVALHO, Thereza Christina Couto. (org) **Pequeno Glossário Ilustrado de Urbanismo.** Rio de Janeiro: Rio Books, 2020.

CASTELLS, M. **The urban question:** A marxist approach. Traduzido por Alan Sheridan. Londres: Edward Arnold, 1977 (1972).

CHOAY, F. **O urbanismo.** Utopias e realidades: uma antologia. São Paulo: Perspectiva, 1979.

CHRISTALLER, W. **Central places in southern Germany.** Englewood Cliffs: Prentice-Hall, 1966.

CHOAY, F. **O urbanismo: utopias e realidades:** uma antologia. São Paulo: Perspectiva, 1979.

CONZEN, M.R.G. **Alnwick, Northumberland: a study in town-plan analysis.** 2ª ed. Londres: Institute of British Geographers, 1969.

CORBOZ, André. Le territoire comme palimpseste. **Le Territoire comme palimpseste et autres essais.** Besançon: l'Imprimeur, pp. 209-229, 2001.

COSTA, Graciete Guerra. **As Regiões Administrativas do Distrito Federal de 1960 a 2011.** Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo), Programa de Pós-Graduação em

Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília. Brasília, 2011.

COSTA, Lucio. Considerações em torno do Plano-Piloto de Brasília. **I Seminário de Estudos dos Problemas de Brasília.** Brasília: Senado Federal, 1974.

COSTA, Stael. A. P.; GIMMLER NETTO, Maria Manoela **Fundamentos de morfologia urbana.** Belo Horizonte: C/Arte, 2017.

COSTA, Stael de A. P. **O estudo da forma urbana no Brasil.** Arqtextos, São Paulo, ano 08, n. 087.05, Vitruvius, ago. 2007. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arqtextos/08.087/220>. Acesso em: 12 maio 2019.

COUTINHO, José Carlos. Considerações em torno do Plano-Piloto de Brasília. **I Seminário de Estudos dos Problemas de Brasília.** Brasília: Senado Federal, 1974.

DERNTL, M. F. Além do plano: a construção das cidades-satélites e a dinâmica centro-periferia em Brasília. XIV Seminário de História da cidade e do urbanismo. **Cidade, Arquitetura e Urbanismo: visões e revisões do século XX.** 2016. Anais. Disponível em: <https://www.iau.usp.br/shcu2016/anais/wp-content/uploads/pdfs/37.pdf>. Acesso em: 2 out. 2018.

DERNTL, M. F. Além do plano. A concepção das cidades-satélites de Brasília. Arqutextos. **Vitruvius**. 2018. Disponível em:  
<https://vitruvius.com.br/index.php/revistas/read/arqutextos/19.221/7150>. Acesso em: jan. 2019.

DERNTL, M. F. Dos espaços modernistas aos lugares da comunidade: memórias da construção das-satélites de Brasília. **Resgate - Rev. Interdiscip. Cult.** v. 27, n. 1 [37], pp. 11-34. Campinas, 2019.a. Disponível em:  
<https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/resgate/artic/e/view/8654339>. Acesso em: 10 dez. 2019.

DERNTL, M. F.; MARAVALHAS, R. B. Vias para integração ou fragmentação? As estradas-parque na formação do território metropolitano de Brasília. **Revista Urbana**. v.11. n1. Campinas. 2019. b. Disponível em:  
<https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/urbana/login>. Acesso em: 10 dez. 2019.

DERNTL, M. F. O Plano Piloto e os planos regionais para Brasília entre fins da década de 1940 e início dos anos 60. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**. 2019 c. Disponível em:  
<https://rbeur.anpur.org.br/rbeur/article/view/5918>. Acesso em: maio de 2021.

DERNTL, M. F. Brasília e seu território: a assimilação de princípios do planejamento inglês aos planos iniciais de cidades-satélites. **Cad. Metrop.**, São Paulo, v. 22, n. 47, pp. 123-146. São Paulo. 2019.d. Disponível em:

<https://revistas.pucsp.br/metropole/article/view/2236-9996.2020-4706>. Acesso em: 5 maio 2020.

DERNTL, M. F. Brasília e suas unidades rurais: planos e projetos para o território do Distrito Federal entre fins da década de 1950 e início da década de 1960. **Anais do Museu Paulista: História e Cultura Material**. v. 28. 2020. a. Disponível em:  
<https://www.scielo.br/j/anaismp/a/6RgncggkMGLRpym4g46jL7G/>. Acesso em: 20 dez. 2020.

DOMINGUES, Álvaro. **A rua da estrada**. Porto: Dafne Editora, 2009.

DOMINGUES, Álvaro. A rua da estrada. **Cidades-Comunidades e Territórios**. Dez. 2010, n.0 20/21, pp. 59-67. Disponível em: [https://repositorio.iscte-iul.pt/bitstream/10071/3461/1/Cidades2010-20-21\\_Domingues.pdf](https://repositorio.iscte-iul.pt/bitstream/10071/3461/1/Cidades2010-20-21_Domingues.pdf). Acesso em: 10 jun. 2020.

DOMINGUES, Álvaro. **Paisagens Transgênicas**. Lisboa: Museu da Paisagem, 2021.

DONALD J. BELCHER AND ASSOCIATES. **O Relatório Técnico Sobre a Nova Capital da República**. 2ª ed. Rio de Janeiro: Departamento Administrativo do Serviço Público Federal, Departamento de Imprensa Nacional, 1957.

DOS ANJOS, R. S. A. 2012. Monitoramento do crescimento e vetores de expansão urbana de Brasília. PAVIANI, A., *et al.*

(Org). **Brasília 50 anos: da capital a metrópole**. Brasília: UnB, p. 369, 2010.

FICHER, Sylvia. Senzala e Casa Grande. **5º Seminário de história da cidade e do urbanismo**. Campinas: PUC/Campinas, 1998. Disponível em CD-ROM.

FICHER, Sylvia; PALAZZO, Pedro Paulo. Paradigmas urbanísticos de Brasília. **Cadernos PPG-AU/FAUUFBA**. Salvador, edição especial, pp. 49-71, 2005.

GARREAU, Joel. The Search for the Future Inside Ourselves – Life on the New Frontier. **Edge City: Life in the new frontier**. Nova Iorque: Anchor Books, 1991.

GUARÁ, Jornal do. **História do Guará**. 2020. Disponível em: <https://jornaldoguara.com.br/historia-do-guara/>. Acesso em: 06 junho. 2023.

HALL, Peter. **Cidades do amanhã**: uma história intelectual do planejamento e do projeto urbanos no século XX. [1988]. Tradução Maria Alice Junqueira Bastos, Pérola de Carvalho, Anita Guimarães. 4ª edição. São Paulo: Perspectiva, 2016.

HOLANDA, F. R. B.; KOHLSDORF, G.; KOHLSDORF, M. E. Brasília: da Carta de Atenas à cidade de muros. **V Seminário Nacional DOCOMOMO**. Anais em CD-ROM. São Carlos: Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Escola de Engenharia de São Carlos, 2003.

HOLANDA, F.; KOHLSDORF, M. E.; KOHLSDORF, G. Brasília: permanências e metamorfoses. **Desenho Urbano Contemporâneo no Brasil**. Vicente del; SIEMBIEDA, William (Orgs.). 1ª Edição, Rio de Janeiro RJ, Grupo Gen, 2013.

HOLSTON, J. **A Cidade Modernista**: uma crítica de Brasília e sua utopia. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

HOWARD, Ebenezer. **Cidades-Jardim de amanhã**. São Paulo: Hucitec, 1996 (1902).

JARDIM BOTÂNICO DE BRASÍLIA (JBB). **História do Jardim Botânico de Brasília**. Disponível em: [https://www.jardimbotanico.df.gov.br/institucional\\_01/historia/](https://www.jardimbotanico.df.gov.br/institucional_01/historia/). Acesso em: janeiro de 2023.

LE CORBUSIER. **Carta de Atenas**. Tradução de Rebeca Scherer. São Paulo: HUCITEC/edusp, 1993 (1933).

LEFEBVRE, H. **The production of space**. Nachdr. ed. Malden, Mass: Blackwell, 1974.

LEITÃO, Francisco; FICHER, Sylvia. A infância do Plano Piloto: Brasília, 1957-1964. **Brasília 50 anos: da capital à metrópole**. PAVIANI, Aldo (Org.). Brasília: Editora UnB, 2010.

LEPETIT, Bernard. Por uma nova história urbana. **Bernard Lepetit**: seleção de textos, revisão crítica e apresentação de Heliana Angotti Salgueiro; tradução de Cely Arena. São Paulo: Edusp, 2001 (1989).

LEVY, Albert. Urban morphology and the problem of the modern urban fabric: some questions for research. **Urban Morphology**. 3 (2), pp. 79-85, 1999.

LOCK, Katy; ELLIS, Hugh. **New Towns**. The rise, fall and rebirth. Londres: RIBA Publishing, 2020.

LOPES, W. W. **Taguatinga tem memória**; três décadas; um milhão de habitantes; é hora de repensar. 2ª ed. Brasília: Comunidade, 1990.

MASCARÓ, Juan Luis. **Loteamentos urbanos**. Porto Alegre: J. Mascaró, 2003.

MONTE-MÓR, R. L. Urbanização extensiva e lógicas de povoamento: um olhar ambiental. **Território, globalização e fragmentação**. Milton Santos et. al. (Org.). São Paulo: Hucitec/Anpur, 1994 (pp. 169-181). Disponível em: [http://www.dpi.inpe.br/Miguel/AnaPaulaDALasta/MonteMOr\\_Ur\\_bExtensiva&Povoamento\\_1994.pdf](http://www.dpi.inpe.br/Miguel/AnaPaulaDALasta/MonteMOr_Ur_bExtensiva&Povoamento_1994.pdf). Acesso em outubro de 2021.

MENEGUETTI, Karin Schwabe; COSTA, Staël de Alvarenga Pereira. The fringe-belt concept and planned new towns: a Brazilian case study. **Urban Morphology**. 25-33. 2014. Disponível em: <https://journal.urbanform.org/index.php/jum/article/view/4021>. Acesso em: 20 jan. 2022.

**MERCADO SUL**. Site do Mercado Sul. Página inicial. Disponível em: <https://www.mercadosul.org/>. Acesso em: 21 jan. 2023.

MOUDON, A. V. Morfologia urbana como um campo interdisciplinar emergente. **Revista de Morfologia Urbana**. 3 (1). 41-9. 2015. Disponível em: <https://revistademorfologiaurbana.org/index.php/rmu/article/view/16/15>. Acesso em: 15 jul. 2020.

OLIVEIRA, J. K. de. **Por que construí Brasília**. Rio de Janeiro: Bloch, 2000 (1974).

OTTONI, D A B. **Cidade-jardim: formação e percurso de uma ideia**. São Paulo: Hucitec, 1996.

PALAZZO, P. P.; TREVISAN, R. Città satelliti e Brasília Metropolitana. **Urbanistica**. 2012.

PANERAI, P. **Análise urbana**. Tradução de Francisco Leitão. Revisão técnica de Sylvia Ficher. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2014.

PANERAI, Philippe. CASTEX, Jean. DEPAULE, Jean-Charles. **Formas Urbanas**. A Dissolução da Quadra. Porto Alegre: Bookman, 2013.

PAVIANI, A. **Brasília, Ideologia e Realidade**. Espaço Urbano em Questão. São Paulo: Projeto, 1985.

PAVIANI, A. **Brasília: A MetrÓpole em Crise**. Ensaio sobre Urbanização. Brasília: Universidade de Brasília, 1988.

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

PAVIANI, A. (Org.). **Brasília – Gestão Urbana: Conflitos e Cidadania**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1999.

PAVIANI, A.; GOUVÊA, Luiz Aberto de Campos (Orgs.). Brasília: **Controvérsias Ambientais**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2003.

PAVIANI, A.; FERREIRA, Ignez Costa Barbosa & BARRETO, Frederico Flósculo Pinheiro (Orgs.). Brasília: Dimensões da Violência Urbana. **Coleção Brasília**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2005.

PAVIANI, A. Urbanização no Distrito Federal. **Minha Cidade**. São Paulo, ano 07, n. 074.01, Vitruvius, set. 2006. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/07.074/1940>. Acesso em: 12 maio 2019.

PAVIANI, A. A metrópole terciária: evolução urbana socioespacial. **Brasília 50 anos: da capital a metrópole**. Brasília: UnB, pp. 227-251, 2010.

PAVIANI, A.; BARRETO, Frederico Flósculo Pinheiro; FERREIRA, Ignez Costa Barbosa; CIDADE, Lúcia Faria Cony; JATOBÁ, Sérgio Ulisses (Org.). **Brasília 50 anos: da capital a metrópole**. Brasília, Editora UnB / NEUR, 2010.

PAVIANI, A. Brasília, capital (ainda) polinucleada. **Brasília: Antologia crítica**. A. Xavier, & J. Katinsky (Org.). São Paulo: Cosac Naif, 2012.

PAVIANI, A.; GONZALES, Sueli F.N.; FRANCISCONI, Jorge Guilherme (Orgs.). **Planejamento e urbanismo na atualidade brasileira: objeto, teoria, prática**. Rio de Janeiro: Editora Livre Expressão, 2013.

PEREIRA, Lucas Brasil; CRUZ, Luciana Saboia Fonseca. Da crítica à superquadra ao quarteirão murado: o caso de Águas Claras em Brasília. **Revista Pos FAU USP**. V. 28, n. 52, jan-jun 2021. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/posfau/article/view/175043>. Acesso em: 21 jan. 2023.

PEREIRA, Pedro Henrique Máximo. **O entre-Metrópoles Goiânia-Brasília: história e metropolização**. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo), Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília. Brasília, 2020.

PEREIRA, Pedro Henrique Máximo; TREVISAN, Ricardo. Alexânia e Abadiânia, duas cidades novas para Brasília. **Revista Cultura, Estética & Linguagens**. Vol. 4. Nº 01. Março de 2019. Disponível em: <https://www.revista.ueg.br/index.php/revistanos/article/view/8994>. Acesso em: 21 jan. 2023.

PERROUX, François. **A economia do século XX**. Lisboa: Herder, 1967.

PESCATORI, C; TREVISAN, R.; MEDEIROS, A. E. Taguatinga: conexões e centralidades. **Brasília 50+50: Cidade, história e**

projeto. CRUZ, L. S. F.; DERNTL, M. F. (Org.). Brasília: EdUNB, pp. 92-101, 2014.

POTTIER, Pierre. Axes de communication et développement économique. **Revue économique**, volume 14, nº1, pp. 58-132, 1963. Disponível em: [https://www.persee.fr/doc/reco\\_00352764\\_1963\\_num\\_14\\_1\\_407543#:~:text=Ainsi%20chaque%20axe%20de%20communication,une%20croissance%20de%20la%20demande](https://www.persee.fr/doc/reco_00352764_1963_num_14_1_407543#:~:text=Ainsi%20chaque%20axe%20de%20communication,une%20croissance%20de%20la%20demande). Acesso em: 10 junho 2023.

PURDOM, Charles Benjamin. **The Garden City**: a study in the development of a modern town. London, 1913. Disponível em: <https://archive.org/details/gardencitystudyi00purduoft>. Acesso em: 05 jan. 2022.

REGO, Renato Leão; MENEGUETTI, Karin Schwabe. O território e a paisagem: a formação da rede de cidades no norte do Paraná e a construção da forma urbana. **Paisagem E Ambiente**, (25), pp. 37-53, 2008. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/paam/article/view/40258>. Acesso em: 10 maio 2022.

REGO, Renato Leão. **As cidades plantadas**: os britânicos e a construção da paisagem do norte do Paraná. Londrina: Humanidades, 2009.

REGO, Renato Leão; MENEGUETTI, Karin Schwabe. Planted towns and territorial organization: the morphology of a settlement process in Brazil. **Urban Morphology**, 14(2), pp. 101-109. 2010. Disponível em:

<https://journal.urbanform.org/index.php/jum/article/view/3956>: Acesso em: 10 maio 2022.

REIS, Carlos Madson; RIBEIRO, Sandra Bernardes; VASQUES, Claudia Marina (Orgs.). **Relatório do Plano Piloto de Brasília**. Brasília, Iphan, 2014.

REIS FILHO, N. G. **Notas sobre urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano**. São Paulo, Via das Artes, 2006.

ROMÃO, Getúlio. **RETRATOS & MEMÓRIAS**. A Taguatinga objetiva de Getúlio Romão. Brasília: Editora Kiron, 2016.

**REVISTA BRASÍLIA**. Revista da Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil. Rio de Janeiro, NOVACAP, n. 6, 1957.

**REVISTA BRASÍLIA**. Revista da Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil. Rio de Janeiro, NOVACAP, n. 19, 1958.

**REVISTA SHIS**. 1966. Consultada no Arquivo Público do Distrito Federal.

**REVISTA SINGRA**. 1953. Caderno do Jornal de Brasília. N.13. Consultada no Acervo Coimbra Bueno do PPG FAU/UnB, em Brasília.

RIBEIRO, Gustavo Lins. Arqueologia de uma cidade: Brasília e suas cidades satélites. **Espaço e Debates**. São Paulo, n. 5, março/junho de 1982.

- RIGOTTI, Giorgio. **Urbanismo**: La Técnica. Tradução do italiano por Francisco Folguera. Barcelona: Editora Labor S.A. 1955.
- RYBCZYNSKI, W. **A clearing in the distance**: Frederick Law Olmsted and America in the 19<sup>th</sup> century. New York: Scribner, 1999.
- SANTOS, Milton. **O Centro da Cidade do Salvador**: Estudo de Geografia Urbana. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo; Salvador: Edufba, 2008.
- SANTOS, C. N. **A cidade como um jogo de cartas**. São Paulo: Projeto Editores, 1988.
- SCHVASBERG, B. O processo de planejamento urbano e territorial de Brasília. **Brasília 50 + 50: cidade, história e projeto**. Organizadoras: Luciana Saboia e Maria Fernanda Derntl. Brasília: Editora UnB, 2014.
- SCHVARSBERG, B. (2017). A carroça ao lado do avião: o direito à cidade metropolitana em Brasília. **Cadernos Metrópole**, 19(38), pp. 313-334. Disponível em: <https://revistas.pucsp.br/index.php/metropole/article/view/2236-9996.2017-3813>. Acesso em: 02 maio 2023.
- SCHVARSBERG, B. Consistência do planejamento e da gestão urbana na área metropolitana de Brasília (2019). **Revista Brasileira de Gestão Urbana**. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/urbe/a/WCJXpf8JhxMtbSp6W4zmH7R/>. Acesso em: 02 maio 2023.
- SCRIVANO, P. The elusive polemics of theory and practice: Giovanni Astengo, Giorgio Rigotti and the post-war debate over the plan for Turin 2010. **Planning Perspectives**, pp. 03-24, 2000.
- SECCHI, Bernardo. **Primeira lição de Urbanismo**. São Paulo: Perspectiva, 2015. (2006).
- SECCHI, Bernardo. **A cidade do Século Vinte**. Tradução de Marisa Barda. São Paulo: Perspectiva, 2009.
- SILVA, Ernesto. **História de Brasília**: um sonho, uma esperança, uma realidade. Brasília: Linha Gráfica, 1999.
- SILVA, Sued Ferreira da. **Paisagens atravessadas**. Projeto, experiência e cotidiano na Estrada Parque Taguatinga em Brasília. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília. Brasília, 2018.
- SOJA, E. W. **Postmetropolis**: Critical Studies of Cities and Regions. Malden (Massachussets): Blackwell Publishers, 2000.
- SORIA Y MATA, A. **La Città Lineare**. Milano: Alberto Mondadori, [1882-1883],1968.
- SOUSA, N. He. B. de S.; Machado, M. S.; Jaccoud, L. de B. Taguatinga: uma história candanga. **Brasília: moradia e exclusão**. Aldo Paviani (Org.). Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1996.

SOUZA, Juliana da Costa Gomes de; FRANCO, José Luiz de Andrade. Frederick Law Olmsted: a arquitetura de paisagens e os parques nacionais norte-americanos. **Revista Topoi**. Rio de Janeiro, v. 21, n. 45, pp. 754-774, 2020. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/topoi/a/SXDvmtngNxsfmHgHmZN9Nfb/?format=pdf&lang=pt>. Acesso em: 05 maio 2023.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. A gestão do território e as diferentes escalas da centralidade. **Revista Território**. Rio de Janeiro, UFRJ, ano III, número 04, pp. 27-37, 1998.

TOPALOV, Christian; BRESCIANI, Stella; LILLE, Laurent Coudroy; D'ARC, Hélène Riviére. **A aventura das palavras da cidade**: através dos tempos, das línguas e das sociedades. Tradução: Alicia Novick. São Paulo: Romano Guerra, 2014.

TREVISAN, R.; AMIZO, I. B.; LEMOS, R. C. C. Cidades-satélites: o 2º cinturão de Brasília. **Anais do 16º Seminário de História da Cidade e do Urbanismo**. Salvador, 2021.

TREVISAN, Ricardo. Villes nouvelles parisienses: um savoir faire. **Anais do XIV Enanpur**. Rio de Janeiro: ANPUR, 2011.

TREVISAN, Ricardo. **Cidades Novas**. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo), Universidade de Brasília, 2009.

VASCONCELOS, A. M. N. *et al.* (Org.). **Território e sociedade**: as múltiplas faces da Brasília metropolitana. Brasília: EdUNB, 2019.

VASCONCELOS, Adirson. **As cidades-satélites de Brasília**. Brasília: 1988.

VENTURI, Robert; BROWN, Denise Scott; IZENOUR, Steven. **Aprendendo com Las Vegas**. Coleção Face Norte, volume 03. São Paulo, Cosac Naify, 2003.

VILLAÇA, Flávio. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. DEAK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos (Org.). **O processo de urbanização no Brasil**. São Paulo, Fupam/Edusp, 1999, p. 176.

WALDVOGEL, Alana Silva. **Mapeando Ceilândia**: um estudo histórico e morfológico. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo), Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília. Brasília, 2021.

WRIGHT, Frank Lloyd, 1867-1959. **The Disappearing City**. New York: W.F. Payson, 1932.

ZIMBRES E REIS ARQ. ASSOCIADOS. (1991). **Memorial Descritivo do Bairro Águas Claras** - MDE 220/90. Brasília: Governo do Distrito Federal. Disponível em: <https://www.sisduc.seduh.df.gov.br/v1/>. Acesso em: 20 jan. 2023.

## LEIS, DECRETOS E ESTUDOS

BRASIL. **Lei nº 2.874, de 19 de setembro de 1956**. Dispõe sobre a mudança da Capital Federal e dá outras providências. Disponível em:

[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/1950-1969/l2874.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/1950-1969/l2874.htm). Acesso em: 05 jan. 2020.

BRASIL. **Lei nº 3.751, de 13 de abril 1960**. Dispõe sobre a organização administrativa do Distrito Federal. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1960-1969/lei-3751-13-abril-1960-354316-publicacaooriginal-1-pl.html>. Acesso em: 10 abr. 2019.

BRASIL. **Lei nº 4.380, de 21 de agosto de 1964**. Institui a correção monetária nos contratos imobiliários de interesse social, o sistema financeiro para aquisição da casa própria, cria o Banco Nacional da Habitação (BNH), e Sociedades de Crédito Imobiliário, as Letras Imobiliárias, o Serviço Federal de Habitação e Urbanismo e dá outras providências. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l4380.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l4380.htm). Acesso em: 08 mar. 2022.

BRASIL. **Lei nº 4.545, de 10 de dezembro de 1964**. Dispõe sobre a reestruturação administrativa do Distrito Federal, e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/l4545.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l4545.htm). Acesso em: 05 jan. 2020.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**. Brasília, DF: Senado Federal, 2016.

BRASIL. **Decreto nº 19.040, de 18 de fevereiro de 1998**. Proíbe a utilização da expressão “satélite” para designar as cidades situadas no território do Distrito Federal, nos documentos oficiais e outros documentos públicos no âmbito do GDF. Disponível em:

<http://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/33283/407befdb.html>. Acesso em: 10 jan. 2021.

BRASIL. **Lei Complementar nº 94, de 19 de fevereiro de 1998**. Autoriza o Poder Executivo a criar a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno - RIDE e instituir o Programa Especial de Desenvolvimento do Entorno do Distrito Federal, e dá outras providências. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/lcp/lcp94.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/lcp/lcp94.htm). Acesso em: 08 mar. 2021.

BRASIL. **Decreto federal s/nº, de 10 de junho de 1999**. Autoriza a União a aceitar a doação de imóveis que menciona, cria a Floresta Nacional de Brasília, e dá outras providências. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/dnn/anterior%20a%202000/1999/dnn8127.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/dnn/anterior%20a%202000/1999/dnn8127.htm). Acesso em: 13 jun. 2023.

BRASIL. **Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001** (Estatuto da Cidade). Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/leis\\_2001/l10257.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm). Acesso em: 15 jun. 2021.

BRASIL. **Decreto nº 7.469, de 4 de maio de 2011**. Regulamenta a Lei Complementar nº 94, de 19 de fevereiro de 1998, que autoriza o Poder Executivo a criar a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno - RIDE e instituir o Programa Especial de Desenvolvimento do Entorno do Distrito Federal. Disponível em:

[https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_ato2011-2014/2011/decreto/d7469.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2011/decreto/d7469.htm). Acesso em: 08 mar. 2021.

COMPANHIA DE PLANEJAMENTO DO DISTRITO FEDERAL – CODEPLAN. **Caracterização do Território e da População do Distrito Federal**. Volume 3 – Região Administrativa III Taguatinga. Governo do Distrito Federal. Brasília, 1984.

COMPANHIA DE PLANEJAMENTO DO DISTRITO FEDERAL – CODEPLAN. **Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílio (PDAD) de 2004**. Disponível em: <https://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/02/PDAD-2004-Resultados-para-o-DF.pdf>. Acesso em: 12 mar. 2022.

COMPANHIA DE PLANEJAMENTO DO DISTRITO FEDERAL – CODEPLAN. **Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílio (PDAD) de 2013**. Disponível em: <https://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/02/Pesquisa-PDAD-DF.pdf>. Acesso em: 12 mar. 2022.

COMPANHIA DE PLANEJAMENTO DO DISTRITO FEDERAL – CODEPLAN. **Nota técnica no 1/2014**: Delimitação do Espaço Metropolitano de Brasília (Área Metropolitana de Brasília). Brasília: Governo do Distrito Federal, 2014.

COMPANHIA DE PLANEJAMENTO DO DISTRITO FEDERAL – CODEPLAN. **Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílio (PDAD) do Distrito Federal de 2018**. Disponível em: [https://www.codeplan.df.gov.br/wp-](https://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2020/06/Destaques_PDAD_revisado.pdf)

[content/uploads/2020/06/Destaques\\_PDAD\\_revisado.pdf](https://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2020/06/Destaques_PDAD_revisado.pdf). Acesso em: 11 dez. 2022.

COMPANHIA DE PLANEJAMENTO DO DISTRITO FEDERAL – CODEPLAN. **Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios de Taguatinga 2018**. Brasília, 2019. Disponível em: <http://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2020/06/Taguatinga.pdf>. Acesso em: 08 ago. 2020.

COMPANHIA DE PLANEJAMENTO DO DISTRITO FEDERAL – CODEPLAN. **Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílio (PDAD) de 2021**. Distrito Federal, 2022. Disponível em: [https://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2022/05/PDAD-DF\\_2021.pdf](https://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2022/05/PDAD-DF_2021.pdf). Acesso em: 20 dez. 2022.

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL. **Decreto nº 297, de 24 de abril de 1964**. Aprova o Plano Rodoviário do Distrito Federal. Disponível em: [https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/339/Decreto\\_297\\_24\\_04\\_1964.html](https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/339/Decreto_297_24_04_1964.html). Acesso em: 05 nov. 2022.

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL. **Plano Rodoviário do Distrito Federal**. 1960. Disponível em: [https://arquivos.der.df.gov.br/downloads/SRDF\\_2021/SRDF2021\(2\).pdf](https://arquivos.der.df.gov.br/downloads/SRDF_2021/SRDF2021(2).pdf). Acesso em: 05 nov. 2022.

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL. **DECRETO nº 944, de 14 de fevereiro de 1969**. Disponível em:

[https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/1596/Decreto\\_944\\_14\\_02\\_1969.html](https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/1596/Decreto_944_14_02_1969.html). Acesso em: 08 mar. 2022.

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL. Secretaria de Serviços Social e Habitação. **Departamento de Ceilândia [Relatório]**. Arquivo Público do Distrito Federal. Brasília: Fundação do Serviço Social, 1973.

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL. **Plano Estrutural de Ordenamento Territorial (PEOT)**. 1977. Aprovado pelo Decreto Nº 4.049, de 10 de janeiro de 1978. Disponível em: <https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Diario/edd3030b-1fab-3be4-be7d-47a0a7c807cc/0660d5bc.pdf>. Acesso em: 10 dez. 2022.

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL. Memorial Descritivo do Bairro Águas Claras da Cidade Satélite de Taguatinga. **MDE 48/1984**. Disponível em: <https://www.sisduc.seduh.df.gov.br/v1/>. Acesso em: 20 jan. 2023.

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL. **Plano de Ocupação Territorial do Distrito Federal (POT)**. 1985. Brasília, 1985.

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL. **Decreto Distrital nº 10.829, elaborado em regulamentação ao Artigo 38 da Lei Federal nº 3.751/60**. BRASÍLIA REVISITADA 1985-87: Complementação, Preservação, Adensamento e Expansão Urbana. Brasília, 1987.

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL.

**Decreto nº 11.823, de 18 de setembro de 1989**. Dispõe sobre o Tombamento do Relógio da Praça Central de Taguatinga, e dá outras providências. Disponível em: [http://www.tc.df.gov.br/sinj/Norma/17916/exec\\_dec\\_11823\\_1989.html](http://www.tc.df.gov.br/sinj/Norma/17916/exec_dec_11823_1989.html). Acesso em: 12 mar. 2020.

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL. Departamento de Urbanismo. **Plano de Ordenamento Territorial do Distrito Federal** (1992). Secretaria de Obras e Serviços Públicos. Brasília, 1992.

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL. **Lei nº 385 de 16 de dezembro de 1992**. Autoriza a implantação do Bairro Águas Claras, na Região Administrativa de Taguatinga - RA III e aprova o respectivo Plano de Ocupação. Disponível em: [https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/48344/Lei\\_385\\_16\\_12\\_1992.html](https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/48344/Lei_385_16_12_1992.html). Acesso em: 15 dez. 2022.

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL. **Decreto nº 14.932 de 12 de agosto de 1993**. Aprova a regulamentação do Art. 19 da Lei nº 353 de 18/11/92, que institui condomínios por unidades autônomas, na forma da alínea "a", do artigo 8º da Lei Federal nº 4591 de 16 de dezembro de 1964, para o Setor de Mansões Park Way - SMPW e Setor de Mansões Dom Bosco - SMDB. Disponível em: [https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/24526/Decreto\\_14932\\_12\\_08\\_1993.html](https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/24526/Decreto_14932_12_08_1993.html). Acesso em: 07 maio 2023.

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL. **Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal** (1997). Lei Complementar nº 17, de 28 de janeiro de 1997.

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL. **Plano Diretor Local de Taguatinga (1998)**. Lei Complementar nº 90, de 11 de março de 1998.

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL. **Plano Diretor Local de Ceilândia**. Lei Complementar nº 314, de 01 de setembro de 2000.

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL. **Plano Diretor Local de Samambaia**. Lei Complementar nº 370, de 02 de março de 2001.

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL. **Lei Complementar Nº 3.153, de 6 de maio de 2003**. Cria as Regiões Administrativas que especifica e dá outras providências. Disponível em: [https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/51107/Lei\\_3153\\_06\\_05\\_2003.html](https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/51107/Lei_3153_06_05_2003.html). Acesso em: 21 jan. 2023.

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL. **Lei Complementar Nº 4.327, de 26 de maio de 2009**. Cria a Região Administrativa de Vicente Pires - RA XXX. Disponível em: [https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/60537/Lei\\_4327\\_26\\_05\\_2009.pdf](https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/60537/Lei_4327_26_05_2009.pdf). Acesso em: 21 jan. 2023.

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL. **Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal (PDOT)**. Lei Complementar Nº 803, de 25 de abril de 2009: documento técnico da redação final. Brasília, 2009. Disponível em: [https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/60298/Lei\\_Complementar\\_803\\_25\\_04\\_2009.html](https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/60298/Lei_Complementar_803_25_04_2009.html). Acesso em: 15 jan. 2021.

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL. **Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal (PDOT)**. Lei Complementar nº 854 de 15 de outubro de 2012. Brasília, 2012. Atualiza a Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009, que aprova a revisão do Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal – PDOT e dá outras providências. Disponível em: [https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/72806/Lei\\_Complementar\\_854\\_15\\_10\\_2012.html](https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/72806/Lei_Complementar_854_15_10_2012.html). Acesso em: 15 jan. 2021.

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL. **Cartilha elaborada pela Administração Regional de Taguatinga**. 2014.

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL. **Decreto Nº 35.484, de 30 de maio 2014**. Institui o Complexo Cultural EIT, e dá outras providências. Brasília, 2014.

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL. **Lei Complementar Nº 6.359, de 14 de agosto de 2019**. Cria a Região Administrativa do Sol Nascente/Pôr do Sol - RA XXXII e dá outras providências. Disponível em: [https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/22b8194e32514c60b7bf2680adfb7d0/Lei\\_6359\\_14\\_08\\_2019.html](https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/22b8194e32514c60b7bf2680adfb7d0/Lei_6359_14_08_2019.html). Acesso em: 21 jan. 2023.

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL. **Lei Complementar Nº 6.391, de 30 de dezembro de 2019**. Cria a Região Administrativa de Arniqueira RA - XXXIII e dá outras providências. Disponível em: <https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/cd7a6db8e4234e9799a>

3a232ecc26b00/Lei\_6391\_30\_09\_2019.html. Acesso em: 21 jan. 2023.

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL. **Lei Complementar nº 951, de 25 de março de 2019**. Altera o art. 135 e anexos da Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009, que aprova a revisão do Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal - PDOT e dá outras providências, e os arts. 4º e 14 da Lei nº 5.022, de 4 de fevereiro de 2013, que dispõe sobre o Estudo Prévio de Impacto de Vizinhança - EIV e dá outras providências. Disponível em: [https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/8815d609bb134b6fa055711bab4e2b49/Lei\\_Complementar\\_951\\_25\\_03\\_2019.html](https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Norma/8815d609bb134b6fa055711bab4e2b49/Lei_Complementar_951_25_03_2019.html). Acesso em: 15 jan. 2021.

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL. **Lei Complementar nº 986, de 30 de junho de 2021**. Dispõe sobre a Regularização Fundiária Urbana – Reurb no Distrito Federal, altera a Lei Complementar nº 803, de 25 de abril de 2009, que aprova a revisão do Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal – PDOT e dá outras providências, e altera a Lei nº 5.135, de 12 de julho de 2013, que dispõe sobre alienação de imóveis na Vila Planalto e dá outras providências. Disponível em: [http://www.tc.df.gov.br/sinj/Norma/3e31558072eb4b7791ab7c55335ffd13/Lei\\_Complementar\\_986\\_30\\_06\\_2021.html](http://www.tc.df.gov.br/sinj/Norma/3e31558072eb4b7791ab7c55335ffd13/Lei_Complementar_986_30_06_2021.html). Acesso em: 15 jan. 2021.

GOVERNO DO ESTADO DE GOIÁS. **Lei estadual nº 12.667, de 18 de julho de 1995**. Dispõe sobre a criação do Município de Valparaíso de Goiás e dá outras providências. Disponível

em:

<https://legisla.casacivil.go.gov.br/api/v2/pesquisa/legislacoes/82611/pdf>. Acesso em: 21 jun. 2022.

IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). **Censo Demográfico: 1970**. Rio de Janeiro, 1970. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/biblioteca-catalogo.html?id=769&view=detalhes>. Acesso em: 22 jan. 2023.

IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). **Censo Brasileiro de 2010**. Disponível em: [http://mapasinterativos.ibge.gov.br/atlas\\_ge/brasil1por1.html](http://mapasinterativos.ibge.gov.br/atlas_ge/brasil1por1.html). Sem data. Acesso em: 22 jan. 2023

IBGE. (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). **Estudo sobre as Áreas Urbanizadas**. 2019. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/cartas-e-mapas/redes-geograficas/15789-areas-urbanizadas.html?=&t=o-que-e>. Acesso em: 15 jun. 2023.

IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). **Prévia da População dos Municípios com base nos dados do Censo Demográfico de 2022**. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/estatisticas/sociais/trabalho/22827-censo-demografico-2022.html>. Acesso em: 10 mar. 2023.

ANEXOS



Figura 140: Planta de Samambaia. Fonte: Seduh, s.d.



Figura 141: Planta do Riacho Fundo I. Fonte: Seduh, s.d.



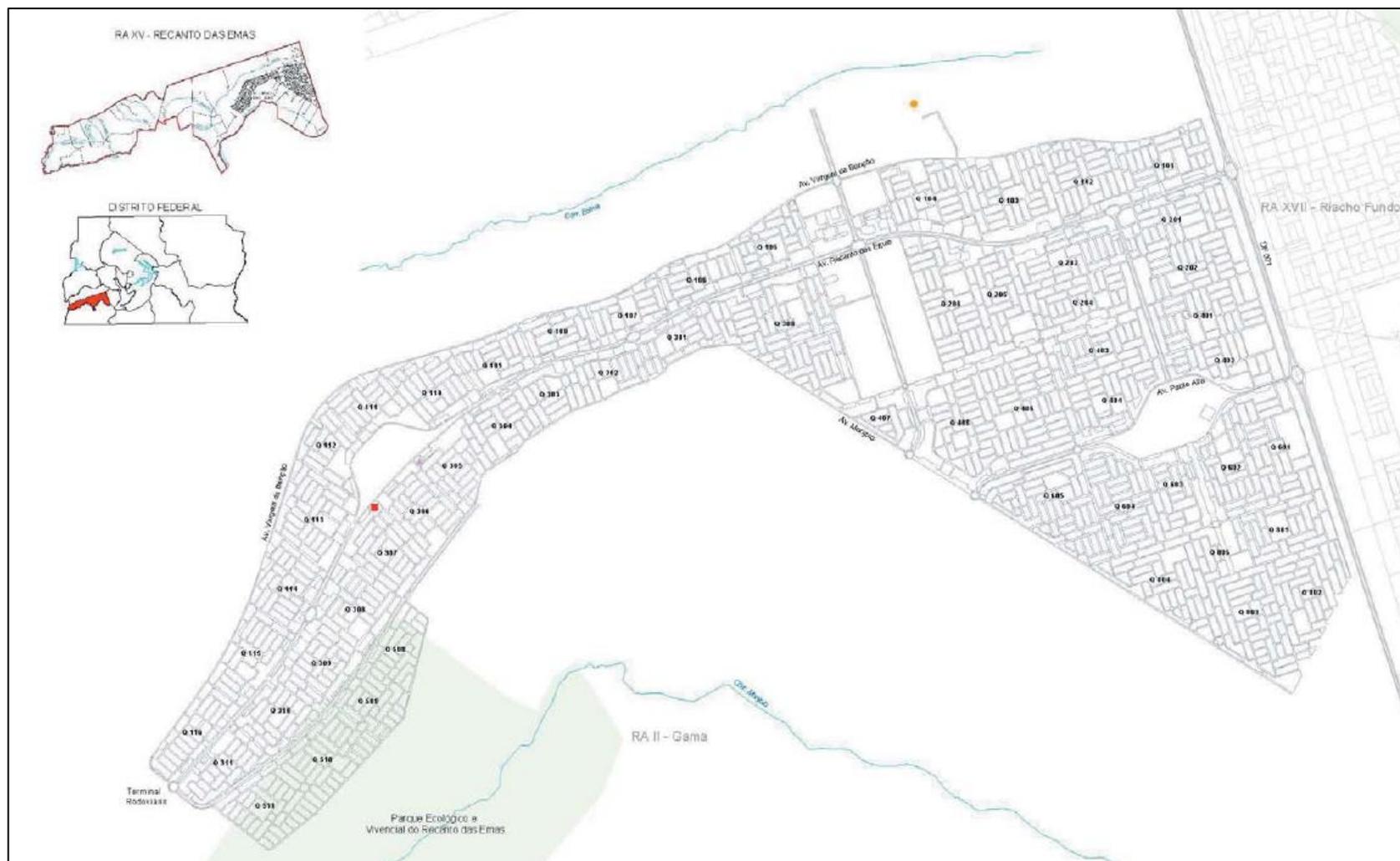


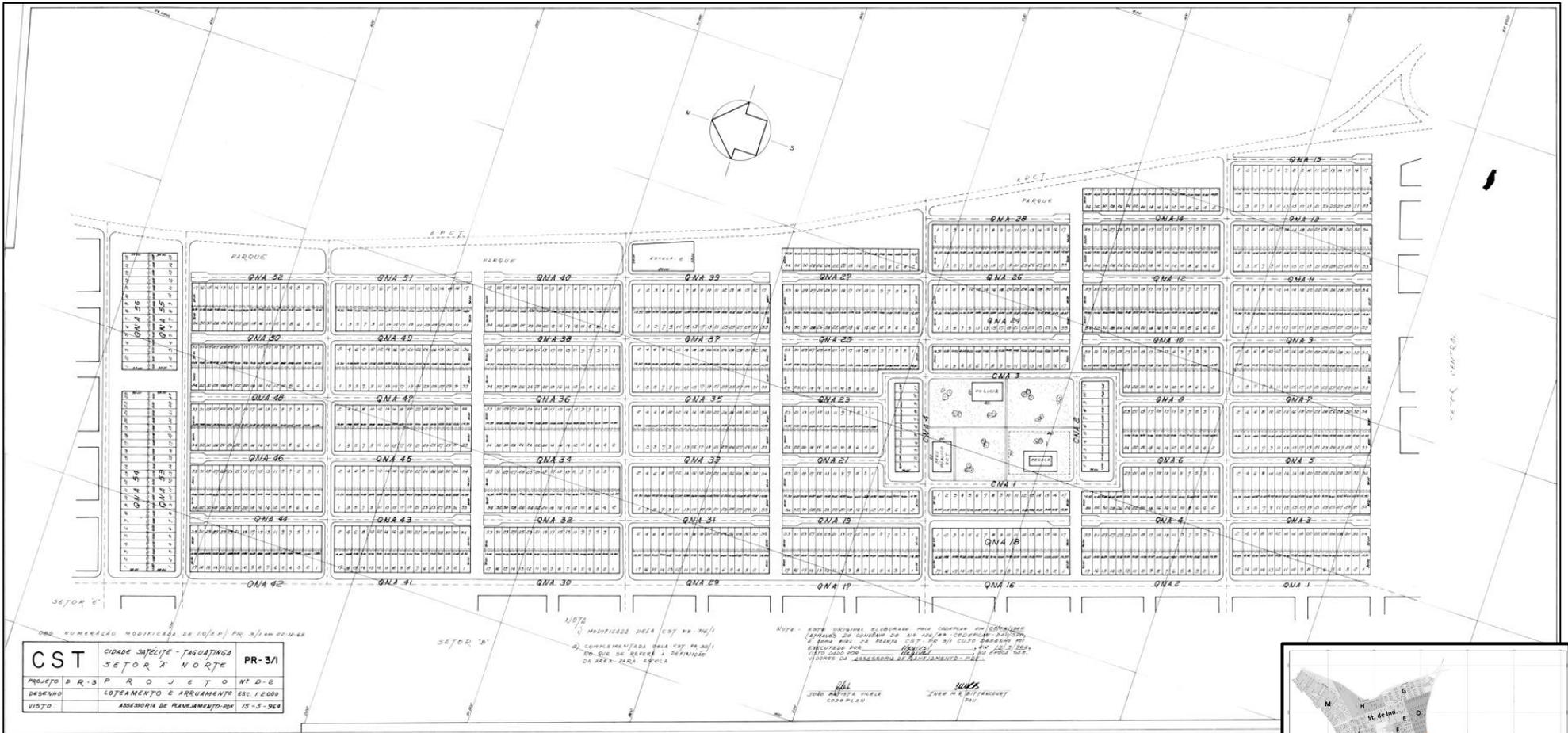
Figura 143. Planta do Recanto das Emas. Fonte: Seduh, s.d.

Setor/quadra: A NORTE

CST. PR - 3/1

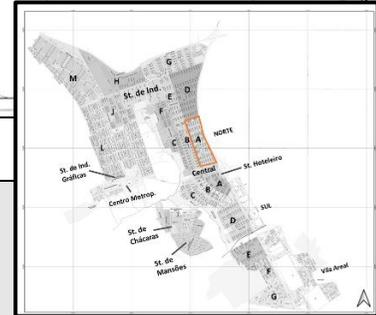
DATA DO PROJETO: 7/3/1962

AUTORIA: D.U. Novacap



**LIMITES**

- A leste: EPCT (Estrada Parque do Contorno)
- A oeste: Av. Comercial
- A norte: Setor D Norte
- A sul: Av. das Palmeiras

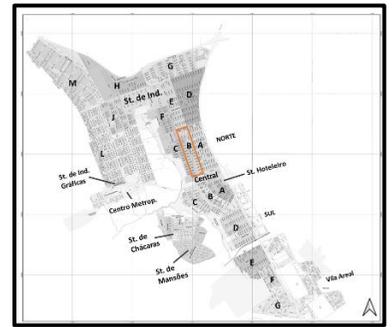
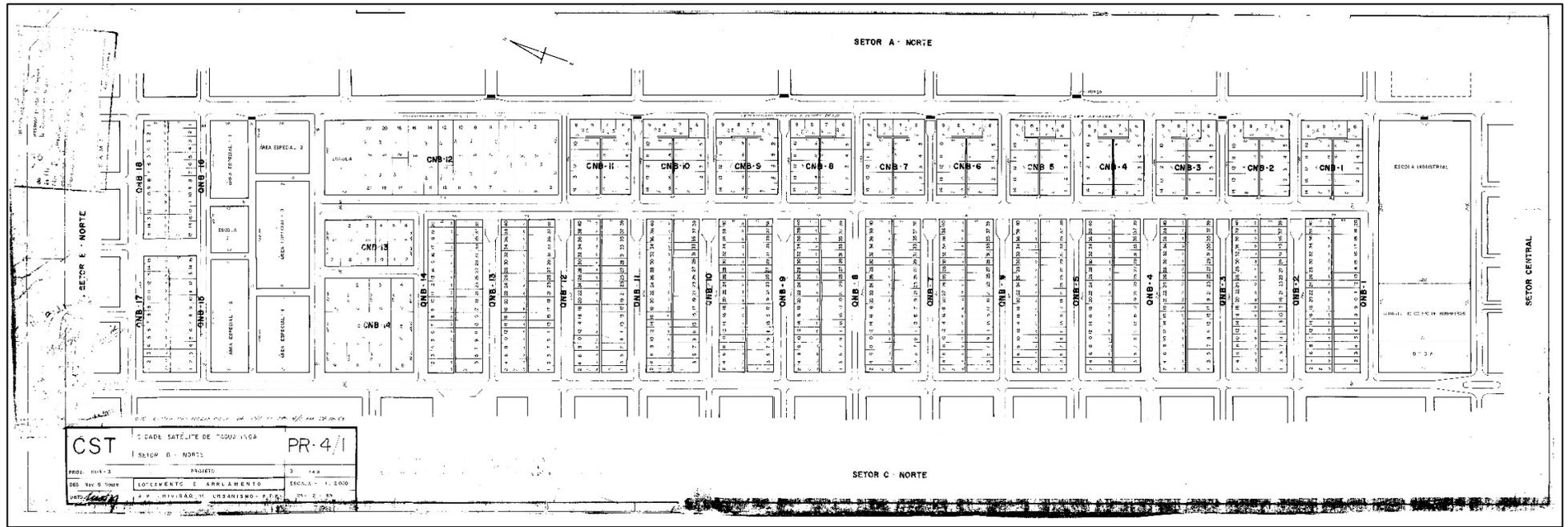


Setor/quadra: B NORTE

CST. PR – 4/1

DATA DO PROJETO: 23/7/1962

AUTORIA: D.U. Novacap (Desenho de Ney Gabriel)



**LIMITES**

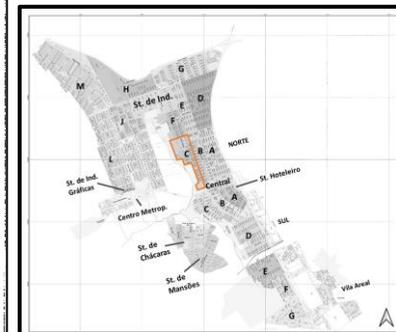
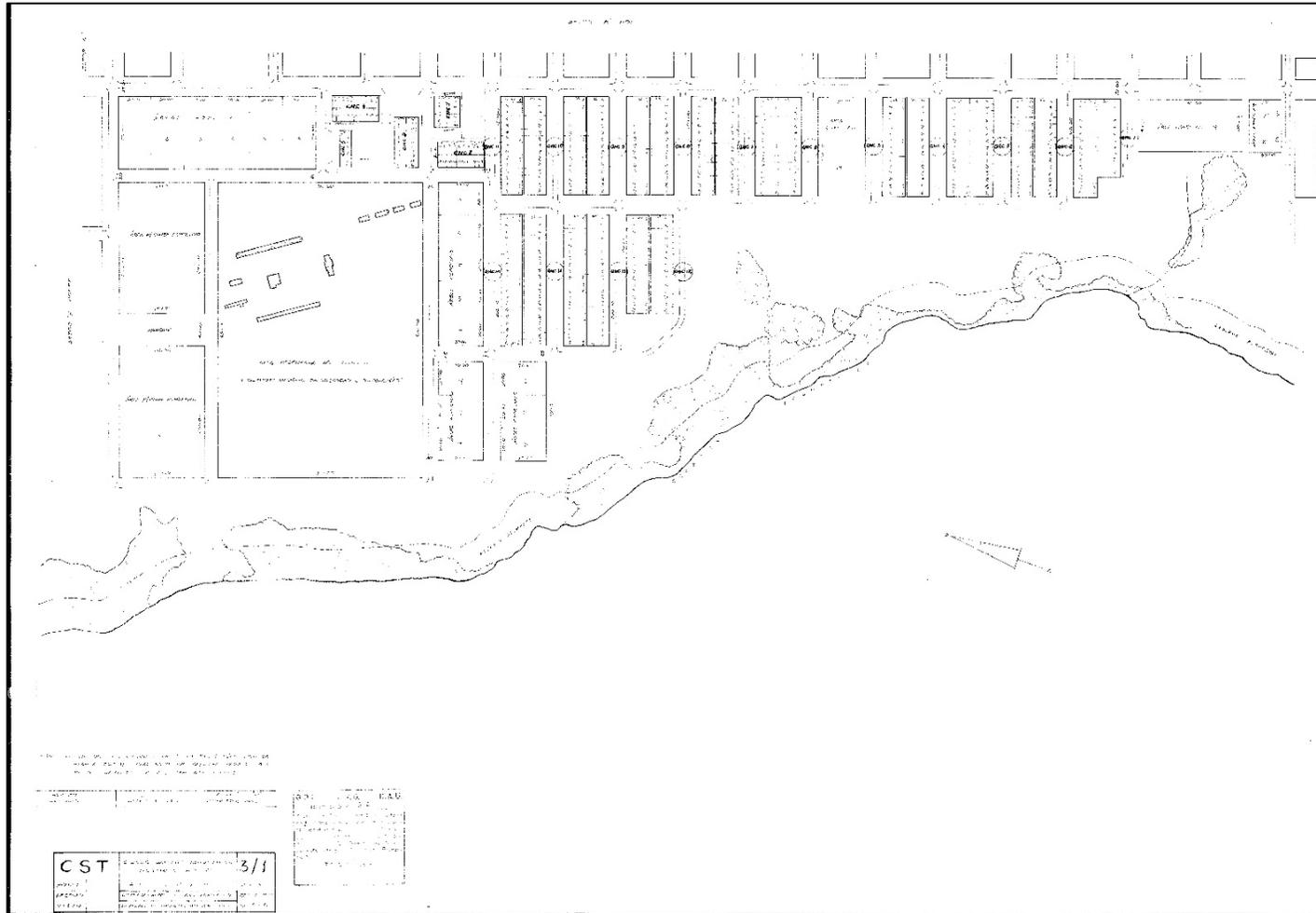
- A leste: Av. Comercial
- A oeste: Av. Samdu Norte
- A norte: Setor E Norte
- A sul: Av. das Palmeiras

Setor/quadra: C NORTE

CST 3/1

DATA DO PROJETO: 15/9/1962

AUTORIA: D.U. Novacap

**LIMITES**

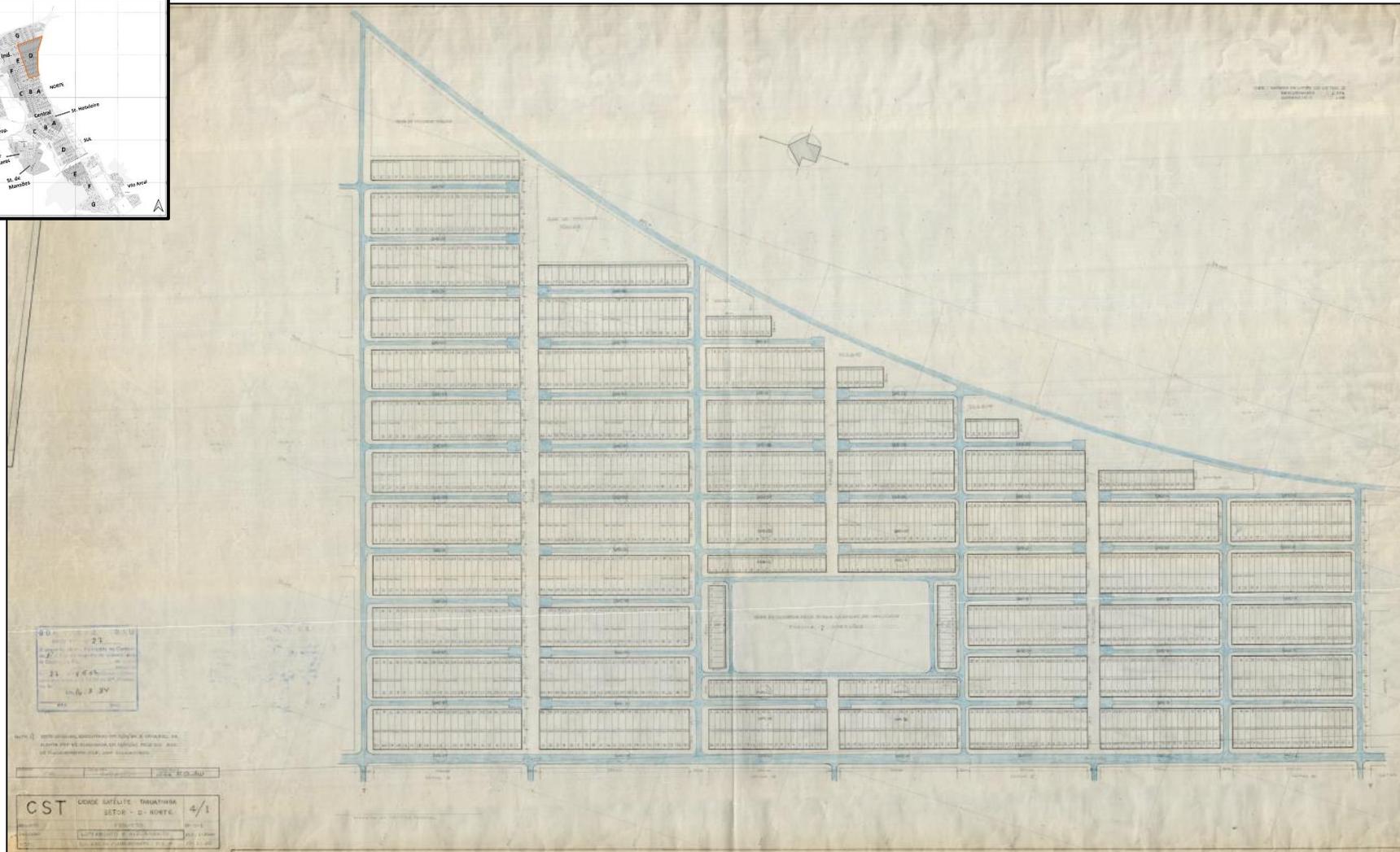
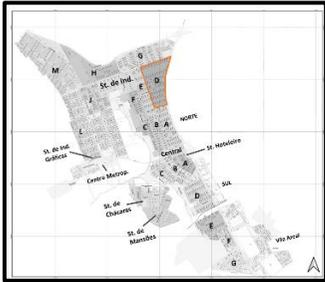
A leste: Av. Samdu Norte  
 A oeste: Parque Onoyama  
 A norte: Setor F Norte  
 A sul: Av. Elmo Serejo

Setor/quadra: D NORTE

CST 3/1

DATA DO PROJETO: 19/2/1962

AUTORIA: D.U. Novacap

**LIMITES**

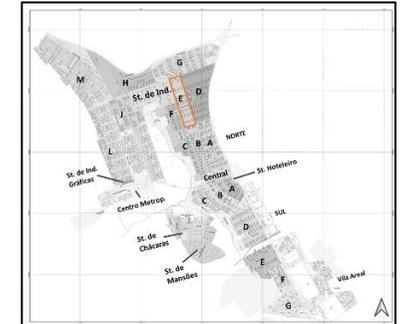
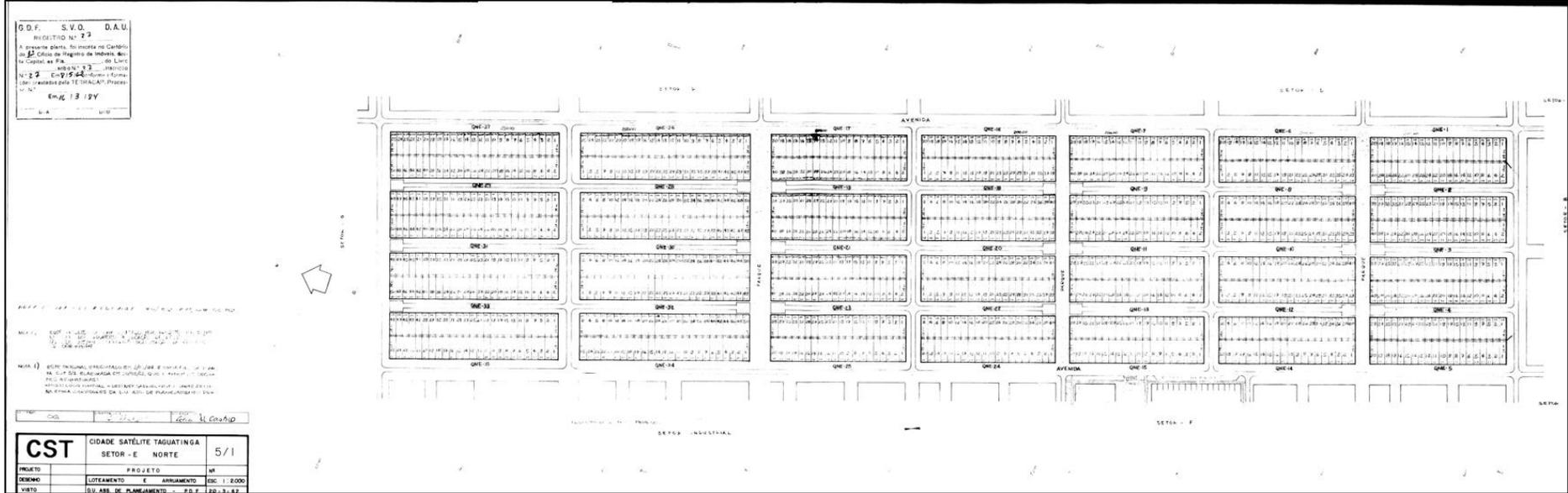
A leste: Pistão Norte (EPCT)  
 A oeste: Setor E Norte  
 A norte: Setor G Norte  
 A sul: Setor A Norte

Setor/quadra: E NORTE

CST 5/1

DATA DO PROJETO: 20/3/1962

AUTORIA: D.U. Novacap



**LIMITES**

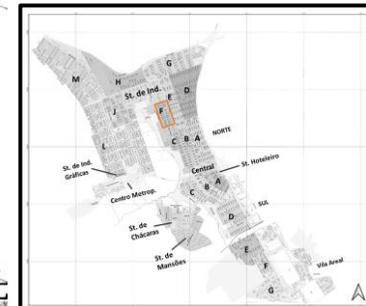
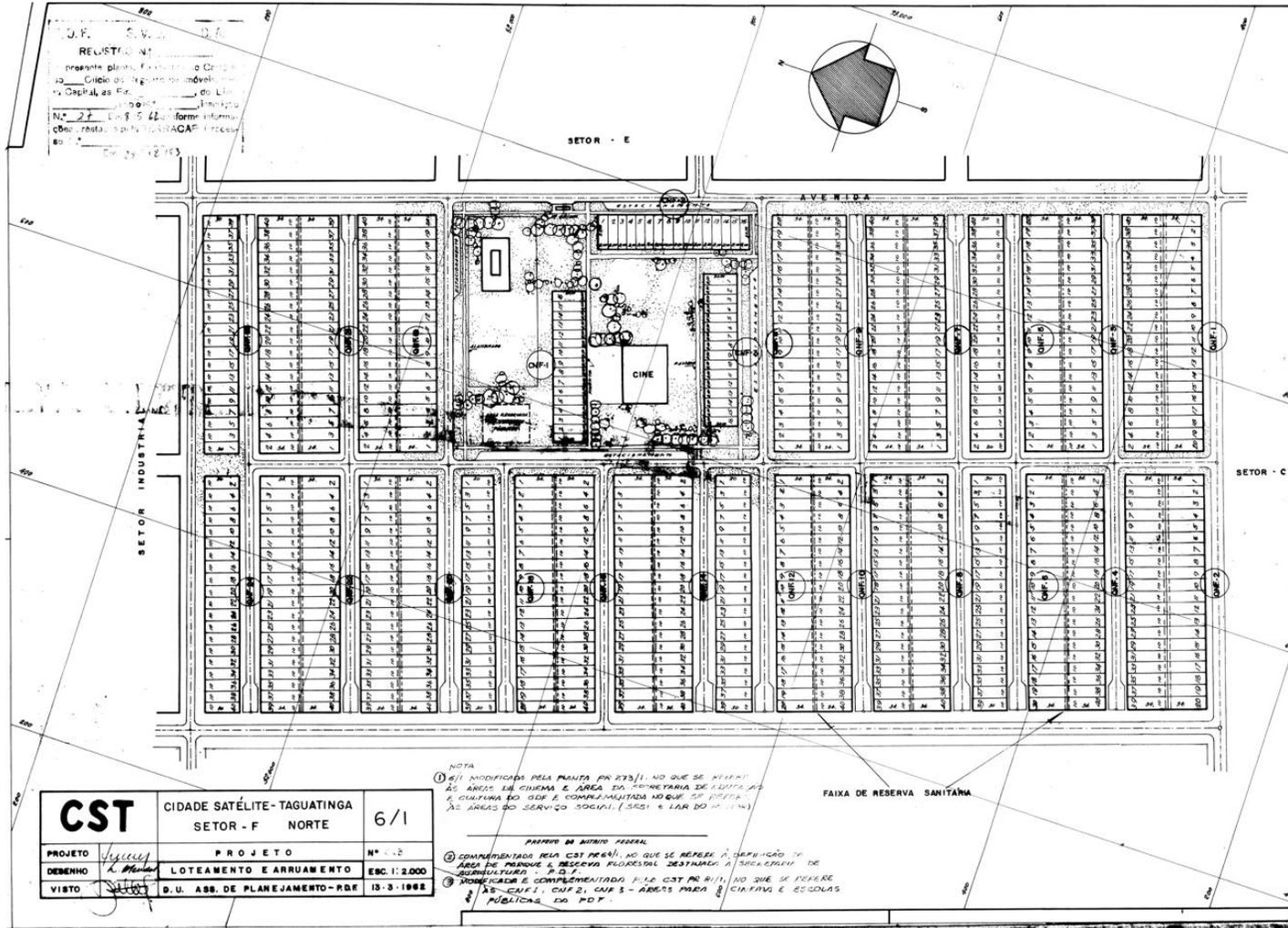
- A leste: Setor D Norte
- A oeste: Setores F Norte e Setor Industrial
- A norte: Setor G Norte
- A sul: Setor B Norte

Setor/quadra: F NORTE

CST 6/1

DATA DO PROJETO: 13/3/1962

AUTORIA: D.U. Novacap



**LIMITES**

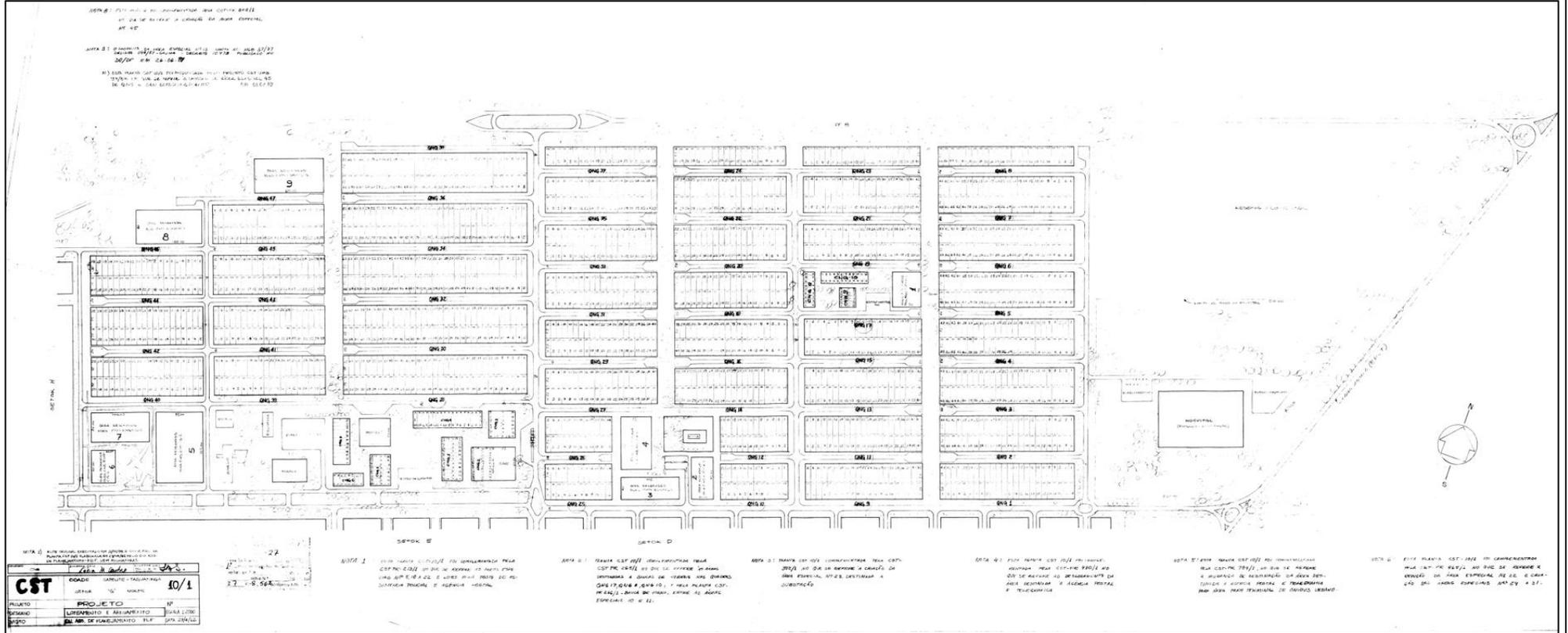
- A leste: Avenida Samdu Norte
- A oeste: Parque Ecológico do Cortado
- A norte: Setor Industrial
- A sul: Setor C Norte

Setor/quadra: G NORTE

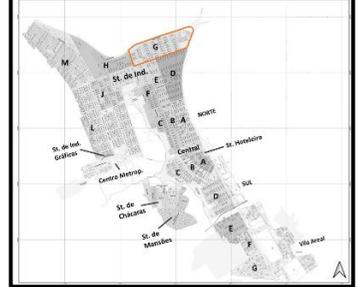
CST 10/1

DATA DO PROJETO: 27/4/1962

AUTORIA: D.U. Novacap



CST		10/1	
PROJETO	LIBERAMENTO E ARRANJO	DATA	27/4/62
PROJETO	LIBERAMENTO E ARRANJO	DATA	27/4/62
PROJETO	LIBERAMENTO E ARRANJO	DATA	27/4/62



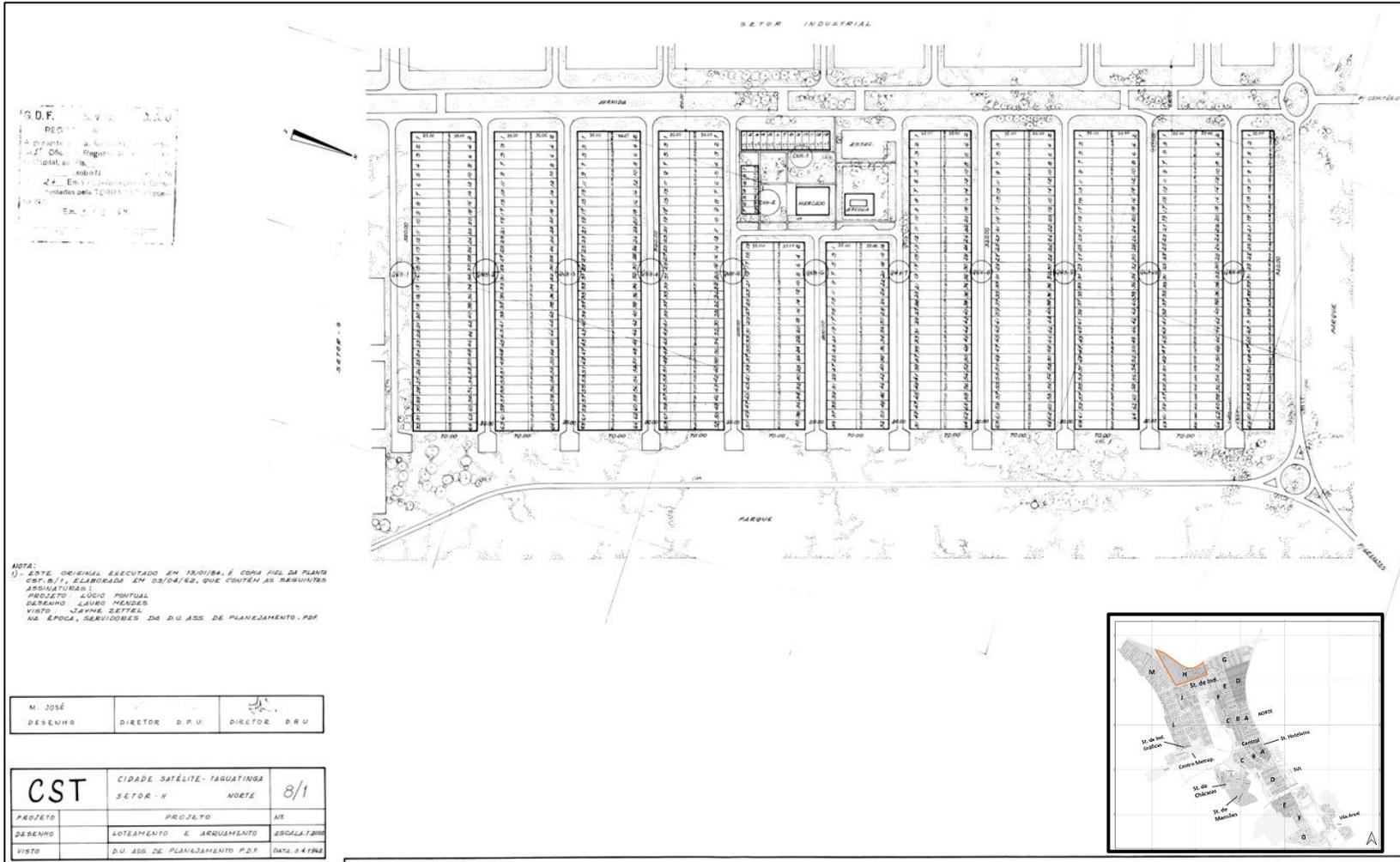
**LIMITES**  
 A leste: Pistão (EPCT)  
 A oeste: Setor H Norte  
 A norte: EPCL  
 A sul: Setores D, E Norte e Industrial

Setor/quadra: H NORTE

CST 8/1

DATA DO PROJETO: 3/4/1962

AUTORIA: D.U. Novacap (Projeto: Lúcio Pontual Machado; Desenho: Lauro Mendes)



**LIMITES**

A leste: Setor G Norte

A oeste: Setor M Norte

A norte: EPCL

A sul: Setores J Norte e Industrial

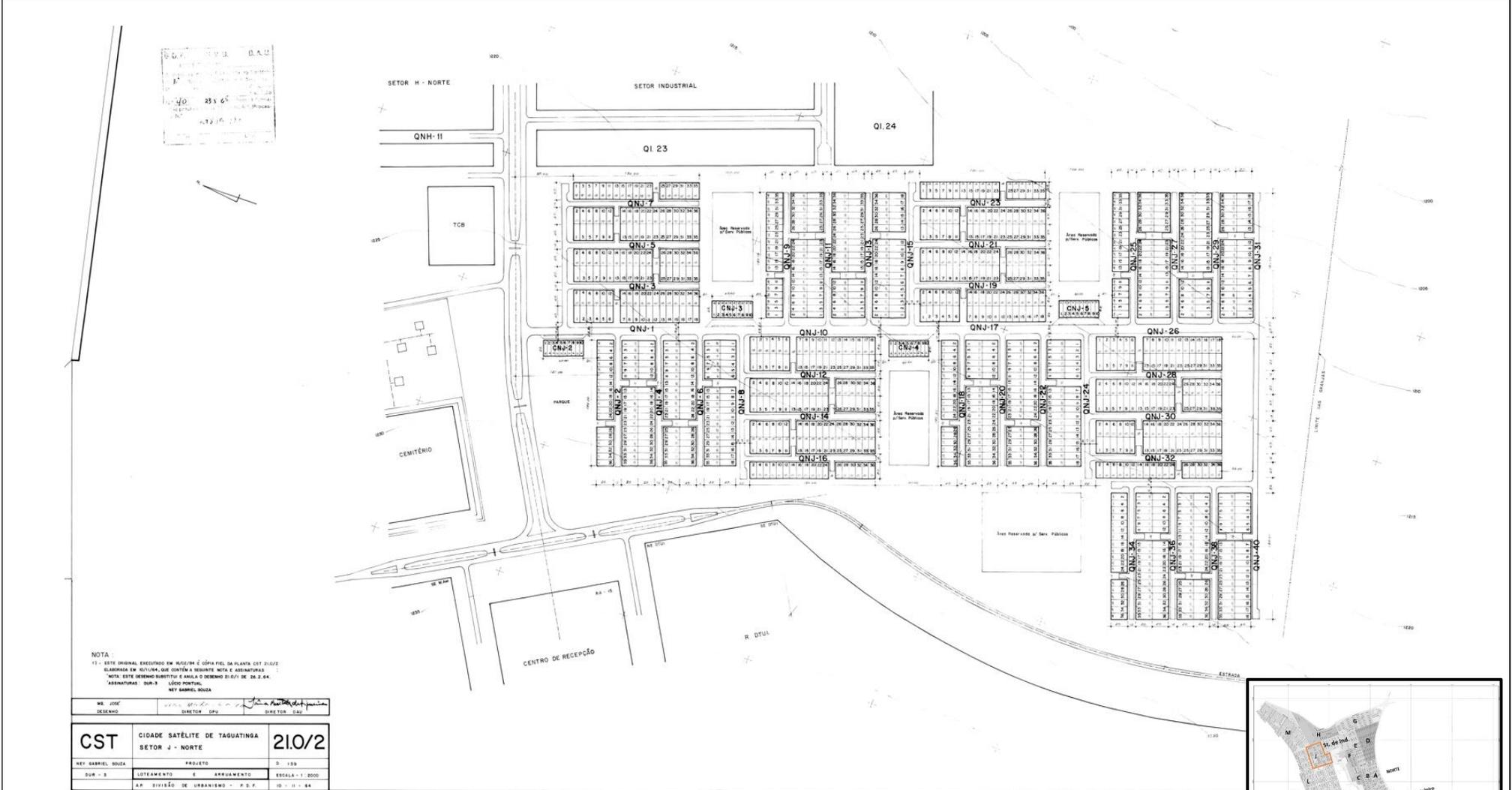


Setor/quadra: J Norte

CST 21.0/2

DATA DO PROJETO: 10/11/1964

AUTORIA: D.U. Novacap

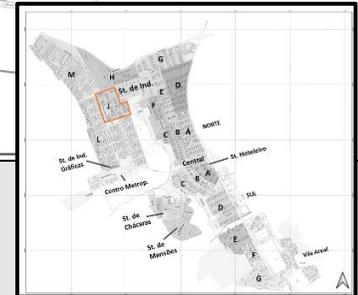


NOTA  
 1) - ESTE ORIGINAL EXECUTIVO EM RIGOR É CÓPIA FIEL DA PLANTA CST 21.0/2  
 ELABORADA EM 02/04/64, QUE CONTÉM A SEQUENTE NOTA E ASSINATURAS:  
 NOTA: ESTE DESENHO SUBSTITUI O ANEXO D DO PROJETO DE 25.3.64.  
 ASSINATURAS: DUB-3 LÉCIO PORTUAL  
 NEY SAMUEL SOUZA

NR. JDC	PROJETO	PROJETO	D. 139
SEGENCO	DIRETOR - DUB	DIRETOR - DUB	DIRETOR - DUB
CST	CIDADE SATELITE DE TAGUATINGA	SETOR J - NORTE	21.0/2
NEY SAMUEL SOUZA	PROJETO		D. 139
DUB - 3	LOTAMENTO E ARRUMAMENTO		ESCALA - 1:2000
AP. DIVISÃO DE URBANISMO - 7.9.7			10 - 11 - 64

**LIMITES**

- A leste: Setores Industrial; Parque Ecológico do Cortado.
- A oeste: Setor L Norte
- A norte: Setores H Norte e M Norte
- A sul: Setor L Norte

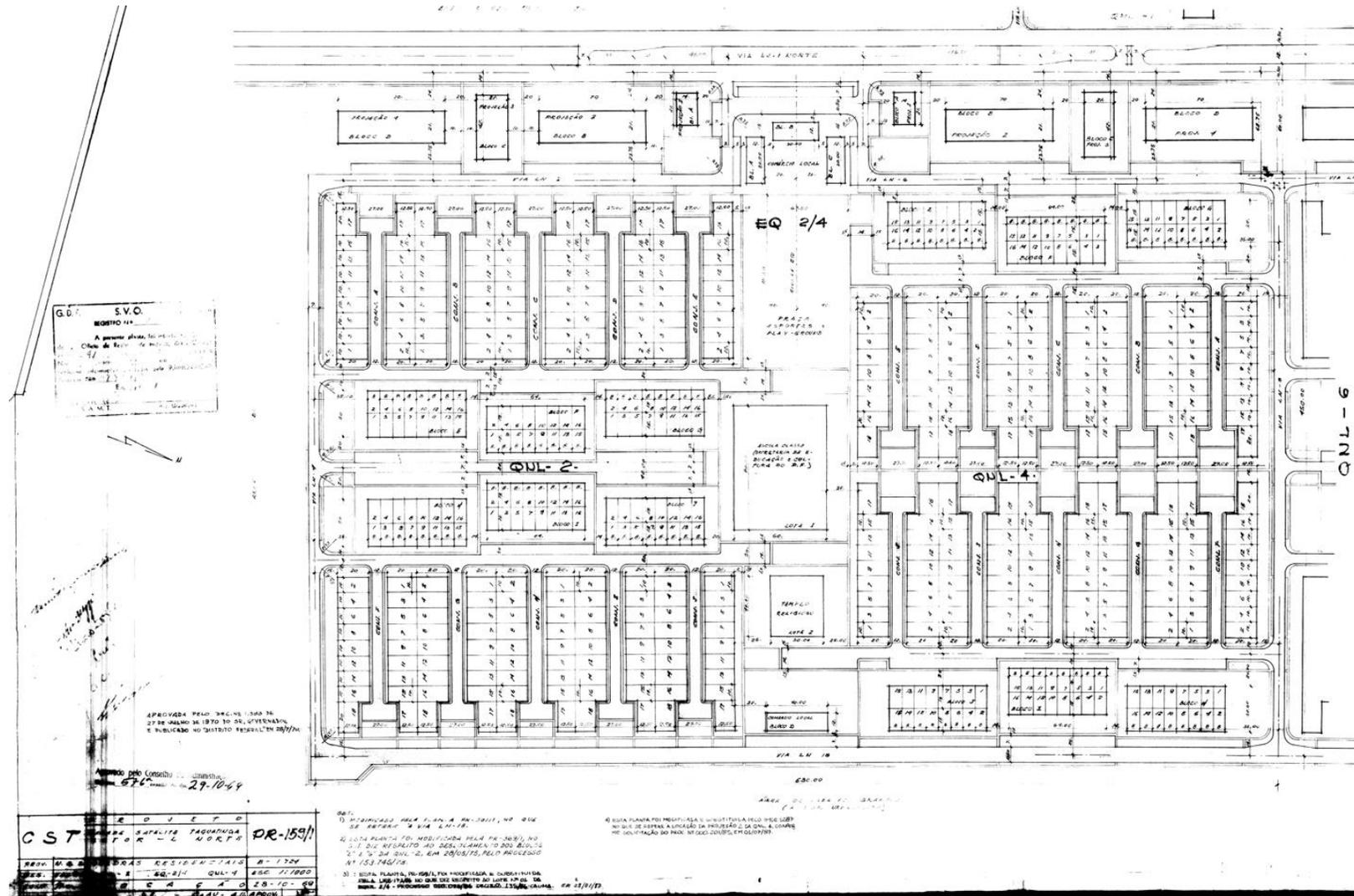


Setor/quadra: L Norte

PR 159/1

DATA DO PROJETO: 28/10/1969

AUTORIA: Não identificada



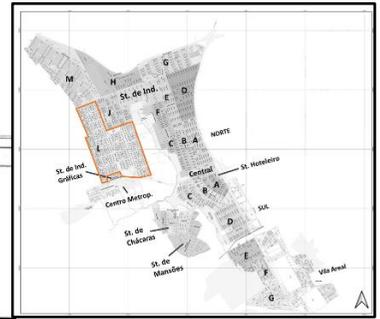
G.D. S.V.O. REGISTRO Nº... A presente planta, de projeto... Chão de Res. do Setor L Norte... 28-10-69

APROVADA PELO COMISSÃO Nº 27 DE JULHO DE 1970 DO S.E. URBANISMO E PUBLICADA NO QUANTO RESULTAR EM...

29-10-69

CST	PROJETO	PR-159/1
RES. M. O. B. BRAS. RESIDENCIAL	Nº 1724	
RES. M. O. B. BRAS. RESIDENCIAL	EQ-011 QNL-1	EQ. 11800
RES. M. O. B. BRAS. RESIDENCIAL	EQ-011 QNL-1	EQ. 11800
RES. M. O. B. BRAS. RESIDENCIAL	EQ-011 QNL-1	EQ. 11800

- 1) MODIFICADA PARA 1.500 A 2.000 METROS, NA RUA DE PARALELA Nº 114 E 115.
- 2) ESTA PLANTA FOI MODIFICADA PARA PR-159/1, NO S.E. DE RESALTO AO DESPLANAMENTO DOS BLOCOS Nº 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, EM 28/10/75, PELO PROCELO Nº 153.745/75.
- 3) ESTA PLANTA, PR-159/1, FOI MODIFICADA E SUBSTITUIDA PARA 1.500 METROS, NA RUA DE RESALTO AO DESPLANAMENTO DOS BLOCOS Nº 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, EM 28/10/75, PELO PROCELO Nº 153.745/75.



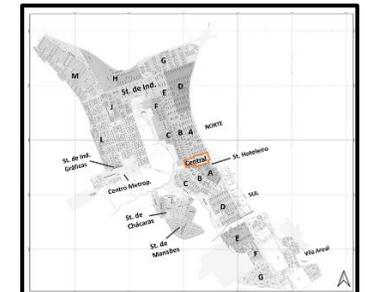
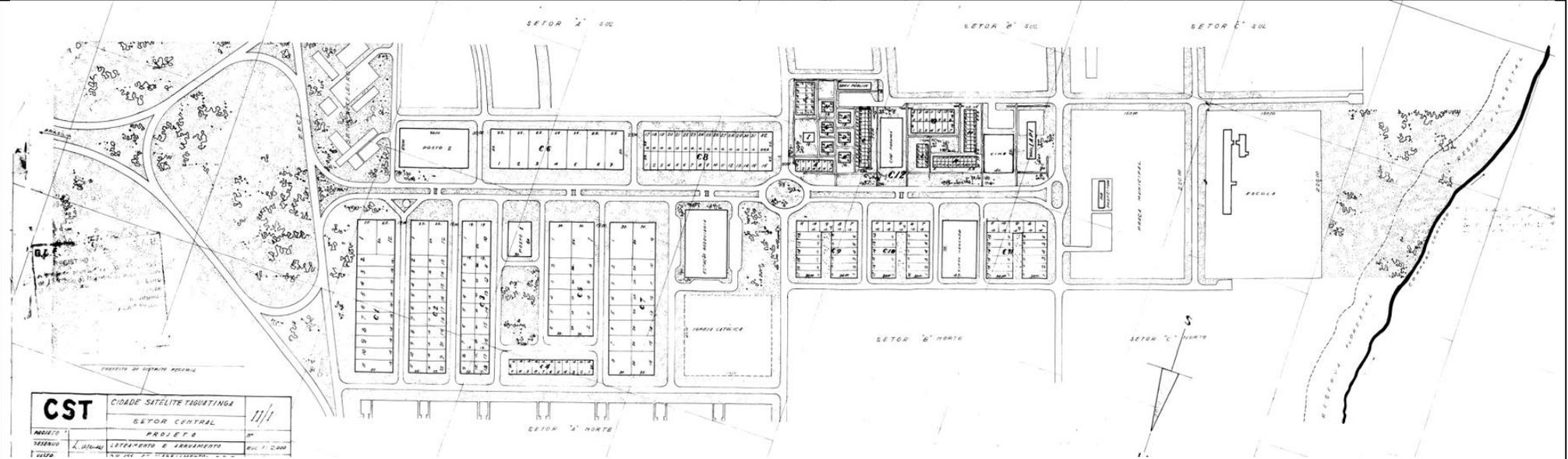
**LIMITES**  
 A leste: Setor J Norte; Parque Ecológico do Cortado (e parte da ARIE JK).  
 A oeste: Ceilândia  
 A norte: Setor M Norte  
 A sul: Setor de Indústrias Gráficas e Centro Metropolitano

Setor/quadra: Central

CST 11/1

DATA DO PROJETO: 17/5/1962

AUTORIA: D.U. Novacap



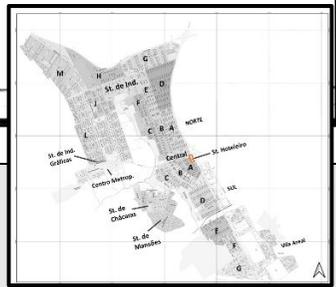
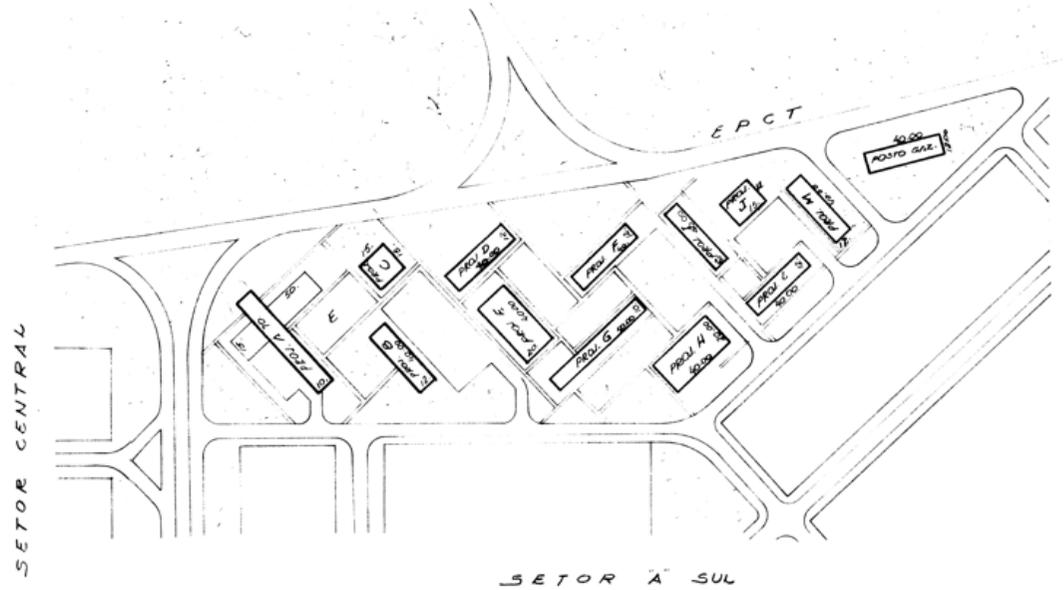
**LIMITES**

- A leste: EPCT
- A oeste: Ceilândia
- A norte: Setor A, B e C Norte
- A sul: Setor A, B e C Sul

Setor/quadra: Hoteleiro (Sul)      CST 12/1      DATA DO PROJETO: 21/5/1962      AUTORIA: D.U. Novacap

G.D.F.    S.V.O    D.A.U.  
 REGISTRO N.º 32  
 A presente planta, foi inscrita no Cartório do 1.º Ofício de Registro de Imóveis, desta Capital, as Fls. \_\_\_\_\_ do Livro \_\_\_\_\_, sob o N.º \_\_\_\_\_, inscrição N.º 31/10/62 conforme informações prestadas por TERRACAP, Processo N.º 31/110/62  
 DTA

NOTA: 1) ESTE ORIGINAL EXECUTADO EM 11/01/64, É CÓPIA FIEL DA PLANTA CST 12/1, ELABORADA EM 21/5/62 PELO D.U. ASS. DE PLANEJAMENTO - P.D.F., SEM ASSINATURAS.



HAMILTON DESENHO	LEONARDO DIRETOR DDU	LEONARDO DIRETOR DDU
---------------------	-------------------------	-------------------------

CST	CIDADE SATELITE TAGUATINGA	12/1
	SETOR HOTELEIRO	
PROJETO	PROJETO	Nº
DESENHO	LOTEAMENTO E ARRUMAMENTO	ESC 1:2000
VISTO	D.U. ASS. DE PLANEJAMENTO P.D.F.	21 - 5 - 62

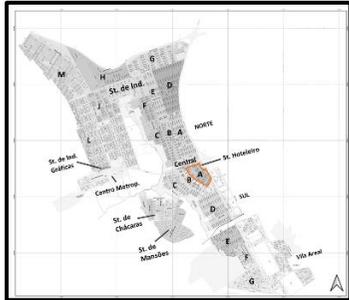
**LIMITES**  
 A leste: EPCT  
 A oeste: Parte dos Setores Central e A Sul  
 A norte: Setor Central/ Av. Central  
 A sul: Setor A Sul

Setor/quadra: A Sul

CST 13/1

DATA DO PROJETO: 1/6/1962

AUTORIA: D.U. Novacap (Lúcio Pontual Machado)

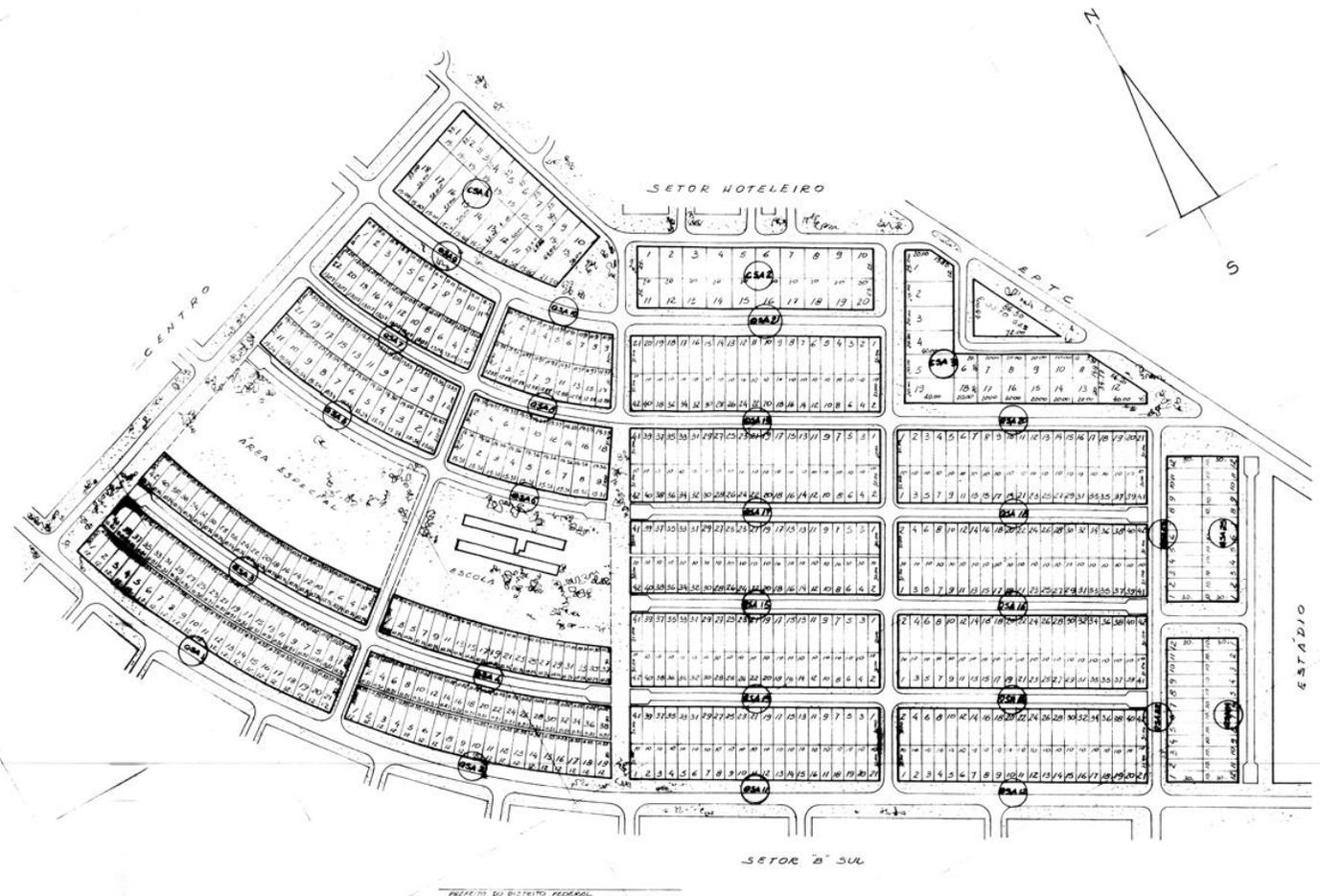


G.D.F. S.V.O. D.A.U.  
 REGISTRO N.º 32  
 A presente planta, foi inscrita no Cartório do J.º Ofício de Registro de Imóveis, desta Capital, as Fls. \_\_\_\_\_ do Livro \_\_\_\_\_ sob o N.º \_\_\_\_\_ inscrição N.º \_\_\_\_\_ Em 31/01/62 conforme informações prestadas pela TE-TRACAP, Processo N.º \_\_\_\_\_ Em 31/10/62

NOTA: 1) ESTE ORIGINAL EXECUTADO EM 13/01/64, É CÓPIA FIEL DA PLANTA CST - 13/1, ELABORADA EM 01/06/62 QUE CONTEM AS SEGUINTE ASSINATURAS:  
 PROJETO - LUCIO PONTUAL  
 DESENHO - LAURO MENDES  
 VISTO - JAIME ZETTEL  
 NA ÉPOCA SERVIDORES DA D.U. ARE DE PLANEJAMENTO - P.D.F.

RAFAELTON DESENHO      LUCIO PONTUAL DIRETOR DPU      D. U. NOVACAP DIRETOR DAU

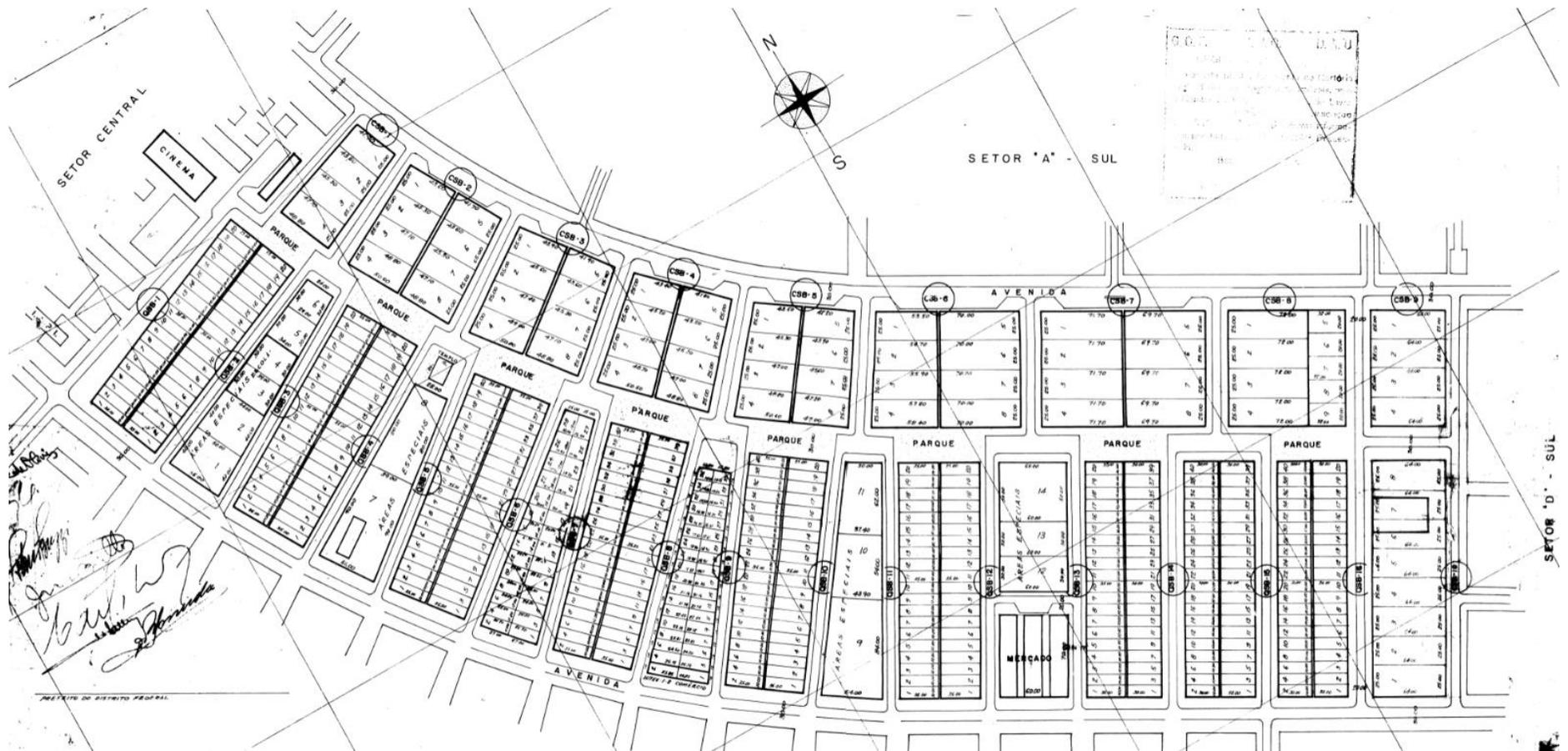
<b>CST</b>	CIDADE SATELITE TAGUATINGA	<b>13/1</b>
	SETOR A SUL	
PROJETO	PROJETO	N.º D.U.
DESENHO	LOTAMENTO E ARRUIJAMENTO	ESC. 1:2000
VISTO	D.U. ARE DE PLANEJAMENTO P.D.F.	1 - 6 - 62



**LIMITES**

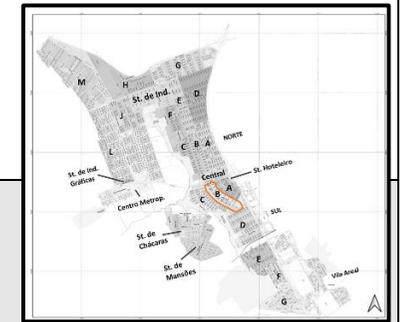
- A leste: Setor Hoteleiro e Pistão Sul (EPCT)
- A oeste: Setor B Sul
- A norte: Setor Central
- A sul: Setor D Sul

Setor/quadra: B Sul      Não identificado      DATA DO PROJETO: ilegível      AUTORIA: D.U. Novacap



**LIMITES**

- A leste: Setor A Sul
- A oeste: Setor C Sul
- A norte: Setor Central
- A sul: Setor D Sul

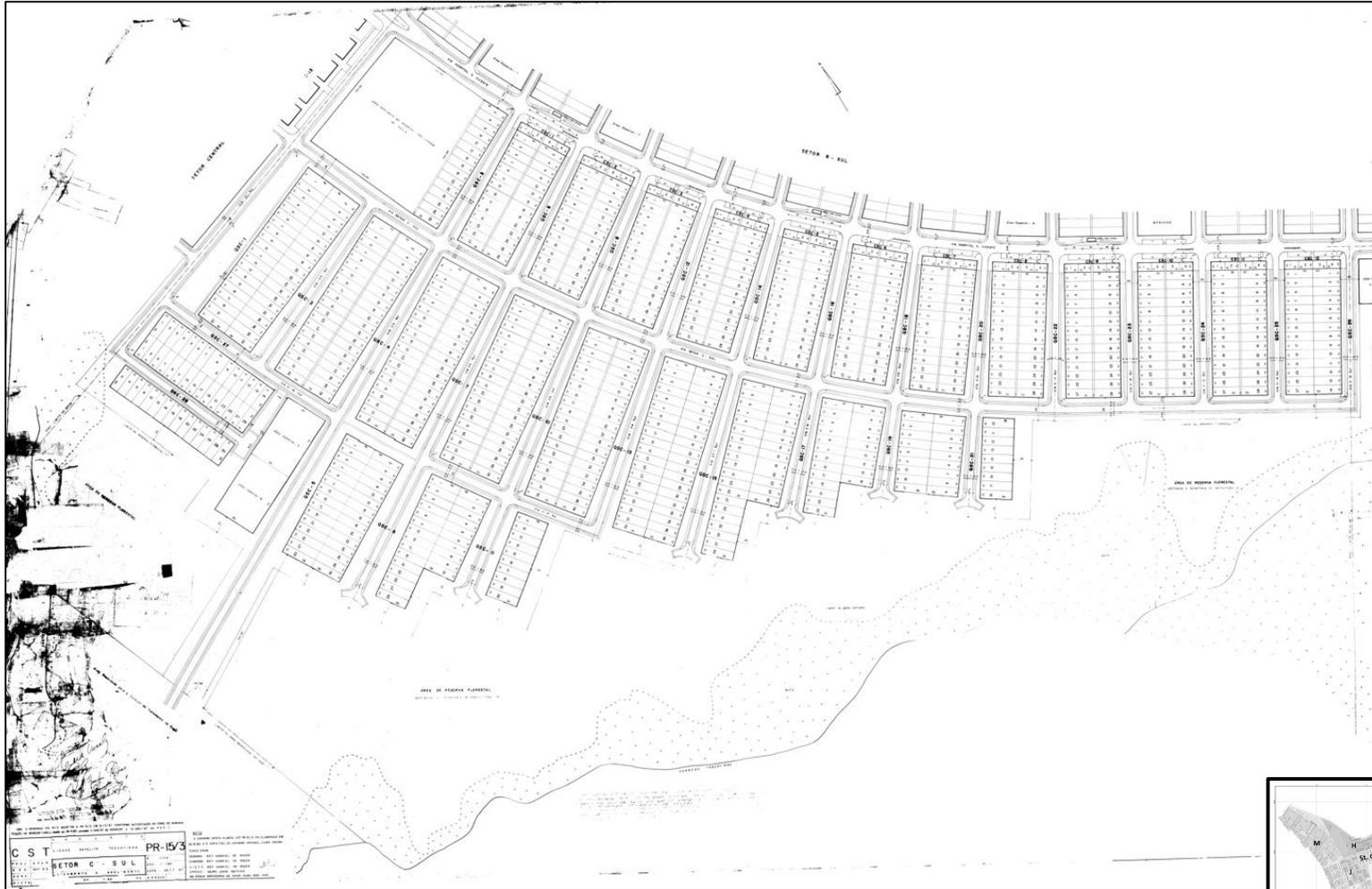


Setor/quadra: C Sul

PR 15/3

DATA DO PROJETO: 6/9/1962

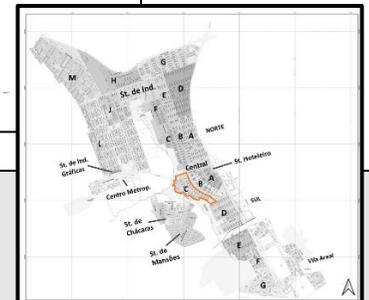
AUTORIA: D.U. Novacap (Lúcio Pontual Machado)



**C S T** PR 15/3  
**SETOR C S U L**  
 D.U. NOVACAP  
 LÚCIO PONTUAL MACHADO  
 6/9/1962

**LIMITES**

- A leste: Setor B Sul
- A oeste: Parque Onoyama
- A norte: Setor Central
- A sul: Setor D Sul

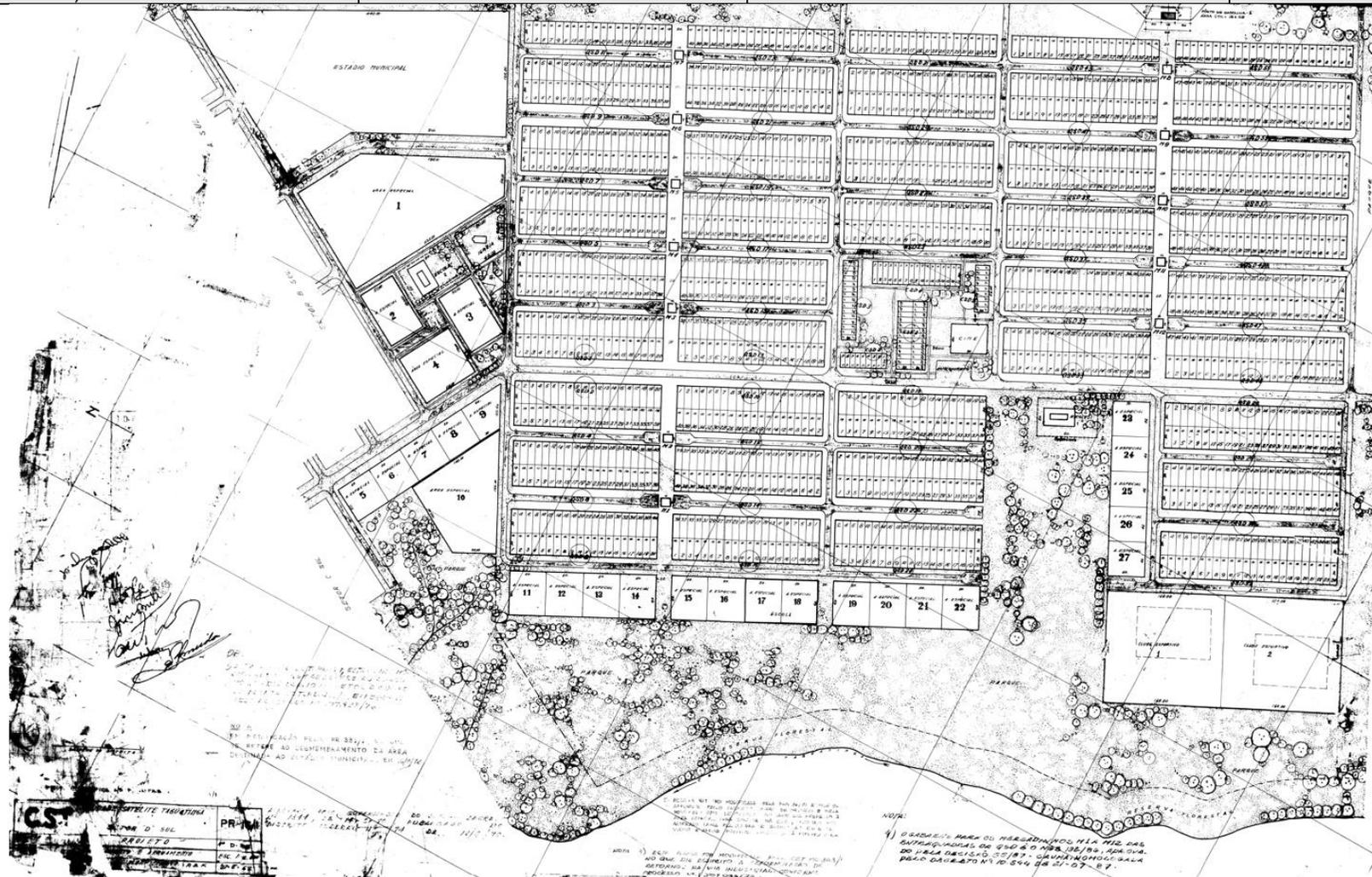


Setor/quadra: D Sul (\*antiga Vila Matias)

PR 16/3

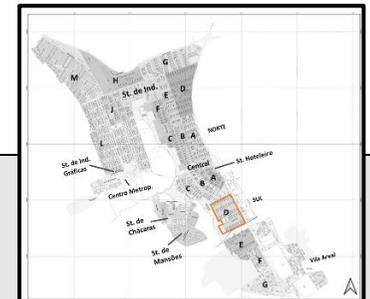
DATA DO PROJETO: 27/6/1962

AUTORIA: D.U. Novacap



**LIMITES**

- A leste: EPCT
- A oeste: Parque Onoyama
- A norte: Parte dos Setores A, B e C Norte
- A sul: Setor E Sul

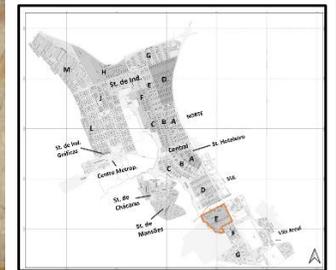
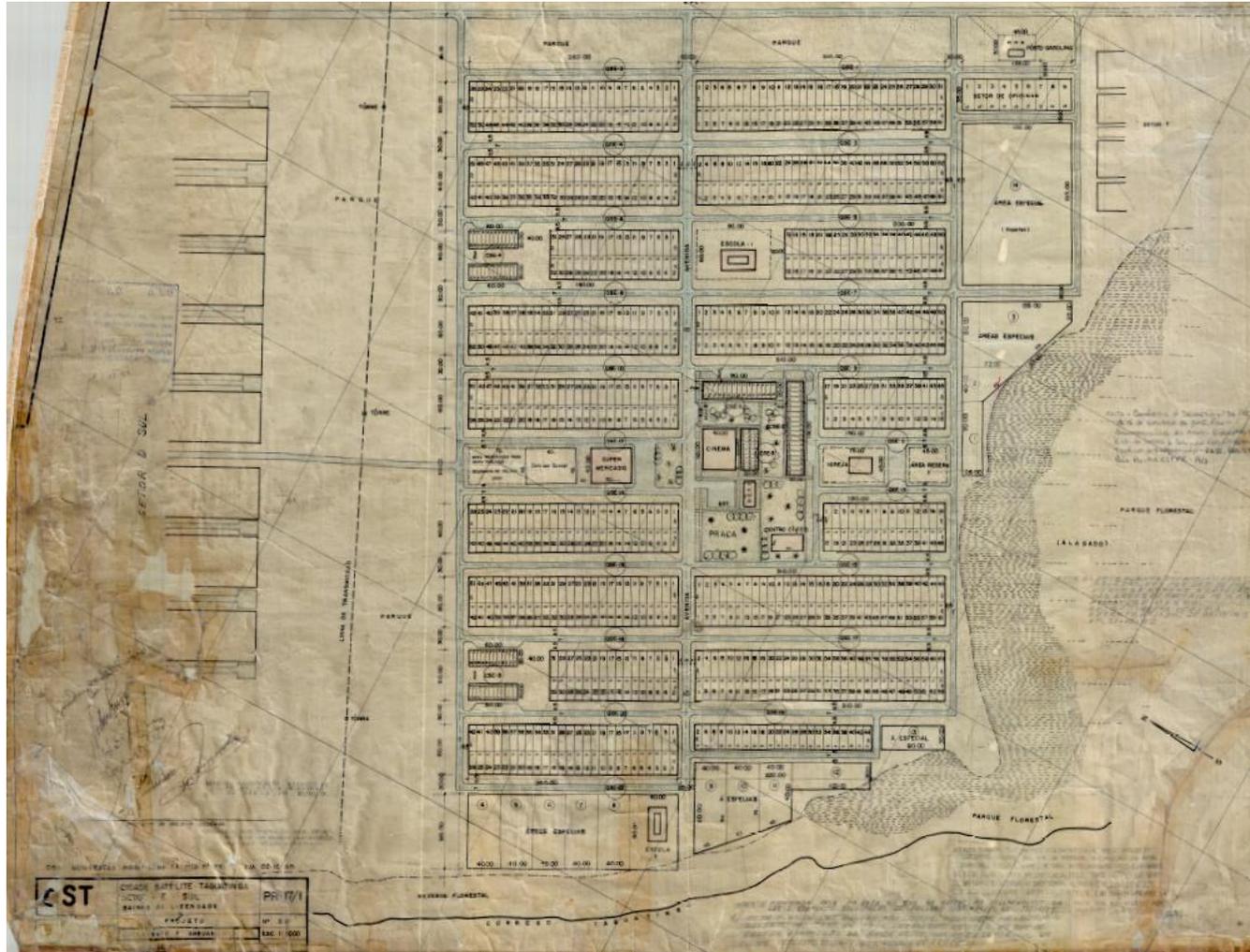


Setor/quadra: E Sul (\*antiga Vila Dimas)

PR 17/1

DATA DO PROJETO: 10/05/1962

AUTORIA: D.U. Novacap



#### LIMITES

A leste: EPCT

A oeste: Parque Onoyama

A norte: Parte dos Setores A, B e C Norte

A sul: Setor E Sul

