



**UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA**  
**FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO**

**SAMAMBAIA NA QUIMERA FEDERATIVA:**

**Configuração Urbana de uma Região Administrativa do DF**

**VINÍCIUS ALVES EUZÉBIO**

**Orientadora: Profª. Drª. Ana Paula Campos Gurgel**

**Brasília, 2025**

**UNIVERSIDADE DE BRASÍLIA**  
**FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO**

**SAMAMBAIA NA QUIMERA FEDERATIVA:**

**Configuração Urbana de uma Região Administrativa do DF**

Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília na Área de Projeto e Planejamento para a obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo.

**Autor:** Vinícius Alves Euzébio  
**Orientadora:** Prof<sup>a</sup>. Dr.<sup>a</sup> Ana Paula Campos Gurgel

**Banca avaliadora:** Dr.<sup>a</sup> Juliana Machado Coelho  
(membro externo)

Prof. Dr. Romulo José da Costa Ribeiro  
(membro interno)

**Brasília, 2025**

*À minha mãe, Nadyr Alves dos Santos  
Ao meu pai, David Antônio Euzébio  
Por me apoiarem em meus objetivos  
À minha irmã, Jéssica Luíza Alves Euzebio  
Que me inspira*

*À memória  
de minha avó,  
Luiza Corrêa dos Santos  
De meu tio,  
Almir Alves dos Santos  
de meus primos,  
Joisson Alves dos Santos  
Leonardo Fernandes Lima dos Santos*

## **AGRADECIMENTOS**

Agradeço à minha orientadora, Ana Paula Campos Gurgel, por me fazer perceber que é possível trabalhar, escrever e pesquisar temas que adoro. Pela paciência e pelos ensinamentos. Que me apresentou ao universo da Sintaxe e expandiu ainda mais o leque do universo da história enquanto campo do conhecimento.

Agradeço à professora Maribel Aliaga Del Carmen Fuentes pelas conversas desde o primeiro semestre da graduação, em 2014, e ter me orientado nos primeiros passos de pesquisa e no PIBIC.

Agradeço aos colegas de trabalho pelas conversas, pelo apoio e pelas aulas de corredor. Ao Jefferson Pedroza e à Celina Maria Pinto do Amaral pelas conversas para descontrair quando mais precisamos. Ao Antônio Martins, ao Mário Pacheco, à Gisele Mancini, à Jozelim, ao Gabriel Ribeiro, à Manu, à Dominic e a todos os amigos e técnicos pelas trocas e ensinamentos.

Agradeço ao George Eduardo Maeda, por ter me recebido e explicado minúcias da sintaxe.

À Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação, pelo universo de conhecimento material e, principalmente, humano, que me proporcionou explorar.

Agradeço à minha amiga Sônia Aparecida Teixeira de Souza, que, na minha sincera opinião, foi a melhor recenseadora do DF quando fui ACS (Agente Censitário Supervisor) da Samambaia no Censo Demográfico do IBGE, e às suas amigas Ana e Luíza pelas conversas esclarecedoras sobre a Samambaia e pelo bolo, pipoca e café na calçada.

Agradeço às muitas casas de estudo, com destaque à FAU/UnB (Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília), à BCE (Biblioteca Central da Universidade de Brasília) e à BNB (Biblioteca Nacional de Brasília).

Agradeço à Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior (CAPES) pelo apoio financeiro recebido durante a realização deste trabalho.

Agradeço aos primeiros moradores de Samambaia, por construírem este lugar e aos novos, que perseverem na construção de um futuro melhor para todos.

E agradeço a todos que fizeram parte dessa jornada.

## **RESUMO**

Esta dissertação tem como objetivo reconstruir a história urbana de Samambaia sob a perspectiva de sua configuração territorial por meio do resgate de seu projeto urbano e de processamentos por meio da Sintaxe Espacial. Adota-se, como referencial teórico-metodológico, a Teoria da Lógica Social do Espaço, ou Sintaxe Espacial, com ênfase na estrutura viária interna à região e suas conexões com as áreas limítrofes. A tradução do espaço público em redes axiais permite uma leitura abrangente do sistema urbano, evidenciando suas particularidades locais por meio de uma representação que revela o potencial de uso dos eixos no interior do sistema ao longo de 35 anos, em seis mapas históricos. Assim, questiona-se, quais as mudanças que ocorreram em sua forma e como essas mudanças se refletem em seu desenvolvimento econômico? Este ocorre de modo distribuído e proporcional em sua malha? A sua centralidade morfológica é, de fato, o centro comercial e cultural da RA? A hipótese central sustenta que o desenvolvimento econômico da região não se reflete plenamente em sua forma urbana e que, apesar de seu potencial morfológico, Samambaia carece de um desenvolvimento espacial uniforme. Numa visão diacrônica, o ano de 1991 destaca-se como um marco de transição entre uma grelha urbana inicial, vinculada ao caráter de canteiro de obras, e uma fase de loteamento quase consolidado, com maior diversidade de percursos, ainda que caracterizados por um estado de pré-consolidação das vias oficiais. Os resultados apontam para uma expansão da rede viária impulsionada por dinâmicas informais, com a emergência de percursos sociais não apenas às margens da poligonal da RA, mas também no interior da malha urbana, os quais evidenciam um "balé da cidade" que transcende as vias formais de deslocamento. Observa-se que as principais dinâmicas comerciais se concentram apenas na porção leste da RA, embora haja um elevado potencial de integração ao longo das avenidas principais e do Centro Urbano, este ainda subutilizado.

**Palavras-chave:** Morfologia; Sintaxe Espacial; Samambaia; Planejamento Urbano; Distrito Federal.

## **ABSTRACT**

This dissertation aims to reconstruct the urban history of Samambaia from the perspective of its territorial configuration, through the recovery of its urban project and analysis using Space Syntax. The theoretical and methodological framework adopted is the Theory of the Social Logic of Space, or Space Syntax, with emphasis on the internal street network and its connections to adjacent areas. The translation of public space into axial maps enables a comprehensive reading of the urban system, highlighting its local particularities through a representation that reveals the potential use of spatial axes within the system over a span of 35 years, represented in six historical maps. Accordingly, this research inquires: what changes have occurred in the urban form, and how do these changes reflect the region's economic development? Is this development spatially distributed and proportional within its grid? Does its morphological centrality effectively correspond to the commercial and cultural center of the Administrative Region? The central hypothesis argues that the region's economic development is not fully reflected in its urban form, and that, despite its morphological potential, Samambaia lacks uniform spatial development. From a diachronic perspective, the year 1991 stands out as a turning point between an initial urban grid, linked to the characteristics of a construction site, and a phase of near-consolidated subdivision, featuring greater diversity of routes, albeit in a state of pre-consolidation of the official road system. The findings point to an expansion of the street network driven by informal dynamics, with the emergence of social pathways not only at the edges of the administrative boundary but also within the urban grid itself, revealing a "city ballet" that transcends formal routes of circulation. The main commercial dynamics are observed to be concentrated in the eastern portion of the region, although there is significant integration potential along the major avenues and within the Urban Center, which remains underutilized.

**Keywords:** Morphology; Space Syntax; Samambaia; Urban Planning; Federal District.

## LISTA DE FIGURAS

|   |    |
|---|----|
| <b>Figura 1:</b> Samambaia e RAs lindeiras.....   | 19 |
| <b>Figura 2:</b> Fração de cheios e vazios - conjuntos e eixos .....  | 22 |
| <b>Figura 3:</b> Renda <i>per capita</i> em 2009.....   | 22 |
| <b>Figura 4:</b> Comunidades do Morro do Sabão e do Macaco. ....  | 23 |
| <b>Figura 5:</b> Samambaia em 1986, 1991, 1997 e 2009.....  | 28 |
| <b>Figura 6:</b> Proposta final do PEOT – Samambaia se encontraria em “A”, “B” e “C” .....  | 34 |
| <b>Figura 7:</b> Proposta para o corredor de atividades/Anel Viário metropolitano entre Ceilândia, Samambaia e Taguatinga. ....                 | 39 |
| <b>Figura 8:</b> Assentamento de Teotihuacan, México.....   | 48 |
| <b>Figura 9</b> Espaço convexo (a) e espaço côncavo (b). .....  | 51 |
| <b>Figura 10:</b> Conversão do intervalo de valores para a Base 100. ....   | 53 |
| <b>Figura 11:</b> Fragmento de Samambaia Sul e sua separação entre os espaços públicos e privados. Quadras QR 501 e QR 503. ....                | 56 |
| <b>Figura 12:</b> A organização em lotes e a projeção das respectivas edificações. Quadras QR 501 e QR 503. ....                                | 57 |
| <b>Figura 13:</b> A representação em linhas axiais e sobreposições ao desenho do meio fio e ao fragmento do mapa. Quadras QR 501 e QR 503. .... | 58 |
| <b>Figura 14:</b> Sobreposição do cálculo espacial realizado pela autora ao mapa do PEOT. ....  | 60 |
| <b>Figura 15:</b> Diagrama de atualização e produtos gerados.....   | 63 |
| <b>Figura 16:</b> Fragmento da atualização do mapa axial de Samambaia.....  | 64 |
| <b>Figura 17:</b> Banner na Estação Central do Metrô-DF.....  | 71 |
| <b>Figura 18:</b> Representação esquemática de uma ‘Unidade Urbana’ de Samambaia. ....  | 75 |
| <b>Figura 19:</b> Representação técnica dos tipos de via.....   | 77 |
| <b>Figura 20:</b> Organização das Quadras (QR, QS e QN).....  | 79 |
| <b>Figura 21:</b> Samambaia Norte - QR 412. Lote chanfrado. ....  | 80 |

|  |     |
|--|-----|
| <b>Figura 22:</b> Projeto de quadra e dos conjuntos de Samambaia .....   | 81  |
| <b>Figura 23:</b> Representação das Quadras pares de Samambaia Norte. ....   | 83  |
| <b>Figura 24:</b> Samambaia Norte - QR 404. Ausência de continuidade da calçada em via coletora. ....                                | 83  |
| <b>Figura 25:</b> Configuração possível (1/2) das vias locais de convivência tripla - veículos, pedestres e ciclistas. ....          | 84  |
| <b>Figura 26:</b> Planta PR 36/1. Entrequadras 404 - 406. Indicação da ciclovia que faz parte do projeto. ....                       | 86  |
| <b>Figura 27:</b> Perspectiva para as entrequadras de Samambaia. Edifícios multifamiliares ladeados por ciclovias e arborização..... | 87  |
| <b>Figura 28:</b> Entrequadras 408/410, onde se localizariam os edifícios multifamiliares. ....                                      | 89  |
| <b>Figura 29:</b> Área do projeto das quadras 513 a 527.....   | 91  |
| <b>Figura 30:</b> Redutor de velocidade entre as vias coletores e locais. ....   | 92  |
| <b>Figura 31:</b> Parcelamento das quadras 513 a 527. 1991 e 1997. ....  | 93  |
| <b>Figura 32:</b> Entrequadras QR 304 / QR 306, 2024.....  | 95  |
| <b>Figura 33:</b> Foto da entrequadras QR 304 / QR 306.....  | 96  |
| <b>Figura 34:</b> Elup entre os conjuntos 6 e 8 da QR 208. ....  | 97  |
| <b>Figura 35:</b> Saída à lote desocupado, conjunto 4, QR 210. ....  | 98  |
| <b>Figura 36:</b> Via entre os conjuntos 3 e 6, QR 210. ....   | 98  |
| <b>Figura 37:</b> Via entre os conjuntos 7 e 8, QR 210. ....   | 99  |
| <b>Figura 38:</b> Croqui esquemático das intervenções em vias local.....   | 100 |
| <b>Figura 39:</b> Uso do solo previsto em seu projeto urbano.....  | 101 |
| <b>Figura 40:</b> Centro Urbano - Organização do partido urbanístico. ....   | 102 |
| <b>Figura 41:</b> Identificação do Centro Urbano em corte esquemático transversal do desnível. ....                                  | 103 |
| <b>Figura 42</b> Representação técnica da Via Arterial, com indicação do canteiro central.....                                       | 105 |
| <b>Figura 43:</b> Locais de circulação através dos trilhos do Metrô-DF. ....   | 108 |
| <b>Figura 44:</b> PDL - Uso do Solo.....   | 110 |
| <b>Figura 45:</b> Corredor de Atividades.....  | 111 |

|  |     |
|--|-----|
| <b>Figura 46:</b> Centro Urbano - Uso e Ocupação do Solo.....  | 114 |
| <b>Figura 47:</b> Quadras da Expansão de Samambaia e Unidades de Conservação de Uso Sustentável (UC).....        | 115 |
| <b>Figura 48:</b> Projetos Especiais de Samambaia previstos no PDL.....  | 116 |
| <b>Figura 49:</b> ADE Oeste - 1 <sup>a</sup> Etapa. ....   | 118 |
| <b>Figura 50:</b> Croqui de localização do Aterro Sanitário.....   | 119 |
| <b>Figura 51:</b> Mapa de Samambaia segundo sua hierarquia viária e estratégias de Centralidade..                | 120 |
| <b>Figura 52:</b> Projeto da 1 <sup>a</sup> Etapa da ADE Oeste. ....   | 121 |
| <b>Figura 53:</b> Área <i>non-aedicandi</i> , entre QR 831 e 833, Comunidade Morro do Sabão ao fundo. ....       | 123 |
| <b>Figura 54:</b> Indicação das áreas ocupadas na ADE Oeste, após vistoria realizada em 2001 pela Terracap. .... | 125 |
| <b>Figura 55:</b> Parque Urbano - formação da Comunidade do Morro do Sabão.....                                  | 126 |
| <b>Figura 56:</b> Quadra 425 - comparação entre o URB 52/90 e bases de 1997, 2015 e 2024.....                    | 130 |
| <b>Figura 57:</b> Bases cartográficas utilizadas .....   | 132 |
| <b>Figura 58:</b> Grelha de atualização.....   | 134 |
| <b>Figura 59:</b> Grelha de atualização - 1991. ....   | 134 |
| <b>Figura 60:</b> Grelha de atualização - 2024.....  | 135 |
| <b>Figura 61:</b> Formação da área de atualização de séries históricas. ....                                     | 136 |
| <b>Figura 62:</b> Área de atualização de séries históricas, com base de 2015.....                                | 137 |
| <b>Figura 63:</b> Áreas não abrangidas pelo mapa de 1997.....  | 138 |
| <b>Figura 64:</b> Pontos de interseção de eixos - 1997. ....   | 139 |
| <b>Figura 65:</b> Séries históricas de Samambaia – NACH.....   | 141 |
| <b>Figura 66:</b> Séries históricas de Samambaia - NAIN.....   | 142 |
| <b>Figura 67:</b> Distrito Federal - Integração Global (HH Rn) para 2015. ....                                   | 143 |
| <b>Figura 68:</b> Samambaia, 1986 - NACH. ....   | 144 |
| <b>Figura 69:</b> Poligonal sobre a qual foram desenhados os eixos.....  | 145 |

|   |     |
|---|-----|
| <b>Figura 70:</b> Média de integração - Base 100.....                                     | 148 |
| <b>Figura 71:</b> Representação linear da porção leste de Samambaia em 1986.....          | 151 |
| <b>Figura 72:</b> Quadras 602 e 402 em 1989 e 1991 - variável NACH.....                   | 152 |
| <b>Figura 73:</b> Quadras Sul em 1989 e 1991 - variável NACH. ....                        | 154 |
| <b>Figura 74:</b> Samambaia - 1991 e 2009.....  | 155 |
| <b>Figura 75:</b> Samambaia. QR 303 - quadra contígua ao Centro Urbano.....               | 156 |
| <b>Figura 76:</b> Parcelamento da QR 601. 1991 X 1997. ....                               | 157 |
| <b>Figura 77:</b> Montagem PR 79/1 + PR 81/01Projeto da Quadra 601.....                   | 158 |
| <b>Figura 78:</b> Desenho esquemático das áreas públicas ocupadas.....                    | 159 |
| <b>Figura 79:</b> Padrões identificados em suas quadras.....                              | 160 |
| <b>Figura 80:</b> Centro Urbano - Paróquia Santa Luzia, ou Igreja da Barca. ....          | 161 |
| <b>Figura 81:</b> Centro Urbano - Complexo Cultural, à esquerda, Estádio, à direita. .... | 161 |
| <b>Figura 82:</b> Samambaia, 1986 –HH Rn. ....  | 162 |
| <b>Figura 83:</b> Samambaia, 1991 –HH Rn. ....  | 162 |
| <b>Figura 84:</b> Samambaia, 1997 –HH Rn. ....  | 163 |
| <b>Figura 85:</b> Samambaia, 2009 – HH Rn. ....   | 163 |
| <b>Figura 86:</b> Samambaia, 2015 –HH Rn. ....  | 164 |
| <b>Figura 87:</b> Samambaia, 2024 –HH Rn. ....  | 164 |
| <b>Figura 88:</b> Samambaia - HHRN: Centro Urbano em 1986, 1991, 1997 e 2009.....         | 167 |
| <b>Figura 89:</b> Fotografia da faixa de domínio da rede de alta tensão, em 2025.....     | 168 |
| <b>Figura 90:</b> Int HH em 2024 e LUOS - Porção Leste.....                               | 169 |
| <b>Figura 91:</b> Int HH em 2024 e LUOS - Porção Oeste. ....                              | 170 |
| <b>Figura 92:</b> Mapas e redes axiais da Expansão da Samambaia em 2009 e 2015.....       | 172 |
| <b>Figura 93:</b> Samambaia e expansão - HH R3 .....                                      | 174 |
| <b>Figura 94:</b> Expansão da Samambaia, 2024 - HH Rn.....                                | 175 |
| <b>Figura 95:</b> Expansão da Samambaia - HH R3 e HH R5 .....                             | 176 |

|  |     |
|--|-----|
| <b>Figura 96:</b> Samambaia e expansão - HH Rn.....  | 177 |
| <b>Figura 97:</b> Expansão da Samambaia - HH Rn.....   | 178 |
| <b>Figura 98:</b> Quadra 406 - um dos principais polos comerciais, contígua à avenida 200/400..... | 182 |
| <b>Figura 99:</b> Início à Leste da Avenida 100/300.....   | 183 |
| <b>Figura 100:</b> O vazio e a verticalização. Entrequadras QS 120/121.....                        | 184 |
| <b>Figura 102</b> Correio brasiliense. Reportagem de 11 de março de 1987.....                      | 204 |
| <b>Figura 103</b> Correio Brasiliense. Reportagem de 29 de abril de 1989. ....                     | 205 |

## LISTA DE TABELAS

|   |     |
|---|-----|
| <b>Tabela 1:</b> Documentos utilizados.....   | 66  |
| <b>Tabela 2:</b> População total, naturais, imigrantes Brasileiros e Estrangeiros Naturalizados ou não - DF - 1991..... | 67  |
| <b>Tabela 3:</b> Principais UOS incidentes em Samambaia.....  | 113 |
| <b>Tabela 4:</b> Análise Geométrica – 1/2. ....   | 147 |
| <b>Tabela 5:</b> Análise Geométrica - 2/2. ....   | 147 |
| <b>Tabela 6:</b> Análise Topológica - 1/2 .....   | 147 |
| <b>Tabela 7:</b> Análise Topológica - 2/2. ....   | 147 |
| <b>Tabela 8</b> Partido urbanístico de Samambaia. ....  | 198 |

## LISTA DE GRÁFICOS

|  |    |
|--|----|
| <b>Gráfico 1:</b> Região Administrativa/Município do trabalho, Samambaia, 2024.....                                  | 20 |
| <b>Gráfico 2:</b> Região Administrativa/Município de trabalho, Samambaia, 2024. <b>Erro! Indicador não definido.</b> |    |
| <b>Gráfico 3:</b> Última localidade procurada para o atendimento em saúde, Samambaia, 2024 .....                     | 45 |
| <b>Gráfico 4:</b> Nível de Inteligibilidade por RA.....  | 61 |

## **LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS**

|                 |   |
|-----------------|---|
| <b>ADE</b>      | Área de Desenvolvimento Econômico                       |
| <b>AMB</b>      | Área Metropolitana de Brasília                          |
| <b>APA</b>      | Área de Preservação Ambiental                           |
| <b>BCE</b>      | Biblioteca Central                                      |
| <b>BNB</b>      | Biblioteca Nacional de Brasília                         |
| <b>CEI</b>      | Campanha de Erradicação de Invasões                     |
| <b>CENTRAD</b>  | Centro Administrativo                                   |
| <b>CF/1988</b>  | Constituição Federal de 1988                            |
| <b>CLP</b>      | Conselhos Locais de Planejamento                        |
| <b>CODEPLAN</b> | Companhia de Planejamento do Distrito Federal           |
| <b>CODHAB</b>   | Companhia de Desenvolvimento Urbano e Habitação         |
| <b>CUP</b>      | Conselho das Unidades de Planejamento                   |
| <b>CSSm</b>     | Cidade Satélite de Samambaia                            |
| <b>DF</b>       | Distrito Federal  |
| <b>DIUR</b>     | Diretrizes Urbanísticas                                 |
| <b>ELUP</b>     | Espaços Livres de Uso Público                           |
| <b>ETU</b>      | Estudos Territoriais Urbanísticos                       |
| <b>FAU</b>      | Faculdade de Arquitetura e Urbanismo                    |
| <b>HH</b>       | Integração Hillier/Hanson                               |
| <b>IBGE</b>     | Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística         |
| <b>IPDF</b>     | Instituto de Planejamento do Distrito Federal           |
| <b>IPEDF</b>    | Instituto de Pesquisa e Estatística do Distrito Federal |
| <b>MDE/MD</b>   | Memorial Descritivo                                     |

|                 |   |
|-----------------|---|
| <b>NACH</b>     | Escolha Angular Normalizada ( <i>Normalized Angular Choice</i> )  |
| <b>NAIN</b>     | Integração Angular Normalizada ( <i>Normalized Integration</i> )  |
| <b>NOVACAP</b>  | Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil                  |
| <b>PDAD</b>     | Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios                      |
| <b>PDL</b>      | Plano Diretor Local   |
| <b>PDAD</b>     | Pesquisa Distrital por Amostra de domicílios                      |
| <b>PDOT</b>     | Plano Diretor de Ordenamento Territorial                          |
| <b>PEOT</b>     | Plano Estrutural de Organização Territorial                       |
| <b>POT</b>      | Plano de Ocupação Territorial                                     |
| <b>POUSO</b>    | Plano de Ocupação e Uso do Solo                                   |
| <b>PPG</b>      | Programa de Pós-Graduação   |
| <b>PR</b>       | Planta Registrada   |
| <b>RA</b>       | Região Administrativa   |
| <b>REVIS</b>    | Refúgio da Vida Silvestre   |
| <b>RIDE-DF</b>  | Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno |
| <b>SE</b>       | Sintaxe Espacial  |
| <b>SIG</b>      | Sistema de Informações Geográficas                                |
| <b>SISDUC</b>   | Sistema de Documentação Urbanística e Cartográfica                |
| <b>SHIS</b>     | Sociedade de Habitações de Interesse Social                       |
| <b>SEMOB</b>    | Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade                   |
| <b>TERRACAP</b> | Companhia Imobiliária de Brasília                                 |
| <b>UC</b>       | Unidade de Conservação  |
| <b>UnB</b>      | Universidade de Brasília  |
| <b>UPT</b>      | Unidade de Planejamento Territorial                               |

**URB** Projeto de Urbanismo

**VGA** *Visual Graphic Analysis*

**ZEE** Zoneamento Ecológico-Econômico

# SUMÁRIO

|  |            |
|--|------------|
| <b>INTRODUÇÃO .....</b>  | <b>18</b>  |
| <b>1 REFERENCIAL TEÓRICO E METODOLÓGICO .....</b>  | <b>33</b>  |
| 1.1 REFERENCIAL TEÓRICO .....  | 33         |
| 1.1.1 <i>Território e políticas de zoneamento .....</i>                                  | 33         |
| 1.1.2 <i>Redes urbanas .....</i>   | 41         |
| 1.2 REFENCIAL METODOLÓGICO .....   | 46         |
| 1.2.1 <i>A Teoria da Lógica Social do Espaço.....</i>                                    | 46         |
| 1.2.2 <i>Métodos e variáveis sintáticas.....</i>   | 49         |
| 1.2.3 <i>Geoprocessamento.....</i>   | 54         |
| 1.2.4 <i>Morfologia .....</i>  | 54         |
| 1.2.5 <i>Brasília e Samambaia axializadas .....</i>                                      | 59         |
| 1.2.6 <i>Os procedimentos para a atualização da rede de caminhos .....</i>               | 63         |
| 1.2.7 <i>CONSIDERAÇÕES PARCIAIS.....</i>   | 64         |
| <b>2 HISTÓRIA DOCUMENTAL DE SAMAMBAIA .....</b>  | <b>66</b>  |
| 2.1 CONSTRUÇÃO DA HISTÓRIA .....   | 66         |
| 2.2 DE “CIDADE-SATÉLITE” E “CIDADE-DORMITÓRIO” A REGIÃO ADMINISTRATIVA .                 | 67         |
| 2.3 ESCALA MICRO: O FUTURO DE SAMAMBAIA PREVISTO EM SEU PASSADO .....                    | 72         |
| 2.3.1 <i>Quadradas e conjuntos – Fragmentos quiméricos que compõe um todo.....</i>       | 78         |
| 2.3.1.1 <i>Intervenções em escala local .....</i>  | 93         |
| 2.3.2 <i>Avenidas e Centro Urbano – A moldura ornamental .....</i>                       | 101        |
| 2.3.2.1 <i>Usos e Ocupação previstos .....</i>   | 109        |
| 2.3.3 <i>A expansão – Fração da Quimera a Oeste.....</i>                                 | 115        |
| 2.4 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS .....   | 127        |
| <b>3 HISTÓRIA AXIAL E MORFOLÓGICA DE SAMAMBAIA.....</b>                                  | <b>129</b> |
| 3.1 CONSTRUÇÃO DOS MAPAS AXIAIS .....  | 129        |
| 3.2 ESCALA MACRO: ANALISE QUANTITATIVA E QUALITATIVA.....                                | 140        |
| 3.2.1 <i>Quadradas e Conjuntos – Configuração Mista.....</i>                             | 150        |
| 3.2.2 <i>Avenidas e Centro Urbano – Elementos estruturantes de sua configuração ....</i> |            |

|   |            |
|---|------------|
| .....   | 160        |
| 3.2.2.1 Uso e Ocupação sob a perspectiva da Sintaxe .....                     | 168        |
| 3.2.3 <i>Expansão – Dinâmicas configuracionais a Oeste</i> .....              | 170        |
| 3.3     CONSIDERAÇÕES PARCIAIS .....  | 178        |
| <b>4     CONSIDERAÇÕES FINAIS – PROGNÓSTICO E POSSIBILIDADES .....</b>        | <b>181</b> |
| <b>5     REFERÊNCIAS .....</b>  | <b>189</b> |
| <b>6     ANEXOS .....</b>   | <b>198</b> |
| 6.1     ANEXO 1: PARTIDO ADOTADO PARA A ELABORAÇÃO DO PROJETO SAMAMBAIA ..... | 198        |
| 6.2     ANEXO 2: REPORTAGEM: SAMAMBAIA - ESQUECIDA E ABANDONADA.....          | 204        |
| 6.3     ANEXO 3: REPORTAGEM: CHEGOU A VEZ DOS INQUILINOS OBTEREM LOTE!.....   | 205        |

## INTRODUÇÃO

*Ela é de raça divina — não pertence à dos homens:  
 à frente tem forma de leão, atrás de dragão, no meio de cabra;  
 seu sopro é a fúria terrível do fogo ardente.  
 Mas Belerofonte matou-a, obedecendo aos portentos dos deuses.*  
 Ilíada, Homero, aproximadamente século VIII a.C

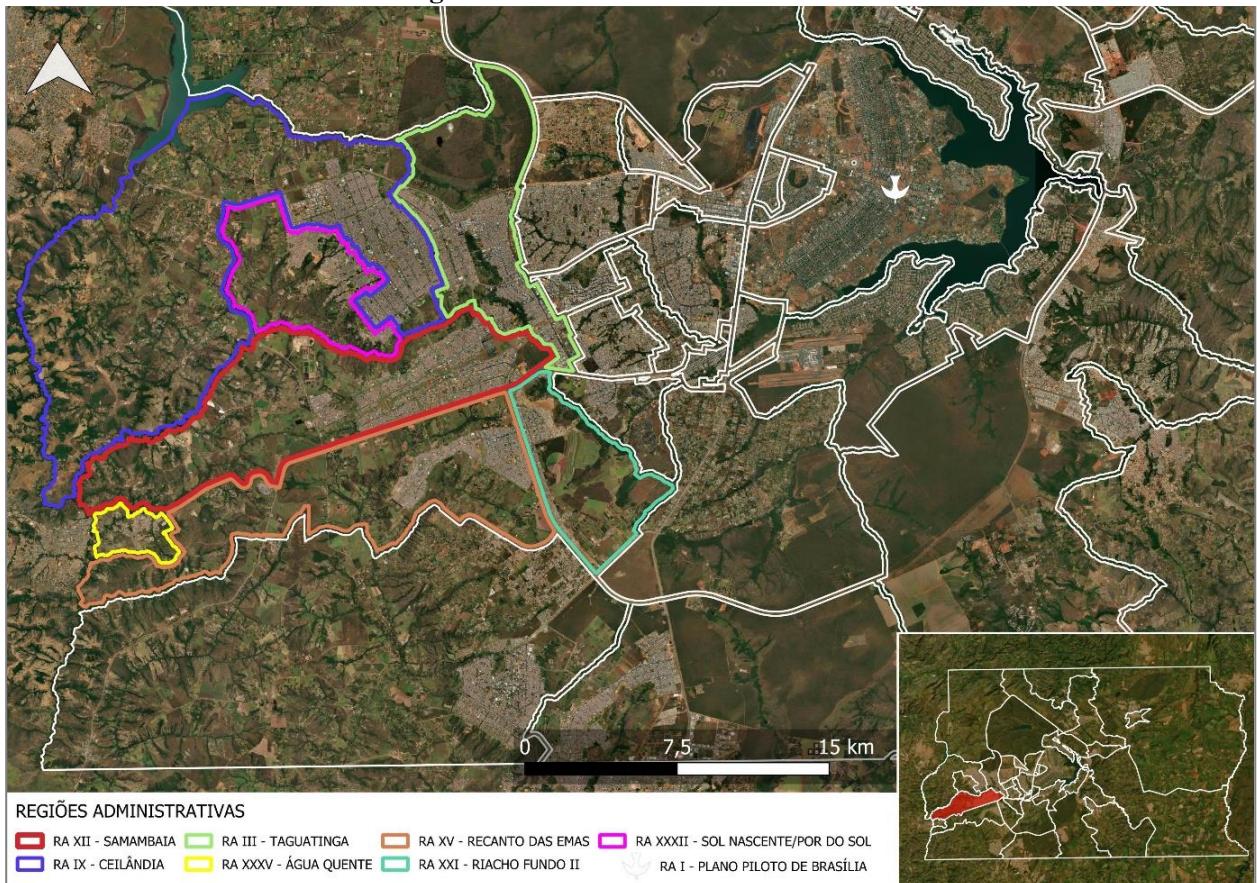
*Brasília, cidade que inventei.*

Lucio Costa, 1957.

A primeira menção à *Quimera* se encontra no livro VI, da Ilíada de Homero, sendo descrita como uma criatura híbrida, composta por fragmentos de diferentes animais e possuidora da habilidade de expelir fogo. Por sua aparência inconforme, oposta ao ideal de beleza grego, é descrita como uma monstruosidade. O DF (Distrito Federal), atualmente, é composto por 35 Regiões Administrativas (RA), essas se tecem em malhas urbanas diversas, germinadas de projeto urbano ou não – p.ex., Samambaia e Ceilândia em oposição à RA Sol Nascente/Pôr do Sol, apesar da conurbação das duas últimas (Figura 1). Suas implantações derivam de aspectos geográficos, de abastecimento e de conexão viária ao Plano Piloto, mas cujas formas são, em grande parte, fechadas – ou seja, suas fronteiras urbanas não se flexibilizam a expansões que não informais. A dinâmica metropolitana, por sua parte, não se evidencia por meio de modais de transporte robustos ou integração das malhas viárias. Assim, o fluxo sanguíneo da Quimera, inconstante, preenche determinadas artérias e causa a interrupção do fluxo entre as partes de seu corpo.

O DF está em constante mutação, com a formação de novas RAs e a transformação – ou transmutação – de suas paisagens. A ideia de Quimera sofreu ressignificações e seu corpo, assim como seu significado, mudou ao longo do tempo: “A incoerente forma desaparece e a palavra fica, para significar o impossível. ‘Ideia falsa, vã imaginação’ é a definição de Quimera que agora dá o dicionário” (Borges; Guerrero, 2000, p. 118). Brasília, igualmente, foi inventada.

**Figura 1:** Samambaia e RAs lindeiras.



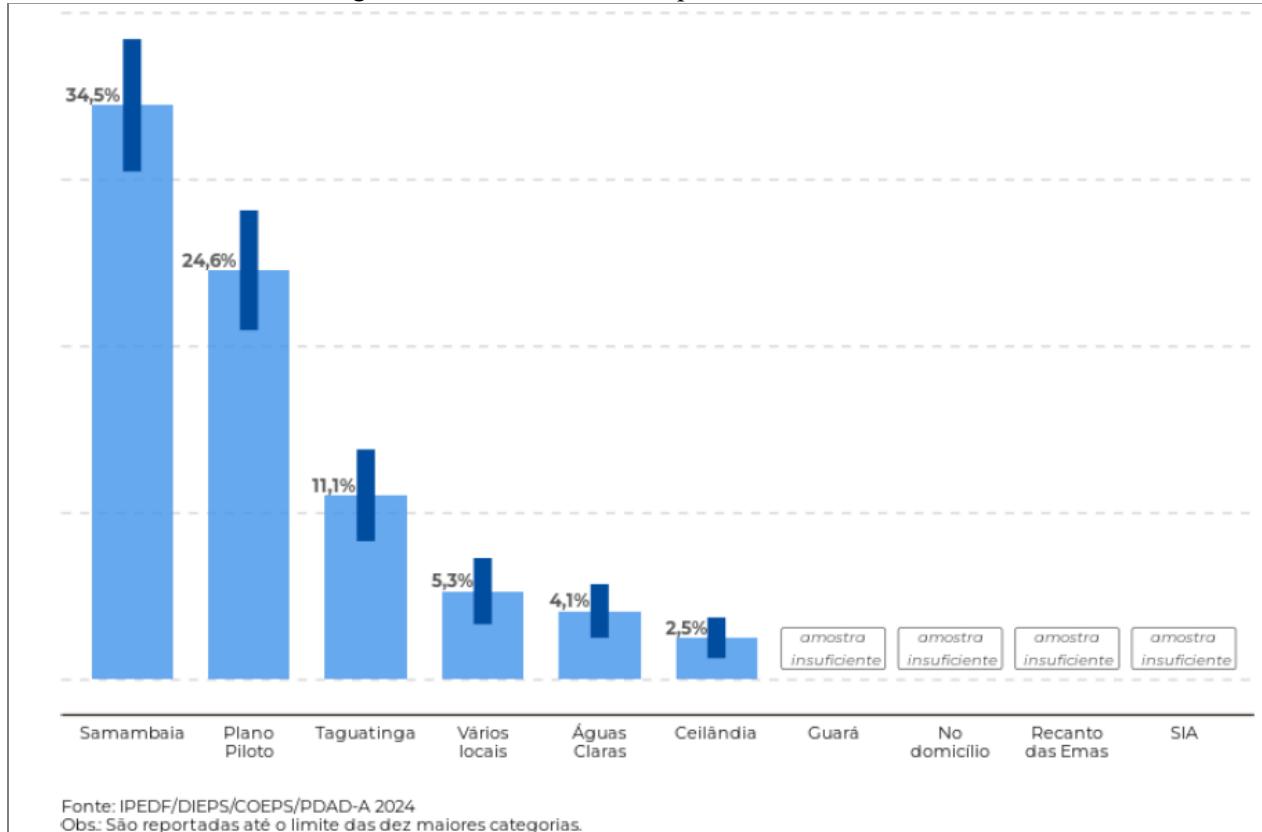
**Fonte:** Elaboração própria com base nos dados de Geoportal (s.d.), em base cartográfica de 2023.

O atual objeto de estudo é uma fração da Quimera geográfica: RA XII - Samambaia. Circunscrita por seis Regiões Administrativas, pode ser observada em uma relação horizontal com Ceilândia e Taguatinga ou enquanto parte de uma rede metropolitana com os municípios goianos próximos. O olhar deste trabalho, contudo, é a própria RA: em escala local, suas características intrínsecas, morfológicas e históricas.

De acordo com dados da Pesquisa Domiciliar por Amostra de Domicílios (PDAD), o principal local de trabalho dos moradores de Samambaia, após a própria RA, é o Plano Piloto de Brasília (Gráfico 1), constituindo-se um movimento pendular cotidiano. O Plano Piloto, enquanto centro administrativo, pode ser observado como uma *zona luminosa* (Souza, 2021), ou seja, composto por dinâmicas próprias, as quais fluem com facilidade, havendo ali o controle informacional e científico sobre o restante do território. Este se mantém dependente em termos econômicos dos locais centrais – hierarquicamente superiores, na leitura de verticalidades (Santos, 2000), cuja lógica modernizadora se impõe com força motora. Ou ainda, na concepção de Holanda

(2018), há o paradigma da formalidade determinando um “ritual” cotidiano, o *comuting*, enquanto prática espacial diária em um jogo com o centro administrativo, no qual a sociabilidade ocorre em termos rígidos.

**Gráfico 1:** Região Administrativa/Município do trabalho, Samambaia, 2024.



**Fonte:** GDF, 2024, p. 38.

O nucleamento do DF é anterior, paralelo e posterior à construção do Plano Piloto de Brasília. Dentre os nucleamentos anteriores, há a Cidade Livre - futuro Núcleo Bandeirante – que abrigou o corpo de trabalhadores da Capital Federal e, no dizer dos moradores da Cidade Livre, “já tinha se tornado uma cidade de fato, mas não de direito” (Ribeiro, 2008, p. 252). Outro exemplo é a Vila Amauri, localizada onde se instalaria o Lago Paranoá. Após o fechamento da barragem do lago e a inundação da área, Sobradinho recebeu a maior parte dos moradores da Vila (Ribeiro, 2008, p. 251).

A expulsão dos trabalhadores que habitavam nas proximidades do canteiro de obras do Plano Piloto também se deu por meio da Campanha de Erradicação de Invasões (CEI), em um

processo que originou a RA IX – Ceilândia, em 1971<sup>1</sup> (Costa, 2011). A campanha foi lançada por Vera de Almeida Silveira, esposa do então governador, Hélio Prates da Silveira.

O fluxo da população migrante continuou elevado na década de 1980. A resposta à migração e à formação de núcleos informais, sob a perspectiva do planejamento urbano, foi a elaboração do Plano Estrutural de Organização Territorial (PEOT). Este orientou à localização organizada da população migrante e resguardo do Plano Piloto de Brasília, oferecendo “alternativas para as áreas de expansão urbana, a fim de eliminar gradativamente a estrutura polinucleada e construir um tecido urbano que minimizasse os custos de transporte urbano, da mobilidade e da infraestrutura” (Costa, 2011, p. 31).

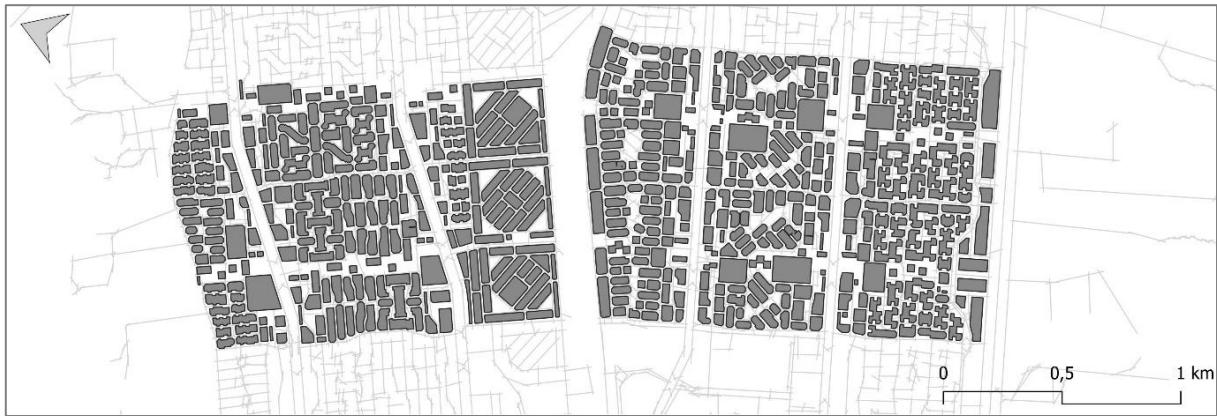
Samambaia foi o primeiro núcleo urbano do PEOT consolidado. Suas quadras transparecem uma diversidade morfológica que é resultado de suas diretrizes de ocupação. Há trechos que apresentam maior ortogonalidade, e outros organicidade. Tal diversidade, contudo, se contem em uma estrutura composta por quatro grandes avenidas (duas à norte e duas à sul), separadas por uma faixa *non aedificandi*, onde também se localiza a rede metroviária.

A Figura 2 apresenta uma fração de sua porção à leste e, respectivamente, Samambaia Norte – faixa *non aedificandi* – Samambaia Sul. Seus conjuntos apresentam formas de quebra-cabeças, em peças que se encaixam ou não, de modo a deixar espaços residuais a praças e locais de convivência.

---

<sup>1</sup> O filme “A cidade é uma só?”, 2011, de Adirley Queiróz, estuda a Campanha de Erradicação e as consequências que perduram até os dias de hoje desse evento histórico. O título do filme é referência ao *jingle* oficial da campanha, cuja finalidade era convencer a população das ocupações de possíveis melhorias da qualidade de vida ao se deslocarem para uma nova localidade, e foi cantado por crianças: “Vamos sair da invasão/A cidade é uma só/Você que tem um bom lugar para morar/ Nos dê a mão, ajude a construir nosso lar/Para que possamos dizer juntos/ A cidade é uma só/Você, você você/Você vai participar/ Porque, porque, porque/Porque a cidade é uma só”.

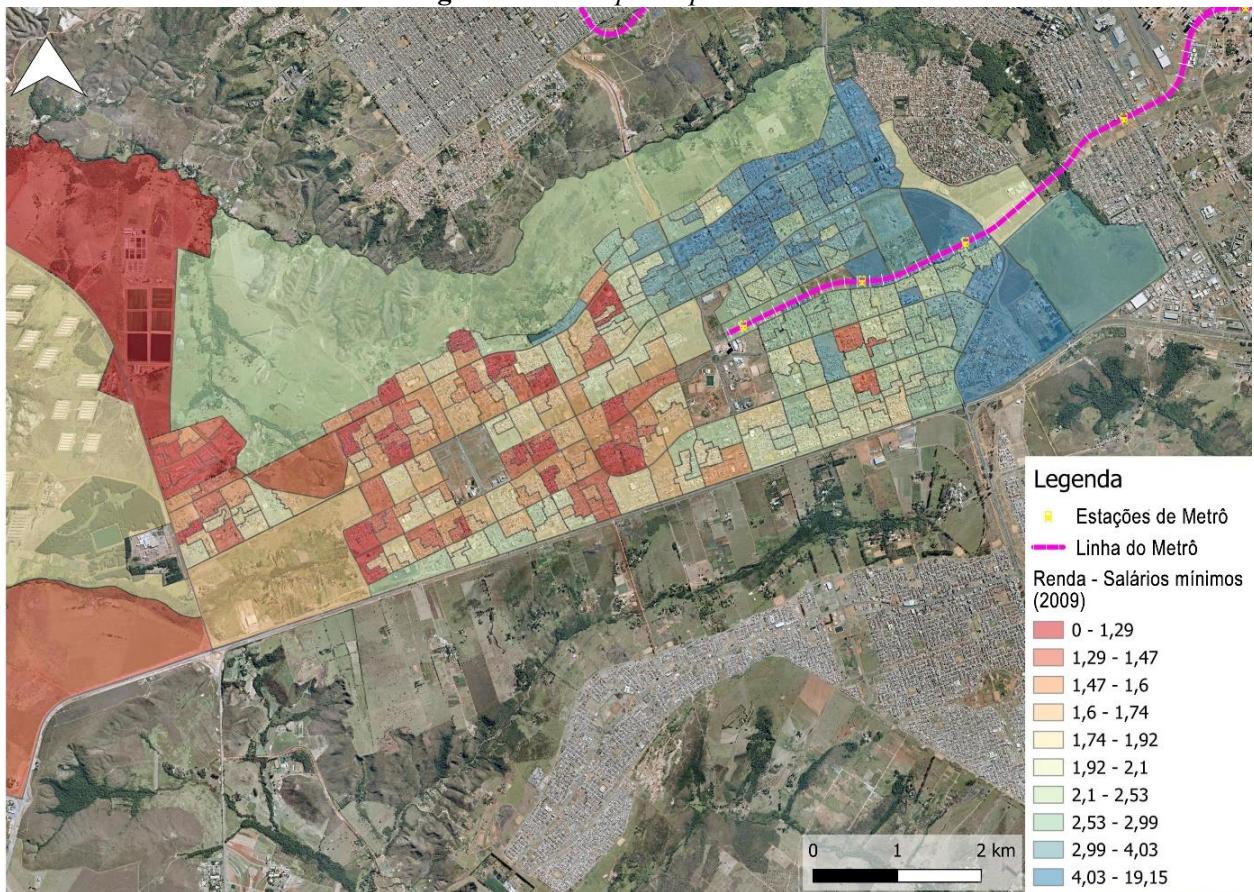
**Figura 2:** Cheios e vazios sobre eixos – fração de conjuntos e eixos



**Fonte:** Elaboração própria, 2025, com base em Coelho (2017) e Geoportal (s.d.).

A diversidade também se apresenta sob a perspectiva socioeconômica, na medida em que os indicadores de renda mais altos se encontram à leste, e se reduzem progressivamente à oeste, de acordo com dados do Censo de 2009 (Figura 3).

**Figura 3:** Renda *per capita* em 2009.



**Fonte:** Elaboração própria, com base em base cartográfica de 2009 do Geoportal (s.d.) e IBGE (2009).

Em sua mancha urbana, no limite à oeste, se localiza a Expansão da Samambaia, onde estão as Comunidades Urbanas<sup>2</sup> conhecidas localmente como Morro do Sabão e do Macaco<sup>3</sup> e propostas enquanto Aris (Áreas de Regularização de Interesse Social) por meio do PDOT, conforme poligonal utilizada na Figura 4.

**Figura 4:** Comunidades do Morro do Sabão e do Macaco.



**Fonte:** Elaboração própria, 2025, com base em Geoportal (s.d.).

Pergunta-se, a expansão da mancha urbana é reflexiva do desenvolvimento econômico? A formação

<sup>2</sup> A definição de Aglomerados Subnormais, utilizada pelo IBGE, foi abolida em 2024, em seu lugar retornou o uso do termo “Favelas”, junto com o termo “Comunidades Urbanas”. No censo de 2022, as regiões mencionadas foram recenseadas ainda sob a definição de Aglomerados Subnormais. Na nova redação, “Favelas e comunidades urbanas expressam a desigualdade socioespacial da urbanização brasileira. Retratam a incompletude - no limite, a precariedade - das políticas governamentais e investimentos privados de dotação de infraestrutura urbana, serviços públicos, equipamentos coletivos e proteção ambiental aos sítios onde se localizam, reproduzindo condições de vulnerabilidade. Estas se tornam agravadas com a insegurança jurídica da posse, que também compromete a garantia do direito à moradia e a proteção legal contra despejos forçados e remoções” (IBGE, 2024, p. 52-53).

<sup>3</sup> A formação de Samambaia será retomada no capítulo 2. Aqui, frisamos a relevância dessa porção de Samambaia que, apesar de denominada Expansão, nasceu como parte da unidade da região. A partir das conversas feitas com moradores, obteve-se informações sobre as demandas aos governantes, como o antigo nome de “Boa Vista”, o qual não foi aprovado pelos moradores em consulta pública.

de novos núcleos urbanos - formais ou informais - se associa aos vínculos metropolitanos do DF e do Entorno? Como se pode ler seu desenvolvimento interno sob uma perspectiva configuracional? O que previu o projeto e como a região foi ocupada de fato? Frente a tantas perguntas, a hipótese central é que **o desenvolvimento econômico de Samambaia não é refletido em sua forma, que, apesar do potencial morfológico, carece um desenvolvimento econômico uniforme e acessível à população**, ou seja, apesar da previsão de usos que fomentem as dinâmicas locais e internas à RA, tal consolidação de usos é parcial e localizada à leste da RA.

Essa pesquisa é produto de um desconforto com a lacuna de estudos dedicados às RAs e, em particular, Samambaia. Existe um conjunto de artigos e estudos que mencionam a RA XII, mas estes tratam de processos determinantes à formação social e territorial do DF entre os anos 1980 e 2000, como a grande onda migratória, o adensamento do aglomerado urbano e sua gestão (Steinberger, 1999; Silveira, 1999); as soluções habitacionais propostas (Peluso, 1999; Gouvêa 1996) ou ausência dessas (Malagutti, 1999; Peluso, 1999); os impactos ambientais (Romero, 1999); e as intervenção por meio de construção de estradas e do sistema metroviário (Lima, 1999). Assim, os referidos artigos que têm Samambaia como personagem decorrente e que sofre os efeitos das mudanças por que passa Brasília são organizadas por Paviani (1987, 1988, 1999, 2003).

Regatar esse referencial teórico é um processo “arqueológico” de encontrar não apenas vestígios de uma “cidade nova”, mas leituras complexas de uma capital que se tornava metrópole, cujos núcleos urbanos foram “estabelecendo uma identidade própria e um significado no contexto do território do Distrito Federal” (Silveira, 1999, p. 150). Apesar da intrínseca dependência do Plano Piloto, suas necessidades urbanas de

[...] atividades econômicas que não podiam ser contempladas no perímetro do Plano Piloto, levou-as a trilharem caminhos e a criarem novas dinâmicas próprias complementares à função de capital, desenhando novas perspectivas (Silveira, 1999, p. 150).

Se por um lado se debate, em meios acadêmicos e políticos, a situação jurídica das RAs em relação a Brasília (nem bairros ou municípios, mas algo entre?), por outro lado, as dimensões geográficas do DF, em 5.779 km<sup>2</sup> (GDF, 2015, s/p) e a diversidade urbana e morfológica podem se tornar motores a um olhar macro, o que é basilar para o planejamento urbano. Para olhar o particular é necessário se aproximar e, então, assim, é proposto o recuo à escala macro.

Mas a perspectiva pessoal também guiou a pesquisa. Apesar do necessário distanciamento

do objeto a fim de observar a sua totalidade, cresci em Samambaia e ali habito até o momento de defesa desta dissertação. Possuo familiaridade com suas ruas, quadras, conjuntos e formas. Conheço por meio de passeios a pé, bicicleta; através de janelas de carros, de ônibus e de metrô. Também me familiarizei com o movimento pendular, a fins de estudo e de trabalho – assim como parte desse texto foi pensado durante essas viagens cotidianas. Desde 2010, quando iniciei o ensino médio, o deslocamento ao Plano Piloto de Brasília faz parte da minha rotina. Houveram semestres de exceção, mas que juntos não totalizam dois anos distantes desta dinâmica de mobilidade. Se eu li livros inteiros durante as viagens, muito deixei de ler devido às viagens. A perspectiva pessoal, enquanto uma das forças motoras, direciona a vontade de contribuir ao arcabouço sobre a RA. Partimos também de pesquisa apresentada anteriormente sobre o percurso das linhas de ônibus sob o arcabouço teórico-metodológico da SE (Euzébio; Gurgel, 2024). São estudos que, não obstante, se concluem na motivação em conhecer mais a RA XII.

Sua verticalização gera comparações cotidianas com Águas Claras - inclusive realizada por presidente da Terracap (Rangel, 2010). Os impactos desse fenômeno, contudo, também se percebem empiricamente, positivos e negativos. Desse modo, essa pesquisa se justifica enquanto inquietação com os processos que orientam seu desenvolvimento e com a transformação de sua paisagem. Ou seja, trata-se de uma preocupação com seu futuro, assim como um interesse por seu passado. Necessidade de conhecer as possibilidades em seu horizonte, a fim de contribuir com sua formação; é uma investigação arqueológica das formas que vejo todos os dias e cujas volumetrias são significantes de seu passado. Também se justifica enquanto lente ao passado de Samambaia que, recuando-se o olhar, transparece outras perspectivas sobre a Região.

É um exercício exploratório de uma RA cujo tecido é diverso - apesar de um padrão de desenho urbano modernista, composto por longas avenidas. Além disso, por ser contida em si, está sujeita a expansões externas à sua malha. A análise morfológica permite compreender as manifestações físicas do espaço e, consequentemente, suas dinâmicas sociais de ocupação. Mesmo diversa, há diretrizes de ocupação que apresentem um cenário futuro desejado? Ou seja, é possível chegar a conclusões sobre um possível horizonte positivo partindo de um olhar retrospectivo ao seu planejamento?

**Ante o exposto, o objetivo geral deste trabalho é reconstruir a história urbana de Samambaia sob a perspectiva de sua configuração territorial, por meio do resgate de seu**

**projeto urbano e de processamentos por meio da Sintaxe Espacial.** Se busca uma leitura que realce seus aspectos sociais, lidos em seu espaço. Enquanto objetivos específicos, busca-se:

1. Distinguir Samambaia enquanto Região Administrativa em desenvolvimento por meio do reconhecimento de sua história sob a perspectiva social e morfológica;
2. Construir um arcabouço de referência para estudos de Samambaia sob a perspectiva da Sintaxe Espacial;
3. Contribuir à história escrita de Samambaia e do Distrito Federal.

Percebe-se que, mesmo contando com trinta e cinco RAs - até 2025<sup>4</sup> - que compõem o Distrito Federal, elas se encontram em uma lacuna teórica sobre a capital. Este vazio orienta em direção a uma história limitada, que se repete enquanto mito de formação de uma cidade nova e apenas tangencia as RAs envoltórias.

## Metodologia

*Não posso falar da TOTALIDADE sem falar na cisão, porque estaria esvaziando o movimento, trabalhando com um mundo sem movimento, com um país sem movimento, com uma cidade sem movimento. Estaria subtraindo a história. (Santos, 2008, p. 84)*

A metodologia proposta ao trabalho toma o Plano Piloto de Brasília como pano de fundo e tem Samambaia como foco. Não se trata de isolar a cidade de seu contexto, pois a história de Samambaia é indissociável daquela de Brasília. Em diálogo com Derntl (2018, s/p), “o estudo das cidades-satélites de Brasília leva a ver as especificidades de sua dinâmica centro-periferia”. Tratar das relações de dependência e interdependência que perpassam o DF é inevitável ao se estudar a história urbana de Samambaia ou de outra RA.

Em uma análise guiada pelas formas ao longo do tempo, retoma-se a Santos (1997), segundo o qual duas ideias comandam a elaboração da história urbana: a *ideia de forma* e a *ideia*

---

<sup>4</sup> O processo de criação de RAs no DF, assim como de alteração de limites, não apresenta uma lógica única. A criação se atrela muito mais a questões políticas do que dinâmicas urbanas ou administrativas. Não há uma descrição padrão dos elementos que compõe uma RA que se reflita nas outras – como população ou renda. Apesar da Lei Orgânica do Distrito Federal prever a participação popular na eleição do Administrador Regional, não há regulamentação de como se daria este processo, sendo o administrador escolhido pelo governador. A formação das RAs – e defesa de interesses locais - muitas vezes se atrela a políticos ou representantes locais.

*de tempo*: “as formas, quando empiricizadas, apresentam-se seja como objeto, seja como relação a obedecer. Entretanto, é também necessário empiricizar e precisar o tempo, se nós queremos trabalhá-lo paralelamente às formas” (Santos, 2008, p. 33).

O dilema do necessário olhar ao tempo se torna parte do método proposto à pesquisa, pois buscamos na forma os indícios de como se deu a sua urbanização. Ou seja, os passados que estão nas cicatrizes da quimera, ou em suas “rugosidades”<sup>5</sup> lidas em seus mapas. Um infinito processo de formação de cicatrizes em linhas que se sobrepõe ao tecido urbano. Mas cicatrizes que remediam insuficiências na mobilidade urbana e criam novas possibilidades?

Como meio de ler o território temporalmente e avaliar o seu desenvolvimento, resgatamos as séries cartográficas históricas de Samambaia. Ao compreender as características de determinado tempo, em suas dinâmicas políticas e sociais, estamos indo além das formas e situando o espaço em seu contexto social.

Utilizando-se a SE como metodologia de análise histórica, tem-se Griffiths (2012), o qual se debruçou sob esse método de análise. O autor identifica quatro aproximações típicas à “história espacial”: História como plano de fundo; Processo de crescimento sintática; Histórias sintático morfológicas; e Histórias Espacial-locacionais. Apesar do presente texto se situar, com predominância, no quarto aspecto, ratificamos a perspectiva do autor, ao afirmar que, “deve ser notado que nenhuma dessas categorias tem a intenção de criar limites rígidos e há, naturalmente, bastante sobreposição entre eles”<sup>6</sup> (Griffiths, 2012, p. 4, tradução nossa). Desse modo, os métodos mencionados pelo autor serão retomados, com mais detalhes, ao longo do texto, enquanto bases analíticas históricas possíveis - de acordo com o olhar utilizado no momento.

Apesar de fundada em 1989<sup>7</sup>, o escopo temporal para a análise se inicia em 1986, quando já se visualizam os primeiros parcelamentos do solo (Geoportal, s.d.) e se estende até 2024 (Esri, 2024). Quando da fundação, devido aos acentuados níveis de migração pós-construção de Brasília,

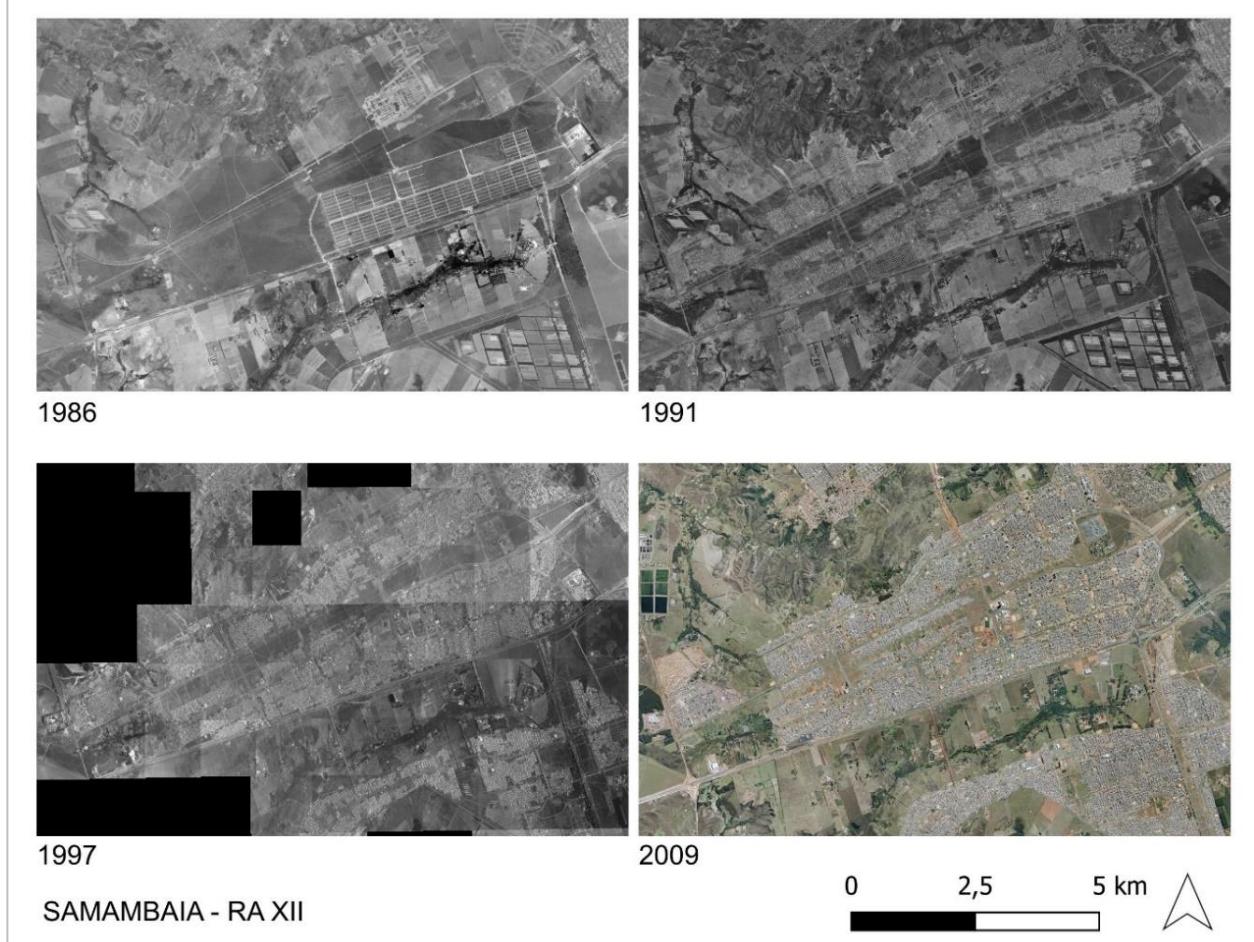
<sup>5</sup> “Chamaremos *rugosidade* ao que fica do passado como forma, espaço construído, paisagem, o que resta do processo de supressão, acumulação, superposição, com que as coisas se substituem e acumulam em todos os lugares. [...] As rugosidades, vistas individualmente ou nos seus padrões, revelam combinações que eram as únicas possíveis em um tempo e lugar dados” (Santos, 2006, p. 140-141)

<sup>6</sup> No original: “It should be noted that none of these categories are intended to create rigid boundaries there is, naturally, much overlap between them” (Griffiths, 2012, p. 4).

<sup>7</sup> Samambaia foi criada pela Lei nº 49, de 25 de outubro de 1989, enquanto o Decreto nº 11.921, de 25 de outubro de 1989 fixa seus limites territoriais.

a mancha urbana já estava ocupada, e se adensou rapidamente<sup>8</sup>. Assim, estabelece-se as décadas de 1980, 1990, 2000, 2010 e 2020 como aquelas que orientarão as análises.

**Figura 5:** Samambaia em 1986, 1991, 1997 e 2009.



**Fonte:** Elaboração própria, 2024. Com base em Geoportal, s.d.

A região será observada sob uma perspectiva histórica comparada, de sua formação urbana com o seu desenvolvimento econômico. A associação de séries históricas com os dados quantitativos fornece uma leitura de como se deram os seus 35 anos, assim como a perspectiva de sua formação futura.

Como meio de se alcançar os objetivos específicos, foram estabelecidos os seguintes procedimentos:

- Revisão sistemática de literatura, no âmbito teórico, sobre redes urbanas, formação

<sup>8</sup> A população de Samambaia em seus anos iniciais, segundo a projeção do anuário estatístico do IBGE (1991): 1989 – 5.451; 1990 – 67.270; 1991 – 127.383.

de cidades e (inter)dependências, assim como da perspectiva do campo da geografia. No âmbito metodológico, a Sintaxe Espacial, enquanto campo teórico-metodológico, determinou as leituras e orientou aos cálculos de Integração Global, Local e Escolha;

- Releitura da história do DF e de Samambaia. Compreender a formação da RA e seus marcos temporais é essencial para situar uma leitura cartográfica que seja, ao mesmo tempo, amparada em aspectos sociais de seu espaço – de sua germinação à sua contemporaneidade;
- Realização dos cálculos sintáticos sobre as bases selecionadas, a fim de verificar os aspectos de integração intrínsecos ao seu espaço, ao longo do tempo, em escala local e regional. A esse fim se torna necessária a atualização da base cartográfica axial.
  - O processo de normalização possibilita a comparação entre diferentes sistemas por meio da determinação de uma base numérica comum;
  - Esse é um percurso metodológico que realiza seu caminho por meio dos Sistemas de Informação Geográfica (SIG), embasando-se em detalhadas bases cartográficas existentes da capital, e seguindo-se ao cálculo sintático.

A aplicação de procedimentos da Sintaxe Espacial, segundo Gurgel (2016, p. 64), “contribui para a compreensão de aspectos importantes do sistema urbano na medida em que permite avaliar o potencial da estrutura espacial quanto à geração de movimento, visibilidade, acessibilidade e outros fatores que se associam a essas propriedades”. Ao traduzirmos o objeto de pesquisa por meio da leitura morfológica, se observam às formas que compõe o tecido urbano. Se, por um lado, obtém-se uma representação do seu presente, por outro, “a forma é o resíduo de estruturas que foram presentes no passado” (Santos, 2008, p. 34).

Dentre os modos de descrever as formas do espaço, “a que encontra defesa mais apaixonada é a linha axial, e isso se deve ao fato de que toda a teoria da Sintaxe Espacial, na verdade, está construída sobre o conceito da dualidade local-global do espaço urbano” (Krafta, 2014, p. 158). Tal dualidade é determinante ao proposto como método, mas são conceitos pensados em conjunto a outro, indissociável: o tempo. Os eventos locais e globais ocorrem simultaneamente, são

diferentes temporalidades<sup>9</sup> coexistentes em diferentes escalas, de diferentes forças operantes (Santos, 2006). Samambaia nasceu de decisões que englobavam todo o território do DF, mas também era ocupada e moldada pela população que ali habitava, concomitantemente e sucessivamente, “no viver de cada hora. Para os diversos agentes sociais, as temporalidades variam, mas se dão de modo simultâneo. No espaço, para sermos críveis, temos de considerar a simultaneidade das temporalidades diversas” (Santos, 2006, p. 82). Assim, a geografia permeia o texto, fornecendo lentes à leitura do espaço. Neste campo, há a diacronia espaço/tempo como inevitável nos estudos de “monitoração espacial”, pois permite caracterizar as duas “dimensões essenciais da informação geográfica, ou seja, o lugar onde ela se localiza e o momento em que se realiza” (Anjos, 2008, p. 26).

Enquanto Krafta (2014) afirma a paixão de morfólogos e morfólogas pela axialidade devido à dualidade local/global, ao verificar-se o uso social do espaço, ao longo do tempo, percebe-se que “não há nenhum espaço em que o uso do tempo seja o mesmo para todos os homens” (Santos, 2006, p. 82). Ao axializar Samambaia, que possui tal diversidade social em relação a renda e qualidade de vida se está axializando diferentes temporalidades em uma mesma representação cartográfica.

Soma-se que, em relação ao tempo, a atuação do urbanista difere daquela do morfologista. Segundo Krafta (2014, p. 31), “o morfologista examina a cidade no seu passado e presente em busca de chaves que lhe permitam entender os padrões de desenvolvimento e, quem sabe, antecipar aspectos de seu futuro”. A ação deste deve se articular com aquela do urbanista, que se volta à tarefa de moldar um melhor futuro de acordo com as possibilidades do presente e do passado (Krafta, 2014).

A análise histórica, associada à SE também se compõem em contradições, as quais devem ser abraçadas a fim de se extrair, criativamente, o máximo possível dos métodos. Tal sugestão é concluída por Griffiths (2012), ao realizar uma descrição de possibilidades de análise histórica de Baker (2003), aquele afirma que as possibilidades não devem ter, entre si, apenas

<sup>9</sup> Sobre os diferentes tempos em geografia, Braudel (2016), em *Geohistória e determinismo*, aprofunda as diferentes percepções sobre o tempo – de curta, média e longa duração - a partir das ações sobre o território, no contexto do século XVI, da exploração do mar mediterrâneo, ao nomadismo. Em sua crítica ao método geográfico que se utilizava até então, propõe “um duplo caminho. Colocar os problemas humanos de tal modo que uma geografia humana inteligente os veja dispostos no espaço e, se possível, cartografados: sim, sem dúvida, mas colocá-los não somente no presente e para o presente, colocá-los no passado, torná-lo parte do tempo [...] (Braudel, 2016, p. 673).

limites porosos, mas também como sendo produtivos e mutuamente constitutivos um do outro. Argumentar o contrário corre o risco de fechar a possibilidade de diálogo criativo entre descrições de espaço e construções de "lugar" de modo que o último será renderizado de acordo com discursos ideológicos dominantes às custas das contingências históricas da vida cotidiana comunitária (Griffiths, 2012, p. 17, tradução nossa<sup>10</sup>).

Assim, o método proposto abraça os aspectos históricos da constituição das RA, suas contradições e limitações, mas também considera o uso do espaço potencial e real, por meio de análises sintáticas e empíricas no território de Samambaia.

### **Organização da dissertação**

Por meio do aparato teórico-metodológico da Teoria da Lógica Social do Espaço (Hillier; Hanson, 1984), associa-se a leitura morfológica de Samambaia aos aspectos de sua formação social. Observa-se a progressiva evolução da malha urbana e seus vínculos de acessibilidade territorial, tanto internos quanto no que se refere a outras RAs. Busca-se a compreensão de como as práticas sociais se dispersam no território, lido por meio de sua axialidade e da análise das variáveis de Integração e Escolha (*choice*).

Afasta-se o olhar a fim de observar Samambaia em sua totalidade espacial e avalia-se o desenvolvimento de sua forma urbana com foque na rede viária, a qual, então, é analisada à luz da teoria e método da Sintaxe Espacial. Resguardando o olhar para o contexto e interpretando a "natureza de suas relações" (Medeiros, 2006, p. 97).

No capítulo 1 é debatido o referencial teórico e metodológico, com especial atenção à aplicação da Sintaxe Espacial e ao caso concreto de Distrito Federal e à RA de Samambaia. Em sua primeira parte, a fim de descrever o espaço com precisão, o conceito de território é debatido, assim como as políticas de zoneamento responsáveis pela organização e ordenamento do DF, e sua estruturação em rede, com destaque às leituras de Flávio Vilaça e Milton Santos, além da própria leitura teórica da SE sobre o espaço. Em sua segunda parte, a SE é retomada e é realizado o embasamento deste método, assim como Samambaia é utilizada como exemplo de aplicação e são

---

<sup>10</sup> No original: "It follows from this argument that Baker's distinctions between 'spatial histories', histories of spaces' and 'place histories' should be understood not simply as having porous boundaries but also as being productive and mutually constitutive of one another. To argue otherwise risks closing down the possibility of creative dialogue between descriptions of space and constructions of 'place' such that the latter will be rendered according to dominant ideological discourses at the expense of the historical contingencies of communal everyday life".

levantadas as bases de trabalho.

No capítulo 2 busca-se situar a RA historicamente e geograficamente. Iniciamos com a descrição da situação do território quando da pré-ocupação, os aspectos de seu planejamento de organização do território para as futuras RAs por meio do Plano de Organização Territorial (PEOT), até a germinação de sua grelha no território e a posterior consolidação, tornando-se sujeita a expansões e adensamento.

No capítulo 3 são realizadas as análises sintáticas, em uma perspectiva histórica, por meio de uma série cartográfica representativa do crescimento de Samambaia.

Assim, nas considerações finais de cada capítulo, perpassa uma perspectiva pessoal sobre aquilo que foi debatido. Inverte-se o olhar sobre a metrópole. O planalto que se eleva é visto de suas Regiões Administrativas, localizadas em órbita. Passamos a observar as relações e dinâmicas cotidianas que perpassam o interior da Capital Federal.

# 1 REFERENCIAL TEÓRICO E METODOLÓGICO

Neste capítulo é estabelecida a base teórica para se debater o processo de urbanização e de análise do território, com ênfase no contexto do Distrito Federal. Também é debatida a base metodológica da Sintaxe Espacial, que permite traduzir o espaço em níveis de acessibilidade, a partir dos quais, em capítulo posterior, avaliam-se as dinâmicas viárias de Samambaia.

## 1.1 REFERENCIAL TEÓRICO

### 1.1.1 Território e políticas de zoneamento

Um dos aspectos determinantes à análise territorial do DF, sob a perspectiva de suas redes e fluxos, são as legislações de planejamento urbano. Segundo Corrêa (1994, p. 8), a rede urbana, enquanto articuladoras de centros, “reflete e reforça as características sociais e econômicas do território, sendo uma dimensão socioespacial da sociedade”. A articulação de centralidades no contexto de Samambaia deve considerar o aspecto local, assim como regional – em relação às RA limítrofes e ao Plano Piloto.

A história oficial de Samambaia pode ser traçada a partir de sua fundação, em 1989, mas a delimitação de sua mancha de ocupação pode ser retomada a 1978, junto ao Plano Estrutural de Organização Territorial – PEOT (Figura 6). Aprovado pelo Decreto Nº 4.049, de 10 de janeiro de 1978, ele foi realizado concomitantemente ao II Plano Nacional de Desenvolvimento, “o qual estabelece diretrizes para o desenvolvimento da Região Geoeconômica de Brasília” (Anjos, 2008, p. 34).

Este foi o responsável por delimitar o novo macrozoneamento do território distrital, frente ao crescimento demográfico e às políticas habitacionais que não atendiam ao contingente populacional, migrante ou desabrigado<sup>11</sup>. O plano levou em consideração o adensamento das RAs previas, como Taguatinga, que ascendia como um novo centro econômico na década de 1980 e a determinação das Áreas de Preservação ambiental (APA) relevantes no contexto do DF (Anjos,

---

<sup>11</sup> Sobre a questão habitacional, Gonzales (1985) debate as formas de segregação residencial em Brasília e as soluções habitacionais populares da Sociedade de Habitações de Interesse Social (SHIS) - colocando os anos de 1970 e 1976 como alguns dos mais importantes devido à intensificação da demanda habitacional. Atualmente, algumas quadras de Samambaia são chamadas pelos moradores mais antigos de “Xis” (SHIS) – “vou na Xis” faz parte de um diálogo corriqueiro, na medida em que são as quadras mais antigas e com dinâmicas comerciais mais fortes.

2008). Sua finalidade era propor

[...] uma ocupação equilibrada do DF, determinando alternativas para as áreas de expansão urbana, a fim de eliminar gradativamente a estrutura polinucleada e construir um tecido urbano que minimizasse os custos do transporte urbano, da mobilidade e da infraestrutura (Costa, 2011b, p. 6).

**Figura 6:** Proposta final do PEOT – Samambaia se encontraria em “A”, “B” e “C”



**Fonte:** BRASIL, 1977, v.1, s/p.

Com a progressiva implantação das RAs de acordo como previsto no macrozoneamento do PEOT<sup>12</sup>, se verificou a formação de uma série de projetos em *morfologia fechada* (Krafta, 2014), cujos limites almejam um controle da expansão e dos usos. Os projetos de morfologia fechada

<sup>12</sup> Apesar da configuração dos projetos enquanto morfologia fechada, o PEOT (GDF, 1977, s.p.) afirma, em sua apresentação, que “procurou-se afastar a ideia de um plano rígido e estático – mesmo porque a atividade do Planejamento não se enquadra nesse conceito”.

perseguem a ilusão da forma urbana definitiva. Nessa situação, os elementos da forma urbana são tratados não como variáveis, mas como constantes. [...] Forma fixa e função definida interagem como princípios complementares que geram projetos urbanos de grande originalidade e, se implementados, cidades problemáticas (Krafa 2014, p. 34).

São desenhos de influência modernista, localizados na periferia do centro, cujos aspectos formais não consideravam dinâmicas de mobilidade vívidas em relação ao contexto maior do DF. Isso resultou, com o desenrolar da ocupação, em um contexto de caos urbano,

ou a desordem urbana [que] decorre justamente do excesso de projetos locais, nos quais cada agente desenvolve sua própria estratégia de adaptação da cidade a seus próprios desígnios, geralmente gerando externalidades aos demais. Um plano, ou um projeto, como o concebemos, funciona, em primeiro lugar, como um limitador da liberdade individual desses agentes, forçando a convergência de muitas de suas ações (Krafa, 2014, p. 32).

A afirmação de Krafa (2014), se atrela à ausência de unidade entre diferentes planos, de modo a gerar contrastes entre localidades que podem ser próximas, mas se opõem morfologicamente. No caso do DF, apesar do PEOT definir poligonais para ocupação, a impossibilidade de realizar um projeto urbano único gerou contrastes entre as localidades, conforme se elaboravam seus projetos. Além disso, como o PEOT se voltou à alocação de uma população cuja renda contrasta com aquela do Plano Piloto, se reforçam contradições sociais que perduram.

O olhar ao DF sob a perspectiva de suas contradições transparece muitas das dinâmicas territoriais do país. De acordo com Anjos (2008, p. 14), pois, “geograficamente, no Planalto Central brasileiro está uma síntese dos *Brasis*. É aqui onde encontramos uma metrópole caracterizada como jovem, mas que já apresenta as contradições espaciais verificadas nas grandes e antigas cidades do Brasil”. Em sua leitura histórica e política do Brasil, Holanda (2018) afirma que o país, historicamente, teve seu processo de tomada de decisões ocorrido de forma extremamente centralizado:

O poder de classe não se manifesta neste país por meio de instituições ‘horizontalmente estruturadas’ (instituições constituídas por iguais, nos vários segmentos da divisão técnica do trabalho), mas por meio de uma estrutura social fortemente verticalizada, que se condensa no aparelho do estado” (Holanda, 2018, p. 299).

Villaça (2009) concebeu a definição de “espaço intra-urbano” objetivando uma reflexão que se volte apenas às dinâmicas internas da cidade. Segundo ele, a expressão *estrutura urbana* “É frequentemente utilizada como sinônimo de cidade enquanto elemento físico, de cidade como um

todo material, sem considerar a inter-relação entre seus elementos, aliás sem considerar sequer que elementos são esses” (Villaça, 2009, p. 13).

Uma diferenciação importante para o planejamento urbano está na relação entre espaço e território, aos quais, segundo Santos e Silveira (2009, p. 19), “a linguagem cotidiana frequentemente confunde”. Segundo estes autores,

[...] por território entende-se geralmente a extensão apropriada e usada. [...] Assim, essa idéia de territorialidade se estende aos próprios animais, como sinônimo de área de vivência e de reprodução. Mas a territorialidade humana pressupõe também a preocupação com o destino, a construção do futuro, o que, entre os seres vivos, é privilégio do homem (Santos; Silveira, 2009, p. 19).

A territorialidade oferece soluções de análise temporais, de acordo com as “técnicas” aplicadas sobre este ao longo do tempo, ou seja, o “território usado”. Esse termo “aponta para a necessidade de um esforço destinado a analisar sistematicamente a constituição do território. Como se trata de uma proposta totalmente empiricizável, segue-se daí o enriquecimento da teoria” (Santos; Silveira, 2009, p. 20). Como também lembrou Holanda (2019, p. 2), a “ciência é descrição”, de modo que a associação da descrição das mudanças históricas e dos elementos que constituem o espaço auxiliam a uma melhor compreensão do território<sup>13</sup>.

Santos e Silveira (2009), seguem na afirmação de que “o uso do território pode ser definido pela implantação de infraestruturas [...], mas também pelo dinamismo da economia e da sociedade” (Santos; Silveira, 2009, p. 20). A progressão histórica, na perspectiva do planejamento regional, possui diversos instrumentos que guiam o uso do território, do macrozoneamento, como estabelecido pelo PDOT (em uma escala regional), ao uso dos lotes, de acordo com a LUOS e o PPCUB (em relação às RA e à área tombada respectivamente).

Em 1985, simultaneamente ao reestabelecimento da democracia, foi elaborado o **Plano de Ocupação Territorial do Distrito Federal** (POT), contudo não aprovado, que previa um “Conselho Consultivo Superior de Planejamento que se fizesse representar de diversos segmentos da sociedade” (Costa, 2011b, p. 7). O POT ratificou os princípios do PEOT e buscou garantias de preservação dos mananciais de água, “sendo este um limite para o crescimento urbano além de

---

<sup>13</sup> Segundo Holanda (2019), a SE, tratada adiante, fornece lentes a melhores decisões, pois revela o que outras metodologias não revelam: “a descrição profunda dos fatos exige a caracterização dos *elementos* que lhes constituem e das *relações* entre eles, que, para o que interessa à SE, focam a configuração dos lugares x sistemas de encontros e esquivanças” (Holanda, 2019, p. 2).

assegurar um certo congelamento ou reserva de áreas para proveito futuro” (Anjos, 2008, p. 34).

Ainda em 1985 há o **Brasília Revisitada**, no qual o “Lucio Costa faz uma reinterpretação do relatório inicial propondo a sua complementação urbanística, embora sem fazer qualquer referência ao planejamento global do território” (Mancini, 2008, p. 76).

No ano seguinte, em 1986, o **Plano de Ocupação e Uso do Solo (POUSO)**, redefini “alguns pontos menores do macrozoneamento constante do POT. Em linhas gerais, confirma o não-adensamento do Plano Piloto, preocupa-se com as bacias do Paranoá, Descoberto e São Bartolomeu, estabelece algumas medidas restritivas em resposta às ocupações irregulares e institui a exigência de Estudos de Impacto Ambiental antes de qualquer intervenção urbanística” (Mancini, 2008, p. 76).

Finalmente, na **Constituição Federal de 1988** (CF/88), em seu artigo 1º do segundo capítulo, “da política urbana”: “O plano diretor, aprovado pela Câmara Municipal, obrigatório para cidades com mais de vinte mil habitantes, é o instrumento básico da política de desenvolvimento e de expansão urbana” (Brasil, 1988, s/p). O segundo parágrafo, finalmente, afirma a necessidade de cumprimento da função social do território.

A fim de atender tais prerrogativas, foi promulgado o Plano Diretor de Ordenamento Territorial (**PDOT/92**), aprovado pela Lei nº 353, de 18 de novembro de 1992. Este definiu o macrozoneamento do DF, determinando as categorias de uso: urbana, expansão urbana, interesse ambiental e rural (Costa, 2011b; Anjos, 2008). Além disso, tornou obrigatório o Zoneamento Ecológico-econômico (ZEE) e estabeleceu as bases para o Plano Diretor de Águas e Esgotos e Controle da Poluição Hídrica do Distrito Federal. Este “comtemplou zonas urbanas e rurais apoiado em estudos socioeconômicos, demográficos e de recursos hídricos apontados pelo Plano Diretor da CAESB” (Costa, 2011b, p. 10). Entre as movidas do PDOT/1999 estava a “necessidade de elaboração de Planos Diretores Locais para cada região administrativa e a participação da comunidade por meio de Conselhos Locais de Planejamento” (Mancini, 2008, p. 78).

O Plano Diretor Local (**PDL**), elaborado pelo IPDF (atual Seduh), foi aprovado por meio da Lei Complementar nº 370, de 02 de março de 2001. O documento de Samambaia se articula

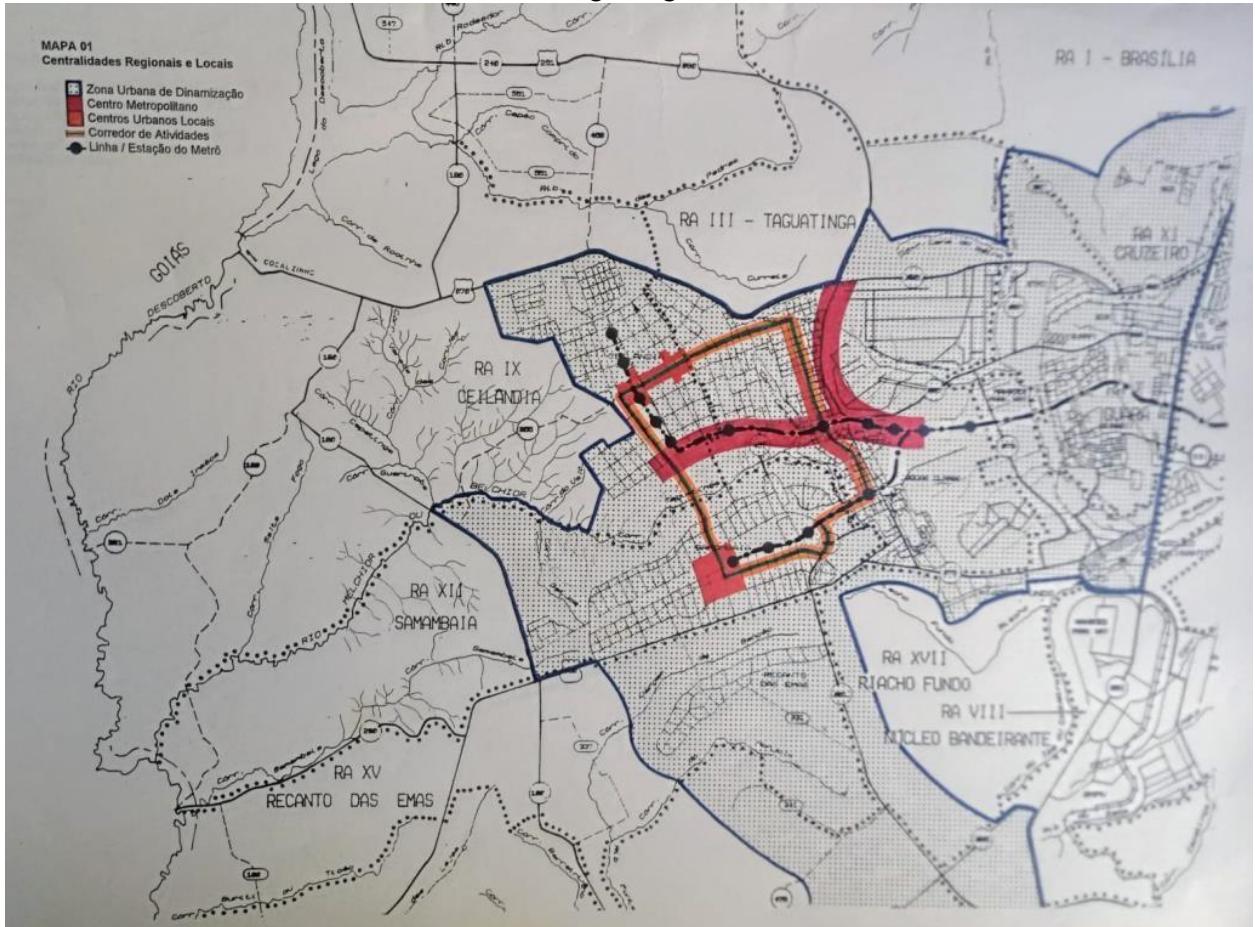
com os PDLs<sup>14</sup> de Ceilândia e Taguatinga, estabelecendo propostas e diretrizes conjuntas. Em complemento a esse documento, o extinto Instituto de Planejamento Territorial e Urbano do Distrito Federal (IPDF), atual Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação (SEDUH), organizou o conjunto de propostas das três RAs mencionadas, com o objetivo de registrar “os principais resultados desse processo, sistematizando as propostas revisadas após a segunda rodada de reuniões, com o objetivo de divulgá-las amplamente” (IPDF, 1996, p. 10).

Enquanto uma das propostas elaboradas, Taguatinga, Ceilândia e Samambaia se encontram no “coração da Zona de Dinamização” (Figura 7). Enquanto diretriz geral, essa zona “deverá ser priorizada a ocupação urbana do Distrito Federal, onde serão estimulados usos e atividades diversificadas de modo a gerar empregos e desenvolvimento” (GDF, 1996, p. 12). Tal proposta se associa à criação de um Novo Centro Regional, estabelecido nos respectivos PDLs das três Regiões Administrativas e no PDOT.

---

<sup>14</sup> Foram elaborados oito PDLs, para as RAs Águas Claras, Candangolândia, Ceilândia, Gama, Guará, Samambaia, Sobradinho e Taguatinga. O PDL de Planaltina não foi aprovado, sendo disponibilizada sua minuta de lei (GDF, 2005b).

**Figura 7:** Proposta para o corredor de atividades/Anel Viário metropolitano entre Ceilândia, Samambaia e Taguatinga.



**Fonte:** GDF, 1996, p. 55.

O PDL não foi continuado e as diretrizes de uso e ocupação são continuadas por meio da Lei de Uso e Ocupação do Solo (LUOS). Projetos estabelecidos na PDLs continuam objetos de estudo para o planejamento local, reforçando a contínua relevância de matérias elaboradas anteriormente e a necessidade de se construir em cima de base técnica anterior.

A Lei complementar nº 17 de 1997 instituiu o **PDOT/97**. Este buscou continuar as prerrogativas de autonomia territorial, com a diversificação e criação de novos centros regionais. A porção oeste/sudoeste, onde também se localiza Samambaia é confirmada enquanto eixo de ocupação prioritária (Mancini, 2009, p. 80), e busca fomentar o dinamismo econômico nas RAs por meio de áreas de centralidade, “propondo a consolidação de centros locais dotados de equipamentos e serviços com possibilidade de reduzir a dependência do Plano Piloto” (Cavalcante, 2013, p. 123).

Em 2007 foi criado o “Buritinga” (nome informal que faz referência à localização do Palácio do Buriti em Taguatinga), a nova sede do governo até que o Centrad (Centro Administrativo) estivesse finalizado. Contudo, com a mudança de governo, houve a descontinuidade deste projeto (Goulard, 2010).

A Lei Complementar nº 803 de 25 de abril de 2009 aprovou o **PDOT/2009**, “incorporando instrumentos urbanísticos e de gestão democrática, conforme preconizado no Estatuto da Cidade” (Cavalcante, 2009, p. 124). A gestão do território se estende às localidades informais, de modo que o PDOT “procurou desenvolver, também, estratégias no sentido de propiciar a regularização de áreas urbanas que vem sendo ocupadas paulatinamente, de forma irregular” (GDF, 2009, p. 8). Em relação à integração entre as RAs, a revisão também definiu “a rede estrutural de transporte coletivo como elementos que articula os núcleos urbanos e induz o desenvolvimento de atividades econômicas” (Tenório, 2012, p. 253). Em seu diagnóstico do território, o PDOT/2009 identificou a presença de obstáculos físicos no território como elementos que impedem a articulação urbana, e que

Samambaia é o caso exemplar de ruptura do tecido urbano exercida pelas redes de energia elétrica que impossibilitam a utilização de grande reserva de terras, além de estabelecer importantes distâncias e vazios urbanos que fragmentam a área urbana desta localidade (GDF, 2009, p. 67).

Se verifica, assim, a forma da cidade como basilar ao planejamento e ordenamento urbano. Segundo Krafta (2014, p. 50), a articulação entre elementos da cidade, “articulados no âmbito de seus respectivos domínios e interdomínios” é denominada de *tecido urbano*. Se trata de uma articulação formal, assim como dos “domínios do público, privado e de forma construída” (2014, p. 50).

Em 2019 se iniciou a revisão do PDOT. Atravessada pela pandemia, a minuta final foi finalizada em 2025, após a realização de 36 oficinas participativas em todas as RAs (duas em Ceilândia), assim como 19 oficinas por Segmentos Temáticos<sup>15</sup>, totalizando 55 eventos (GDF, 2024, p. 66). Após a sistematização das contribuições das oficinas, foi realizado o debate de cenários territoriais – atual, tendencial e desejado - e de Macrotemas (a articulação de eixos

---

<sup>15</sup> De acordo com o Documento de Diagnóstico do PDOT (GDF, 2024, p. 326), as oficinas participativas por Segmentos Temáticos “possuem uma abordagem mais abrangente de temas relacionados ao PDOT que podem afetar todo o território do DF”. Estas abrangem temas como Direito à Cidade, Moradia e Habitação, População LGBTQIAPN+, Igualdade Racial, Região Metropolitana, Cultura, Regularização Fundiária Urbana, entre outros.

temáticos). As estratégias de 2009 foram revisadas de acordo com a nova realidade territorial e propostas novas estratégias.

A revisão periódica dos planos, com a realização de oficinas coletivas visa um caráter democrático e, apesar das dificuldades, segundo Anjos (2008, p. 36), “os planos diretores continuam sendo os instrumentos mais bem indicados para o processo de planejamento e gestão territorial, sobretudo do espaço municipal”.

### **1.1.2 Redes urbanas**

O deslocamento pendular é, marcadamente, uma das principais características da relação de interdependência no contexto do DF. Este ocorre devido às distâncias entre as residências e os polos de emprego em decorrência do desenvolvimento urbano e comercial exclusivo de determinadas localidades. Em relação ao atual contexto das metrópoles,

[...] a segregação social e as limitações territoriais para a vivência, o trabalho e a convivência com outras pessoas, estruturadas pelo desenho da malha urbana e pela apropriação diferenciada do solo, demonstram, ao mesmo tempo, antagonismo e complementariedade (Sposito, 2008, p. 147).

Não apenas o trabalho, mas o lazer e a convivência são prejudicados devido à concentração de polos comerciais e mobilidade precária<sup>16</sup>. A ocorrência de mudanças nestas dinâmicas, seja devido à inclusão de mais de linhas de transporte, ou ao fomento e dispersão de polos comerciais pelo território indica mudanças positivas.

As estruturas urbanas e territoriais estão em constante movimento (Villaça, 2001). São elementos dessa estrutura, “o centro principal da metrópole, [...] os subcentros de comércio e serviço [...] os bairros residenciais, [...] e as áreas industriais” (Villaça, 2001, p. 12). O transporte compõe parte essencial dessa dinâmica sendo uma estrutura imbrincada naquelas, junto à rede de saneamento; tendo-se, entretanto, a supracitada estrutura territorial urbana como “mais importante, pois inclui, incorpora e subjuga as demais, mais do que o contrário, embora não possa existir sem elas” (Villaça, 2001, p. 12).

Segundo Sposito (2008), a diversidade da malha urbana e a diversidade social se vinculam

---

<sup>16</sup> Uma inovação, no contexto de Brasília, foi a implementação da gratuidade do transporte público aos domingos e feriados (SEMOB, 2025), assim como, posteriormente, a gratuidade no Zoológico de Brasília e Jardim Botânico também aos domingos e feriados (Ferraz; Ian, 2025).

por meio de estruturas territoriais. O transporte é um elemento indissociável da dinâmica urbana, o qual une e remenda uma diversidade social que pode ser marcada pela segregação socioespacial. Ocorrem esforços em sentido contrário de espalhamento urbano (Ojima, 2010). O fenômeno do espalhamento é carregado em discursos de qualidade de vida associada à natureza, mas que é indissociável da necessidade do automóvel particular e de dispersão de grandes equipamentos ao longo das novas redes urbanas, como os *shopping centers* (Ojima, 2010).

Essa dispersão é intrínseca ao DF, uma vez que a elaboração de projetos para ocupação do entorno tomou a localização dos núcleos urbanos em pontos distantes e estratégicos, de acordo com o PEOT (1977), por razões de abastecimento. São redes que se desenvolveram de acordo com a ocupação, regular, irregular e regularizada. As redes que se formam, contudo, não são funcionais quando se trata de reduzir a segregação socioespacial, pois os sistemas que compõem a territorialidade não atuam em conjunto para esse fim.

Nesse contexto, as redes se manifestam em diferentes escalas, daquela local, em relação ao objeto de estudo, à Unidade Federativa e ao país, tendo em vista que são produto da ação dos atores que atuam continuamente e conjuntamente sobre o território. Ou seja, a formação das redes que constituem progressivamente novas localidades, que são produtos das ocorrências históricas. Segundo Santos (2006), os eventos compõem uma estrutura e objetivam a um fim,

[...] mas o evento também pode ser o vetor das possibilidades existentes numa formação social, isto é, num país, ou numa região, ou num lugar, considerados esse país, essa região, esse lugar como um conjunto circunscrito e mais limitado que o mundo (Santos, 2006, p. 93).

Uma série de eventos associados à construção de Brasília derivaram da implantação dos nucleamentos habitacionais periféricos ao Plano Piloto e dela. Ou seja, o tempo se constitui em uma série de eventos (Santos, 2006) e aqueles associados à onda migratória derivam em ações do poder público, da própria população ou conjuntamente. O primeiro pode resultar em soluções de alocar ou remover a população que se instala, enquanto a segunda resulta na busca de melhores condições de vida; não obstante, a articulação de ambos deve direcionar o planejamento urbano. São decisões, acontecimentos, estudos, ações e outros elementos que derivam de uma série de grandes eventos relacionados à formação do território.

Em diálogo com Santos (2006), Sposito (2009) retoma o debate de eventos e afirma ser importante distinguir a escala das forças operantes da área de ocorrência e a escala do fenômeno.

Tomando a formação de uma RA enquanto um evento que alterou a paisagem geográfica, tem-se a ação humana, com o olhar ao nível do horizonte, atuando sobre determinada parcela do espaço, local, onde “a escala, neste ponto, deve ser compreendida como apreensão epistemológica do evento e de sua ocorrência, não se limitando apenas à possibilidade de representação cartográfica” (Sposito, 2009, p. 117).

Além do olhar cartográfico, deve-se considerar como a região se formou e tem se desenvolvido, em relação às “forças operantes” (Santos, 2006, p. 99) que ali atuaram e atuam. Sob a perspectiva histórica, parte dessa atividade pode ser sanada de acordo com o método de utilização de séries cartográficas históricas, com o cuidado de olhar as ocorrências que levaram às mudanças, p.ex., a ocupação de determinada localidade em detrimento de outra e a formação social dos grupos que ali atuam<sup>17</sup>.

Segundo Santos (2006), os eventos não se repetem, e podem ser vetores de possibilidades de determinado espaço e tempo. O próprio nascimento de Samambaia pode ser tomado como um evento irrepetível, originado de ensejos específicos e corolário de novas dinâmicas territoriais<sup>18</sup>, de modo que a sua formação deve ser considerada à luz de sua época.

A relação de dependência da RA XII com o Plano Piloto pode ser encontrada mais evidentemente em seu discurso de formação e na própria expressão “cidades-satélites”, não mais utilizada oficialmente, apenas popularmente. Contudo, o modo como o espaço se constituiu ao longo do tempo altera as suas dinâmicas e prioridades<sup>19</sup> e, ao perdurarem dinâmicas antigas sem adaptações, a dependência se realça. As redes urbanas deslocam a população de forma precária, o que gera desgaste aos viajantes. Sob uma perspectiva subjetiva, cada sujeito possui aspirações e objetivos, associados ao seu deslocamento – mas a experiência do movimento pode ser desmotivadora e cansativa, um fardo diário. Segundo Sposito (2008, p. 147), as redes que deslocam as pessoas

[...] podem atuar como nós das redes logísticas de transportes, ou até das redes de solidariedade, formadas como catalisadoras das aspirações das pessoas que migram, em todo o mundo, buscando emprego e, consequentemente, mudanças positivas na apropriação da renda e no conforto de sua existência.

---

<sup>17</sup> A proposta de utilização da Teoria da Lógica Social do Espaço, no capítulo 3, se volta a esse fim.

<sup>18</sup> A formação de Samambaia será retomada no capítulo 2.

<sup>19</sup> Não obstante, o Plano Diretor é revisado a cada dez anos, em busca de um retrato fiel das demandas da sociedade, em relação ao espaço, em determinado tempo.

Segundo o mesmo autor, as redes urbanas carregam pessoas ou informações e é a “manifestação mais completa do conceito de rede, porque possibilita a articulação de qualquer uma delas, como a rede de comunicações” (Sposito, 2009, p. 147). As viagens via transporte público podem ser alienantes e cansativas – e opostas a ideias de ascensão social disseminadas por redes informáticas. Nesse sentido, há o desejo natural por mudar o método do deslocamento pelas redes de transporte.

O olhar à forma urbana não desconsidera a ocupação social do espaço. Pelo contrário, não apenas são indissociáveis como o espaço é determinante às dinâmicas sociais, de modo que tentar isolar os espaços de uma cidade é ação irrealizável. Segundo Villaça, os espaços não se relacionam de forma autônoma,

Entretanto, há certos processos sociais nos quais espaço e sociedade estão de tal forma imbricados que é impossível entender as relações sociais sem uma visão espacial. Isso é particularmente verdadeiro quando se trata do espaço intraurbano, onde a presença do espaço nas relações sociais é marcante (Villaça, 2001, p. 15).

Observa-se, no entanto, por meio das análises em SE, a potencialidade do espaço em vínculos que independem do uso real, mas que podem ser cumpridos ou não, a depender do uso social. Invariavelmente, são relações espaciais em sentido de acessibilidade. Como exemplo, sob a perspectiva da SE, as convexidades<sup>20</sup> tornam tais relações visuais (Holanda, 2018).

Mas novamente remetendo a Villaça (2001), o espaço urbano se estrutura de tal forma que certos “processos espaciais”, como aqueles associados ao trabalho, dependem tanto da trama urbana que se sobrepõe ao território como das políticas de planejamento. O sujeito, assim, pode se tornar tanto um fixo como um fluxo<sup>21</sup>, a depender do serviço a ser acessado ou da sua situação socioespacial (Santos, 2002).

Como exemplo utilizado por Santos (2002), em relação ao metrô de São Paulo, o governador Franco Montoro, ao justificar a extensão das linhas do metrô, “explicou que assim os doentes da periferia se tornariam mais próximos dos hospitais do governo. Essa política equivale a transformar os doentes em fluxos, em vez de transferir os fixos para perto deles” (Santos, 2002, p. 130). Então, como é possível desassociar o tecido urbano dos processos sociais? No caso de

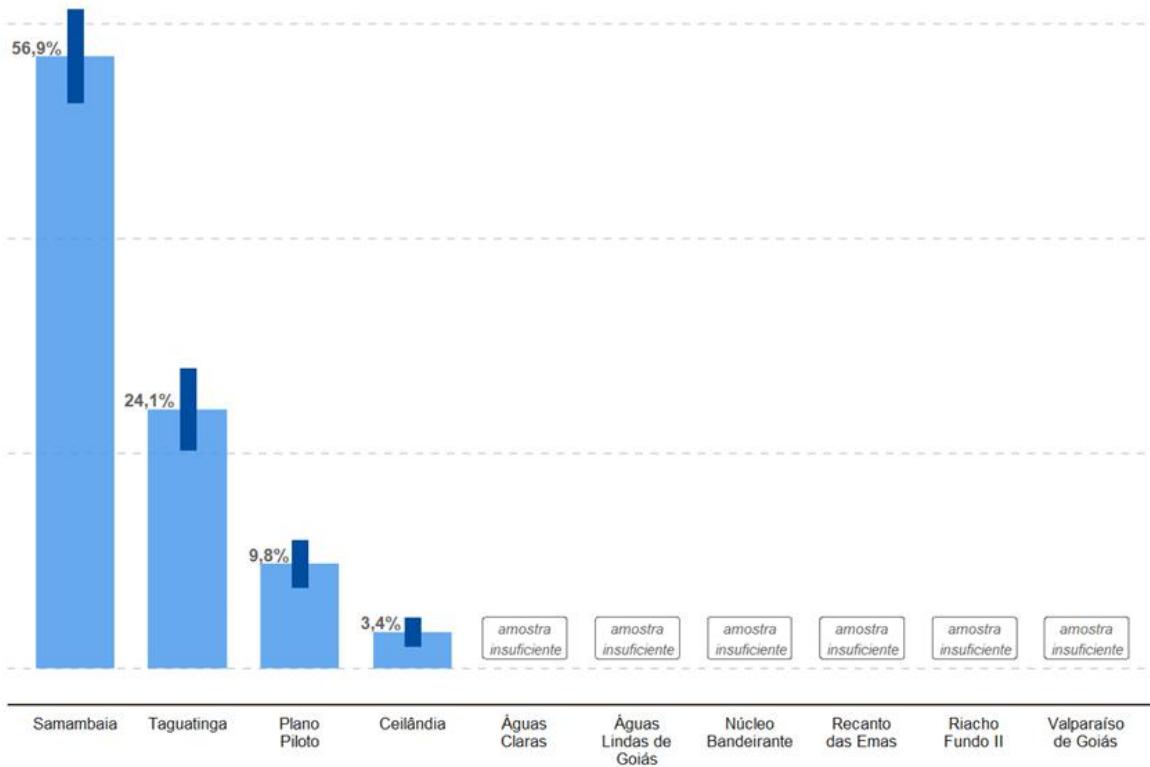
<sup>20</sup> As técnicas da SE serão retomadas no capítulo 1.2 – Referencial metodológico.

<sup>21</sup> De acordo com Santos (2002, p. 129), os fixos “são econômicos, sociais, culturais, religiosos etc. Eles são, entre outros, casas de negócios, pontos de serviço, hospitais, centros de saúde, escolas, lugares de lazer”, e não obstante, “a grande cidade é um fixo enorme, cruzado por fluxos enormes (homens, produtos, mercadorias, ordens, ideias...), diversos em volume, intensidade, ritmo, duração e sentido”.

Samambaia, a linha de metrô é limitada, mas a previsão de expansão, como exemplo, não retira a necessidade de distribuição de fixos (hospitais, escolas, etc.) para onde estão as pessoas, de forma a evitar um afogamento do tráfego e lotação de veículos públicos.

Em relação aos serviços de saúde, de acordo com o levantamento da PDAD 2024, Samambaia também permanece como principal local de atendimento de sua população, considerando serviços público e privados, seguido por Taguatinga, Plano Piloto e então Ceilândia, reforçando a dinâmica entre as três RAs contíguas sob a perspectiva da saúde e necessidade de potencializar um olhar ao deslocamento e local de oferta (**Gráfico 2**).

**Gráfico 2:** Última localidade procurada para o atendimento em saúde, Samambaia, 2024



Fonte: IPEDF/DIEPS/COEPS/PDAD-A 2024  
Obs.: São reportadas até o limite das dez maiores categorias

**Fonte:** IPEDF, 2024, p. 43.

O DF, sugerido enquanto Quimera, tem cada fragmento com características próprias de crescimento e suas partes são amparados por comércios, serviços e infraestruturas. Por fim, uma distribuição equivalente se ampara na escala do equipamento (se local, regional ou metropolitano), de modo que equilibrar os fixos, promovendo a circulação apenas quando necessário.

## 1.2 REFENCIAL METODOLÓGICO

### 1.2.1 A Teoria da Lógica Social do Espaço

A Teoria da Lógica Social do Espaço, ou Sintaxe Espacial, é uma metodologia de análise morfológica proposta por Hillier e Hanson (1984). Por meio do redesenho do sistema de espaços públicos em linhas/eixos e do processamento destas com o auxílio de ferramentas computacionais, traduzimos o espaço em um “sistema de permeabilidades e barreiras (áreas acessíveis ou não ao nosso movimento) e de opacidades e transparências (aquilo que é ou não facultado à nossa visão)” (Gurgel, 2016, p. 64). Ou seja, o espaço é abstraído à sua essência formal.

A tradução do espaço derivada da SE fornece uma base à compreensão da apropriação do espaço por diferentes práticas sociais e culturais e possíveis contrastes entre a forma e sua apropriação (há a apropriação social das formas “ideais” à manifestações culturais). Enquanto estudo da forma, “busca-se antever as respostas que o meio construído dará à sociedade, uma vez que as relações sociais acontecem no espaço e esse espaço responde ou afeta essas relações” (Medeiros, 2006, p. 116).

Dos meios que a SE utiliza para explorar o espaço, tem-se a Teoria dos Grafos para representar os espaços públicos. Sendo que um grafo “é uma estrutura formada por conjuntos de elementos denominados nós (ou vértices) e arestas” (Coelho, 2017, p. 83). Neste método, o sistema de espaços públicos é descrito

[...] pela menor quantidade possível de linhas retas necessárias para percorrer a totalidade das suas vias públicas. Isso significa que uma via cujo eixo seja retilíneo será uma célula, enquanto vias cujo eixo seja curvilíneo serão descritas por tantas linhas retas quantas sejam necessárias para percorrer toda a sua extensão (Krafta, 2014, p. 141).

Um cálculo que considere os níveis de acessibilidade dentro de um sistema, em sua escala global ( $HH Rn$ ), avalia a totalidade do sistema de eixos a fim de identificar o potencial de cada nó de ser escolhido durante um percurso qualquer no interior da malha urbana (Coelho, 2017). Enquanto a estrutura urbana em grelha ortogonal é representada fielmente por meio de eixos axiais, a estrutura orgânica ou ortogonal com variações pode suscitar diferenças na representação de trechos específicos de autor para autor, mas são pequenas ambiguidades que não invalidam alguma representação (Krafta, 2014).

Ressalta-se que a Teoria da Lógica Social do Espaço não se resume apenas a um referencial ferramental, mas, na leitura de Holanda (2007), é uma das chaves dos *aspectos sociológicos* da arquitetura. Segundo uma leitura taxonômica dos aspectos da arquitetura, o autor realiza perguntas, onde aquelas relativas ao aspecto sociológico são:

A configuração da forma-espacô (vazios, cheios e suas relações) implica maneiras desejáveis de indivíduos e grupos (classes sociais, gênero, gerações etc.) localizarem-se nos lugares e de se moverem por eles e, consequentemente, condições desejadas para encontros e esquivanças interpessoais, assim como para visibilidade do outro? O tipo, quantidade e localização relativa das atividades implicam desejáveis padrões de utilização dos lugares, no espaço e no tempo? (Holanda, 2007a, p. 117).

Os objetos da cidade a que essas perguntas se referem são *ad infinitum*, e as respectivas respostas influenciam o nível de “urbanidade” e “formalidade” intrínsecas a determinada conformação urbana. Dentre os índices essenciais ao cálculo de urbanidade está a “Inteligibilidade” do sistema viário (em relação à sua posição no sistema como um todo), isso é, compreende-se a “posição global” por parte dos pedestres com base no cruzamento desta rua por outras; sendo calculada por meio da “correlação simples entre os valores da medida de integração de todas as linhas axiais, por um lado, e o número de linhas que cada linha respectiva cruza, por outro” (Holanda, 2018, p. 97).

A “formalidade” insere-se nos rituais cotidianos do espaço, manifestando-se na sociedade e na própria configuração espacial (Holanda, 2007, p. 224). Brasília, assim, filia-se ao paradigma da formalidade; são aglomerações urbanas milenares que se configuraram de forma semelhantes, tão antigos quanto o assentamento de Teotihuacán, no México (Figura 8), ao projeto de Washington, por Pierre L’Énfant; o autor segue:

Em todos os casos, um ou mais atributos da formalidade estão presentes. Com variações, as implicações históricas são semelhantes: lugares onde a vida profana dá-se em universos sociais reduzidos, as trocas cotidianas são frágeis e os rituais dão as cartas, a apropriação do espaço público é eventual e ceremonial, a fronteira entre espaços internos das edificações e externos públicos é bem demarcada [...] (Holanda, 2006, p. 225).

São malhas urbanas com “genótipos” modernistas, cujos eixos estruturantes, que carregam o transporte público, se quebram em poucos vínculos viários, concentrando o tráfego o que torna o engarrafamento um evento cotidiano. Assim, sob uma perspectiva regional, o paradigma da formalidade domina as dinâmicas urbanas do Distrito Federal.

**Figura 8:** Assentamento de Teotihuacan, México



**Fonte:** Holanda (2018, p. 45)

O movimento pendular demarca a continuidade de um ritual cotidiano, acentuando, na perspectiva da sociedade, o paradigma da formalidade; entretanto, devido à predominância do desenho moderno na concepção das RAs, a formalidade também se manifesta espacialmente:

[...] o Distrito Federal apresenta, por conta da hegemonia do genótipo modernista encontrado aqui, uma clara tendência para a formalidade, com exceção das favelas e dos assentamentos vernaculares (Holanda, 2018, p. 449).

Samambaia é diversa em sua composição, cuja grelha obedece a uma estrutura ortogonal, mas com trechos orgânicos, ou seja, uma malha urbana mista. O método axial, então, transparece a sua diversidade formal. Por meio dessa metodologia, é possível ler os detalhes de uma trama complexa de forma simplificada, pois permite, primeiro,

[...] identificar as unidades espaciais dominantes por extensão e conectividade, bem como eventuais descontinuidades e gargalos, como pontes, grandes áreas impermeáveis, etc.; segundo, **uma imediata apreensão da granulosidade dos diferentes tecidos urbanos que compõem uma determinada morfologia**; e terceiro, a exposição gráfica sintética de uma base sobre a qual projetos de transformação urbana podem ser exercitados, tais como extensões urbanas, reconfiguração de áreas existentes, implantação de equipamentos polarizadores, etc. (Krafta, 2014, p. 142, grifo do autor).

Por meio dessa metodologia, a estrutura urbana é apreendida e “as vias, a rede de linhas habituais ou potenciais de deslocamento através do complexo urbano são o meio mais poderoso pelo qual o todo pode ser ordenado” (Lynch, 2011, p. 106). A RA é observada por frações de sua estrutura, sempre sob a perspectiva de suas vias, sua forma e seu uso social.

Na região em estudo, as avenidas longitudinais, estruturantes da malha urbana como um todo, possibilitam, na perspectiva do pedestre, uma compreensão nítida de como aquele sistema urbano se estrutura. Holanda tomou os graus de inteligibilidade como essenciais ao cálculo de urbanidade/formalidade, pois “quanto mais inteligível o sistema, mais urbano ele será considerado” (Holanda, 2018, p. 318).

Não obstante, as avenidas mais inteligíveis costumam ser mais densamente apropriadas e, no caso de Samambaia, estes também são os principais eixos de transporte público e de passeio. Além disso, suas avenidas também se articulam com as RAs vizinhas, configurando uma dinâmica regional que pode ser potencializada.

### **1.2.2 Métodos e variáveis sintáticas**

A técnica de análise utilizada é a axialidade. O Mapa Axial traduz em linhas/eixos o sistema viário. Após o processamento, as linhas são representadas em uma graduação de cores – de frias a quentes – que denotam o nível de integração, em unidades de medida topológica, em oposição àquelas geométricas, ou seja, são relações espaciais “que independem de forma e tamanho” (Medeiros, 2006, p. 510). O potencial de integração, verificado a partir do mapa axial, “é produto das conexões entre os eixos e das disposições das vias no espaço, podendo ser representado numericamente ou segundo uma escala cromática” (Loureiro, 2017, p. 82).

O mapa axial entende cada novo eixo como uma mudança de direção, e as linhas são desenhadas com extremidades que se estendem. No **Mapa de Segmentos**, tais extremidades dos eixos “são fracionadas sempre que houver um cruzamento, tornando-se uma unidade independente” (Loureiro, 2017, p. 83). O mapa de Segmentos “pondera variações angulares mínimas de modo a interpretá-las como continuação de um mesmo caminho (e não uma mudança de direção como no mapa axial)” (Loureiro, 2017, p. 83), de modo que a continuidade se reflete, com mais fidelidade, à hierarquia viária.

Dentre as métricas utilizadas na análise, tomamos os supracitados **Índices de integração** como centrais, pois há uma distância de 30 km entre o Terminal Rodoviário de Brasília e o Terminal Rodoviário de Samambaia Norte e, segundo Holanda, “há uma significativa evidência empírica que sugere que quanto mais profundo o sistema (baixa integração, portanto), mais difícil a apropriação por parte do pedestre” (Holanda, 2018, p. 317).

A Sintaxe do Espaço se ramifica em diferentes técnicas, cada uma observando o espaço sob diferentes perspectivas – literalmente e metaforicamente - que dizem respeito à movimentação das pessoas. São três âmbitos de observação que se relacionam: “ao longo de linhas (**representação linear**), agrupam-se em espaços convexos (**espaços convexos**) e dominam um campo visual a partir de qualquer ponto determinado (**isovistas**)” (Medeiros, 2006, p. 124). A técnica de isovistas derivou para a *Visual Graphic Analysis* (VGA), por meio dos estudos de Turner et al (2001) – a análise se expandiu da percepção de determinado ponto, em um polígono definido, a todos os pontos contidos em um sistema (Furtado, et al, 2023). A **VGA** “está relacionada à capacidade de alcance visual, a partir da premissa de que o ser humano vê campos visuais diferentes à medida que se movimenta no espaço” (Furtado, et al., 2023). Ou seja, traduz a percepção do ponto de vista do usuário em qualquer ponto do espaço.

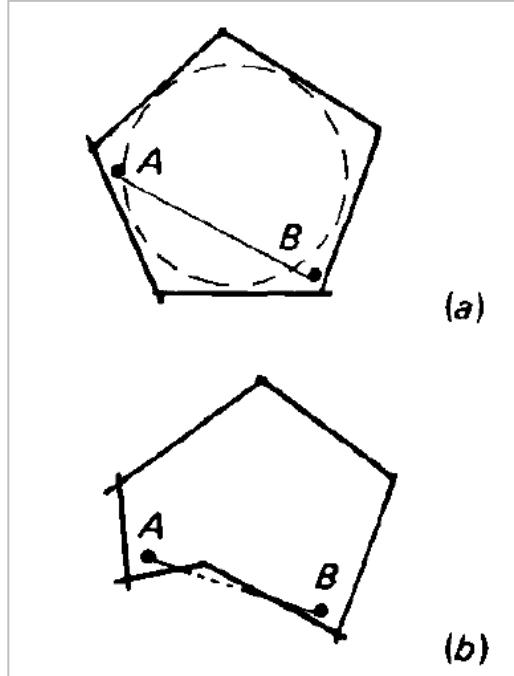
A **Convexidade**, como o nome afirma, está associada ao processo de abstrair a transição entre espaços em formas convexas, ou seja, em traduzir as fronteiras invisíveis entre lugares em segmentos de linhas retas, compondo, assim, polígonos no interior dos espaços (Holanda, 2018). Este autor sintetiza: “isto quer dizer que é possível caminhar em linha reta entre quaisquer pontos que estejam dentro de um mesmo espaço convexo, e isto dá a ideia, para as pessoas que estão nele, de estarem efetivamente num lugar determinado” (sic Holanda, 2018, p. 91).

A convexidade pode ser percebida quando “linhas retas podem ser desenhadas de qualquer ponto no espaço para qualquer outro ponto no espaço sem que saia dos limites do próprio espaço”<sup>22</sup> (Hillier; Hanson, 1984, p. 97-98 – tradução do autor). Essa condição não pode ser atendida em espaços côncavos, como demonstrado na Figura 9.

---

<sup>22</sup> Do original: “It might be easier to think of convexity as existing when straight lines can be drawn from any point in the space to any other point in the space without going outside the boundary of the space itself”

**Figura 9** Espaço convexo (a) e espaço côncavo (b).



**Fonte:** Hillier; Hanson, 1984, p. 98

Assim, a seguir estão listadas as variáveis utilizadas:

### Variáveis Geométricas

**Área do sistema:** Área do polígono, em Km<sup>2</sup>, “que engloba todas as linhas do sistema e que permite identificar a quantidade de solo ocupada e a expansão do sistema ao longo do tempo. Associada às variáveis número de linhas e comprimento total de linhas, possibilita a identificação da intensificação da malha e da maior compactação ou dispersão do sistema” (Coelho, 2017, p. 78).

**Número de linhas:** “Indica o número de linhas do sistema e está relacionada à expansão e à quantidade de caminhos disponíveis. Associada à área do sistema, fornece a Compacidade A” (Coelho, 2017, p. 78).

**Compacidade A (nº de linhas/km<sup>2</sup>):** É a densidade de linhas dentro da Área do Sistema, ou seja, “permite indicar a tendência à compactação ou à dispersão do sistema” (Coelho, 2017, p. 78). Uma média elevada de Compacidade A significa que o sistema possui um grau de complexidade elevado e à organicidade; uma média reduzida geralmente é atrelada a sistemas ortogonais ou a um sistema com maior Área, de modo que a divisão por um valor maior de área significa uma maior concentração do sistema em determinado local.

**Compacidade B<sup>23</sup> (comprimento de linhas/km<sup>2</sup>):** Também é atrelada à compactação ou dispersão do sistema, pois um sistema ortogonal tende a ter uma menor quantidade de cruzamentos e a correlação da área com o comprimento dos eixos “indica o comprimento total possível de se percorrer por quilômetro quadrado” (Coelho, 2017, p. 78). Se refere à intensidade de cobertura da área pelos eixos em km, de modo que uma média reduzida de Compacidade B geralmente é atrelado à presença de vazios no sistema; enquanto uma média elevada é atrelada a sistemas complexos e que ocupam grande parte da área.

### Variáveis Topológicas

**Integração Global (HH Rn) e Integração Local (HH R3):** Indica a localidade mais integrada da malha com base na mudança de direção dos eixos de um mapa axial “conforme o raio analisado (Rn considera todas as vias e R3 considera até 3 mudanças de direção)” (Coelho, 2017, p. 78). É uma medida topológica, ou seja, utiliza a quantidade de linhas como unidade de medida. Opõe-se à medida geométrica, que utiliza o sistema métrico ou imperial.

**Escolha Angular Normalizada (NACH):** essa medida “normaliza a variável de escolha angular, permitindo a comparação, sem distorções de escala, entre sistemas diferentes” (Loureiro, 2017, p. 87). Além disso, indica “o quanto os caminhos são utilizados, sendo relevante para explorar questões de hierarquia viária” (Holanda, et al, 2023, p. 129).

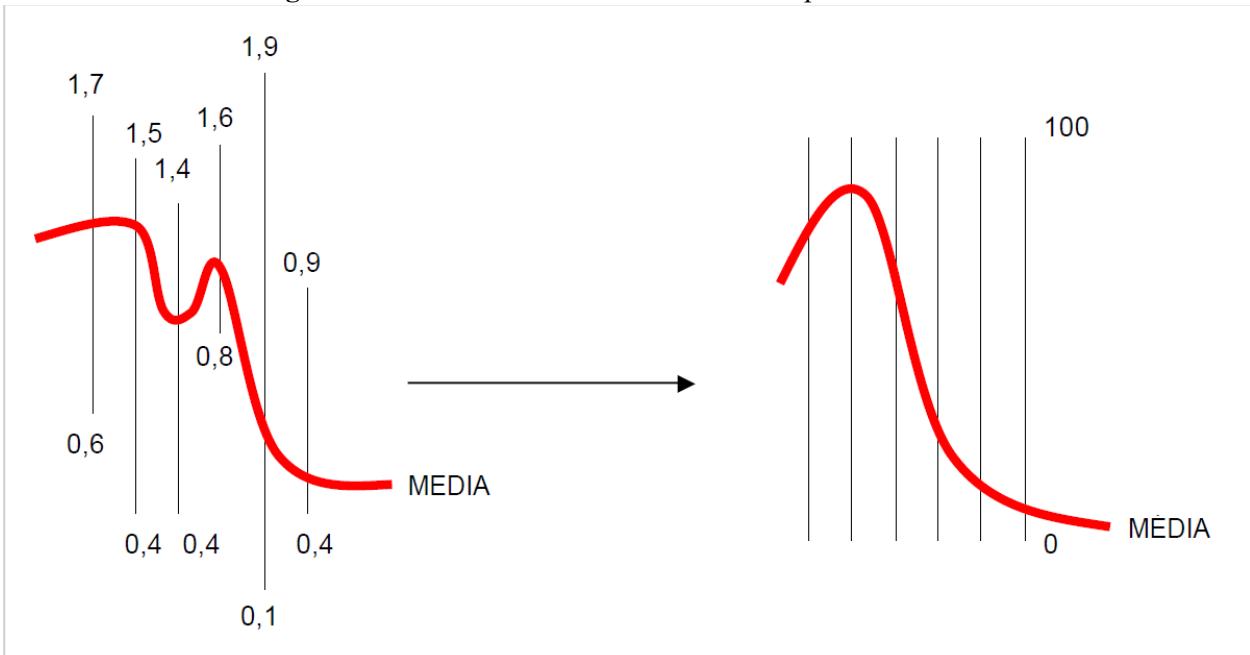
**Integração Angular Normalizada (NAIN):** essa medida “normaliza a variável de integração global, lida a partir dos segmentos, permitindo a comparação sem distorções de escala, entre sistemas diferentes” (Loureiro, 2017, p. 87). Ademais, enquanto variável topológica, a NAIN considera o ângulo das mudanças de direção a fim de avaliar a acessibilidade global (Coelho, 2017; Holanda, et al, 2023).

**Integração Normalizada Base 100:** Se refere ao cálculo realizado por Medeiros (2006) com o objetivo de normalizar uma série de sistemas cujos valores mínimos e máximos oscilam, de modo que se torna inviável comparar suas médias. No caso, o cálculo é realizado em relação aos valores de Integração Global (HH Rn). A representação esquemática da padronização quantitativa

<sup>23</sup> Frisa-se, contudo, que o comprimento dos eixos é relativo ao desenho realizado. Enquanto eixos que se cruzam, a linha costuma avançar além do limite da via e acessar o espaço do lote, de modo que o comprimento do eixo é maior do que o comprimento da via. É uma oscilação relativa à representação realizada, mas se visualiza como um padrão em todos os mapas aqui realizados. Agradeço a percepções únicas sobre os métodos da representação em Sintaxe às conversas com George Eduardo Maeda.

é a seguinte:

**Figura 10:** Conversão do intervalo de valores para a Base 100.



**Fonte:** Medeiros, 2006, p. 339.

Com a finalidade de normalizar os valores para a base 100, utilizou-se o seguinte cálculo<sup>24</sup>:

$$\text{Normalizado} = \left( \frac{\text{valor} - \text{mínimo}}{\text{máximo} - \text{mínimo}} \right) \times 100$$

Onde o *valor* é referente ao valor de integração de qualquer eixo e o *mínimo* e o *máximo* se referem aos valores mínimos e máximos de integração. A multiplicação por 100 é responsável por padronizar os resultados à referida base.

**Inteligibilidade:** Se refere à sua posição no sistema como um todo, isso é, temos a compreensão de sua “posição global” por parte dos pedestres com base no cruzamento desta rua por outras e, ainda segundo Holanda, é calculada por meio da “correlação simples entre os valores da medida de integração de todas as linhas axiais, por um lado, e o número de linhas que cada linha respectiva cruza, por outro” (Holanda, 2018, p. 97).

<sup>24</sup> De modo que essa fórmula apresentou o seguinte formato na tabela de atributos:  
 $(\text{"RnHH"} - \text{minimum}(\text{"RnHH"})) / (\text{maximum}(\text{"RnHH"}) - \text{minimum}(\text{"RnHH"})) * 100$

### 1.2.3 Geoprocessamento

A fim de processar a rede de caminhos de acordo com as técnicas e variáveis da SE, utilizase as bases de dados dos Sistemas de Informações Geográficas (SIG). A informatização dos estudos cartográficos propiciou o nascimento do geoprocessamento, o qual

[...] denota a disciplina do conhecimento que utiliza técnicas matemáticas e computacionais para o tratamento da informação geográfica e que vem influenciando de maneira crescente as áreas de Cartografia, Análise de Recursos Naturais, Transportes, Comunicações, Energia e Planejamento Urbano e Regional (Câmara; Davis; Monteiro, 2001, p. 2).

O nascimento da SE ocorreu na década de 1980, mas os avanços computacionais ocorridos nas décadas seguintes decorrentes da globalização – ou mundialização - e da informatização em rede alteram as formas de gestão do território. Os nós que vinculam as redes se tornam pontos de controle de uma ampla parcela do espaço, em escalas que podem ser globais e, atualmente, ir além da escala terrestre (Sposito, 2008).

A possibilidade de sobreposição de camadas com diferentes informações, geradas por atores em diferentes tempos e lugares se tornou determinante aos estudos morfológicos e, particularmente, à Teoria da lógica social do espaço, pois permite, dentre outros fatores, a “avaliação de quanto uma abordagem puramente topológica – como a sintaxe do espaço – revela atributos configuracionais de uma cidade, independentemente de fatores geométricos” (Medeiros, 2006, p. 130).

Atualmente, são diversas as ferramentas computacionais que amparam o cálculo sintático. Aqui, de forma a acessar, configurar e editar bases de dados cartográficas, é utilizado o *software* QGis. Esse, utilizado concomitantemente ao *Deaphthmap X*, permite a utilização do *Plug-in Space Syntax Toolkit*, no QGis. Todos os mencionados, por fim, são *softwares* livres e gratuitos, ou seja, possuem o código aberto e podem ser utilizados gratuitamente.

### 1.2.4 Morfologia

O conceito de “cidade-satélite”, não mais utilizado oficialmente, carrega um repertório de funções de que se espera das Regiões do DF, considerando sua localização e os motivos de sua implantação, explorados à frente. Nesse processo, “é clara a intenção de caracterizar a cidade e sua forma de acordo com algum propósito externo a ela, que a deriva direta ou indiretamente” (Krafta,

2014, p. 10).

A leitura morfológica se ampara em abordagens conceituais e técnicas próprias, de modo que o objeto de estudo será fragmentado e suas partes serão observadas individualmente. Segundo Krafta (2014, p. 10), a tese da *espacialidade*, sintetiza as intenções e objetivos localizados em seu amplo arcabouço teórico, segundo a qual

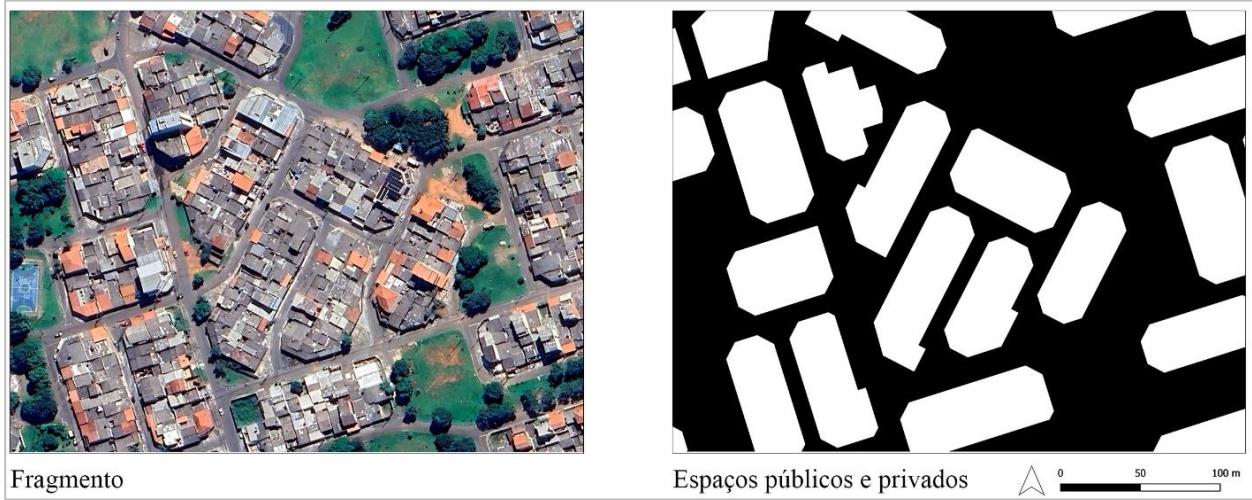
[...] os processos sociais são também simultaneamente espaciais. Assim não haveria “algo social” primeiro, definindo uma posterior ordem espacial, mas sim um processo com dimensões sociais e espaciais concomitantes. A cidade não seria o instrumento nem o resultado de uma articulação social prévia, mas apenas a manifestação da consciência socioespacial [...]. Num enquadramento conceitual como esse, formas de ocupação do espaço não seriam apenas consequências de alguma estratégia social, mas parte da concretização dessa estratégia, passível de ser revelada por uma investigação morfológica (Krafta, 2014, p. 10).

Samambaia e algumas RAs da região sudoeste do DF têm suas manchas urbanas delimitadas no Plano Estruturador de Organização Territorial (PEOT), onde se buscava vínculos espaciais com o Plano Piloto de Brasília, assim como autonomia em abastecimento. Segundo Krafta, a abstração morfológica dos elementos do espaço implica uma “desmontagem”, cujas partes serão em seguida classificadas e “remontadas” em agregados e arranjos morfológicos, “quando as regras de articulação são identificadas” (Krafta, 2014, p. 56).

A fim de orientar a compreensão morfológica do espaço, é necessário realizar alguns escrutínios, sendo que “o primeiro discriminador tipológico é o que difere edificações – componentes tridimensionais – de espaços – componentes bidimensionais. Dois grandes grupos de componentes são, assim, estabelecidos, o das formas construídas e o dos espaços” (Krafta, 2014, p. 56-57). Então, outro escrutínio pode ser realizado: “a continuidade”, a fim de “distinguir o domínio do espaço público, contínuo, do espaço privado, descontínuo, e assim decompô-lo em dois. Com isso, os três grandes domínios da forma urbana estão identificados” (Krafta, 2014, p. 57).

O autor se aprofunda em possibilidades de cada domínio, cujo método escolhido para a análise mórfica será determinante, como a individualização de unidades de espaço, públicas ou privadas. A dimensão do fragmento do espaço sujeito ao exercício de análise pode variar em escala. Um fragmento do tecido urbano de Samambaia e sua respectiva abstração em espaços públicos e privados está representada na Figura 11, com inspiração na análise tipo-mórfica realizada por Krafta (2014).

**Figura 11:** Fragmento de Samambaia Sul e sua separação entre os espaços públicos e privados. Quadras QR 501 e QR 503.

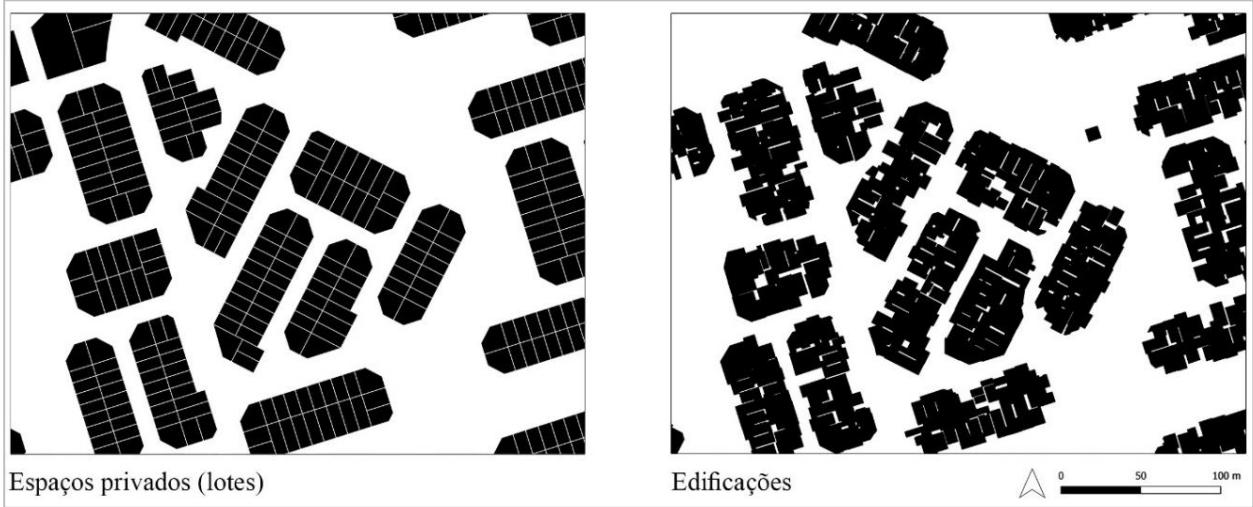


**Fonte:** Elaboração própria, 2024. Com base nos dados do Geoportal (s.d.).

Essa separação entre os domínios do espaço se ampara em bases oficiais, ou seja, os limites dos lotes foram localizados com base de dados em inscrições oficiais, acessadas por meio do sítio eletrônico Geoportal, e editadas – em glebas únicas - por meio do *software* QGis. Um primeiro olhar destaca a abundância do espaço público, em uma quadra majoritariamente residencial e em lotes térreos.

A volumetria, como mencionado, representa um dos principais escrutínios morfológicos a serem realizados, onde observamos como os volumes se relacionam ao espaço bidimensional. O modo como as edificações se localizam no lote, assim como o diálogo destas com o espaço público está representado na Figura 12.

**Figura 12:** A organização em lotes e a projeção das respectivas edificações. Quadras QR 501 e QR 503.



**Fonte:** Elaboração própria, 2024, com base nos dados do Geoportal (s.d.)

Na Figura 11, identificamos o padrão de desenho dos lotes, longitudinais, com variações em determinadas bordas e esquinas, assim como poucos lotes desocupados. O método de análise tipo-mórfica, contudo, oferece limitações, restringindo-se apenas a um fragmento da cidade “e tem uma amplitude apenas local” (Krafta, 2014, p. 59).

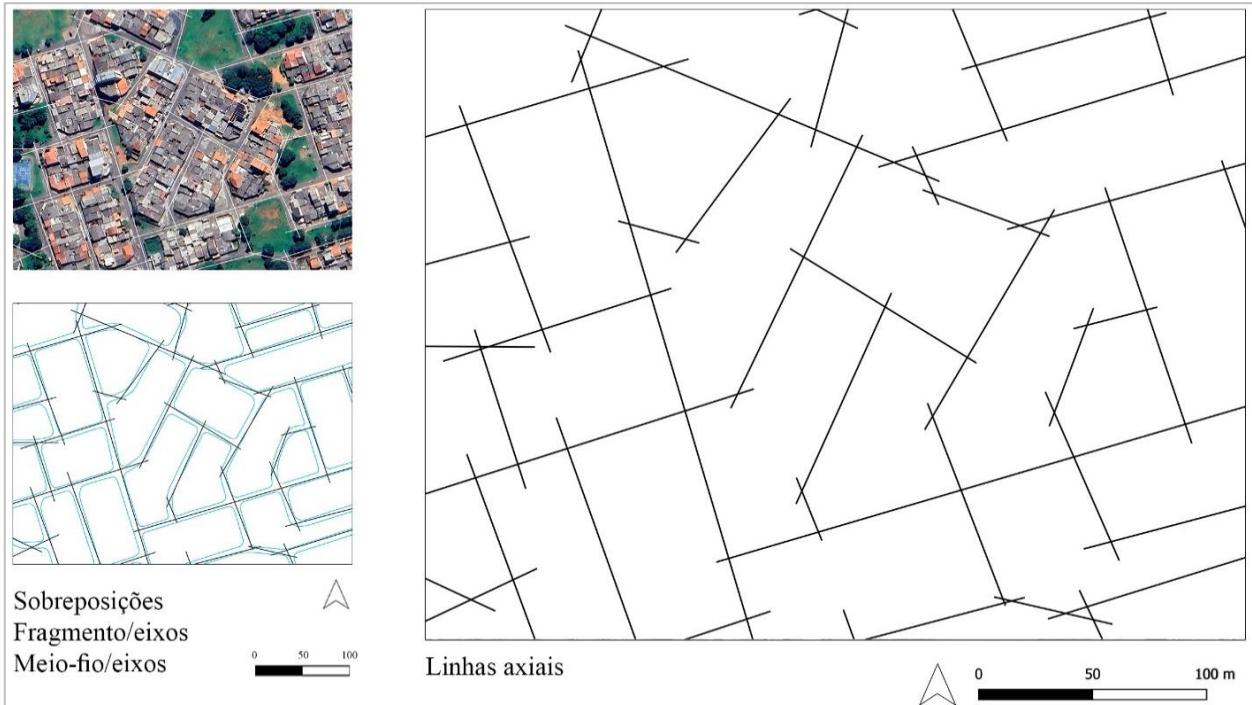
A diferenciação realizada, entretanto, não deixa de ser essencial. Segundo Krafta (2014, p. 72), o estudo da cidade se organiza em uma proto-teoria, onde “a forma urbana resulta da articulação de três componentes fundamentais: as formas construídas, as parcelas de espaço privado e os espaços públicos”. O modo de estudar e relacionar estes elementos, contudo, vem a variar, havendo, segundo o autor, espaço para discutir as regras.

Assim, as representações do espaço público nos pares das Figura 11 e Figura 12, na forma de contraste com o privado omite informações sobre os percursos, ao tratar-se, principalmente, da articulação entre volumes, em malhas urbanas diversas e tecidos com vazios, na forma de áreas verdes. Na categorização de Krafta (2014), é possível fragmentar o tecido urbano em áreas temáticas, significantes de padrões que se repetem no interior da malha. Esse processo, no entanto, se volta à escala local e, em cidades amplas, pode ser difícil, uma vez que também se categorizam os elementos excepcionais, como na Figura 12 onde há, p.ex., um pequeno quiosque no espaço público.

Na representação axial (Figura 13), por outro lado, se busca um olhar amplo à composição

do tecido urbano. A representação ampara os cálculos da SE, tornando-se possível extrair dados quantitativos topológicos e métricos do espaço público com base na organização de sua composição, considerando variáveis como acessibilidade às linhas, ângulo e comprimento.

**Figura 13:** A representação em linhas axiais e sobreposições ao desenho do meio fio e ao fragmento do mapa. Quadras QR 501 e QR 503.



**Fonte:** Elaboração própria com base nos dados do Geoportal (s.d.).

No processo de “desmontar” Samambaia, utilizando a definição de Krafta (2014), como é possível pensar os aspectos sociais de seus fragmentos de forma? As regras de articulação entre os espaços podem ser identificadas e verificadas empiricamente, ou o acesso entre fragmentos possui limitadores? Se o Distrito Federal é afirmado enquanto Quimera, ao observar minuciosamente cada parte de seu corpo, se identifica as consequências de sua diversidade mórfica? Isso é, a diversidade formal pode ser tomada como positiva por meio da articulação e fomento à mobilidade?

A análise por meio da SE observa o espaço apesar da ocupação social, mas o tecido urbano se constitui em um “processo espaço-temporal, o qual pode eventualmente começar com uma forma urbana bastante unitária para, no decorrer do tempo, desdobrar-se em uma interminável diversidade” (Krafta, 2014, p. 44), em diferentes graus de “urbanidade” ou “formalidade”, a depender dos princípios que regem aquela sociedade (Holanda, 2018).

É importante considerar que uma sociedade é composta por diferentes grupos sociais, cujos usos do espaço são diferentes devido a marcadores de segregação e opressão, raciais e de gênero (Zampronha, 2022). Assim, isolar uma forma de seu contexto social e político, argumentando-se que está pura (ou neutra), se assemelha à falsa solução de propor políticas a um *sujeito universal*,

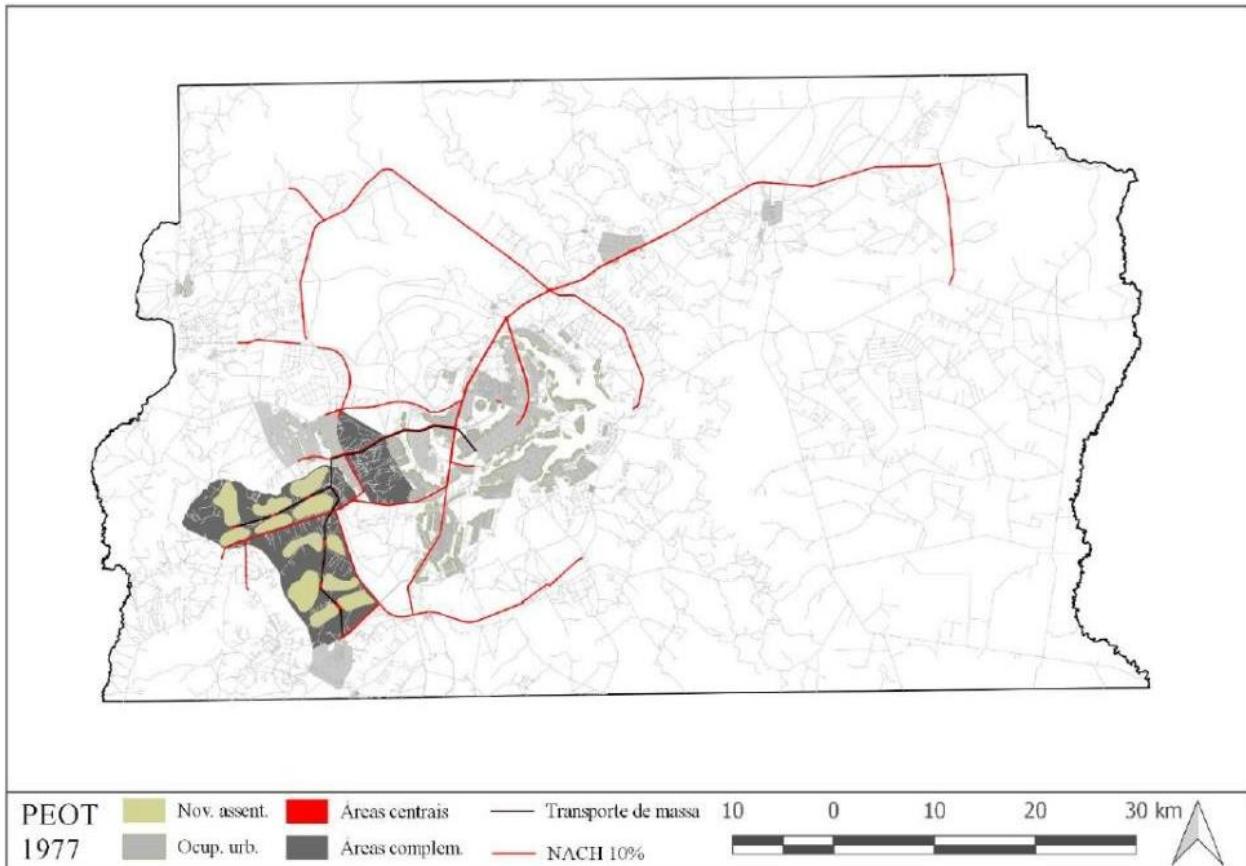
[...] para o qual se pensa a cidade [*e nesse processo se*] perpetua as injustiças estruturais, pois acaba assumindo a face do sujeito dominante, que é homem, adulto, branco, sem deficiências, com bom poder aquisitivo. O planejamento urbano deve considerar as especificidades das demandas dos diversos grupos sociais, ou não será capaz de colaborar com a construção de uma cidade e sociedade mais justas (Zampronha, 2022, p. 240).

Busca-se considerar os aspectos sociais em seus fragmentos correspondentes, para então “remontá-los”. Assim, trata-se de um esforço teórico e metodológico, que visa uma análise socioespacial morfológica, voltando o olhar à Samambaia tal como ela é, identificando a forma enquanto reveladora de características intrínsecas das dinâmicas urbanas, aportadas em seu tecido. Não apenas reconhece-se as relações de dependência existentes com o Plano Piloto de Brasília, como busca-se vislumbres de sua forma enquanto potencializadora da autonomia, como meio de contribuir com sua continuada formação. Planejar nos termos de seu propósito de origem (*satélite*), preso à gravidade do Plano Piloto (*sol*), é renunciar às peculiaridades formais, assim como do exercício de compreender a forma enquanto caminho à intervenção, pois a arquitetura deve vincular-se ao contexto urbano.

### **1.2.5 Brasília e Samambaia axializadas**

Coelho (2017) realizou um amplo estudo morfológico do DF, o qual objetivou “compreender como as centralidades se comportam na cidade planejada quando se considera a relação entre a configuração espacial e as políticas de zoneamento e de uso e ocupação do solo” (Coelho, 2017, p. 33). A fim de observar a configuração oficial e prevista, a autora aplicou o cálculo de axialidade em alguns dos documentos oficiais de planejamento urbano, como o PEOT (Figura 14).

**Figura 14:** Sobreposição do cálculo espacial realizado pela autora ao mapa do PEOT.



**Fonte:** COELHO, 2017, p. 106.

A variável utilizada pela autora foi a de Escolha Angular Normalizada (NACH), a qual:

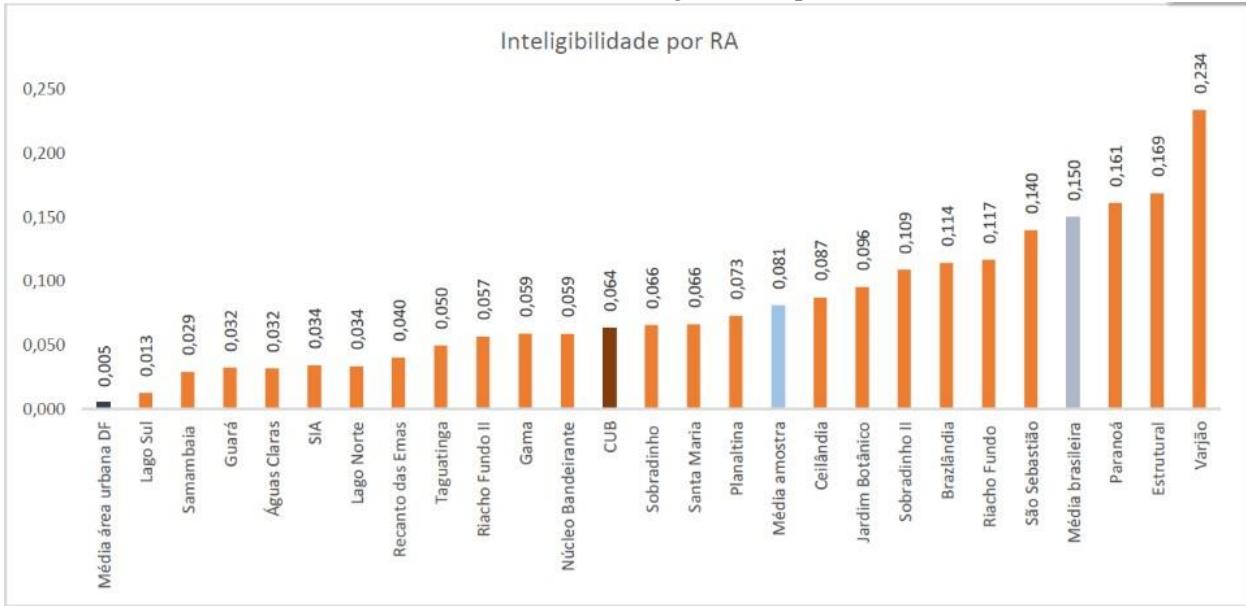
[...] está relacionada à distribuição da rede de caminhos pelo sistema, de modo que os valores mais elevados, quando representados graficamente, possibilitam a visualização das vias com maior potencial de “movimento por”, ou seja, de serem “trajeto/percurso” para a realização dos fluxos através da cidade (Coelho, 2017, p. 185).

Ou seja, em 1977 é percebida a Centralidade de Samambaia associada à sua localização Geográfica e viária e ao potencial de movimento em sentido sudoeste, determinando o desenho urbano realizado pelo consórcio TERRACAP/GDF, predominantemente longitudinal. A linha vermelha que percorre entre a parte sul de Samambaia e Recanto das Emas está configurada na BR-060, que se liga a Goiás e Mato Grosso do Sul, até o Paraguai.

Segundo Coelho (2015), a RA XII se encontra em sétimo lugar de menor integração Global

(HH Rn)<sup>25</sup>, recordando-se que “quanto maior a profundidade média, menor a integração, pois o sistema se torna progressivamente labiríntico<sup>26</sup>” (Medeiros, 2013, p. 417). A malha urbana de Samambaia, de fato, possui traçados orgânicos em parte de seus espaços residenciais – devido a diretrizes urbanísticas específicas de mobilidade urbana e em resposta à declividade do terreno<sup>27</sup>. A autora também avalia a Inteligibilidade<sup>28</sup> do DF, identificando Samambaia em segundo lugar com menores valores.

**Gráfico 3:** Nível de Inteligibilidade por RA.



**Fonte:** Coelho, 2017, p. 184.

Não apenas Samambaia, mas o DF está consideravelmente abaixo da média das cidades brasileiras em inteligibilidade. Segundo a autora, “possivelmente os baixos valores de Inteligibilidade dos núcleos estudados na amostra se associam aos grandes vazios urbanos existentes, característica do traçado modernista presente na maioria das Regiões Administrativas” (Coelho, 2017, p. 183).

<sup>25</sup> Segundo Coelho, a Integração Global “indica o potencial de acessibilidade global medido a partir da quantidade de mudança de direção conforme o raio analisado (Rn considera todas as vias e R3 considera até 3 mudanças de direção); o maior potencial de acessibilidade é relacionado à maior facilidade de a via ser acessada, considerado todo o sistema” (Coelho, 2017, p. 78).

<sup>26</sup> A expressão “labiríntico”, não obstante, é muito utilizada popularmente em Samambaia, com destaque a motoristas que circulam as suas quadras e não encontram a saída às vias arteriais.

<sup>27</sup> Explorado no Capítulo 2, assim como as diretrizes de seu projeto urbano estão integralmente no Anexo 1.

<sup>28</sup> A Inteligibilidade “Aponta para a maior ou menor existência de linhas que cruzem todo o sistema de modo a estabelecer articulação entre as partes e o todo. Associa-se também à expectativa de as vias mais conectadas serem aquelas mais integradas. Está relacionada à maior ou à menor facilidade de orientação” (Coelho, 2017, p. 79).

O Centro Urbano de Samambaia se caracteriza por grandes lotes subutilizados ou vagos, com edifícios localizados esparsamente, mas em localização de Centralidade e fácil acesso ao metrô, apesar dos referidos vazios desestimularem esse percurso. Também se configura central, em âmbito regional, devido à sua conexão viária com Taguatinga e Ceilândia, eixo esse que configuraria um corredor de atividades, nos estudos realizados pelo IPDF (IPDF, 1996, p. 55).

Projetos como esse visam ao desenvolvimento regional, contudo a análise de centralidades realizada pela autora reforça uma percepção de dispersão da centralidade, pois essas “não são autônomas, ao contrário, compõem um sistema de interdependências com papéis hierárquicos distintos na rede urbana (inclusive no que diz respeito aos seus respectivos centros) ” (Coelho, 2017, p. 190). Tal interdependência é percebida em suas configurações urbanas, com a delimitação clara da localização dos centros e o vínculo entre diferentes regiões, apesar da ausência de fomento à mobilidade urbana e de distribuição de equipamentos nas centralidades. A dependência reforça as dinâmicas de mobilidade urbana, mas em uma dinâmica de perda dupla, devido à precariedade do transporte e ao fato de que “a população de menor renda tende a morar em locais mais densos e com menos automóveis” (Coelho, 2017, p. 190), de modo que o transporte público se torna a solução e o pesar, apesar da potencialidade para o contrário.

Os aspectos de fragmentação territorial no interior do DF são percebidos pela autora como sinais de fragilidade. Há uma ausência de articulação entre o todo e o particular, de modo que a escala de observação do planejamento regional carece de um patamar intermediário:

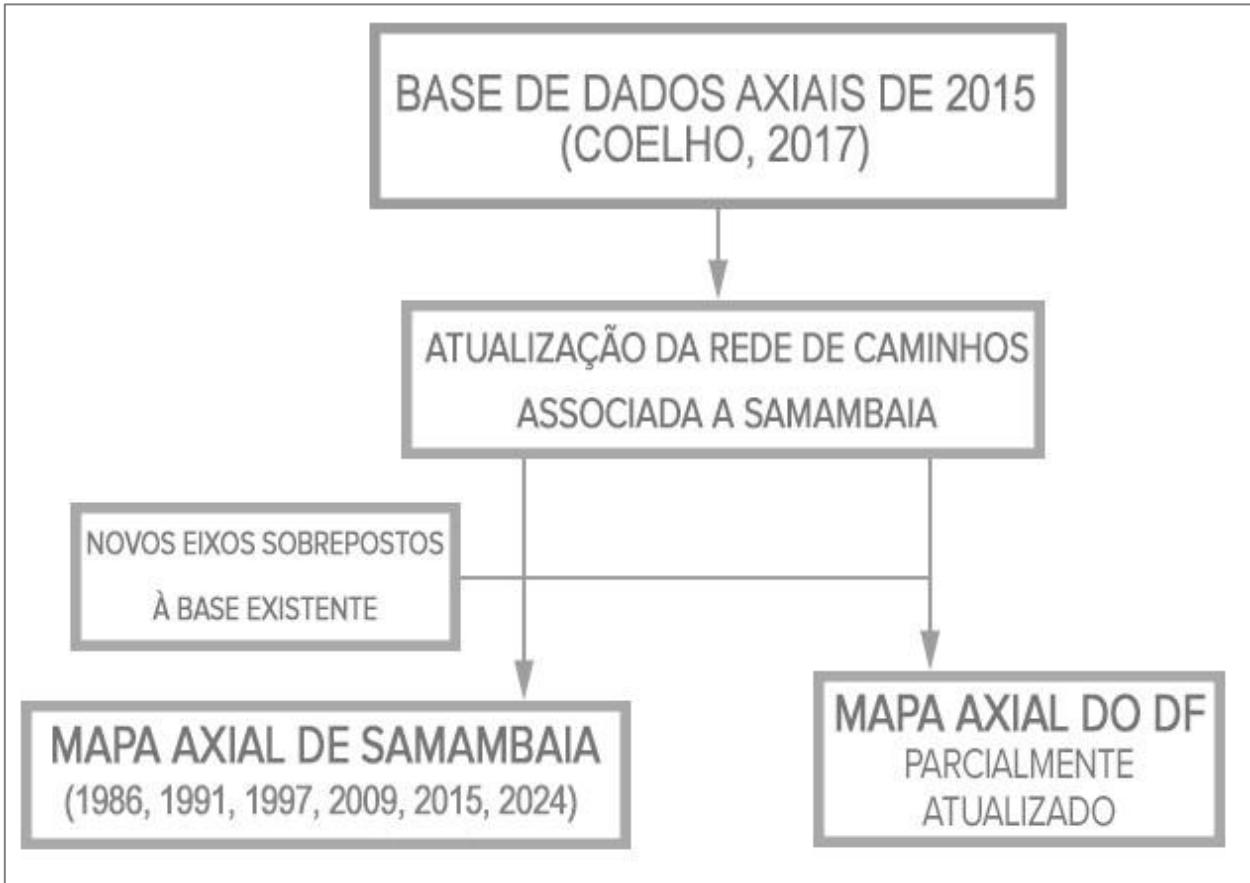
O Distrito Federal é composto por núcleos não articulados entre si, mas que, em escala mais global, possuem melhor sincronia entre as partes. Corresponde ao modo como o planejamento urbano tem sido executado ao longo dos anos: ou se olha o todo (DF) ou se olha a parte (cada RA de modo separado). Falta uma escala intermediária de planejamento (Coelho, 2017, p. 191).

A autora conclui que “a segregação socioespacial está associada à segregação configuracional, principalmente quando se trata de segregação voluntária, e que as centralidades funcionais se associam às centralidades configuracionais” (Coelho, 2017, p. 197). O fenômeno de segregação voluntária se refere à dispersão urbana, que fomenta, também, a dispersão de redes urbanas e equipamentos públicos, “para dar vazão às demandas de consumo da sociedade moderna de modo a satisfazer a lógica de deslocamento orientado para automóveis, demandando, cada vez mais, a utilização de vias de acesso ‘rápidas’” (Ojima, 2010, p. 50).

### 1.2.6 Os procedimentos para a atualização da rede de caminhos

Estabelecida a base que será utilizada para a atualização da rede de caminhos, os procedimentos para sua atualização estão resumidos na Figura 15.

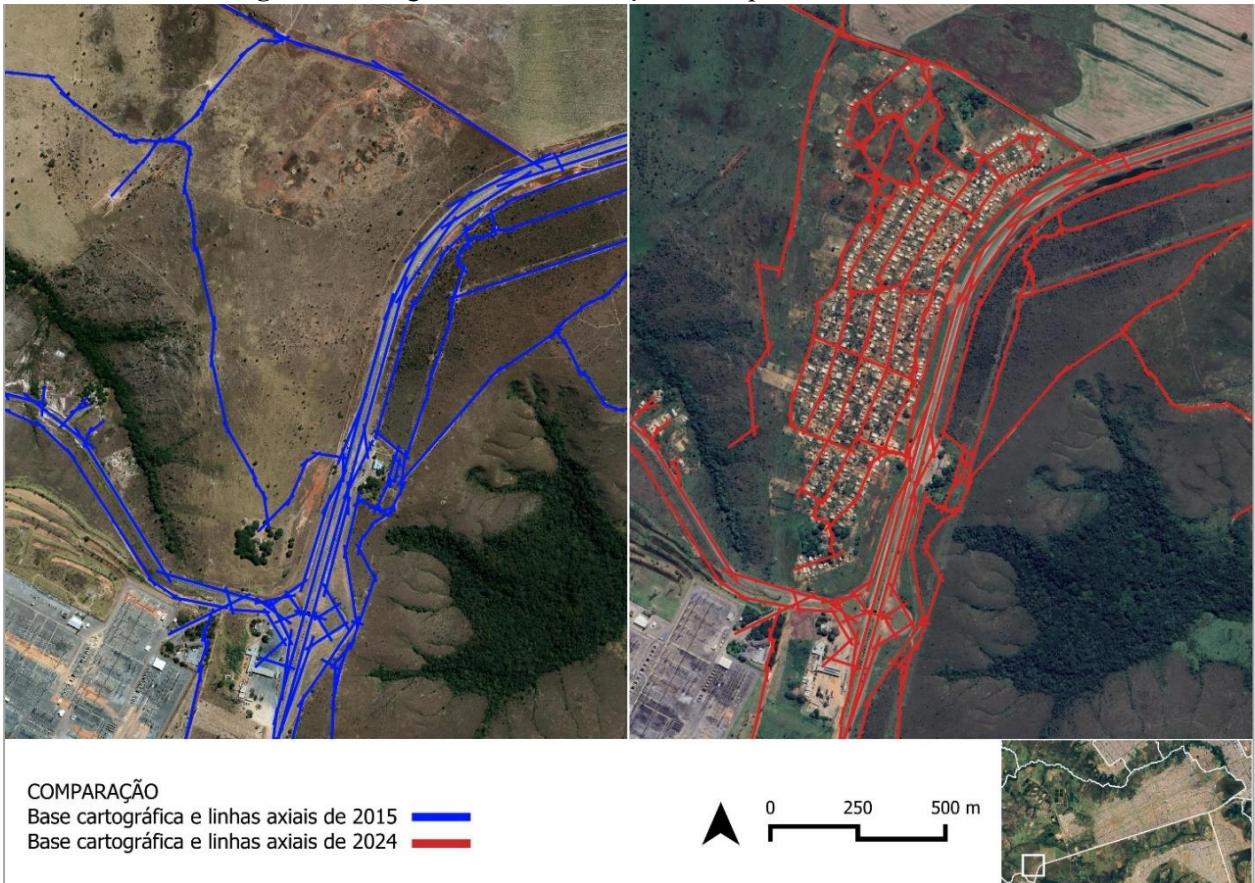
**Figura 15:** Diagrama de atualização e produtos gerados.



**Fonte:** Elaboração própria, 2024.

A atualização da base axial de 2015 à situação em 2024 desvela minúcias da ocupação do território relativas à expansão dos nucleamentos urbanos, os quais, em grande parte, se ramificam da mancha urbana. Percebe-se a continuidade da rede de caminhos existente em 2015, a qual amparou a localização de novas edificações (Figura 16).

**Figura 16:** Fragmento da atualização do mapa axial de Samambaia.



**Fonte:** Elaboração própria, com base em Coelho (2017) e Geoportal (s.d.).

A expansão das periferias urbanas é um fenômeno comum a todo o país, mas se atrela a condicionantes específicos da realidade local. Segundo Anjos (2008),

ela não forma um todo homogêneo. Neste sentido, o processo de expansão que se opera e a configuração espacial resultante da mancha urbana assumem características locais, com especificidades próprias, e que tornam o seu entendimento uma tarefa mais complexa (Anjos, 2008, p. 26).

A leitura axial auxilia no processo de compreensão das particularidades, mas não atua sozinha. A visualização do modo de expansão e localidade atrelada às dinâmicas e interesses dos atores e grupos sociais fornece um horizonte mais nítido das particularidades. A pesquisa enquanto projeto contínuo, fornece uma imagem cada vez mais próxima à realidade territorial.

### 1.2.7 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS

No capítulo 1 tratou-se do método sob as perspectivas teóricas e metodológicas. O objeto

de estudo escolhido, uma Região Administrativa do DF, é perpassado por uma série de normativas atreladas ao Planejamento Urbano da capital, as quais existem desde a fundação de Brasília, iniciando-se pelo Relatório do Plano Piloto (Costa, 2018). O macrozoneamento que estabeleceu as bases para a implantação de Samambaia, contudo, pode ser observado a partir de 1977, por meio do PEOT.

Experimentar seu espaço no cotidiano deixa evidente o papel enquanto elo dependente em uma dinâmica metropolitana. Apesar de estar vinculada em rede com as outras RAs do DF, o fluxo de trabalhadores se desloca, majoritariamente, para o Plano Piloto de Brasília. Mas essa experiência também realça determinadas quadras em sua malha urbana, as quais concentram comércios diversos, evidenciando uma vitalidade urbana diurna e noturna.

O campo geográfico perpassa o texto, dialogando com a Sintaxe de seu espaço. Se o método de análise tipo-mórfico (Krafta, 2014) permite a compreensão dos elementos constituintes de determinado trecho de sua área urbana, tal recorte também se realiza em uma escala do espaço geográfico, passível de análises temporais e espaciais (Souza, 2021). Ao caminhar por Samambaia nós experimentamos, assim, formas que se constituíram por meio de diferentes processos sociais, econômicos e políticos; são “processos de apropriação do espaço e sua evolução” (Souza, 2021, p. 10).

Os estudos realizados sobre a atualização da base cartográfica desenvolvida por Coelho (2017), desvelam grandes mudanças no tecido urbano do DF e da ocupação do território da RA XII. São dinâmicas de ocupação do solo alternativas, normalmente ocorridas às periferias da mancha urbana e processos que ocorrem, geralmente, ao longo de redes estabelecidas anteriormente, percebendo-se uma dinâmica também temporal na ocupação do solo, que não deixa de ser um processo social, pois a “territorialidade humana pressupõe também a preocupação com o destino, a construção do futuro, o que, entre os seres vivos, é privilégio do homem” (Santos; Silveira, 2009, p. 19).

## 2 HISTÓRIA DOCUMENTAL DE SAMAMBAIA

### 2.1 CONSTRUÇÃO DA HISTÓRIA

Este capítulo é dedicado aos aspectos históricos e de formação (a composição da forma) da RA XII. Esse tópico será organizado pelos componentes de sua estrutura urbana: (1) Quadras e conjuntos; (2) Avenidas e Centro Urbano; e (3) Expansão. Isso será feito por meio da análise da RA sob a perspectiva de seu projeto urbano inicial e subsequentes (MDR, URB etc.). Desse modo, compreende-se não apenas o que foi pensado para a RA em si, mas também as alterações que foram propostas – p.ex. incompatibilidades entre o projeto e o uso real que levariam a novas soluções projetuais. A documentação urbanística utilizada foi a seguinte:

**Tabela 1:** Fontes primárias.

| NOME       | SOBRE   | PUBLICAÇÃO | REFERÊNCIA  |
|------------|---|------------|-------------|
| MDE-0002/1 | ÁREA NORTE E SETOR DE MANSÕES LESTE   | 20/11/1984 | GDF, 1984a. |
| PR-36/1    | QUADRAS: QR-404/QN 404/QR-406/QN-406/QR-604/QS-604/QS-606                         | 24/09/1984 | GDF, 1984b. |
| PR-39/01   | QUADRAS: QR-206/QN-206/QR-208/QN-208/QS-406                                       | 24/09/1984 | GDF, 1984c. |
| PR-64/1    | QUADRAS: QR-410/QS-410/QR-412/QS-412/QR-210/QN-210/QR-212/QN-212                  | 20/12/1984 | GDF, 1984d. |
| PR-79/1    | QUADRAS: QR-601/QR-602/QS-601   | 20/12/1984 | GDF, 1984e. |
| PR-81/1    | QUADRAS: QR-401/QN-401/QS-601   | 20/12/1984 | GDF, 1984f. |
| MDE-23/91  | QUADRAS QR, QN e QS: 513, 515, 517, 519, 521, 523, 525 e 527                      | 02/05/1991 | GDF, 1991.  |
| MDE-52/90  | QUADRAS 111 a 115, 121 a 127, 203, 311 a 327, 403 a 425 e 511                     | 03/09/1997 | GDF, 1997.  |
| MDE-056/01 | ALTERAÇÃO DO SISTEMA VIÁRIO NAS QUADRAS RESIDENCIAIS 100, 200, 300, 400, 500, 600 | 28/02/2005 | GDF, 2005a. |
| MDE-03/01  | ADE OESTE - EXPANSÃO RESIDENCIAL OESTE DE SAMAMBAIA                               | 31/07/2007 | GDF, 2007.  |
| MDE-002/09 | COMPLEMENTAÇÃO DA ADE OESTE ATERRA SANITÁRIO                                      | 01/04/2009 | GDF, 2009.  |

**Fonte:** Elaboração própria, 2025.

A mesma organização será retomada no Capítulo 3, no qual é realizada a análise sintática e morfológica. Desse modo, estabelecidos aqui seu planejamento, sua forma geral e seus componentes segundo previstos em seu Memorial Descritivo. Novamente, então, serão abordados os mesmos componentes os mesmo componentes sob a perspectiva da ocupação real e da análise axial histórica.

## 2.2 DE “CIDADE-SATÉLITE” E “CIDADE-DORMITÓRIO” A REGIÃO ADMINISTRATIVA

Em Brasília Revisitada (Costa, 1987), uma discussão norteadora é a questão habitacional. É apresentado um estudo preliminar para a expansão residencial do DF - concebido nas atuais Quadras Econômicas Lúcio Costa (QELC)<sup>29</sup> - que seguiriam o modelo de ocupação de lotes por blocos sobre pilotis, como tipologia defendida como mais viável economicamente. No capítulo final “adensamento e expansão urbana do Plano Piloto” (Costa, 1987, p. 27), o autor afirma ainda que “em todo o caso, para atendimento à demanda popular nos moldes tradicionais - lotes individuais - existe o projeto Samambaia, elaborado por técnicos do GDF na administração passada inclusive com esta intenção” (Costa, 1987, p. 35).

As demandas populares referidas por Costa (1987) são originárias de um processo migratório intenso, iniciado com a construção de Brasília e contínuo até a década de 1990. Segundo estudo realizado pela Codeplan (2013), atual IPEDF, os imigrantes brasileiros compunham 58,2 % da população do Distrito Federal, quando da realização do Censo de 1991 (Tabela 2).

**Tabela 2:** População total, naturais, imigrantes Brasileiros e Estrangeiros Naturalizados ou não - DF - 1991.

| Indicadores                       | Valores Absolutos | %     |
|-----------------------------------|-------------------|-------|
| População Total                   | 1.601.094         | 100,0 |
| Naturais DF                       | 662.258           | 41,4  |
| Imigrantes Brasileiros            | 931.149           | 58,2  |
| Estrangeiros Naturalizados ou Não | 7.687             | 0,5   |

Fonte: IBGE - Censo Demográfico - 1991. Dados elaborados pela CODEPLAN.

Fonte: Codeplan, 2013, p. 52.

---

<sup>29</sup> A dicotomia entre as Quadras Econômicas Lúcio Costa e Samambaia é tratada por Paviani (2010) em texto escrito no mesmo ano de publicação de Brasília Revisitada. Após o autor tratar da localização das QELC, “conurbadas com o Guará, mas posicionada do outro lado da Estrada Parque Taguatinga”, afirma que “alias, essas mesmas *quadras* surgem após a implantação de infra-estrutura em Samambaia, onde desponta o embrião de uma cidade que, na administração passada, propalava-se que se destinaria ao desenvolvimento modular até atingir algo como 300 mil habitantes. Por que razões esse projeto, parece, está destinado ao abandono?” (Paviani, 2010, p. 86). O autor se refere a uma matéria publicada no jornal Correio Braziliense, denominado “Samambaia: Esquecida e Abandonada” (Correio Braziliense, 1987, p. 16), que trata da lenta implantação da infraestrutura e dos lotes e realiza entrevistas com os moradores (Disponível no Anexo 2).

Ao longo dos 30 anos até a implantação dos projetos previstos no PEOT, nasceram, à medida da necessidade, núcleos urbanos informais em diversos pontos da capital. Segundo Cidade (2003, p.167),

Diante das pressões migratórias originadas de uma dinâmica exógena, definida em escala nacional, diferentes políticas pouco puderam fazer para diminuir as pressões sobre a terra e os equipamentos urbanos do DF. Os efeitos sobre a qualidade de vida e a qualidade ambiental tornaram-se inevitáveis.

Samambaia, então, foi concebida para uma população que se assentava em diversas áreas do DF de modo acelerado. Frente ao movimento migratório intenso, as soluções políticas buscaram remediar a situação por meio do loteamento em massa. O projeto para Samambaia, que foi “concebido para abrigar população pobre, visa a atenuar o impacto do crescimento populacional que se observa nas *invasões* [...] e na contínua *fuga* para os loteamentos periféricos ao Distrito Federal, sobretudo em Luziânia, Goiás” (Paviani, 2010, p. 116).

A RA foi ocupada por lotes com residências autoconstruídas ou financiadas por meio da SHIS (Sociedade de Habitação de Interesse Social). As dinâmicas da vida cotidiana são retomadas em Cruz (1993), que não apenas narrou a germinação da cidade, como entrevistou os primeiros moradores<sup>30</sup> e traçou o imaginário social associado à concepção de cidades novas: a utopia e a realidade concreta.

Se por um lado, o discurso político procura a preservação de Brasília mítica, cidade-monumento, patrimônio da humanidade, por outro acentua a necessidade do esforço individual, da construção de uma cidade em função de necessidades imediatas, longe do apelo ao mutirão cívico que atraiu multidões (Cruz, 1993, p. 234).

A mudança das políticas habitacionais, do governo José Aparecido (1985-1988) para o governo Joaquim Roriz (1988 - 1990; 1991 - 1995; 1999 – 2003), foi radical. Em relação ao primeiro, não houve oferta de habitação ou esta era de péssima qualidade<sup>31</sup> (Gouvêa, 1996, p. 233).

<sup>30</sup> Sua pesquisa também se guiou pelo papel das líderes comunitárias durante o nascimento de Samambaia e o papel ativo que as mulheres tiveram durante os primeiros anos da RA (Cruz, 1993).

<sup>31</sup> Duas políticas habitacionais do governo José Aparecido, citadas por Gouvêa (1996, p. 233-234), são o “Retorno com Dignidade”, “no qual o governo pagava de volta a passagem do migrante e obrigava seu retorno, infringindo o preceito constitucional de ir e vir [...]” e o “Entorno com Dignidade”, que buscava transferir as pessoas para Brasília/Goiás, “localizada fora do DF, a setenta quilômetros do centro de emprego e poder”. O resultado foi o retorno da maioria das famílias para o DF, pois não teriam como se manter nas localidades de realocação “sem os empregos, ou um transporte barato e eficiente” (Gouvêa, 1996, p. 234). Alguns anos antes do programa Retorno com Dignidade, o PERGEB (Programa Especial de Desenvolvimento dos Cerrados para a Região Centro Oeste) foi estabelecido o qual buscou criar oportunidades de emprego no entorno do DF levando em consideração os fluxos migratórios provenientes, principalmente da região do Entorno, “na expectativa de criarem-se atrativos no entorno de Brasília e em toda a sua região de influência, em favor da retração desses fluxos para esta cidade” (GDF, 1977, p. 28).

Roriz, por outro lado, teve o loteamento de Samambaia como uma das principais estratégias de seu governo<sup>32</sup>.

Este foi responsável por promover a habitação em contexto de forte migração, tendo sua imagem comparada à de JK. De acordo com Cruz (1993), foi um processo de atualização da narrativa heroica da construção de uma cidade nova: “[...] uma outra face do mito é atualizada em Samambaia, com o crescimento da figura do herói cristalizada em torno de um sujeito-suporte institucional, Joaquim Roriz” (Cruz, 1993, p. 234-235).

Samambaia, como “primeiro grande loteamento desenvolvido a partir das recomendações do Plano de Expansão e Organização Territorial do DF, PEOT (1977)” (Gouvêa, 1996, p. 235), ofertou a moradia em lotes que abrangiam milhares de pessoas simultaneamente. Foram abrangidas diversas categorias sociais e ocupações informais distribuídas no DF<sup>33</sup>.

A primeira grande distribuição de terras ocorreu em 1985, “antes da primeira eleição direta para governador, conhecida como ‘farra dos lotes’” (Peluso, 1996, p. 119). As primeiras casas foram “construídas por cooperativas para oficiais subalternos das Forças Armadas e em terrenos licitados pelo governo”. No fim da década de 1980, foi finalizado o primeiro “grande conjunto habitacional de cerca de quatro mil módulos habitacionais” construído pela SHIS, e começou a ser ocupado em 1989. Estes moradores deveriam comprovar a renda “seja para adquirir um lote por meio das cooperativas, no conjunto SHIS, ou para adquirir o lote por meio de licitações” (Peluso, 1996, p. 120).

A situação foi diferente para os “moradores que chegaram com o Programa de Assentamento de Baixa Renda, do DF, em 1989, no assim chamado ‘projeto de assentamento’ (Peluso, 1996, p. 120). Nesse programa, conforme reportagem do Correio Brasiliense de 1989, p.ex., foram alocados os “inquilinos de fundo de quintal” (Correio Brasiliense, 1989)<sup>34</sup>. Estes foram alocados quadras ímpares, constituindo a região então conhecida como Vila Roriz. Desse modo, criou-se uma “contradição entre os moradores periféricos, os habitantes dos lugares em que se devia comprovar renda e trabalho e os moradores dos assentamentos, que não o podiam, mas

<sup>32</sup> O projeto de Samambaia foi estabelecido em 1984, em conformidade com o PEOT (Rocha, 2021, p. 160), quatro anos antes do primeiro governo Joaquim Roriz.

<sup>33</sup> Sobre a atuação de movimentos sociais e a resposta governamental, durante esse período, ver Gouvêa (1996).

<sup>34</sup> Uma das categorias oficiais de habitação que marcavam o DF. Os inquilinos de fundo de quintal viviam em condição precárias no fundo de lotes até o momento que receberiam um lote, como noticiado no Anexo 3.

também não lhes fora exigida a comprovação na entrega dos lotes” (Peluso, 1996, p. 120).

Mas a aquisição de uma casa-própria foi determinante para seus novos moradores, em relação à realidade em que viviam anteriormente. À medida que Samambaia se constituía, se formava também um imaginário sobre a cidade nova: um local de recomeço frente às dificuldades anteriores. O imaginário se constitui ao longo do tempo, e “as pessoas se adaptam ao seu entorno e extraem estrutura e identidade do material ao seu alcance” (Lynch, 2008, p. 48). Constitui-se um imaginário local – as experiências sociais em uma cidade em formação e as memórias que permanecem com o passar dos anos - e sobre os atores políticos que fizeram parte de sua constituição<sup>35</sup>.

Tal imaginário pode ser observado nas falas dos moradores de Samambaia em 1995, em entrevistas realizadas por Peluso (1996) no qual estava imbuído de representações “cujo centro era não apenas a habitação, mas a casa própria e seu significado na vida de cada um” (Peluso, 1996, p. 111). A autora segue afirmando como cada representação transcende o objeto de importância para os moradores, como a “casa própria” e “se projete sobre relações sociais mais amplas, corporificando-as e naturalizando-as” compondo “uma maneira de ver o mundo, em que o sujeito se posiciona diante dele e dos outros que o habitam” [...] (Peluso, 1996, p. 112).

Mas tal imagem também era a de uma localidade distante do centro administrativo e sem empregos, satélite. Pressupunha-se a função de permanecer lateralmente em relação ao centro administrativo e de abrigar a força de trabalho do Plano Piloto de Brasília. O termo “cidade-satélite” foi aplicado, inicialmente, no contexto urbanos ingleses do século XIX, mas cuja lógica foi continuada como estratégia de organização do território quando da formação de Brasília enquanto capital administrativa (Derntl, 2020, p. 124).

A imagem nasce da percepção da população, mas também é construída por seus governantes, enquanto estratégia política. Nesse contexto, Cidade (2003), debate a construção de imagens e as práticas socioespaciais de consolidação de um imaginário, como a propaganda. A autora afirma, não obstante, que **imagens são adotadas como instrumento de gestão do território**, e “uma das formas de mascarar a extensão da desigualdade é veicular a ideia de que o ambiente urbano – como um conjunto de condições externas ao indivíduo, naturais ou construídas,

---

<sup>35</sup> São cotidianas frases que ouço que remetem a espaços anteriores à ocupação por edificações e o uso para o lazer, como partidas de futebol.

no espaço da cidade -, por ser um bem público, é igualmente acessível a todos” (Cidade, 2003, p. 157).

As imagens podem estar dotadas de um sentido negativo. O uso da expressão “cidade-satélite” ainda é corrente, mas a expressão também é utilizada de modo pejorativo em relação às RA do entorno do Plano Piloto de Brasília. A repetição do termo por publicidades, ao invés da utilização correta, também é um modo de retroalimentar o uso, assim como a designação ainda corriqueira das RAs do DF apenas como “cidades” reforça a ideia, embora retire o adjetivo (Figura 17).

**Figura 17:** Banner na Estação Central do Metrô-DF.



**Fonte:** Fotografia pelo autor em 13 de janeiro de 2024.

Em diálogo com Lynch (2008), a constituição de uma imagem coletiva pode ser tomada como a “sobreposição de muitas imagens individuais [...] Ou talvez exista uma série de imagens públicas, cada qual criada por um número significativo de cidadãos” (Lynch, 2008, p. 51). São construção derivadas de suas experiências no contexto urbano e do contato com imagens de terceiros.

A construção de uma série de imagens públicas parece se aplicar com mais vigor em Samambaia, tanto no presente como no passado. No presente, os moradores de cada porção territorial possuem afetos sobre suas regiões, ou seja, a Expansão, o Centro Urbano, a “Shis”, assim

como uma percepção da “outra” porção da RA - são casos que podem reforçar estigmas e polaridades internas, quando, na verdade, a RA é uma só<sup>36</sup>. Enquanto no passado, como afirmou Peluso (1996, p. 112), as representações do sujeito sobre o seu local de moradia se projetam “sobre as relações sociais mais amplas”.

## 2.3 ESCALA MICRO: O FUTURO DE SAMAMBAIA PREVISTO EM SEU PASSADO

Assim, a intenção seria de reintroduzir a rua na sua função histórico-social anterior à revolução automobilística, sem que isso represente alguma atitude reacionária ou saudosista (GDF, 1984a, p. 12).

Retoma-se uma das quatro metodologias de análise histórica e sintáticas observadas por Griffiths (2012): Plano de Fundo (*Background*). Ou seja, passa-se ao contexto histórico antes da realização dos cálculos espaciais propriamente ditos no capítulo seguinte. Como modo de evitar o risco sugerido pelo autor, de incorrer em esferas epistemológicas distintas, a leitura configuracional transparece no atual capítulo com o objetivo de realizar uma transição natural às análises axiais, no capítulo 3. Isso é, observar a forma urbana com a compreensão das decisões de projeto urbano que orientaram o seu desenho.

O Projeto Samambaia, em atendimento ao previsto no PEOT (1977), foi elaborado por partes, cada qual abrangendo uma porção territorial da RA. Em setembro de 1984 foi publicado o Memorial Descritivo (MDR) – CIDADE SATÉLITE DE SAMAMBAIA (GDF, 1984a), o qual abrange a primeira porção da RA a ser construída, assim como as diretrizes a serem seguidas em projetos subsequentes. O documento foi elaborado “sob patrocínio de convênio entre o Departamento de Arquitetura e Urbanismo da Secretaria de Viação e Obras e a Diretoria Técnica da Companhia Imobiliária de Brasília – TERRACAP” (GDF, 1984a, p. 5).

Dividido em duas partes, a **primeira etapa** abrange o Decreto nº 8.196 de 24/09/84, sendo composta pelas Quadras 401, 402, 404 e 406. Ou seja, são quadras pares da porção norte (à leste

<sup>36</sup> A construção da frase remete ao Filme A Cidade é uma Só? (Queiróz, 2012), que questiona as políticas urbanas que levaram à implementação da CEI (Campanha de Erradicação de Invasões). Mas outra face desse fenômeno é observada por Peluso (1996, p. 117), que afirma que a ascensão social também é um fator que reforça a segregação e a discriminação, em particular no discurso, pois à medida em que uma determinada população mais “desliza em direção à burguesia, mas seu discurso incorpora os valores da sociedade dominante e mais o sujeito discrimina o Outro, que deslizou em direção ao proletariado ou subproletariado e mais procura distanciar-se deles, atribuindo a si uma identidade positiva e qualidades burguesas”.

do CentroUrbano) e; a **segunda etapa**, conforme Decreto nº 8.197 de 24/09/84, que é composta pelo Setor de Mansões Leste<sup>37</sup>. Quando da elaboração deste documento, foi encaminhado para registro somente a quadra 406 e o setor de mansões leste. A **Terceira etapa** foi tratada no MDE 52/90 de 1997, o qual trata do “parcelamento das Quadras QR, QN e QS 111 a 115, 121 a 127, 203, 311 a 327, 403 a 425 e 511, todos ímpares” (GDF, 1997). Este será retomado mais à frente, mas sua essência é a continuidade dos princípios das duas primeiras etapas.

O partido urbanístico busca a sintetização dos “conceitos e definições urbanas, que foram apresentadas no PEOT, de uma forma mais detalhada” (GDF, 1984a, p. 6). Ou seja, as bases territoriais de Samambaia foram estabelecidas em 1977, mas a publicação do projeto se iniciou apenas em 1984. Os aspectos de seu partido adotado são apresentados em 10 pontos<sup>38</sup>, que, ao agrupar temáticas semelhantes, podem ser resumidos a:

- (1) Priorização da mobilidade de pedestres, do transporte público e de modais ativos;
- (2, 3, 4) Vias com equipamentos e comércio de uso misto mais densos em locais de passagem e pontos de transporte público, assim como a distância média das habitações às vias de transporte coletivo e equipamentos de uso diário são de, no máximo, 500 metros;
- (5, 6) Os lotes das áreas mistas possibilitam a flexibilidade do projeto arquitetônico e do uso, permitindo um ajuste referente à oferta e demanda de áreas para edificar. Os lotes exclusivamente residenciais também possibilitam uma diversidade de tipologias habitacionais;
- (7) Em âmbito bioclimático, buscou-se reduzir a quantidade de áreas pavimentadas e, consequentemente, a produção de calor; evitar grandes massas de edificação contínuas, de modo a facilitar a ventilação; promover intensas áreas vegetadas, de modo a diminuir a irradiação difusa do calor; permitir a liberdade de concepção dos edifícios (orientação de fachadas e soluções projetuais ambientalmente sensíveis, relacionando-se com o ponto nº 6); conter o impacto sobre a flora e fisionomia local; projetar vias de automóveis e bicicletas sombreadas e distribuir os equipamentos de modo que sejam acessíveis a pé;

---

<sup>37</sup> Em ratificação de 1989, o Setor de Mansões de Samambaia passa a fazer parte de Taguatinga: “O Setor de Mansões Leste passa a se chamar Setor de Mansões Leste Taguatinga, conforme decisão 137/89 – CAUMA, de 14.12.89, homologada pelo Decreto 12.217 de 15.02.90, publicado em 19.02.1990” (GDF, 1984a, folha 02).

<sup>38</sup> Os aspectos que determinaram o projeto se encontram, integralmente, no Anexo 1.

- (8) Projeto do sistema viário de modo a garantir maior segurança à população; controle da “intrusão visual” dos elementos naturais ou construídos no sistema viário; articulação entre as escalas do sistema viário, com acessibilidade ao sistema de transporte de massa (em relação às vias arteriais); contenção de formas que ensejam a altas velocidades; economia de infraestrutura (em relação às vias coletoras e locais); prioridade aos pedestres e biciclos; vias exclusivas para pedestres (na escala local);
- (9) Espaços livres e praças como elementos que compõem a grande “malha” urbana da cidade, enquanto espaços que possibilitem a utilizações diversas. Em associação ao tópico anterior, “as vias locais serão domínio do pedestre e do ciclista, onde serão tolerados os veículos” (GDF, 1984a, p. 12). Sob a perspectiva do lazer, não se torna possível classificar de modo exato as vias, pois “não há como estabelecer a distinção das funções circulação e lazer” (GDF, 1984a, p. 12). Tratamento da área de servidão da linha de alta tensão, de modo a permitir a circulação de pedestres e veículos em determinados pontos.
- (10) Samambaia composta por “Unidades Urbanas”, as quais são

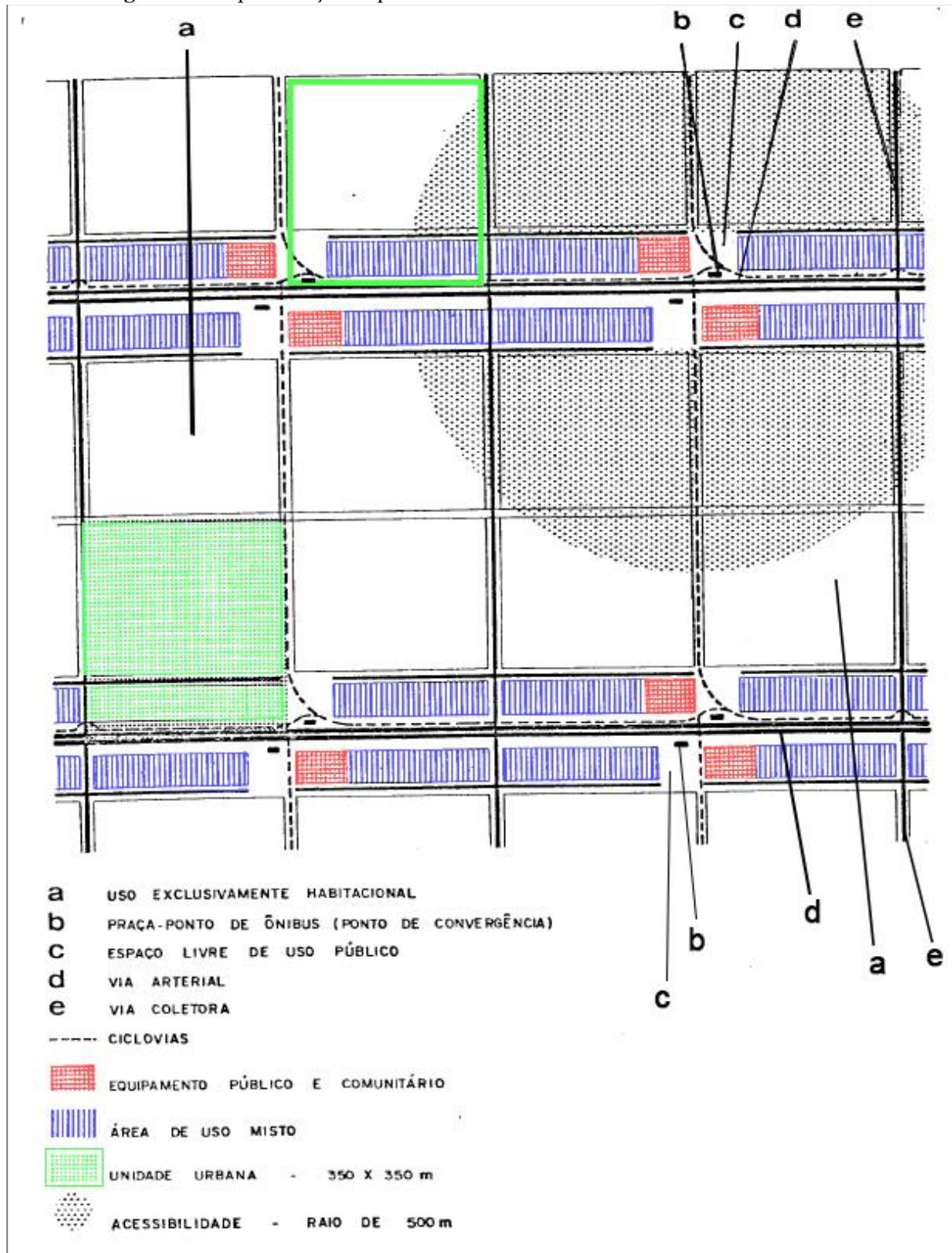
agrupamentos de comércio, serviços, equipamentos urbanos comunitários com dimensões de 350 x 350 metros, circunscritas pelas vias arteriais, coletoras e de biciclos e pedestres estas duas últimas perpendiculares à primeira, formando uma figura de forma quadrangular (GDF, 1984a, p.13).

Por fim, o documento representa a descrição das Unidades Urbanas do seguinte modo (Figura 18), com inserção de cores e repetição da exemplificação com a finalidade de melhorar a legibilidade do documento<sup>39</sup>:

---

<sup>39</sup> As imagens utilizadas dos documentos técnicos têm a inserção de cor realizada, quando necessário e com a indicação de que foi realizada edição.

**Figura 18:** Representação esquemática de uma ‘Unidade Urbana’ de Samambaia.

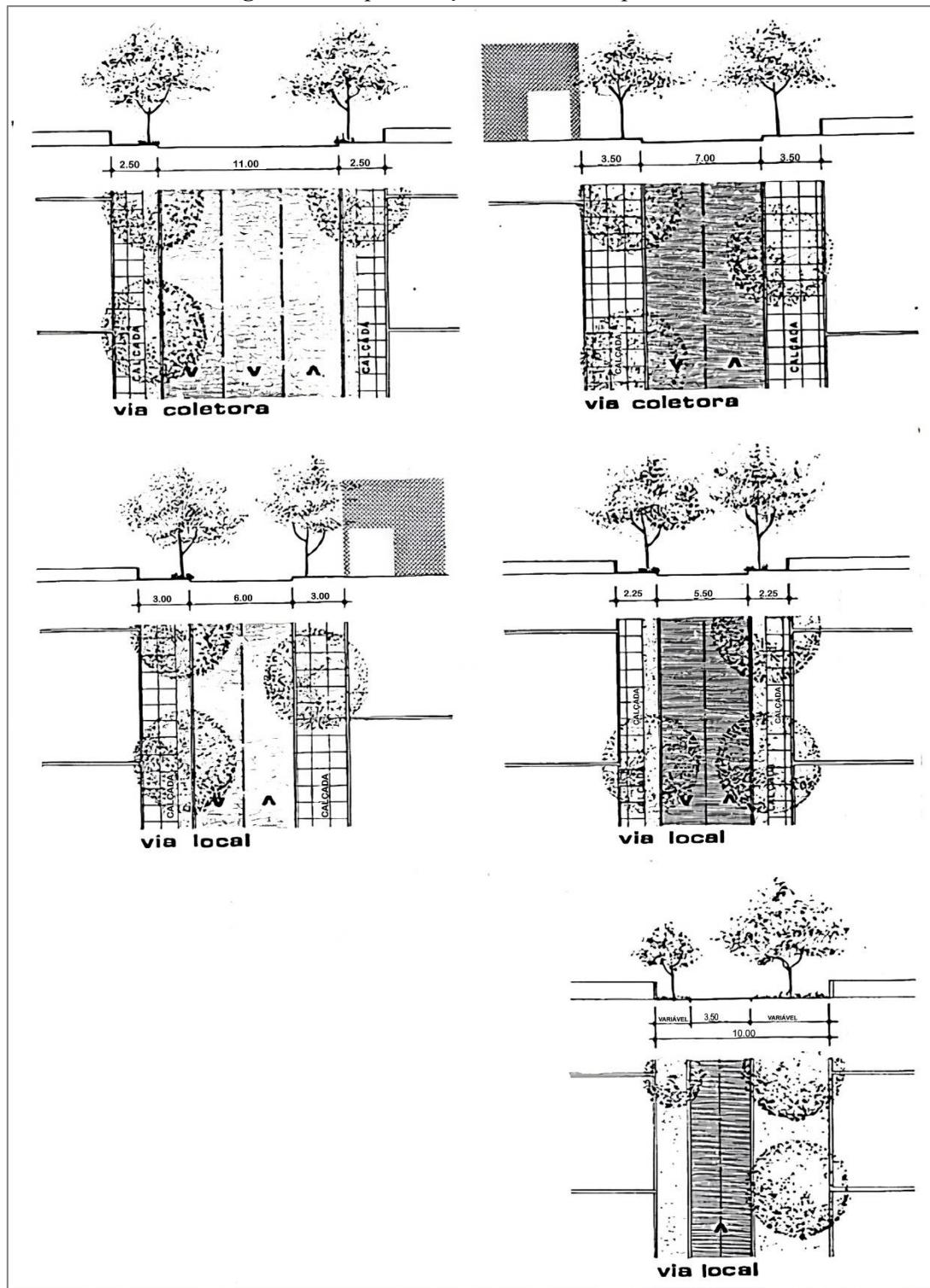


Fonte: GDF, 1984a, p. 14, com edição pelo autor, 2024.

Assim, se estabeleceu o projeto oficial para o que seria a estrutura urbana de Samambaia. Uma nova RA, a qual deveria atender às demandas oriundas do processo migratório em uma forma urbana moderna que promovesse o desenvolvimento sustentável. Esta seria composta por grandes avenidas principais, que guiariam o fluxo automotivo, enquanto o interior das quadras, apesar de permitir o fluxo de automóveis, priorizaria a circulação de bicicletas e pedestres.

Esse esquema se associa a um esforço de sistematizar os elementos constituintes da RA XII. Lynch (2008) se volta com destaque aos aspectos da “legibilidade”, ou seja, a “facilidade com que suas partes podem ser reconhecidas e organizadas num modelo coerente. [...] uma cidade legível seria aquela cujos bairros, marcos ou vias fossem facilmente reconhecíveis e agrupados num modelo geral” (Lynch, 2008, p. 3). Desse modo, tal padrão observado na Figura 18 se refere a um modelo formal que se repetiria ao longo da RA, cujos elementos que se diversificariam seriam os equipamentos, os comércios e as formas dos conjuntos residenciais – enquanto inseridos em uma quadrícula maior. Os tipos de rua foram classificados de acordo com suas prioridades e estão representados a seguir (Figura 19), com menções a tais tipos de organização ao longo do texto.

Figura 19: Representação técnica dos tipos de via.



Fonte: GDF, 1984a, p. 24, com edição pelo autor, 2024.

### **2.3.1 Quadras e conjuntos – Fragmentos químéricos que compõe um todo**

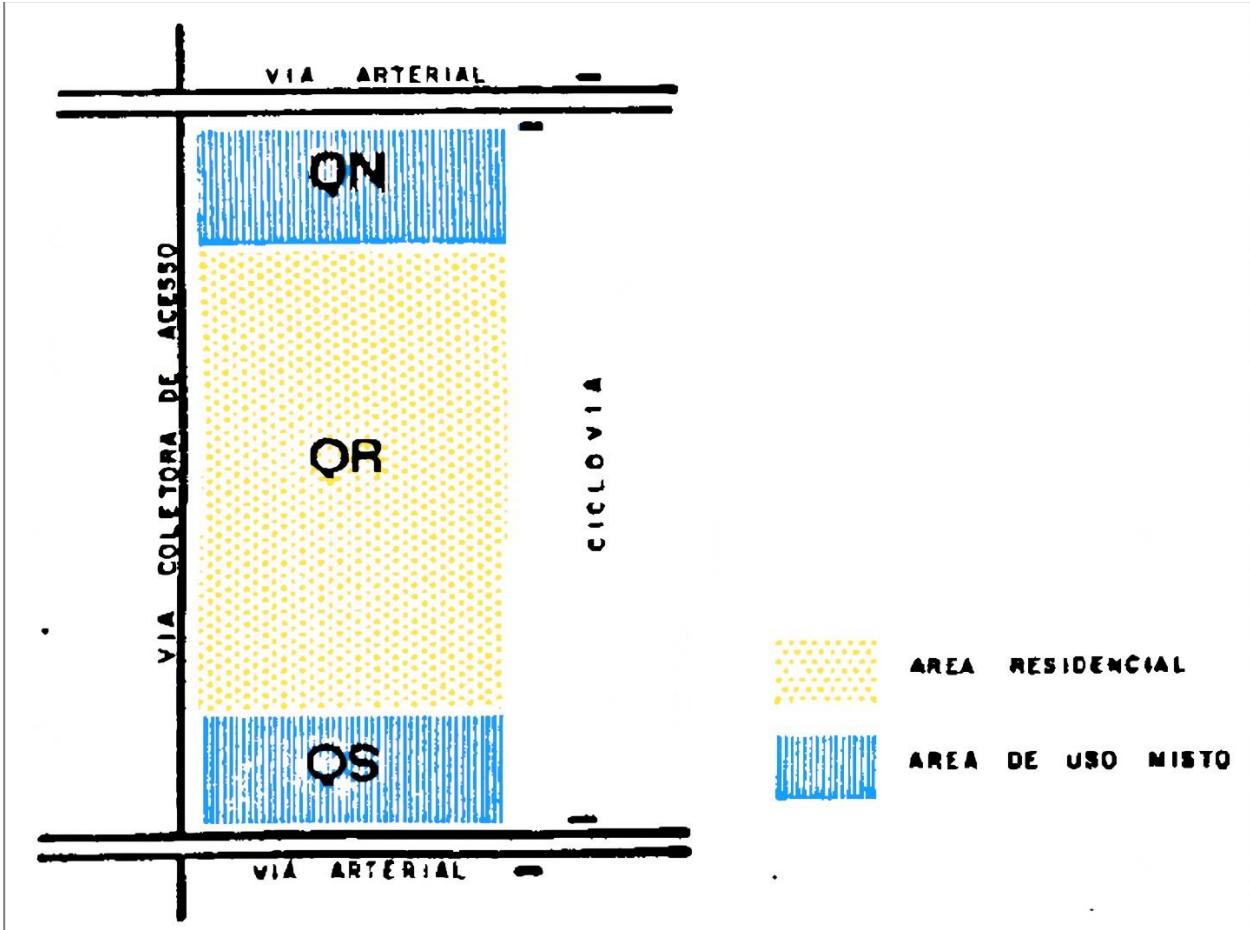
Em Samambaia, uma quadra pode se classificar como QR, QS ou QN – os dois últimos se localizam nas extremidades das unidades residenciais, e apresentam uso misto. Cada quadra é composta por uma série de conjuntos:

As QR, QN e QS serão subdivididas em conjuntos e lotes. Nas áreas de habitação (QR) a denominação dos conjuntos é feita com números de forma sequencial e tendo como ponto de origem o acesso de veículos mais próximo da Área Central. Nas áreas mistas (QN e QS) é feita com letras, e também sequencial, tendo como ponto de origem o acesso de veículos à unidade urbana.

Ex.: QR 406 conjunto 10 lote 6  
QR 406 conjunto B lote 3. (GDF, 1984a, p. 31)

Tal organização se mantém em toda a RA e percebe-se a relevância da mobilidade ativa em sua organização espacial (Figura 20). A ciclovia devia cruzar entre duas quadras, as quais fazem parte de uma mesma unidade espacial. Tais quadras, por sim, são ladeadas à esquerda e direita por vias coletoras e, acima e abaixo, por vias arteriais.

**Figura 20:** Organização das Quadras (QR, QS e QN).



**Fonte:** GDF, 1984a, p. 30, com edição pelo autor, 2024.

A classificação de usos, realizada posteriormente pela LUOS (Lei de Uso e Ocupação do Solo), tem a organização espacial como essencial à distribuição das categorias de UOS (Uso e Ocupação do Solo). O acesso a usos mistos e porções comerciais é amplo e distribuído ao longo da RA – o qual, como se viu, está dentro de um raio de 500 metros, evidenciando que a primazia da elaboração de seu desenho foi a priorização dos pedestres e ciclistas.

O desenho de suas quadras, as quais possuem poucas conexões umas com as outras, tem as dinâmicas comunitárias locais como prioridade. São conjuntos que deveriam ser percorridos a pé e somente acessados por meio de automóveis onde seria realmente necessário. Contudo, esse processo, como se verá, guiou à formação de caminhos informais em seu espaço – voltados tanto aos pedestres como automóveis. Os lotes ainda vazios, não obstante, se tornaram “atalhos”.

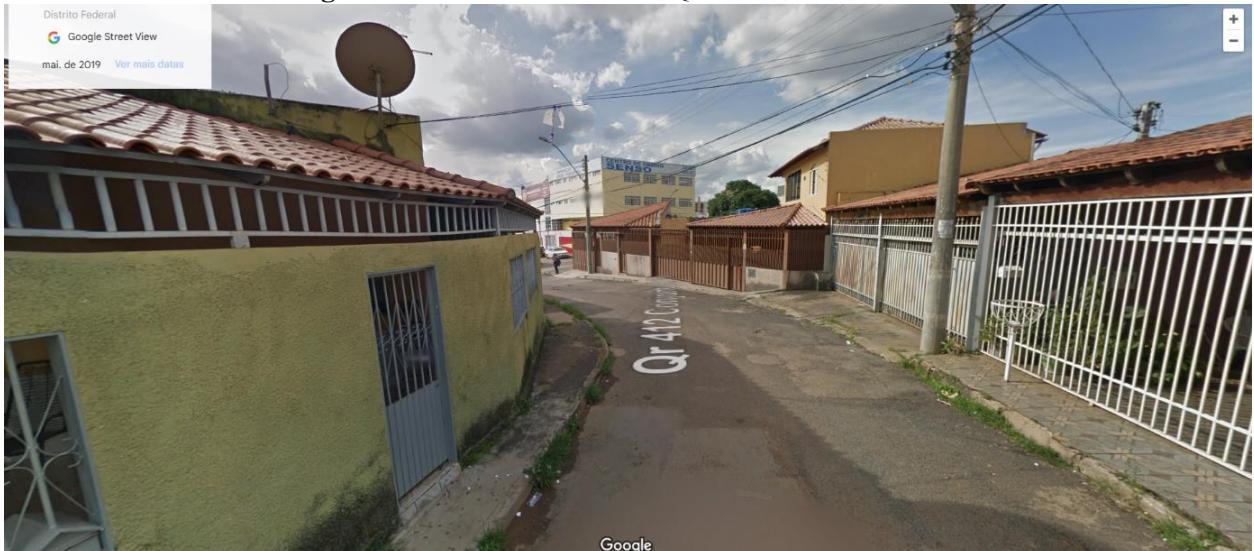
Essa criação “informal” de percursos aos lotes foi observada no PDL de Samambaia (GDF,

1999), por meio de percursos de observação realizados em 1995 e agregados à Memória Técnica. Na sessão de microparcelamento<sup>40</sup>, em relação às quadras QR é observado que

O sistema viário no interior das quadras é formado por vias locais tortuosas, que se ligam com as vias coletoras transversais. É previsto, no projeto urbanístico, que alguns lotes não tenham acesso direto de veículos, mas estejam voltados para pequenas praças locais. Como ainda não existe pavimentação, o que ocorre na prática é que os carros atravessam as praças, fazendo o caminho mais curto. Apesar de se tratar de uma comunidade de baixa renda, a impossibilidade de acesso de veículos aos lotes não é uma ideia bem aceita (GDF, 1999, p. 47).

O desenho de uma quadra (Figura 22) remete a um jogo de Tetris, com peças que não se encontram e compõem as vias locais. As brechas mantidas entre os conjuntos (peças do jogo), permitiram a criação de praças locais, as quais são arborizadas e possuem mobiliário urbano para os moradores contíguos ao espaço. As bordas chanfradas (Figura 21) dos conjuntos são levantadas como aspectos positivos de sua morfologia no PDL, devido à visibilidade no cruzamento das vias e impedimento de fachadas cegas laterais. (GDF, 1999).

**Figura 21:** Samambaia Norte - QR 412. Lote chanfrado.



**Fonte:** Google, 2019.

A diversidade de formas existentes no interior de suas quadras, em relação aos conjuntos e lotes, também é mencionada como forma de quebrar a monotonia (Anexo 1, tópico 6). Segundo Jacobs (2011), as quadras longas são maléficas à cidade, na medida em que limitam as possibilidades de deslocamento e reduz o incentivo a iniciativas comerciais. Em Samambaia, o

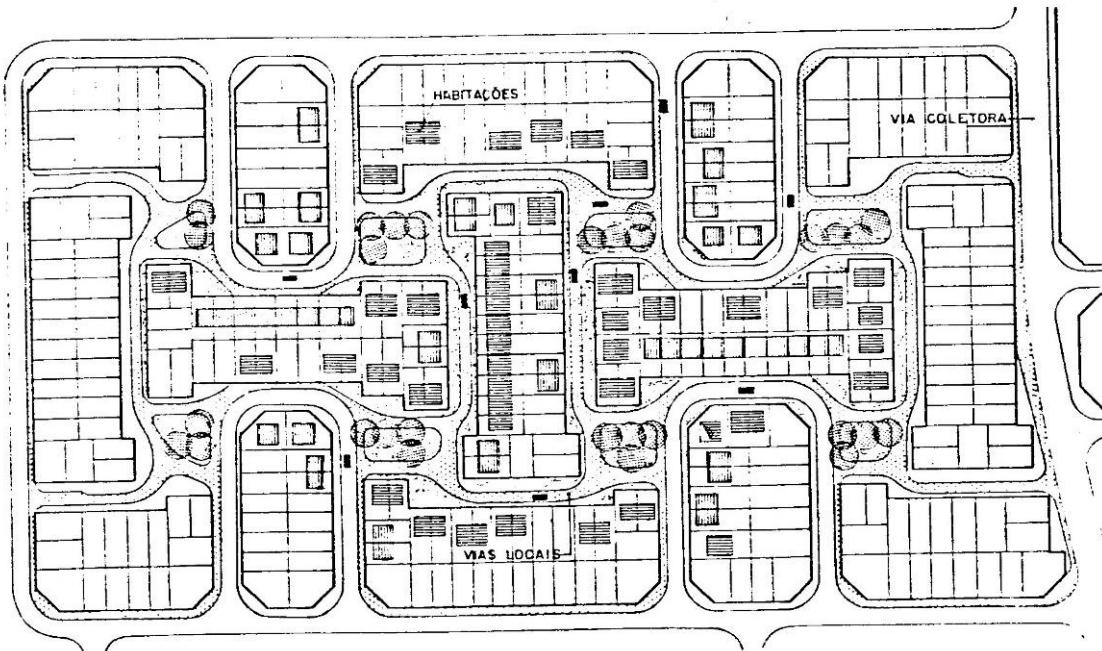
<sup>40</sup> O documento organiza os percursos de observação em (I) Caracterização da área, (II) Macroparcelamento, (III) Microparcelamento, (IV) Circulação, (V) Mobiliário Urbano e (VI) Infra-estrutura.

quebra-cabeças cria possibilidades de deslocamento. Segundo a autora, no contexto da Avenida Columbus, em Nova Iorque, caso as ruas longas fossem cortadas, “aquele pessoa da Rua 88 não precisaria percorrer um trajeto monótono, sempre igual, até determinado local. Ela teria uma escolha ampla de percursos. A vizinhança literalmente se abriria para ela” (Jacobs, 2011, p. 200).

**Figura 22:** Projeto de quadra e dos conjuntos de Samambaia

As tipologias do parcelamento foram organizadas de modo a assegurar primazia aos pedestres e aos ciclistas.

O acesso de veículos às unidades habitacionais é garantido a todos os lotes através das vias locais.



**Fonte:** GDF, 1984a, p. 3.

A priorização do pedestre foi um dos princípios da elaboração do desenho urbano, como verificado. Não apenas isso, mas se verifica no texto do MDE (Memorial Descritivo) uma oposição a ideias rodoviaristas de transporte:

Para se compreender a “malha” citada é conveniente que ressaltemos que existe uma preocupação no sentido de se privilegiar o pedestre, [...] de tal maneira que as vias de acesso às habitações que são as vias locais serão domínio do pedestre e do ciclista, onde serão tolerados os veículos. Assim estas “ruas” comporão as “áreas de lazer”, e para que isso ocorra de maneira mais eficiente, procedeu-se a

criação de pequenos pátios ou alargamentos dessas vias, de tal ordem que elas possam ser apropriadas pela população e que ali se desenvolvam atividades de lazer, principalmente das crianças, que poderão assim “ir para a rua” sem que as mães se preocupem tanto, pois a “rua” é um local de folguedos. Essas “áreas de lazer”, que poderiam ser caracterizadas como áreas de acessibilidade imediata, formariam com os demais espaços públicos uma rede de espaços interligados que facilitariam a comunicação entre si de seus habitantes já que essas ruas não seriam unicamente vias de passagem.

A quantificação dessas áreas consideradas sob o ângulo de lazer torna-se ocioso, pois no caso não há como estabelecer a distinção das funções circulação e lazer.

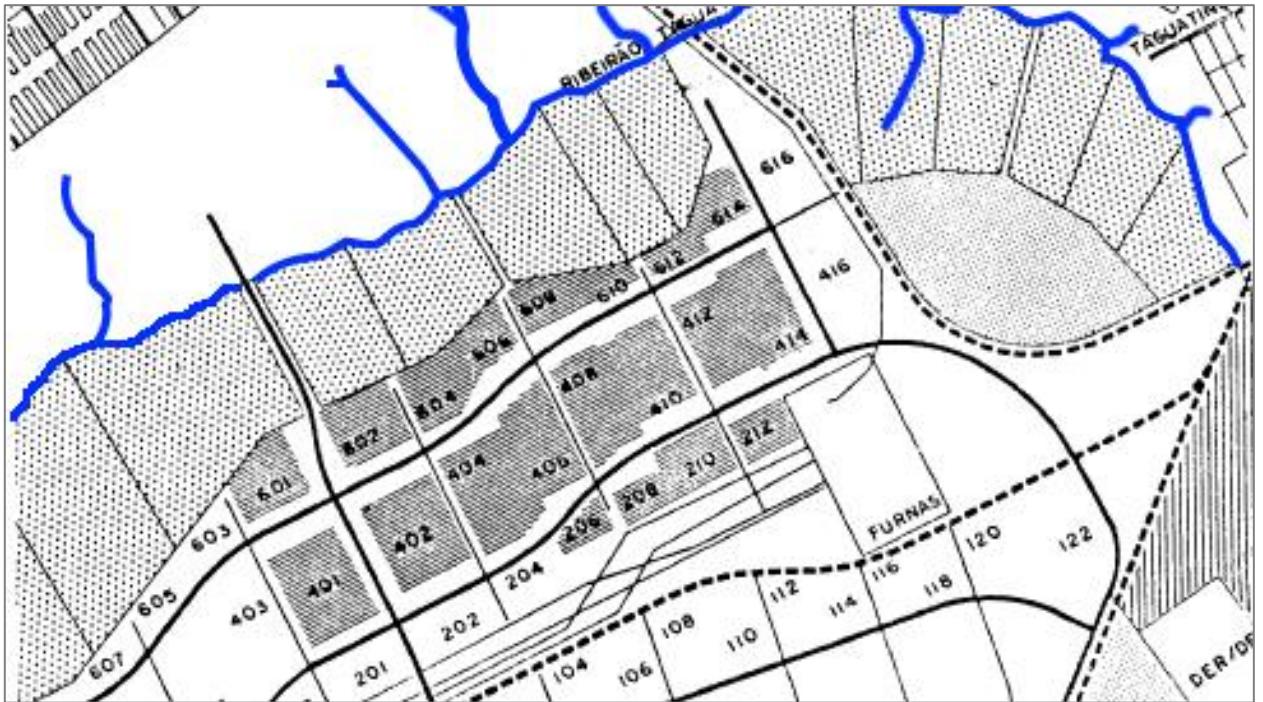
**Assim, a intenção seria de reintroduzir a rua na sua função histórico-social anterior à revolução automobilística, sem que isso represente alguma atitude reacionária ou saudosista (GDF, 1984a, p. 12, grifo nosso).**

Se verifica a prospecção a um desenho moderno e oposto à lógica do automóvel<sup>41</sup>. A implantação da RA tem o centro urbano localizado no ponto mais alto, de modo que ao norte ocorre o declive em direção ao córrego de Taguatinga (Figura 23) e ao sul um declive – de menor inclinação – em direção à BR-060. As calçadas perpendiculares ao Riacho Taguatinga possuem ausência de continuidade, de modo que cada residência instalou rampas de acesso que diferem em alcance na rua e em inclinação (Figura 23).

---

<sup>41</sup> Em um paralelo a Costa (2018), no ponto 8 de como se concebeu o desenho do Plano Piloto de Brasília, o autor afirma que o pedestre deve ter uso livre do chão, e que “o automóvel, hoje em dia, deixou de ser o inimigo inconciliável do homem, domesticou-se, já faz, por assim dizer, parte da família. Ele só se “desumaniza”, readquirindo vis-à-vis do pedestre feição ameaçadora e hostil quando incorporado à massa anônima do tráfego. Há então que separá-los, mas sem perder de vista que em determinadas condições e para comodidade recíproca, a coexistência se impõe” (Costa, 2018, p. 30). Apesar das diferentes tipologias edilícias, ambos os textos prezam pelo pedestre. O acesso às residências em Superquadras se faz por vias locais que circulam os blocos, enquanto em Samambaia o tipo de via local varia de acordo com a localização – se próximo às residências unifamiliares, multifamiliares ou comércios.

**Figura 23:** Representação das Quadras pares de Samambaia Norte.



**Fonte:** GDF, 1984a, p. 3, com edição pelo autor, 2024.

**Figura 24:** Samambaia Norte - QR 404. Ausência de continuidade da calçada em via coletora.

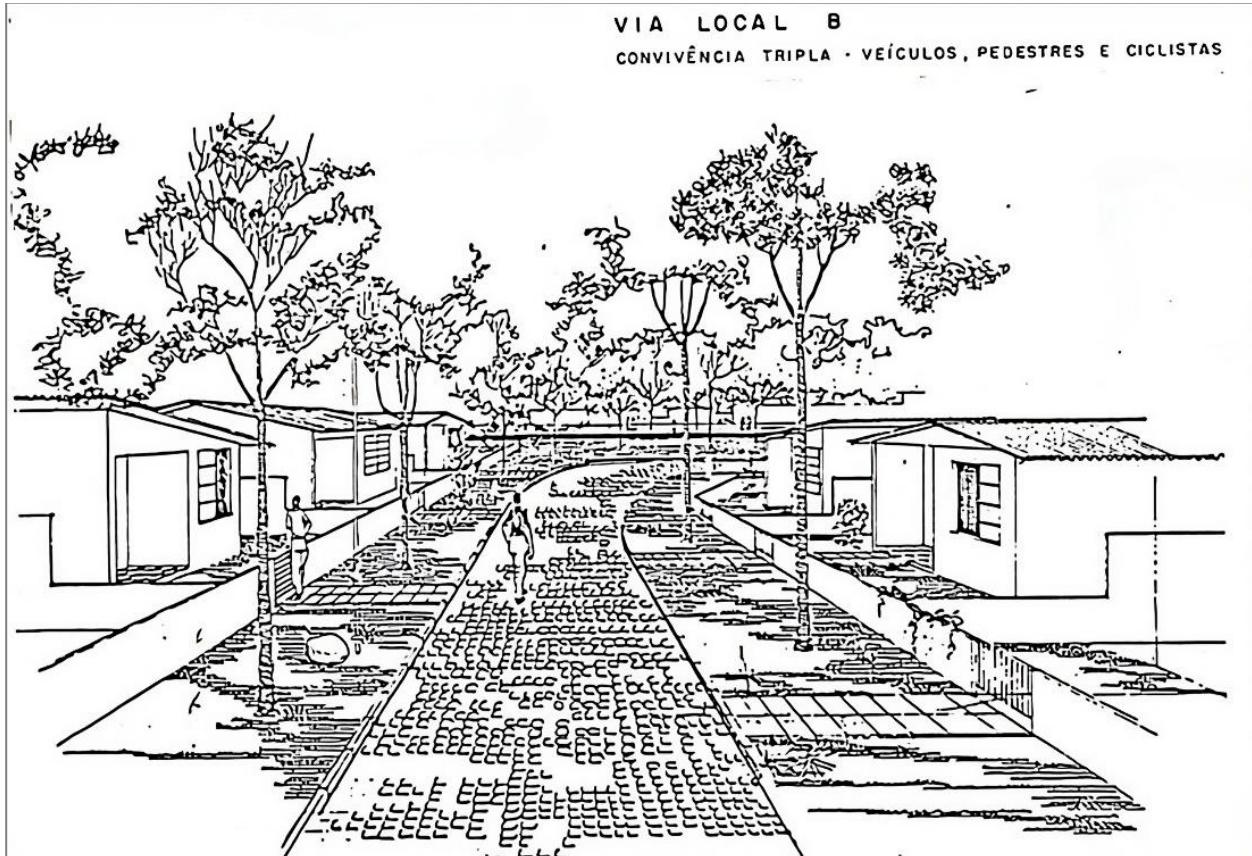


**Fonte:** Google, 2018.

Apesar dos obstáculos existentes nas calçadas, “os caminhos exclusivos para pedestres e ciclistas e as ruas de tráfego local, constituem uma malha viária que facilita a mobilidade e diminui os percursos a pé” (GDF, 1984a, p. 4), ou seja, a própria rua seria local de passeio (Figura 25). Por outro lado, as representações tridimensionais também ilustram terrenos planos, de modo a abranger apenas parcialmente o universo de configurações de ruas possíveis no contexto de implantação de Samambaia.

Mas sob a perspectiva do planejamento, uma das soluções para problemas de mobilidade em relação à circulação de pedestres são as Ruas Completas, conceito que não destoa do proposto no MDE para Samambaia em relação ao compartilhamento de vias e vai além, na medida em que Samambaia limita a possibilidade de compartilhamento de modos de deslocamento a uma hierarquia exclusiva das vias locais, enquanto as Ruas completas ampliam o escopo. De acordo com o documento de Consolidação de propostas do PDOT/2025, as Ruas Completas “constituem uma estratégia fundamental de requalificação urbana, ao organizarem o espaço para atender com segurança, conforto e equidade a todos os usuários, priorizando os modos ativos e o transporte coletivo” (GDF, 2025, p. 97).

**Figura 25:** Configuração possível (1/2) das vias locais de convivência tripla - veículos, pedestres e ciclistas.



Fonte: GDF, 1984a, p. 25.

O que se verifica atualmente, em grande parte das quadras é, de fato, a circulação de pedestres junto a automóveis, como previsto no projeto, uma vez que a movimentação nas calçadas, por outro lado, ocorre com entraves e obstáculos. Em complemento, a velocidade dos automóveis

é reduzida devida à configuração dos conjuntos, composta por “quinas”, que induzem à realização de curvas, cumprindo a diretriz do projeto<sup>42</sup>. Esse traçado urbano é também justificado como modo de diversificar o desenho: “com a finalidade de evitar a monotonia normalmente encontrada nos conjuntos habitacionais, evitou-se as ruas de traçado reto e o uso de lotes de mesmo dimensão e alinhamento” (GDF, 1984a, p. 4).

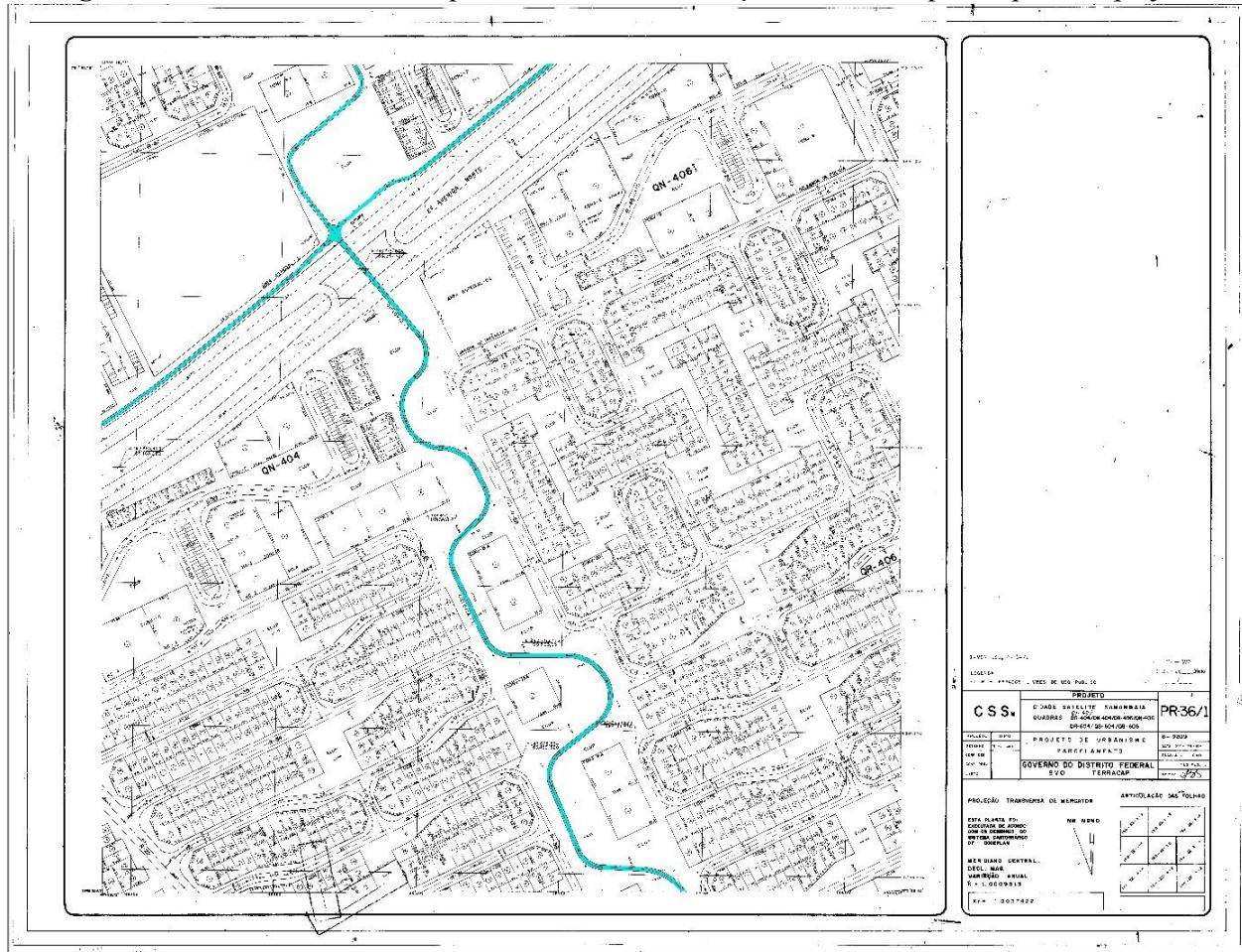
As ciclovias previstas em projeto, por outro lado, foram implantadas parcialmente, nas quadras pares e ímpares, que se localizam a Leste, e em fração das quadras à oeste. Em todos os casos, apenas ao longo das avenidas, enquanto, de acordo com os projetos, deveriam atravessar as quatro avenidas longitudinais e cruzar, transversalmente, as entrequadras. Pode-se verificar isso na Figura 26, que ilustra um trecho do projeto de urbanismo, com destaque à ciclovia que possui um traçado orgânico, entremeada pelos edifícios multifamiliares e Áreas Livres de Uso Público (ALUP); e na Figura 27, que se trata de um croqui representando as entrequadras cruzadas por ciclovias e arborização. São visualizadas influências da cidade jardim<sup>43</sup>, diretriz para o Plano Piloto de Brasília (Costa, 2018).

---

<sup>42</sup> Apesar de também ser uma RA conhecida pela grande quantidade de lombadas.

<sup>43</sup> Sobre a disposição dos blocos residenciais em relação ao eixo rodoviário, Costa (2018) afirmou que “apresenta a dupla vantagem de garantir a ordenação urbanística mesmo quando varie a densidade, categoria, padrão ou qualidade arquitetônica dos edifícios, e de oferecer aos moradores extensas faixas sombreadas para passeio e lazer, independentemente das áreas livres previstas no interior das próprias quadras” (Costa, 2018, p. 36). Enquanto Samambaia, como se verá no tópico seguinte, apresenta diretrizes à arborização densa no canteiro central de suas avenidas arteriais, também se buscou para suas entrequadras a garantia de um passeio arborizado, em amplas áreas de lazer.

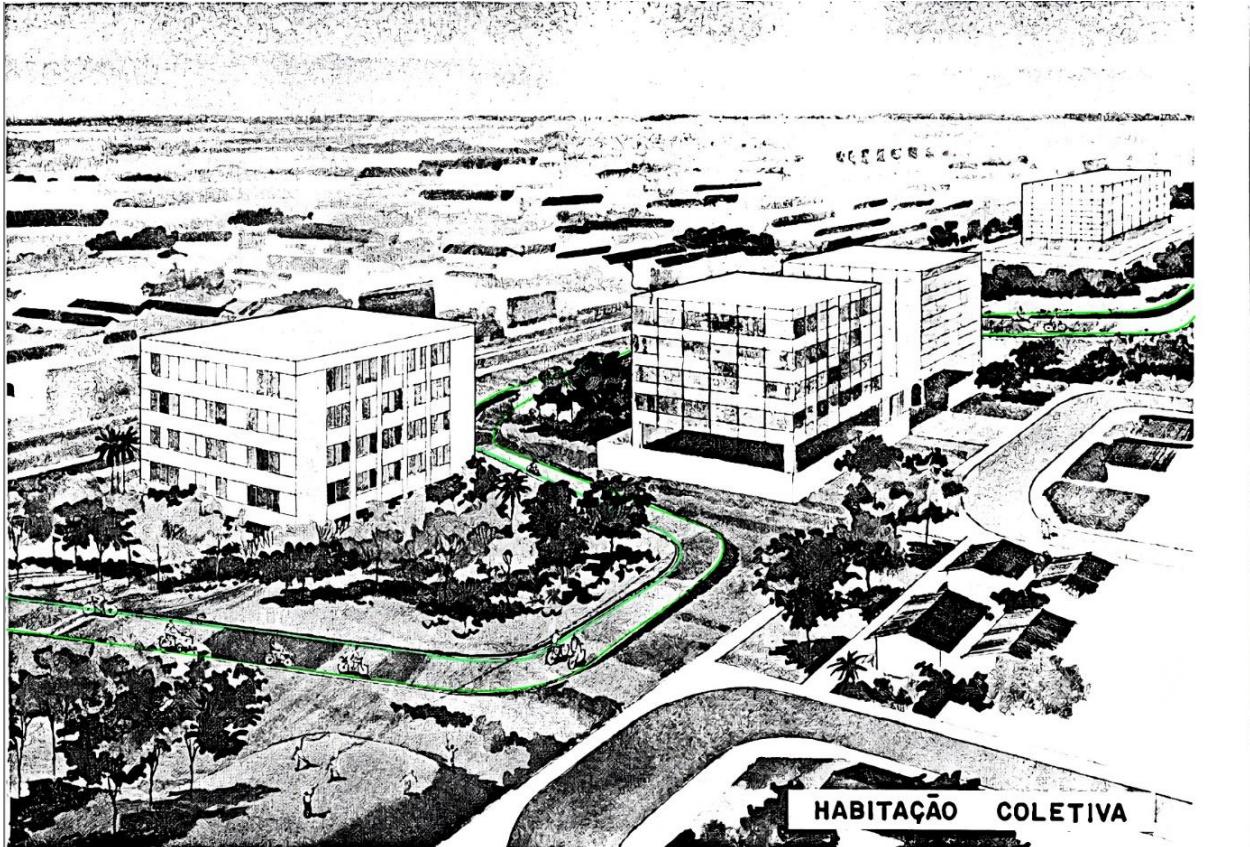
**Figura 26:** Planta PR 36/1. Entrequadras 404 - 406. Indicação da ciclovía que faz parte do projeto.



**Fonte:** GDF, 1984b, com edição pelo autor.

De acordo com as diretrizes do projeto, o automóvel particular não deveria ter prioridade na escala local como é verificado, na Figura 26, a ausência de vias de automóveis entre as quadras de edificações unifamiliares. O MDE (1984a) trouxe desenhos esquemáticos destes espaços, com destaque aos usos possíveis e ao usufruto da população (Figura 27). Essa Figura ilustra um modelo de entrequadra semelhante àquele representado na Figura 21.

**Figura 27:** Perspectiva para as entrequadras de Samambaia. Edifícios multifamiliares ladeados por ciclovias e arborização.



**Fonte:** GDF, 1984a, p. 42, com edição pelo autor<sup>44</sup>, 2024.

O Elup<sup>45</sup> é um espaço público voltado ao usufruto livre população, definido quando da elaboração de Diretrizes Urbanísticas Específicas (DIUPE) ou Estudos Territoriais Urbanísticos (ETU)<sup>46</sup>. O percentual dedicado ao ELUP é, geralmente, calculado em conjunto com o de Equipamentos Públicos Comunitários (EPC) e Equipamentos Públicos Urbanos (EPU). Segundo a Lei Federal nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979, que “dispõe sobre o Parcelamento do Solo Urbano e dá outras Providências”,

<sup>44</sup> Com inserção de cor e aumento de resolução, mais conhecida pela expressão em inglês, *AI Upscaling*. É uma técnica em que se utiliza a Inteligência Artificial para identificar elementos da imagem e aumentar a resolução de modo “lógico”.

<sup>45</sup> Contudo, não há uma definição oficial de como os Elup devem ser ocupados. Este é retomado da Lei nº. 6766 de dezembro de 1979, que prevê Elups proporcionais à densidade da ocupação prevista no Plano Diretor ou lei municipal.

<sup>46</sup> Ambos são regulamentados pela Portaria nº 59, de 27 de maio de 2020. Segundo tal legislação (GDF, 2020, p. 11), em seus artigos 2º e 3º, o ETU é “o instrumento orientador do desenvolvimento territorial e urbano do Distrito Federal, que estabelece as condições para propiciar o desenvolvimento de novas áreas e das áreas integrantes das Estratégias de Regularização Fundiária e de oferta de Áreas Habitacionais, conforme o disposto no Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal – PDOT”, enquanto a DIUPE “é o instrumento orientador do projeto de parcelamento do solo urbano, nos termos dos arts. 6º e 7º da Lei Federal nº 6.766, de 1979, e do art. 43 da Lei Complementar nº 803, de 2009”.

Art. 4º. Os loteamentos deverão atender, pelo menos, aos seguintes requisitos:  
I - As áreas destinadas a sistemas de circulação, a implantação de equipamento urbano e comunitário, bem como a espaços livres de uso público, serão proporcionais à densidade de ocupação prevista pelo plano diretor ou aprovada por lei municipal para a zona em que se situem (redação dada pela Lei nº 9.785, de 1989) (BRASIL, 1979, s.p.).

Além disso, sabe-se que, de acordo com 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”,

Art. 43. Para novos parcelamentos urbanos, fica estabelecido:

I – Percentual mínimo de 15% (quinze por cento) da área da gleba para equipamentos urbanos e comunitários e espaços livres de uso público, à exceção da Zona de Contenção Urbana, das Zonas Especiais de Interesse Social – ZEIS e de parcelamentos de características industriais, que terão parâmetros próprios estabelecidos pelo órgão de planejamento urbano do Distrito Federal (GDF, 2009, s.p.).

Nesse sentido, tomando como exemplo a DIUR 04/2012<sup>47</sup>, elaborada para o Subcentro Leste de Samambaia, em 2012, os Espaços Livres de Uso Público

devem permear o tecido urbano, tendo em vista a qualificação da paisagem e o conforto ambiental (diminuindo efeitos da insolação, favorecendo a ventilação, minimizando a propagação de ruídos e contribuindo para a melhor qualidade do ar). Ressalta-se que o dimensionamento desses espaços deve levar em consideração as atividades previstas, evitando-se dimensões exageradas, para que não se tornem ociosos (GDF, 2012, p. 10).

Quando os projetos para Samambaia foram elaborados, os princípios que regeram o desenho urbano tiveram o espaço como um bem a ser apropriado pela população, por meio da definição de espaços a uso público e das diretrizes que os regem. Contudo, a ausência de projetos específicos às localidades os mantém ociosos, de modo que há casos de intervenção pela comunidade, como a realização de pequenas hortas urbanas.

Segundo o PDL de Samambaia (GDF, 1999, p. 47), no capítulo dedicado ao Percurso de Observação, em relação às Entquadras, é pontuado que os lotes para habitação coletiva são isolados “com área pública sem destinação nos quatro lados, morfologia pouco racional sob o

<sup>47</sup> Esse documento é classificado como uma Diretriz Urbanística (DIUR). Contudo, como estabelecido no Art. 6º da Portaria nº 59, de 27 de maio de 2020, em seu art. 6º, “as Diretrizes Urbanísticas - DIUR aprovadas até a data de publicação desta Portaria passam a equivaler aos ETU.

§ 1º Ficam revalidadas as seguintes DIUR, ora equivalentes aos ETU:

[...]

IV – DIUR 05/2014 – Quadras 100 ímpares e Subcentro Oeste, na Região Administrativa de Samambaia – RA XII, aprovada pela Portaria nº 49, de 3 de julho de 2014, da SEDHAB; (GDF, 2020, p. 12).

ponto de vista da economia de infra-estrutura". São locais públicos com pontos cegos, sem calçadas apropriadas para acessá-los e percorrer de uma quadra a outra.

Boa parte dos edifícios localizados entre quadras, quando construídos, estão instalados de modo isolado, sem infraestruturas adequadas ou paisagismo, com a circulação de pedestres realizada por meio de caminhos informais. Devido à implantação isolada e ausência de iluminação, estes são locais de pouca circulação durante a noite (Figura 28).

**Figura 28:** Entrequadras 408/410, onde se localizariam os edifícios multifamiliares.



**Fonte:** Fotografia pelo autor, 2025.

Apesar da proposta de edifícios ladeados por ciclovias e espaços públicos, apenas os edifícios foram implantados conforme o projeto, de modo que estes se tornaram a nova base para intervenções urbanísticas, em relação ao acesso a estes ao fluxo de pedestres. A possibilidade de implantação de ciclovias conforme o projeto, então, deveria se adaptar às novas vias criadas. Segundo a Memória Técnica do PDL de Samambaia (GDF, 1999, p. 97),

As áreas livres existentes entre os conjuntos residenciais e os espaços livres dentro das quadras projetadas para abrigar atividades de encontro social e apoio ao uso residencial das quadras lindeiras, possuem algumas galhas de projeto, o que prejudica a integração da malha urbana. Como consequência temos espaços poucos atrativos para a população, que são frequentemente invadidos. Prevendo a eliminação de espaços ociosos dentro da cidade deverão ser elaborados projetos urbanísticos especiais, que poderão adotar soluções morfológicas diferenciadas para cada caso desde que atendidas as seguintes diretrizes:

- Urbanização, com criação de equipamentos que necessitam de áreas específicas, cuja demanda não foi atendida no planejamento original (terminais rodoviários, distrito de limpeza, etc);
- Estacionamento de veículos;
- Abertura de vias

- Criação de unidades imobiliárias de categoria L0<sup>48</sup>.

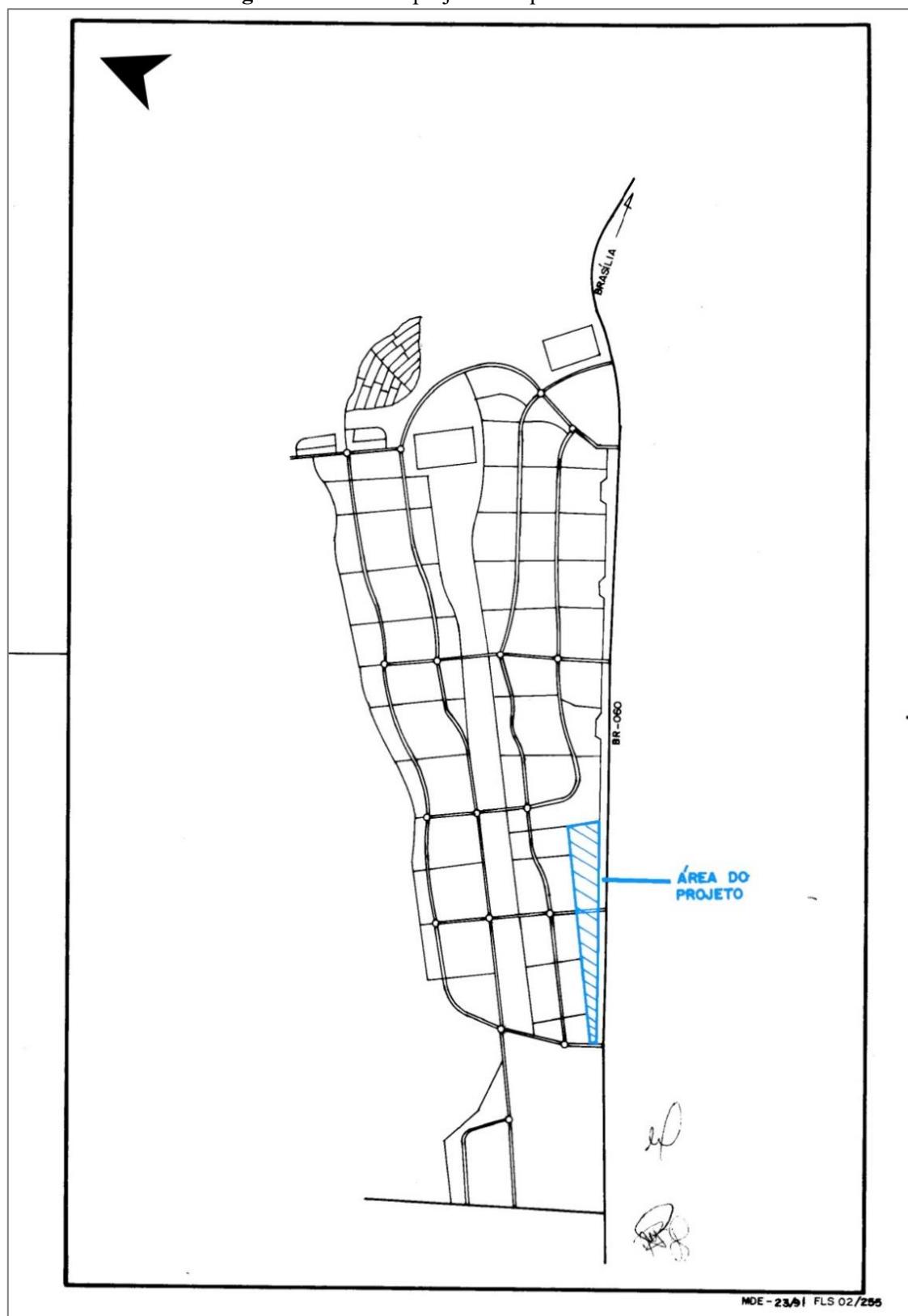
Em 1999 se observou a problemática de espaços vazios associados à previsão de Elup sem elaboração de projetos em 1984, por meio de seu MDE. Atualmente, por meio da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação (Seduh), os requerimentos da população associados ao território são coletados e são disponibilizados no Geoportal (s.d).

Determinadas porções do território (quadras e conjuntos) tiveram sua ocupação ocorrida posteriormente aos primeiros projetos, por meio, por exemplo, do MDE 23 de 1991, que elabora o parcelamento das quadras 513, 515, 517, 519, 523, 525 e 527 (Figura 29). A ocupação dessas quadras ocorreu posteriormente pois, inicialmente, seriam destinadas ao Setor de Mansões de Samambaia. Com a delimitação de uma nova área para o Setor de Mansões, as novas quadras residenciais seriam desenhadas de modo que, “objetivando a integração do parcelamento ao restante da Cidade de Samambaia, foram adotadas as mesmas diretrizes urbanísticas básicas na concepção desse projeto” (GDF, 1991, p. 3).

---

<sup>48</sup> Os lotes L0 são aqueles com maiores restrições, que se situam no interior das quadras residenciais. Segundo a Lei Complementar nº 370, que aprova o Plano Diretor da Região Administrativa de Samambaia – RA XII, em seu art. 38, “Nos Lotes de Maior Restrição - L0 e nos Lotes de Média Restrição - L1, somente serão admitidas atividades não-incômodas mediante a anuência dos proprietários, ou os seus representantes legais, e dos ocupantes dos lotes vizinhos e das frações ideais em condomínios, conforme previsto no anexo III” (GDF, 2001, s.p). Atualmente, a definição de tipo de usos é estabelecida pela Lei de Uso e Ocupação do Solo (LUOS). Considerando as características urbanas de Samambaia, os lotes L0 mencionados podem ser tomados como equivalentes aos lotes RO 1. Os lotes Residenciais exclusivos (RE), em Samambaia, são aqueles situados no Setor de Mansões. Para ambos, a necessidade de anuência escrita da vizinhança estava prevista, respectivamente, no Art. 7º e no Art. 82 da Lei Complementar nº 948, de 16 de janeiro de 2019, que aprova a LUOS. Contudo, com a revisão de 2022, por meio da Lei Complementar nº 1.007 de 2022, se torna necessária a anuência dos moradores dos lotes confrontantes apenas para a UOS RE 1 e RE 2.

Figura 29: Área do projeto das quadras 513 a 527.

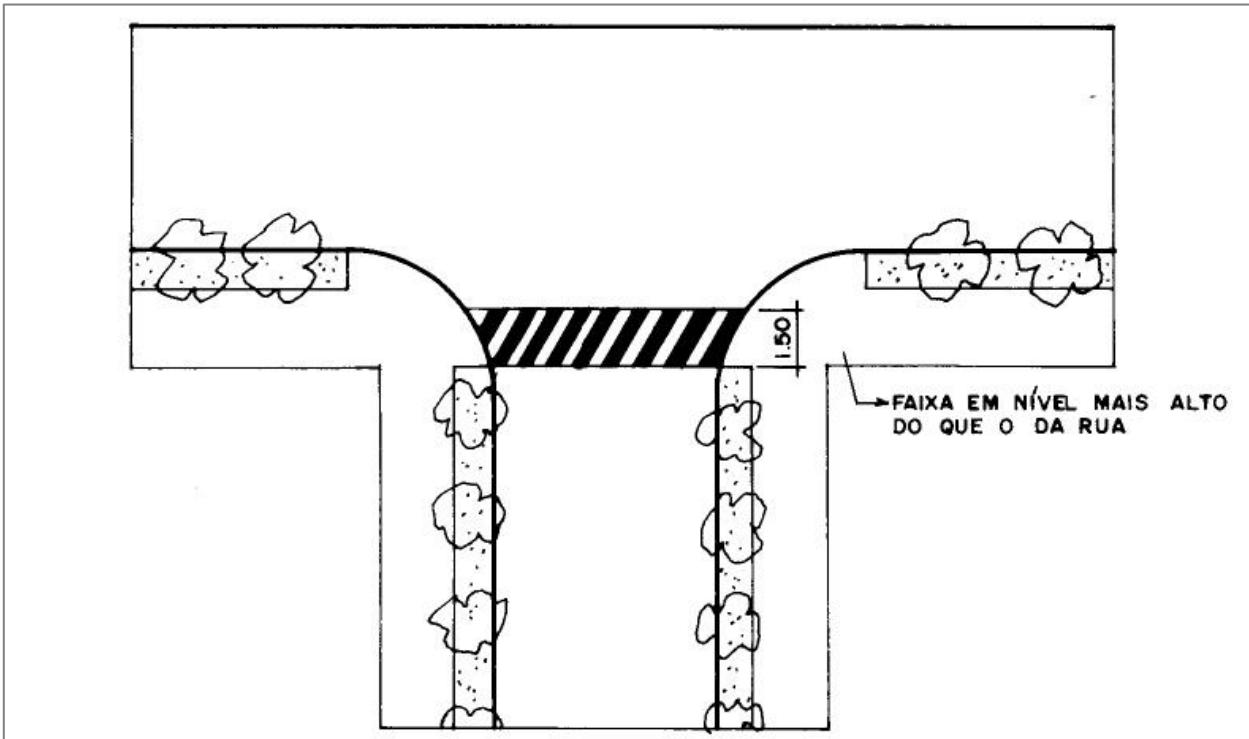


Fonte: GDF, 1991, p. 2, com edição pelo autor.

As diretrizes da hierarquização viária, enquanto componente essencial à constituição de Samambaia enquanto RA acessível, é retomada por meio da elaboração de desenhos que orientem a elaboração de projetos. São croquis esquemáticos de estratégias que deveriam ser aplicadas nas quadras a que se refere o MDE.

As vias locais são organizadas em duas categorias: do tipo 1 e do tipo 2. O tipo 1 é de uso preferencial para pedestres e o uso de veículos seria reduzido e de baixa velocidade. A essa finalidade foi elaborada uma estratégia de redução de velocidade entre as vias locais tipo 1 e as coletoras e locais tipo 2, por meio da instalação de um “redutor de velocidade” nos cruzamentos (Figura 30). Tal redutor funciona por meio da elevação da passagem de pedestres, contudo a estratégia não foi implantada. Nas vias locais tipo 1 é recomendada a utilização de paginações diferenciadas, como bloquete, com a finalidade de “melhoria da qualidade ambiental e o reforço da caracterização dessas vias como de uso preferencialmente de pedestres” (GDF, 1991, p. 4).

**Figura 30:** Redutor de velocidade entre as vias coletoras e locais.



**Fonte:** GDF, 1991, p. 23.

As vias locais tipo 2 não possuem redutores de velocidade, “de forma a garantir um fluxo de veículos um pouco mais livre, facilitando o acesso aos conjuntos residenciais. Visando uma maior segurança no trânsito, o desenho viário foi concebido de forma a evitar cruzamentos de vias e longos trechos retos” (GDF, 1991, p. 4).

Assim, a cronologia da ocupação é apresentada na Figura 31. Observa-se que, em 1991, apesar de o parcelamento geral da RA já ter sido realizado, as referidas quadras permaneciam desocupadas, apenas com a delimitação de seu traçado viário. Em 1997, por outro lado, ocorria o adensamento e integração ao restante da malha urbana.

Em 1991, se visualiza, por meio de seu traçado viário, a manutenção das diretrizes de ocupação dedicadas à mobilidade ativa: as ruas descontínuas, de modo a controlar a velocidade dos veículos e a baixa quantidade de vínculos entre as quadras objetivou a redução do uso do automóvel. Em 1997, apesar da consolidação do desenho urbano, se observam percursos informais entre as quadras, resultado da ausência de vínculos e da elaboração de projetos às áreas livres de uso público.

**Figura 31:** Parcelamento das quadras 513 a 527. 1991 e 1997.



**Fonte:** Elaboração própria, com base em Geoportal (s.d.).

### 2.3.1.1 Intervenções em escala local

A priorização dos pedestres, enquanto diretriz de projeto orientou a um desenho urbano

único. A escala local do sistema viário, como observado, é categorizada em diferentes níveis de convivência entre pedestres, ciclistas e automóveis. Há vias locais, previstas em projeto, cujo uso por automóveis era restrito ao acesso aos lotes, limitando a circulação no interior do conjunto, assim como em que não há vínculos viários entre conjuntos.

A partir da análise das séries cartográficas históricas, a solução observada é a criação de caminhos informais. São caminhos de pedestres e automóveis que se tornam parte do cotidiano. Se observa um traçado consistente em mapas que denota o uso cotidiano. O percurso aos pontos de ônibus ou aos locais de trabalho e estudo locais tem muitas áreas abertas e sem infraestrutura como locais de passagem. Segundo Jacobs (2011), as calçadas da cidade comportam uma coreografia do cotidiano:

Sob a aparente desordem da cidade tradicional, existe, nos lugares em que ela funciona a contento, uma ordem surpreendente que garante a manutenção da segurança e a liberdade. É uma ordem complexa. Sua essência é a complexidade do uso das calçadas, que traz consigo uma sucessão permanente de olhos. Essa ordem compõe-se de movimento e mudança, e, embora se trate de vida, não de arte, podemos chamá-la, na fantasia, de forma artística da cidade e compará-la à dança – não a uma dança mecânica, com os figurantes erguendo a perna ao mesmo tempo, rodopiando em sincronia, curvando-se juntos, mas a um balé complexo, em que cada indivíduo e os grupos têm todos papéis distintos, que por milagre se reforçam mutuamente e compõem um todo ordenado. O balé da boa calçada urbana nunca se repete em outro lugar, e em qualquer lugar está sempre repleto de novas improvisações (2011, p. 43).

Se visualiza o “balé de calçada” mesmo sem calçadas. É o balé do movimento cotidiano, que comporta improvisações e deixa os vestígios de sua performance em caminhos que, quanto mais visíveis, significa que mais utilizados são. Por vezes, o improviso comporta a criação de um novo movimento, e basta um dançarino ousar um novo percurso, mais curto ou mais confortável, que pode se tornar o precedente à mudança do espetáculo cotidiano.

Estes novos caminhos podem se tornar oficiais, de acordo com a percepção da relevância por parte do governo e das demandas da população. São alterações na lógica de determinado espaço que podem remeter às “Histórias Espacial-Locacionais” (*Spatial-Locational Histories*), o quarto método de leitura sintática do espaço proposto por Griffiths (2012). Em Samambaia, isso pode ser observado por meio do MDE 56/01 (GDF, 2005a), que propõe alterações nos locais de deslocamento de modo a corresponder àquela realizada pela população. Assim, a publicação deste documento é um evento determinante à composição morfológica do lugar.

Tomando como exemplo a entrequadras QR 304 e QR 306, há um lote destinado a uma Escola Classe e pequenos lotes de habitação multifamiliar<sup>49</sup>. Contudo, sendo ausente a ocupação, apenas há espaço livre, de modo que é um percurso natural das habitações à avenida arterial. (Figura 32 e Figura 33).

No caso em estudo, o balé também se faz – e principalmente por – por automóveis. A coreografia é mais previsível e não comporta grandes mudanças, mas não deixa de ser um espetáculo inevitável. Em uma localidade composta por vazios e quadras de morfologia fechadas em si mesmas, não falta espaço para a dança das máquinas. Esta ocorre mesmo no acesso aos lotes que não possuem asfalto.

**Figura 32:** Entrequadras QR 304 / QR 306, 2024.



**Fonte:** Esri Satellite, 2024.

---

<sup>49</sup> De acordo com a LUOS, o lote da escola é da categoria InstEP (Institucional – Equipamentos Públicos), enquanto os edifícios multifamiliares são lotes RE 3 (Residencial Exclusivo 3).

**Figura 33:** Foto da entrequadras QR 304 / QR 306.



**Fonte:** Fotografia pelo autor, 2025.

Tal consolidação da informalidade como aspecto inevitável da mobilidade cotidiana da população também se tornou perceptível aos gestores urbanos. Em 2001, foi publicado o MDE 056 que realiza proposições ao desenho viário de modo a “corrigir” trechos da malha urbana. Este documento indica localidades em 45 quadras as quais deveriam sofrer intervenções com vias a melhorar a acessibilidade pelos moradores. Tais intervenções, com vias a facilitar o acesso aos lotes, ocorreria em conjuntos das quadras 100, 200, 300, 400, 500 e 600. Existem duas justificativas para a elaboração do projeto:

A primeira é a necessidade de se adequar o projeto original, somente com relação ao sistema viário, uma vez que no mesmo, os locais onde está sendo propostas as alterações, não haviam sido previstas vias de circulação de veículos, apenas vias de circulação de pedestre, ficando desta forma, o acesso aos lotes residenciais prejudicados. Tal necessidade já tinha sido aventada no Plano Diretor Local da Cidade; a segunda é que na presente data o projeto original não mais atende aos anseios da comunidade local, o que acarretou a abertura, irregular, pela população do sistema viário para circulação de veículos e acesso direto às unidades residenciais (GDF, 2001, p. 7).

A própria comunidade já havia realizado intervenções em áreas públicas, objeto de Elup, as quais eram “utilizadas como vias de circulação de veículos, mesmo sem qualquer tipo de pavimentação, atendendo desta forma demanda de acesso de veículos aos lotes residenciais, restando pequenos espaços que continuam atendendo a atividade original” (GDF, 2001, p. 9). Extraíndo exemplos deste documento, iniciando com um caso positivo de via local com uso exclusivo para pedestre que, atualmente, cumpre tal função, a via entre os conjuntos 8 e 6 da QR 208 está configurada em um *Boulevard* exclusivo para pedestres, com calçadas e arborização (Figura 34). O acesso às residências ocorre em direção a ruas perpendiculares, possibilitando a

manutenção deste passeio. No PR 39/01 (GDF, 1984c), à qual a região se refere, essa avenida foi, de fato, definida como Elup.

Em outro caso, na QR 210, conjunto 4, semelhante ao mencionado anteriormente de lotes de grandes proporções desocupados (no caso, de edifício multifamiliar), se formam caminhos que consolidam o balé do cotidiano. Neste caso, os lotes possuem duas saídas, apenas uma à área pavimentada. Na QR 210, entre os conjuntos 5 e 6, a via permanece sem asfalto, também especificada como Elup, de acordo com o PR 64/01 (Figura 36). Na QR 210, entre os conjuntos 7 e 8, conforme imagem de satélite de 2009, não havia pavimentação. Em 2025, contudo, se verifica uma paginação intertravada, em um padrão diferente do restante (Figura 37).

**Figura 34:** Elup entre os conjuntos 6 e 8 da QR 208.



**Fonte:** Fotografia pelo autor, 2025.

**Figura 35:** Saída à lote desocupado, conjunto 4, QR 210.



**Fonte:** Fotografia pelo autor, 2025.

**Figura 36:** Via entre os conjuntos 3 e 6, QR 210.



**Fonte:** Fotografia pelo autor, 2025.

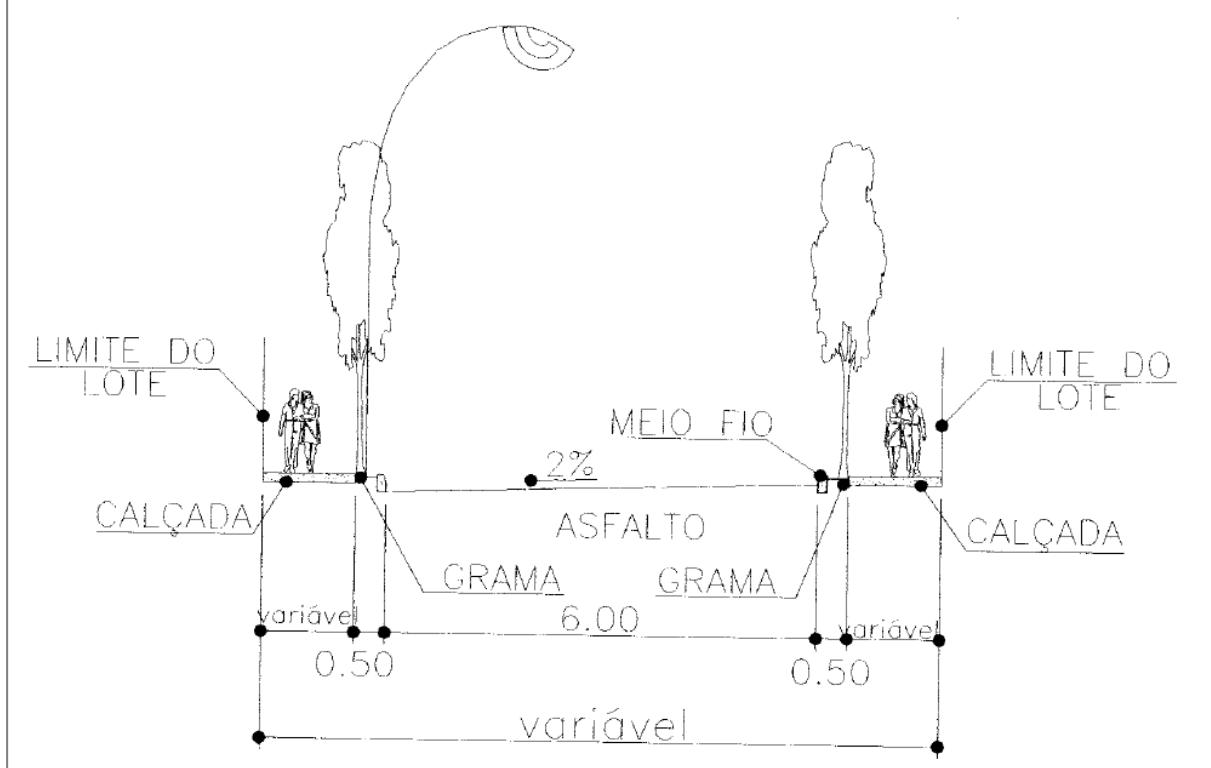
**Figura 37:** Via entre os conjuntos 7 e 8, QR 210.



**Fonte:** Fotografia pelo autor, 2025.

Com vistas a intervir nas localidades, de modo padronizado, foi elaborado um croqui esquemático das vias (Figura 38), com a indicação que a dimensão geral é “variável”, assim como a dimensão das calçadas. Desse modo, se tornaria possível adaptar o desenho à necessidade de cada localidade.

**Figura 38:** Croqui esquemático das intervenções em vias local.



**Fonte:** GDF, 2001, p. 10.

As intervenções realizadas pela comunidade nasceram devido à ausência de percursos “oficiais”, as quais o órgão de planejamento urbano buscou sanar. Uma série de elementos e necessidade que compõe o espaço urbano são determinantes para a consolidação destas vias, como iluminação e asfalto. Na perspectiva de Lynch (2008, p. 4),

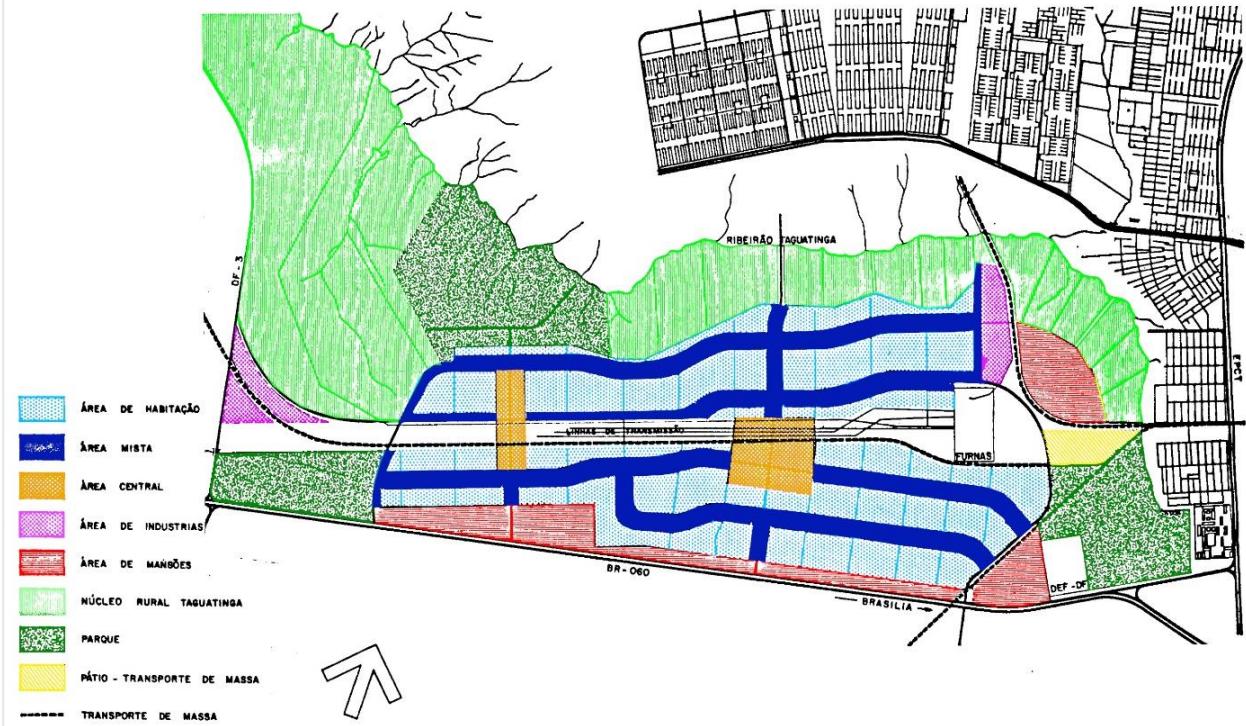
Apesar de haver alguns problemas ainda por decifrar, hoje parece improvável que exista qualquer ‘instinto’ místico associado à descoberta de caminhos. Pelo Contrário, há um uso e uma organização consistente de indicadores sensoriais inequívocos a partir do ambiente externo. Essa organização é fundamental para a eficiência e para a própria sobrevivência da vida em livre movimento.

Assim, as necessidades de deslocamento e de livre movimento foram as bases à consolidação dos caminhos. O governo reconheceu essa necessidade, ao ponto de elaborar projetos de intervenção, em um evento morfológico que alteraria a composição morfológica das ruas e os usos previstos originalmente. Essas intervenções, contudo, apenas ocorreram após a percepção da insatisfação da comunidade ao modo como ocorria a consolidação da cidade nova.

### 2.3.2 Avenidas e Centro Urbano – A moldura ornamental

Samambaia foi idealizada com dois centros, sendo eles o Centro Urbano, central à malha urbana e orientador da organização das quadras; e à oeste, um subcentro. No mapa de seu Memorial Descritivo (GDF, 1984a), essas áreas possuem a denominação de “Área Central”. Ao longo de seu corpo, quatro avenidas correm de leste a oeste (Figura 39).

**Figura 39:** Uso do solo previsto em seu projeto urbano



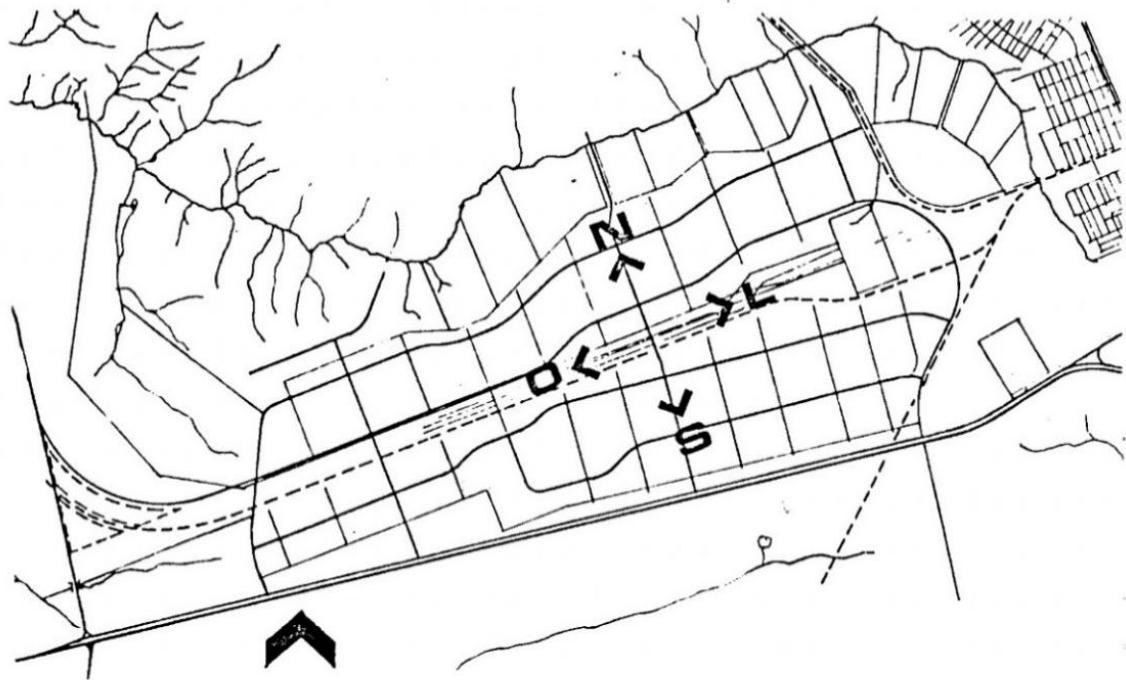
**Fonte:** GDF, 1984a, com edição pelo autor.

As avenidas se localizam tomando a faixa central *non-aedificante* como marco zero, se denominam Primeira Avenida Norte<sup>50</sup>, Segunda Avenida Norte, Primeira Sul e Segunda Avenida Sul. O traçado destas é composto por curvo ao longo de sua extensão “deve-se basicamente a dois fatores: a conformação do terreno (evitando-se grandes movimentos de terra) e a quebra da linearidade de vias desse tipo, desagradável como perspectiva” (GDF, 1984a, p. 17). As principais avenidas, como a configuração de suas quadras, têm a ortogonalidade vista negativamente, devido a aspectos estéticos e funcionais. Também há uma coincidência de objetivos no que tange o controle da velocidade e criação de espaços remanescentes para praças por meio de Elup.

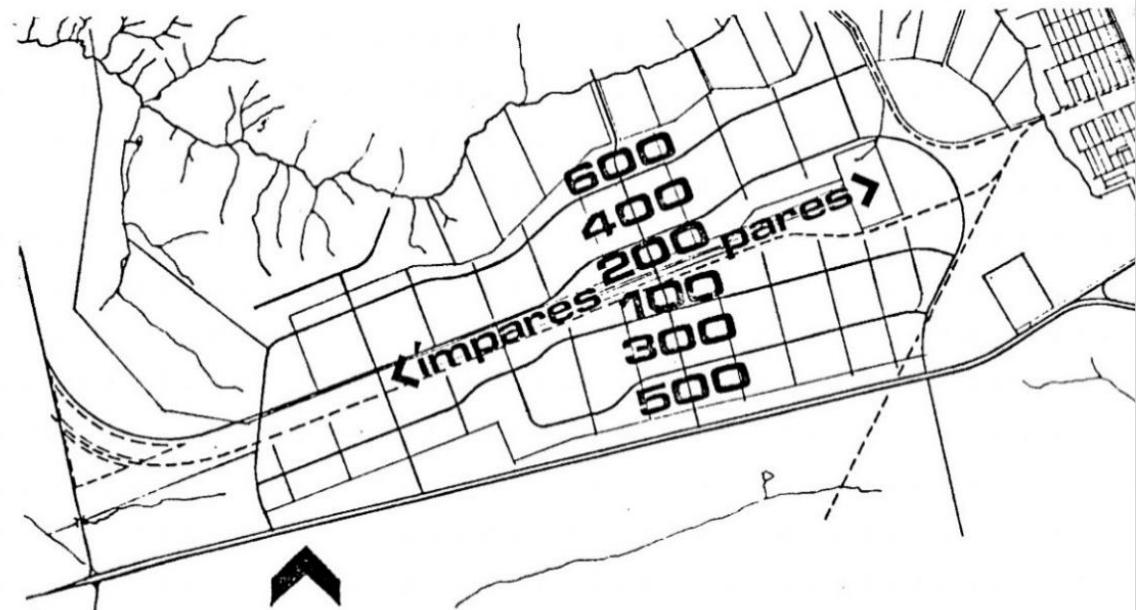
<sup>50</sup> A primeira avenida norte, sendo a principal de Samambaia, recebeu o nome de Avenida Joaquim Roriz, em homenagem ao ex-governador (Couto, 2020).

**Figura 40:** Centro Urbano - Organização do partido urbanístico.

A partir desta Área Central, para norte, sul, leste e oeste, desenvolve-se então a numeração das unidades urbanas agrupadas duas a duas.



Para norte as centenas pares e para o sul as centenas ímpares  
 Para leste as dezenas pares e para oeste as dezenas ímpares.



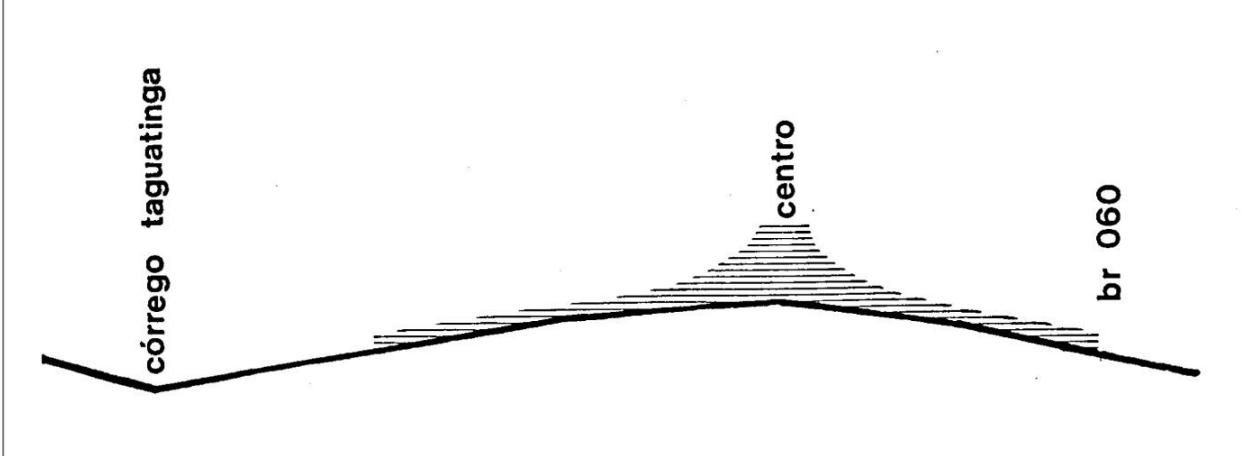
Fonte: GDF, 1984a, p. 29.

O Centro Urbano é estabelecido como a base para o ordenamento do desenho urbano e da numeração – o marco zero para a delimitação das quadras. Além disso, o Centro se situa “no ponto mais alto da área de projeto entre a BR-060 e o córrego Taguatinga<sup>51</sup>” (GDF, 1984a, p. 28). O Centro é a base para a definição do que é Norte, Sul, Leste e Oeste, assim como a numeração das quadras é crescente a partir deste (Figura 40 e Figura 41).

Os usos previstos para as Áreas Centrais foram delimitados, de modo geral, em seu Memorial Descritivo (Figura 39). Essas deveriam se desenvolver ao redor de estações de transporte de massa e de locais de instalação de “equipamentos com grandes raios de atendimento”. Além disso, são ditas como motivo de projetos específicos quando do desenvolvimento das etapas posteriores deste trabalho” (GDF, 1984a, p. 17).

O subcentro, situado a Oeste, reforça seu caráter de subcentralidade (apesar de ainda não ser denominado assim) desde seu memorial descritivo, enquanto local delimitado com base nos usos comerciais e de equipamentos sugeridos e lotes grandes. A diferença do subcentro para o Centro Urbano está no fato de que o segundo organiza o território e, além disso, está situado no ponto mais alto da RA.

**Figura 41:** Identificação do Centro Urbano em corte esquemático transversal do desnível.



**Fonte:** GDF, 1984a, p. 28.

Alternativamente, sub-centros de escala local são sugeridos em pontos estratégicos, ou seja, “pontos de convergência” das vias arteriais (longitudinais) com os trechos transversais das

<sup>51</sup> Sob uma perspectiva pessoal, enquanto autor que utiliza as ciclovias de Samambaia, a inclinação é perceptível e sentida a depender da direção que em que se decide pedalar.

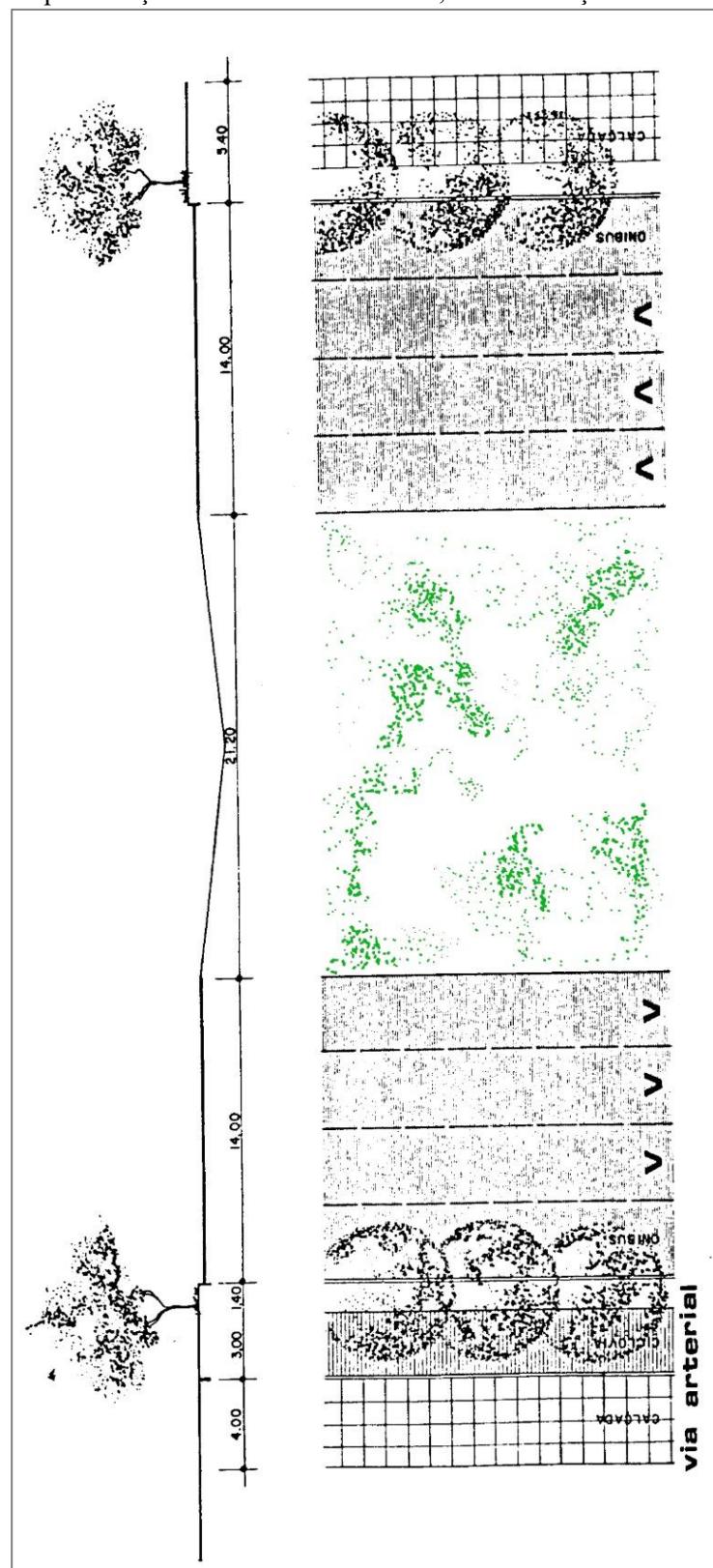
ciclovias, onde também se localizariam pontos de ônibus, praças, comércio de atendimento diário, escola etc (GDF, 1984a, p. 17). São localidades de escala local, de bairro, mas cujo aspecto do transporte se faz sempre presente como caracterizador do potencial, ainda que em menor escala.

No MD 02/1 (1984a), o aspecto de mobilidade urbana é levantado já no primeiro ponto de seu partido: “1) Ênfase ao transporte coletivo, em detrimento ao transporte individual, salvo os biciclos. Neste sentido, a cidade foi organizada ao longo de eixos arteriais que correm no sentido nordeste-sudoeste, aproveitando o terreno na sua maior dimensão” (GDF, 1984a, p. 6. Anexo 1). Tais eixos amparam o transporte particular e público, assim como possuem calçadas e ciclovias em sua extensão, com destaque às quadras pares, situadas a leste. O deslocamento a pé, facilitado ao longo de suas vias arteriais é tratado também em suas diretrizes, ao afirmar que

a circulação de pedestres é executada de uma maneira privilegiada, por meio das vias exclusivas de pedestres, localizadas ao longo das vias para veículos [...]. A marcha a pé é a forma de deslocamento acessível a quase todos (inclusive a muitos deficientes físicos [sic]), sendo considerada fundamental no uso urbano. Daí tudo foi feito para seu correto planejamento (GDF, 1984a, p. 10).

O canteiro central das Avenidas é ocupado por vegetação, ciclovias e EPC (equipamentos públicos comunitários), sendo o melhor exemplo de ocupação de Elup. A Figura 42, extraída do MDE (1984a), representa as avenidas arteriais com 4 faixas de rolamento, sendo uma dedicada à circulação de ônibus.

**Figura 42** Representação técnica da Via Arterial, com indicação do canteiro central.



**Fonte:** GDF, 1984a, p. 23, com edição pelo autor, 2024.

A predominância é de duas faixas de rolamento, com uma delas dedicada à circulação de transporte público - devido a localização dos pontos de ônibus à direita da rua. Segundo o mesmo documento, “esta categoria de via possibilitará a existência, quando necessário e conveniente, de um transporte coletivo em faixa exclusiva” (GDF, 1984a, p. 19). Atualmente, contudo, não há faixas exclusivas para ônibus em Samambaia.

Segundo o MD-02/1 (GDF, 1984a), os espaços públicos deveriam ter primazia ao longo da extensão da malha urbana. Suas avenidas compõem elemento urbano marcante devido à sua arborização e se configuraram como local de estar e lazer, além de passagem. A seguinte citação é ilustrativa do que se almejava com a proposição de áreas verdes:

Entendemos como espaço livre de uso público aqueles destinados aos pedestres, não afetados com um uso preciso e permanente, mas que possibilitem sucessiva e simultaneamente, utilizações diversas (manifestações públicas, feiras, exposições, etc.).

O caráter essencial destes espaços é ter o solo livre podendo conter árvores, jardins e mobiliário urbano como elementos acessórios. Estes espaços deverão receber um tratamento cuidadoso, pois é intensão que os mesmos desempenhem um papel de pontos de encontros da população e se constituam num autêntico referencial urbano. Daí a preocupação de que desses espaços ocorram atividades múltiplas e vivificadoras e que tenham parques infantis, pontos de paradas de ônibus, áreas plantadas, telefone público, bancas de jornais etc, e no seu entorno atividades de comércio e equipamentos comunitários. Todo este conjunto de atividade deverá dar a esses “jardins”, uma determinada dimensão cultural e até de conotações líricas.

Grandes superfícies de pisos, bancos e árvores devem contribuir seu repertório físico.

As praças na sua acepção tradicional são espaços livres de uso público (GDF, 1984a, p. 11).

O Projeto Samambaia possuía, em seu horizonte, uma imagem de “cidade” que fornecesse espaços agradáveis e com destaque à mobilidade ativa. Tais diretrizes gerais orientaram a diretrizes específicas por meio de desenhos e pontos que significassem uma RA adequada ao crescimento pelo qual passava o DF.

Apesar da perspectiva positiva observada ao considerar a acessibilidade de pessoas com deficiências físicas nas diretrizes, entre a Primeira Avenida Norte (200/400) e a Primeira Avenida Sul (100/300) se localiza a linha do metrô e a faixa *non aedificandi* da rede de alta tensão de Furnas, para a qual também se previu projeto de Dinamização por meio da Avenida Interbairros (GDF, 2009). Segundo o MDE (1984a), o aspecto de barreira é um entrave às dinâmicas de lazer:

[...] sob linhas de alta tensão que cortam a Cidade Satélite Samambaia, no sentido nordeste-sudoeste deixam um autêntico vazio como se fosse um acidente de natureza geográfica, e que, devido às rigorosas limitações de uso, não poderá ser computado como área para lazer da população.

Devidamente tratado, sua função será meramente visual, propiciando em pontos determinados a circulação de pedestres e veículos (GDF, 1984a, p. 13).

A ausência de unidade ocasionada pela fragmentação decorrente dos trilhos e da Faixa de Servidão contribui a uma percepção fragmentada da imagem de Samambaia. Tal faixa é denominada pelo PLD de Samambaia (GDF, 1999) como **Faixa Central de Integração**. Segundo este documento,

Será objeto de projeto urbanístico especial decorrente do remanejamento e compactação das linhas de transmissão de Furnas. Deverá ocupar o espaço longitudinal entre as áreas norte e sul da cidade para a criação de lotes residências, comerciais e institucionais atendendo à demanda por habitação do Distrito Federal e diminuindo o vazio urbano atual que é a área de servidão de Furnas (GDF, 1999, p. 98).

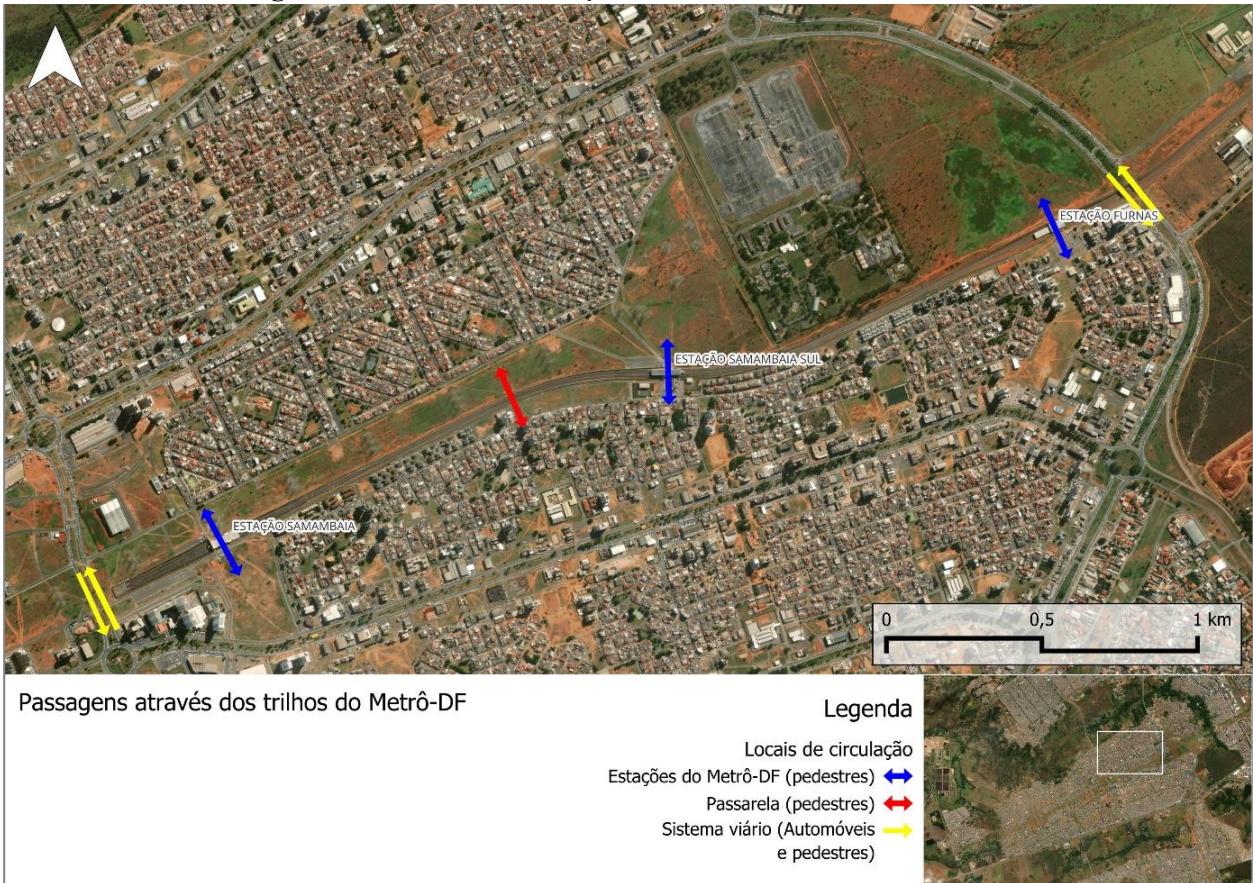
Os motivos para a não implantação de projetos, até 2025, na faixa de servidão, podem ser remetidos a aspectos onerosos, devido aos custos de alterar a rede de alta tensão. Em relação ao projetado para a área, há destaque para o projeto da Interbairros, considerado na Estratégia de Dinamização do PDOT/2009, que possui diretrizes para a ocupação dessa localidade, mas sem especificações quanto à alteração da rede de alta tensão.

Assim, as porções norte e sul funcionam de forma autônoma e, na porção abrangida pelo metrô (até o Centro Urbano), norte e sul se vinculam uma à outra apenas por seis passagens indicadas na Figura 43. Determinados serviços públicos ou comércios são exclusivos de algumas avenidas, de modo que a população realiza percursos a pé ou embarque em linhas de ônibus circulares<sup>52</sup>.

---

<sup>52</sup> As dinâmicas do transporte público em Samambaia, associadas à SE, foram trabalhadas em Euzébio e Gurgel (2024). As linhas Circulares (0.366, 366.1, 366.7, 366.5 a depender das avenidas que percorrem) são determinantes nas dinâmicas de deslocamento de Samambaia. Estas também realizam a integração com o metrô, com destaque à porção Oeste do território, após o Centro Urbano, que não é abrangida pelo sistema ferroviário.

**Figura 43:** Locais de circulação através dos trilhos do Metrô-DF.



**Fonte:** Elaboração própria, 2024, com base em Geoportal, s.d.

Percebe-se, então, que a presença de mais conexões fomentaria o acesso a outras porções territoriais. Lynch (2008, p. 27) descreveu como partes isoladas do sistema viário (no caso, de Boston) podem ter características marcantes, “contudo, esse sistema extremamente irregular é constituído de elementos isolados que só são lidos um por um, ou às vezes não tem ligação nenhuma”.

O aspecto de vazios permeia a RA. Seu Centro Urbano permanece subutilizado. O principal uso que se verifica ali são edifícios residenciais de uso exclusivo. Estes emolduram a paisagem, assim como suas avenidas emolduram seu desenho urbano. Atuam, também, como marcos visuais. Apesar de configurada de modo longitudinal, o principal processo de verticalização se concentra ali, de modo que “podemos ser capazes de perceber nossa posição ao longo do comprimento total, saber a distância percorrida ou ainda a percorrer” (Lynch, 2008, p. 61).

### 2.3.2.1 Usos e Ocupação previstos

Os usos e gabaritos possíveis em Samambaia, e nas demais RAs, são historicamente definidos em uma série de normas (como GBs e NGBs). Por sua parte, o PDL de Samambaia (GDF, 1999a), que dedica um capítulo ao levantamento da situação real da RA, constata “um elevado índice de irregularidades com relação ao uso e à ocupação do solo na cidade. Constata uma multiplicidade de normas, complexas e pontuais e desarticuladas entre si, é uma das principais causas do não cumprimento das mesmas” (GDF, 1999a, p. 88).

O Plano Diretor Local estabeleceu diretrizes gerais e critérios de ocupação, mantendo apenas aquelas “necessárias ao bem-estar da coletividade e à preservação do meio ambiente” (GDF, 1999a, p. 88). De modo a definir os usos, foram definidos os “critérios de incomodidade”, o “coeficiente de aproveitamento”, a “taxa de permeabilidade”, os “afastamentos obrigatórios” e a “quantidade de vagas para estacionamento de veículos”.

Obedecendo aos critérios estabelecidos, observando as características das áreas em que se inseriam e à hierarquia viária, foram definidas quatro categorias de lotes:

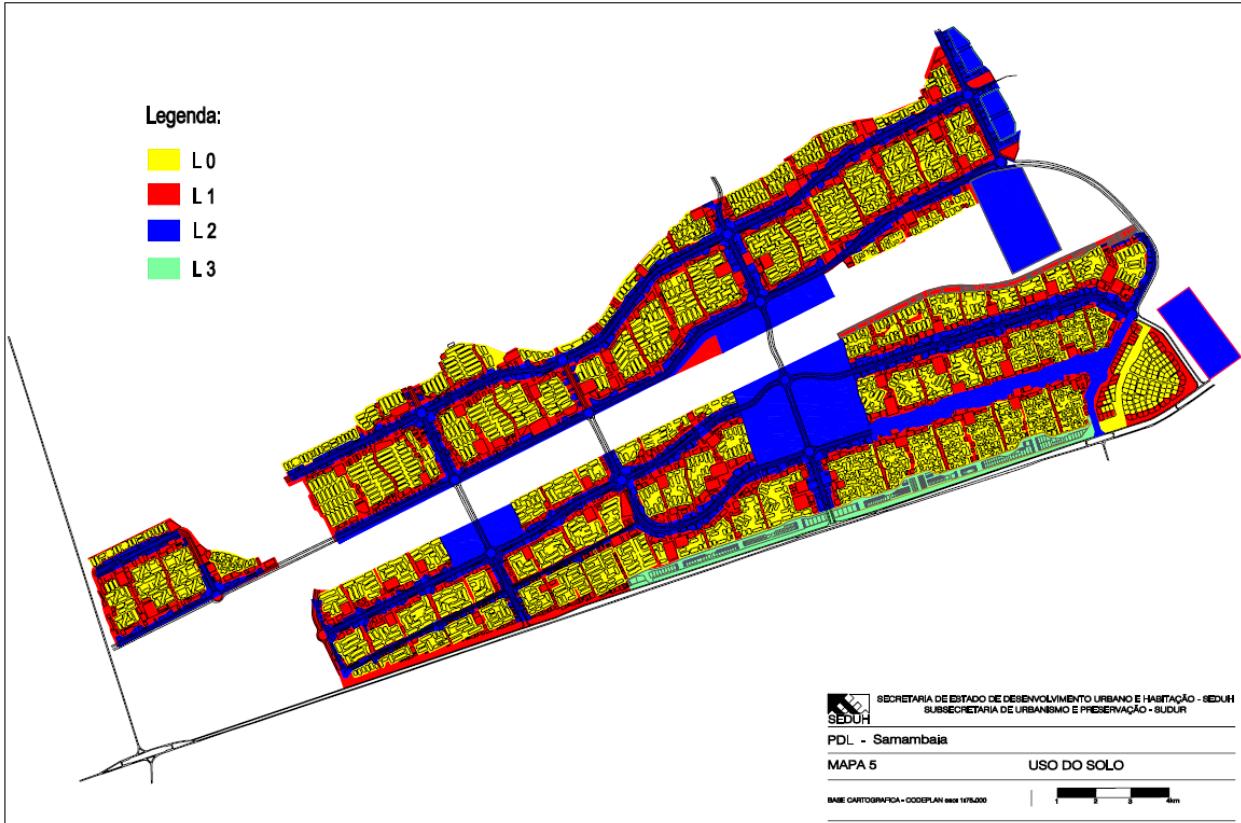
Lotes da categoria L0 – de maior restrição: são aqueles localizados no interior das quadras, servidos por vias locais;

Lotes da categoria L1 – de média restrição: são aqueles voltados para vias secundárias, entrequadras e praças;

Lotes da categoria L2 – de menor restrição: são aqueles localizados nas áreas de Centro, nas avenidas principais e nas áreas onde se pretende manter e incentivar a implantação de atividades mais diversificadas;

Lotes da categoria L3 – com restrição a residências: são aqueles localizados nos setores de Indústrias e na Área de Desenvolvimento ADE Sul, áreas de fácil acesso por vias arteriais (GDF, 1999a, p. 90).

Essa classificação é apresentada na **Figura 44**, que traz o mapa de Samambaia com as respectivas classificações de uso por área.

**Figura 44:** PDL - Uso do Solo

**Fonte:** GDF, 1999b, p.8.

Essa categorização se articula às diretrizes estabelecidas em seu PDL, de modo que já se visualiza, por exemplo, a ADE Sul, onde antes se localizava o Setor de Mansões de Samambaia. Como verificado na **Figura 44**, essa área está classificada como L3, ou seja, restringe a possibilidade de usos residenciais, de modo que a articulação com a BR-060 é estratégica à implantação de atividades econômicas de grande porte.

O uso para seus Centros é definido como L3, ou seja, menor restrição, e permitindo “as atividades dos lotes de categorias de uso L0, L1, L2 e L3, salvo o uso residencial, onde será permitida apenas uma residência de zelados, ocupado a área máxima definida pelo Código de Edificações do Distrito Federal” (GDF, 1999a, p. 91).

A valor do coeficiente de aproveitamento, enquanto “índice numérico que, multiplicado pela área do lote, resulta na área máxima de construção permitida” (GDF, 1999a, p. 91), para o Centro Urbano, também expande as possibilidades de ocupação, de acordo com a seguinte classificação:

**Coeficiente 6:** adotado para o Centro Urbano;

**Coeficiente 4:** estabelecido para o Subcentro Oeste, para os lotes voltados para o corredor de atividades, na Av. Central de Samambaia e os lotes das avenidas voltadas para o Centro Urbano;

**Coeficiente 3,5:** adotado para os lotes do tipo H-4;

**Coeficiente 3:** estabelecido para a maioria dos lotes voltados para as vias principais;

**Coeficiente 2:** adotado para todos os lotes de categoria L0 e L1, localizados no interior das quadras;

**Coeficiente 0,8:** adotado para o Setor de Mansões Sudoeste e para o Complexo de Furnas (GDF, 1999a, p. 92-93).

Assim, a possibilidade de adensamento no Centro Urbano se verifica já em seu PDL, enquanto espaço de grande dimensionamento e Coeficiente de aproveitamento 6. Ao longo do texto, o Centro Urbano é retomado, de modo que são definidas diretrizes para a “complementação das atividades urbanas adequadas à função de centralidade e integração ao corredor de atividades” (GDF, 1999, p. 97). O corredor de atividades, não obstante, foi estratégia articulada entre os PDLs de Samambaia, Ceilândia e Taguatinga com o objetivo de articular seus Centros (Figura 47).

**Figura 45:** Corredor de Atividades.



**Fonte:** GDF, 1996, p. 55.

Por meio da Emenda à Lei Orgânica do Distrito Federal 49 de 2007, se prevê a implantação da Lei de Uso e Ocupação do Solo “no prazo máximo de 2 (dois) anos, a partir da vigência do Plano Diretor de Ordenamento Territorial” (GDF, 2021). De modo que, com a revisão de 2009, o PDOT estabelece a Lei de Uso e Ocupação do Solo do Distrito Federal (LUOS) como um dos instrumentos de política urbana. De acordo com o PDOT/2009, em seu Art. 49, deve a LUOS

indicar:

[...]

- I – os usos dos lotes de acordo com a Tabela de Classificação de Usos e Atividades do Distrito Federal, assegurando a localização adequada para as diferentes funções e atividades urbanas no Distrito Federal;
- II – as alturas máximas das edificações;
- III – taxas de permeabilidade, quando couber;
- IV – os afastamentos mínimos laterais, frontais e de fundos dos lotes, quando couber;
- V – os cones de iluminação e ventilação, quando couber;
- VI – a utilização dos subsolos, quando couber;
- VII – o tratamento das divisas do lote;
- VIII – parâmetros para definição do número mínimo de vagas de estacionamento interno das unidades imobiliárias;
- IX – as penalidades correspondentes às infrações decorrentes da inobservância dos preceitos estabelecidos [...] (GDF, 2009).

Assim, aprovada em outubro de 2017, a LUOS passa a abarcar as diretrizes de ocupação antes estabelecidas pelo PDL e outras legislações de política territorial. Diferentemente do PDL, a LUOS não utiliza manchas ou zonas para delimitar o uso,

devido à situação peculiar do arcabouço de normas vigentes que trata a cidade quase que lote a lote. A LUOS propõe, em verdade, uma transição da base normativa de uso e ocupação do solo, que consiste no que se denomina UOS – Unidade de Uso e Ocupação do Solo. Uma UOS possibilita a associação dos usos e atividades permitidas em relação à área do lote ou projeção e sua inserção na malha urbana (GDF, 2017, p. 19).

Uma UOS abrange os usos para aquele lote, que são atrelados à tabela de uso e atividades e ao “Quadro de Parâmetros de Ocupação do Solo por Região Administrativa, que relaciona para as UOS os índices urbanísticos que se aplicam aos lotes e projeções” (GDF, 2017, p. 19). Assim, ao observar o mapa de Samambaia, sob a perspectiva de seus Usos, deve-se considerar as variáveis que incidem no caso específico. Os principais UOS incidentes em Samambaia são:

**Tabela 3:** Principais UOS incidentes em Samambaia.

| UOS        | Cor     | Definição  |
|------------|---------|--|
| RO 1       | Amarelo | Residencial Obrigatório 1  |
| RO 2       | Amarelo | Residencial Obrigatório 2  |
| CSIIR 2    | Marrom  | Comércio, prestação de serviço, institucional, industrial e residencial 2                    |
| CSIIR 2 NO | Cinza   | Comércio, prestação de serviço, institucional, industrial e residencial 2<br>Não Obrigatório |
| Inst EP    | Azul    | Institucional Equipamento público  |
| RE 2       | Verde   | Residencial Exclusivo 2  |
| RE 3       | Verde   | Residencial Exclusivo 3  |
| CSIIInd 2  | Roxo    | Comércio, prestação de serviço, institucional, industrial 2                                  |

Fonte: Elaboração própria, 2025.

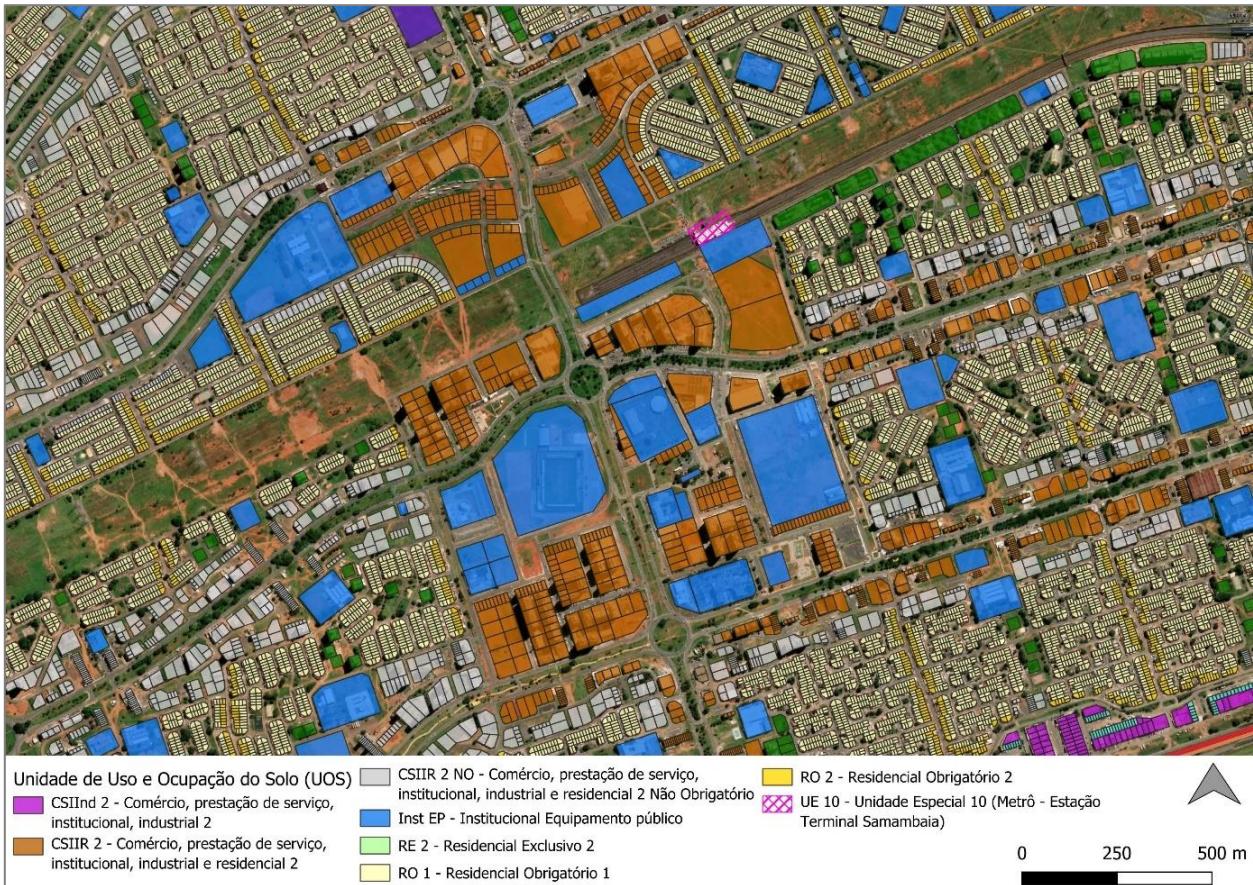
O uso CSIIR 2 abrange os principais usos comerciais, localizados em suas avenidas à leste, de modo que CSIIR 2 NO se localiza prioritariamente à oeste, em suas avenidas, pois busca acompanhar o crescimento orgânico da RA, considerando, ainda, que grande parte de seus lotes se encontram desocupados.

O uso CSIIInd 2, em articulação ao proposto no PDL, prevê, prioritariamente, usos industriais. O RO 1 se localiza em suas quadras residenciais, enquanto o uso RO 2 se encontra em suas avenidas coletoras, dado que possui maior flexibilidade a usos comerciais. Por fim, o uso RE 2 se encontra em seu Setor de Mansões e o RE 3 nas entrequadras, quando há presença de edifícios multifamiliares, sendo que ambos não permitem nenhum uso comercial. A articulação lógica dos usos em Samambaia também é observada na Memória Técnica da LUOS:

Em Samambaia, além da gradação das UOS em correspondência com a hierarquia viária, a imagem ilustra bem o critério das UOS CSIIR 1 NO e CSIIR 2 NO, mostrando sua incidência em lotes que em sua grande maioria estão desocupados, ou seja, não há uma tendência para tal ou qual uso. A flexibilização com o critério “Não Obrigatório” permitirá que, ao longo do tempo, as atividades se implantem de forma não induzida, caracterizando tendências de uso (GDF, 2017, p. 57).

O mapa a seguir apresenta seu Centro Urbano, com a indicação das Unidades de Uso e Ocupação do Solo, ausente a representação das edificações:

**Figura 46:** Centro Urbano - Uso e Ocupação do Solo.



**Fonte:** Elaboração própria, com base em Geoportal (s.d.)

Como se observa, em seu Centro é previsto e direcionado a usos Institucionais (voltados a equipamentos públicos) e comerciais, havendo a obrigatoriedade deste. São lotes de grandes dimensões, cuja progressiva ocupação possibilita o desdobro sem alteração de uso previsto<sup>53</sup>. Se percebe a extensão de suas avenidas em direção ao Centro Urbano, perpendiculares ao UOS CSIIr 2, de modo que se abre no Centro. A continuidade, então, segue este uso na modalidade “Não Obrigatória”. O progressivo planejamento que incide sobre a RA tende a se aproveitar e melhorar um desenho urbano propício ao deslocamento e previsão de atividades em localidades estratégicas à população.

<sup>53</sup> De acordo com a Lei Complementar nº 1.027, de 28 de novembro de 2023, que “dispõe sobre o parcelamento do solo urbano no Distrito Federal e dá outras providências”, em seu Art. 69, “É admitida a alteração de lote integrante de parcelamento do solo urbano registrado em cartório de registro de imóveis, observada a legislação de uso e ocupação do solo do Distrito Federal, nas seguintes modalidades:

I - desdobra, caracterizado pela subdivisão de lote originário de parcelamento matriculado no cartório de registro de imóveis, que não implique alterações no sistema viário e áreas públicas” (GDF, 2023).

### 2.3.3 A expansão – Fração da Quimera a Oeste

Essa porção de Samambaia poderia ser tratada no subtópico anterior, específico às quadras, devido à semelhança das tipologias de ruas e edifícios. Contudo, devido às suas particularidades – em relação às ocupações e localização à oeste - e relevância para o planejamento regional – como a designação de Áreas de Desenvolvimento Econômico (ADE), optou-se pela realização deste subtópico dedicado.

A Expansão de Samambaia compreende as quadras QR, QS e QN<sup>54</sup> 427, 429, 431 433, 629, 631, 633, 827, 829, 831, 833, 1029, 1031 e 1033. Se localiza após o Refúgio de Vida Silvestre Gatumé (Revis Gatumé), o qual também está inserido na Área de Relevante Interesse Ecológico JK (Arie JK) (Figura 47).

**Figura 47:** Quadras da Expansão de Samambaia e Unidades de Conservação de Uso Sustentável (UC).



**Fonte:** Elaboração própria, com base em Geoportal (s.d.) e Ibram (2020).

<sup>54</sup> A diferença entre essas denominações foi tratada no capítulo 2.3.1 – Quadras e Conjuntos.

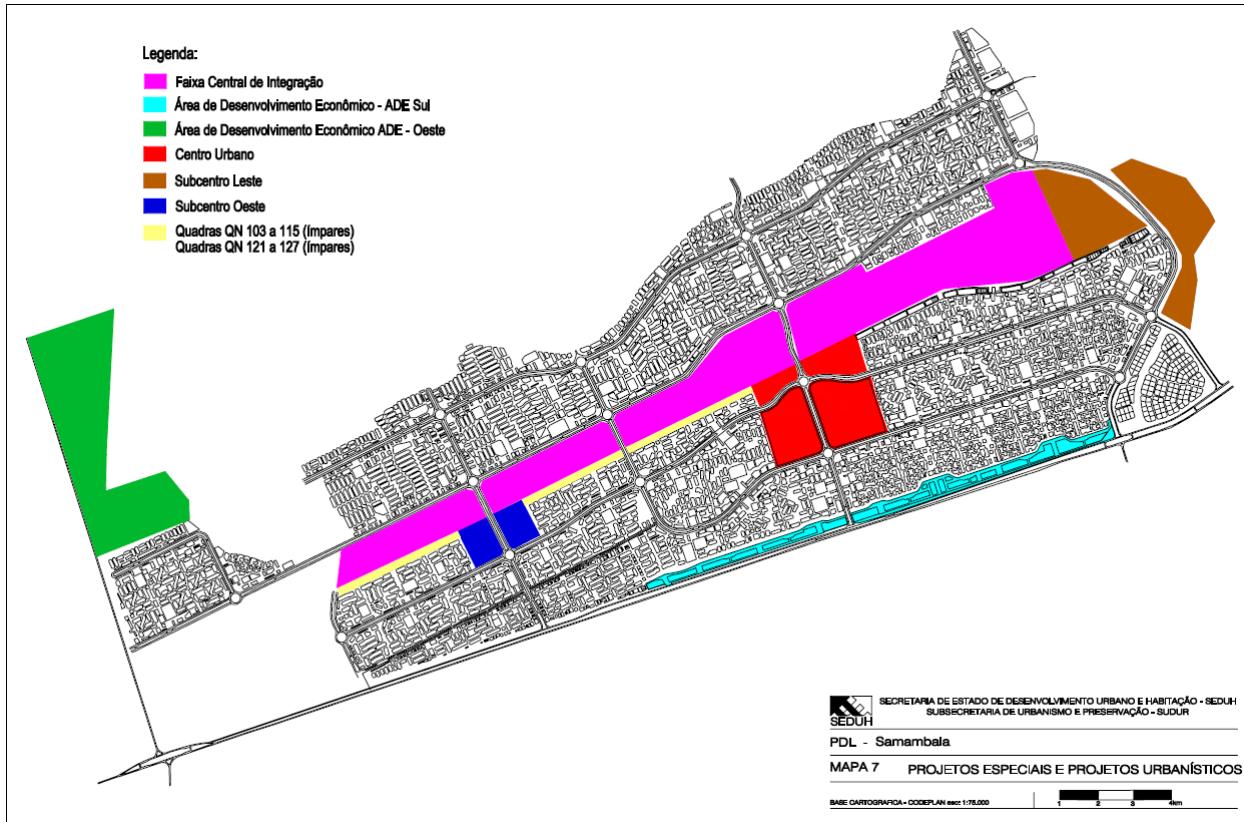
No PDL de Samambaia, enquanto uma das propostas elaboradas, é definida a criação das Áreas de Desenvolvimento Econômico Sul (ADE Sul) e Oeste (ADE Oeste) (Figura 48). O objetivo da criação dessas áreas foi uma “maior autonomia socioeconómica da Região Administrativa e em função da forte demanda pela ampliação das condições de implantação de atividades geradoras de emprego e renda” (GDF, 1999, p. 82).

O objetivo de Áreas de Desenvolvimento Econômico, instituídas no PDOT/1997 foi

A disponibilização, em curto prazo, de áreas para a instalação de atividades econômicas. Buscava induzir o desenvolvimento econômico de forma descentralizada, com distribuição de atividades e oportunidades de emprego junto aos diversos núcleos urbanos do Distrito Federal (Cavalcante, 2009, p. 139)

Nessas áreas o coeficiente de coeficientes de aproveitamento (CA) é maior, de modo a incentivar e fomentar o dinamismo econômico na região. Foram planejadas ADEs na porção sul, ao longo da BR-060 e na porção oeste, na expansão de Samambaia, a qual se localizaria após a mancha urbana estabelecida (Figura 30). São áreas que seriam destinadas a Projetos Urbanísticos Especiais, a serem elaborados posteriormente.

**Figura 48:** Projetos Especiais de Samambaia previstos no PDL.



**Fonte:** GDF, 1999a, p. 7.

A ADE situada na expansão se justificou enquanto localidade distante das centralidades regionais do DF, de modo que se criassem ali dinâmicas econômicas<sup>55</sup> que correspondessem às potencialidades da região, com destaque à proximidade das vias arteriais e com o trânsito de veículos de carga, assim como às condições físico ambientais do terreno (GDF, 1999, p. 83).

Nessa área, na qual já estava instalada a ETE – Estação de Tratamento de Esgoto, era prevista a instalação de lotes de categoria L3<sup>56</sup> com restrição a residência, e “nos lotes lindeiros ao córrego Melchior serão proibidas atividades com natureza de incômodo ambiental relativa à geração de resíduos, emissões e efluentes poluidores” (GDF, 1999, p. 98).

Dessa forma, a ocupação da 1ª Etapa da ADE Oeste ocorreu com a continuidade da implantação das quadras 427, 429, 431 433, 629, 631, 633, assim como o parcelamento das 827, 829, 831, 833, 1029, 1031 e 1033. São quadras que atendem ao mesmo padrão de ocupação do restante da RA, ou seja, são compostas por avenidas coletoras, e arteriais, as quais abrangem o uso comercial.

Na área prevista para a segunda etapa da ADE Oeste (indicada na **Figura 49** como ADE Oeste - Próximas Etapas) foi implantada a Estação de Tratamento de Esgoto, além de que, em 2017, foi realizada a transferência do Aterro Sanitário de Brasília para essa localidade, antes localizado na RA XXV – SCIA/Estrutural (G1, 2017). De acordo com MDE 02/09 (GDF, 2009),

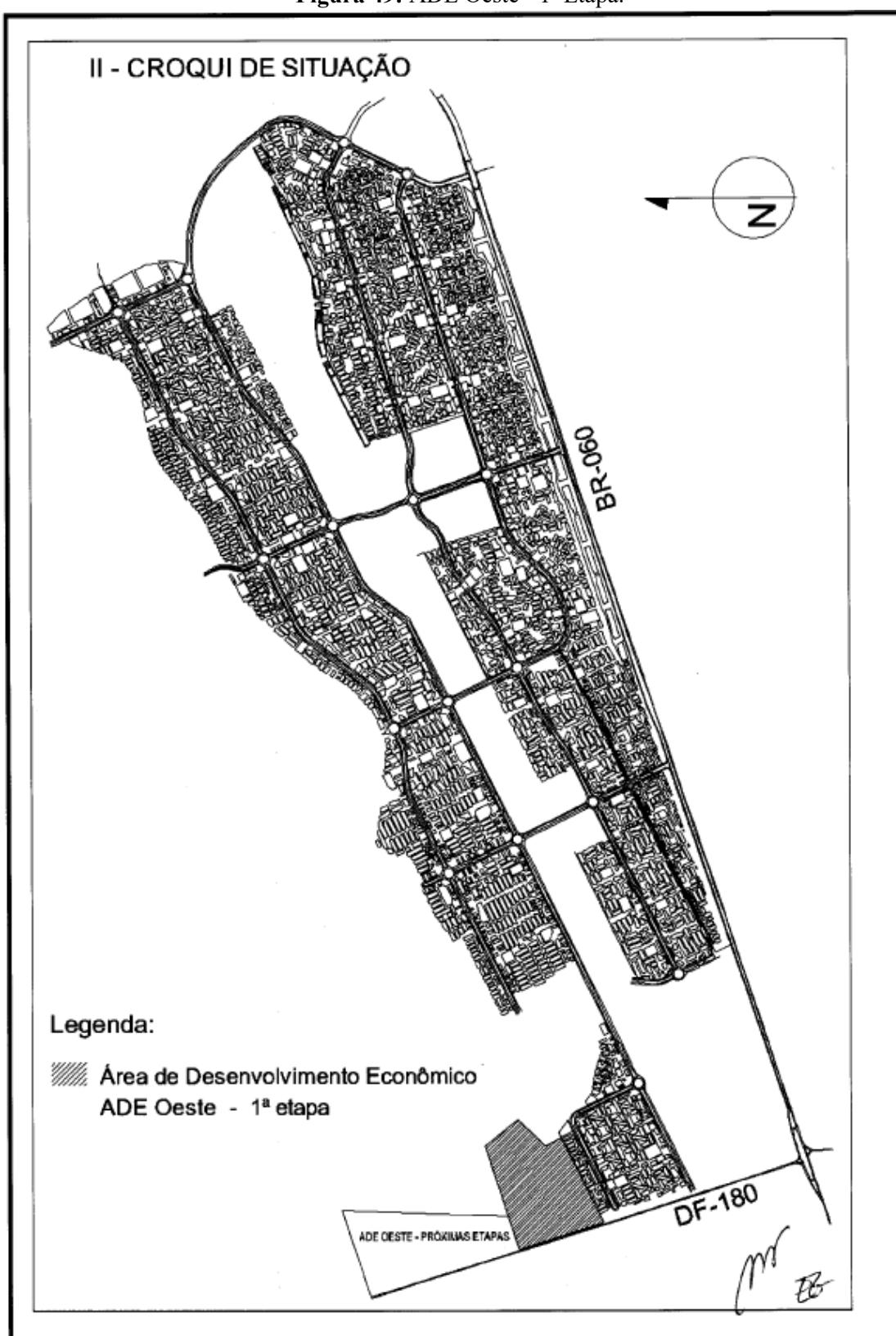
A Área de Desenvolvimento Econômico – ADE Oeste, onde foi localizada a área do aterro sanitário, foi definida para abrigar atividades econômicas, inclusive as de alta incomodidade. No artigo 49, fica definido que na Área de Desenvolvimento Econômico – ADE Oeste, os lotes corresponderão à categoria de Lotes com Restrição à Residência – L3 (GDF, 2009, p. 12).

Assim, o projeto do aterro atendendo às diretrizes de implantação, foi instalado em 2017, em processo que recebeu críticas de moradores, incluindo um caso de realocação de escola localizada nas proximidades (G1, 2017).

<sup>55</sup> Vale mencionar, também, que nas ADEs não seria permitido o uso residencial, exceção da residência do zelador, “cuja área máxima não poderá ultrapassar aquela definida pelo Código de Edificações do Distrito Federal para residências econômicas” (GDF 1999, p. 83). Contudo, como se verificará no decorrer do trabalho, o predomínio de usos, no caso da Expansão, é residencial.

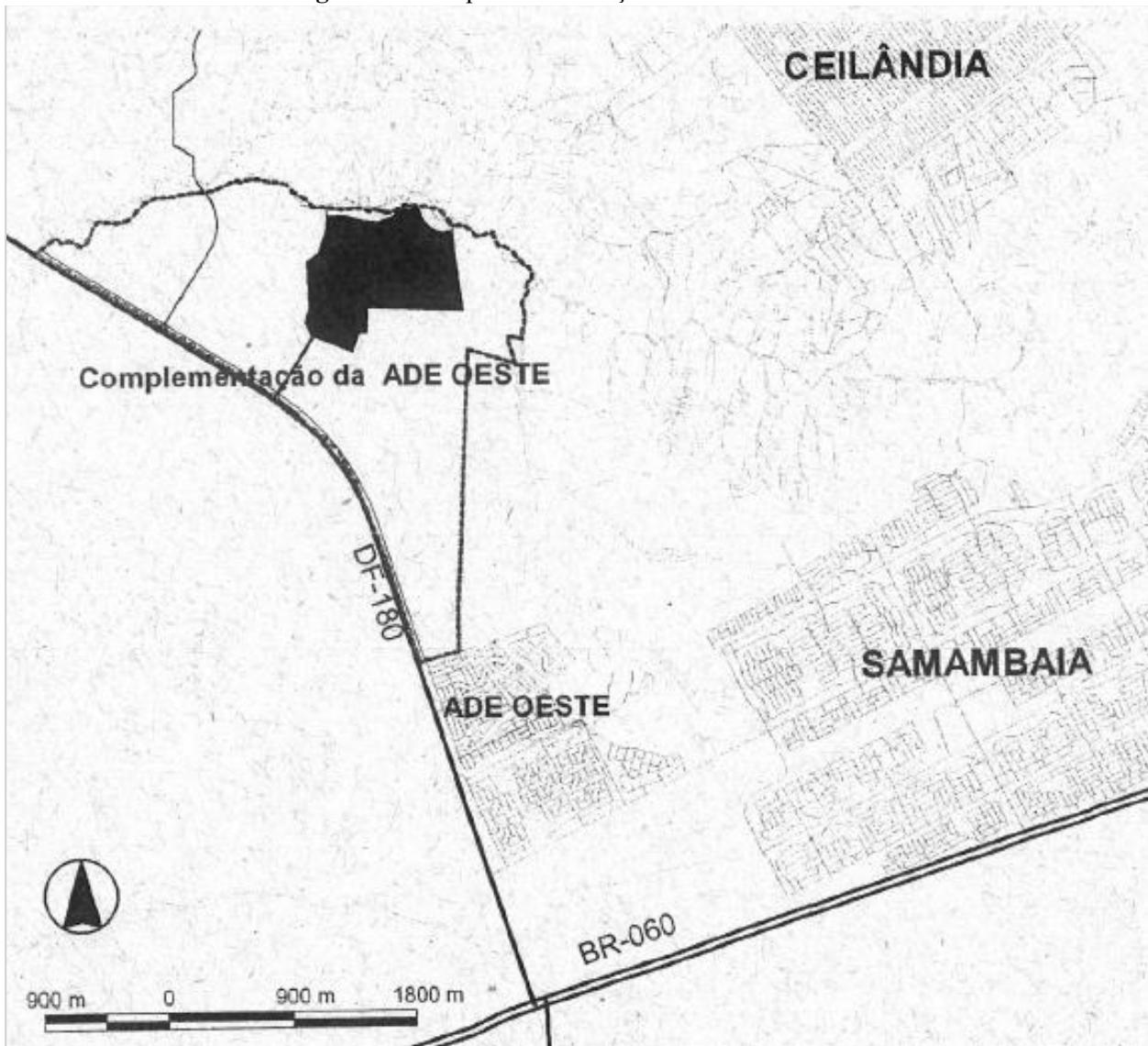
<sup>56</sup> Lei Complementar nº 370, de 2 de março de 2001, que aprova o Plano Diretor Local de Samambaia. Art. 42. Nos Lotes com Restrição a Residência - L3, são permitidas as atividades das categorias L0, L1, L2 e L3, salvo o uso residencial [...]. Art. 44. Nos lotes das categorias L1, L2 e L3, é permitida mais de uma atividade não-residencial, desde que respeitados os parâmetros de uso e ocupação do solo previstos no Código de Edificações do Distrito Federal e nesta Lei Complementar.

Figura 49: ADE Oeste - 1<sup>a</sup> Etapa.



Fonte: GDF, 2007, p. 5.

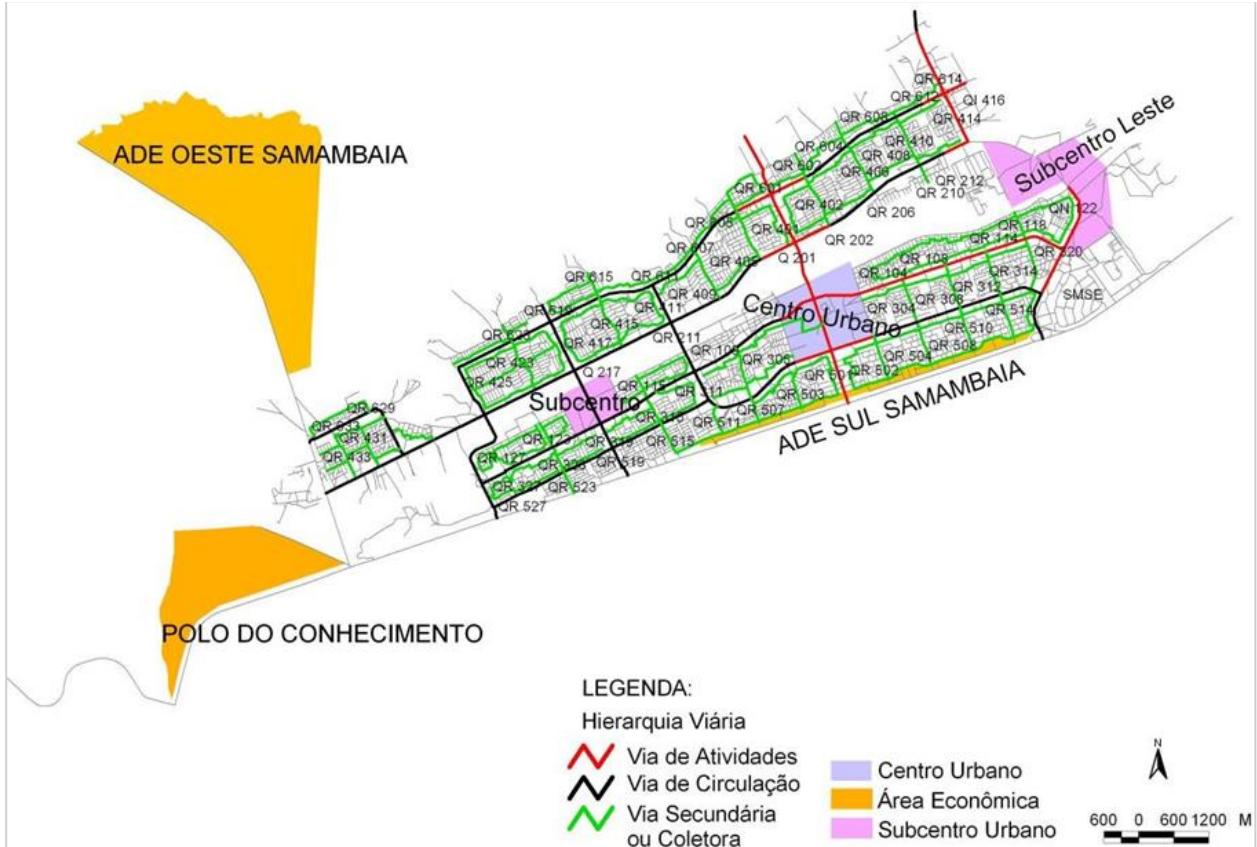
**Figura 50:** Croqui de localização do Aterro Sanitário



**Fonte:** GDF, 2009, p. 2.

Quando da revisão do Plano Diretor de Ordenamento Territorial do DF, em 2009, as Áreas Econômicas foram alteradas, com manutenção, extinção ou criação de novas. Em Samambaia, foi extinta a ADE Oeste, mantida a ADE Sul, com a classificação de “não consolidada” e criada a Área Econômica do Polo do Conhecimento (Figura 51).

**Figura 51:** Mapa de Samambaia segundo sua hierarquia viária e estratégias de Centralidade.



Fonte: PDOT, 2009.

Segundo o MDE 03/01 (2007), “separando a quadra 827 das Quadras 829 e 1029, existe a linha de transmissão de FURNAS, embaixo da qual foi proposta área *non-aedificandi* de 28,50m (vinte oito metros e meio) do eixo da rede, conforme recomendações da central elétrica” (GDF, 2001, p. 14). Contudo, com a progressiva ocupação desta região, verifica-se que a área mencionada foi ocupada por residência, na região da comunidade do Morro do Macaco<sup>57</sup>. Ainda segundo o documento,

o projeto [para a expansão] é permeado por praças de escala local. Essas praças funcionam como local propício ao lazer dos moradores dos conjuntos próximos e como facilitadores de drenagem do solo por percolação. Existem praças contíguas aos equipamentos públicos comunitários, de forma a atender tanto as necessidades locais, quanto aos dos usuários desses equipamentos (GDF, 2001, p. 15).

<sup>57</sup> Essas comunidades foram classificadas pelo IBGE como Favelas ou Comunidades Urbanas: <https://www.ibge.gov.br/geociencias/organizacao-do-territorio/tipologias-do-territorio/15788-favelas-e-comunidades-urbanas.html?=&t=resultado>

**Figura 52:** Projeto da 1<sup>a</sup> Etapa da ADE Oeste.



**Fonte:** GDF, 2007, p 8, com edição pelo autor, 2024.

A necessidade de implantação de praças para percolação se atrela, também, à declividade do solo. Tais praças, contudo, permanecem como áreas desocupadas, com ausência de equipamentos públicos. De modo semelhante, as praças que possuem maior escala, devido à demora em instalação de equipamentos comunitários e arborização, estão sujeitas a ocupações informais. A área *non-aedificandi* (devido à rede de esgoto) situada entre as quadras 831 e 833 possui pequenas edificações de caráter temporário, como estabulos (Figura 53, em verde). Para essa região, conforme MDE (2007),

Em função da rede de esgotos da CAESB que atravessa o parcelamento, optou-se pela criação de um *boulevard* entre as QR 831 e 833; área non-aedificandi ladeada por Equipamentos Públicos Comunitários, no caso, escolas e área destinada a Secretaria de Saúde, além de conjuntos residenciais com lotes de categoria L1 capazes de comportar atividades que propiciem urbanidade à área e suas praças próximas. Nesse *boulevard* deverá ser implantada densa arborização constituída de árvores de grande porte e de espécies variadas, mas com especial atenção as copaíbas de modo a criar uma barreira para amenizar o efeito da poeira nos meses secos e filtrada, mesmo que em parte, a emissão de efluentes gasosos e a propagação sonora, por meio dos fixadores naturais existentes nas folhas das árvores oleaginosas (GDF, 2007, p. 15).

Essa região, de fato, se mantém livre, mas sem a instalação de equipamentos ou arborização densa (Figura 53).

**Figura 53:** Área *non-aedificandi*, entre QR 831 e 833, Comunidade Morro do Sabão ao fundo.



**Fonte:** Fotografia pelo autor, 2025.

A região prevista como parque (Figura 52, em azul), contudo, foi ocupada progressivamente de modo informal, consolidando a Comunidade do Morro do Sabão. Ainda de acordo com o MDE 003 (GDF, 2001), sobre essa área,

Devido ao declive abrupto e a impossibilidade de uma ocupação que não oferecesse riscos aos ocupantes optou-se pela criação de um parque vivencial de 34.783,99 m<sup>2</sup>, com a possibilidade de criação de equipamentos de lazer para a população – o que vem ao encontro do disposto na Lei Distrital N.º 945 de 30 de outubro de 1995<sup>58</sup>, que dispõe acerca da obrigatoriedade por parte do executivo de reserva e demarcação de áreas com finalidade específica de implantação de Clubes Sociais de Unidade de Vizinhança – podendo, ainda, serem desenvolvidas atividades de cunho pedagógico – programas de educação ambiental, hortas

<sup>58</sup> A Lei Distrital N.º 945 de 30 de outubro de 1995 “Fixa a obrigatoriedade da seleção, demarcação e reserva de áreas com a finalidade que especifica.[...]

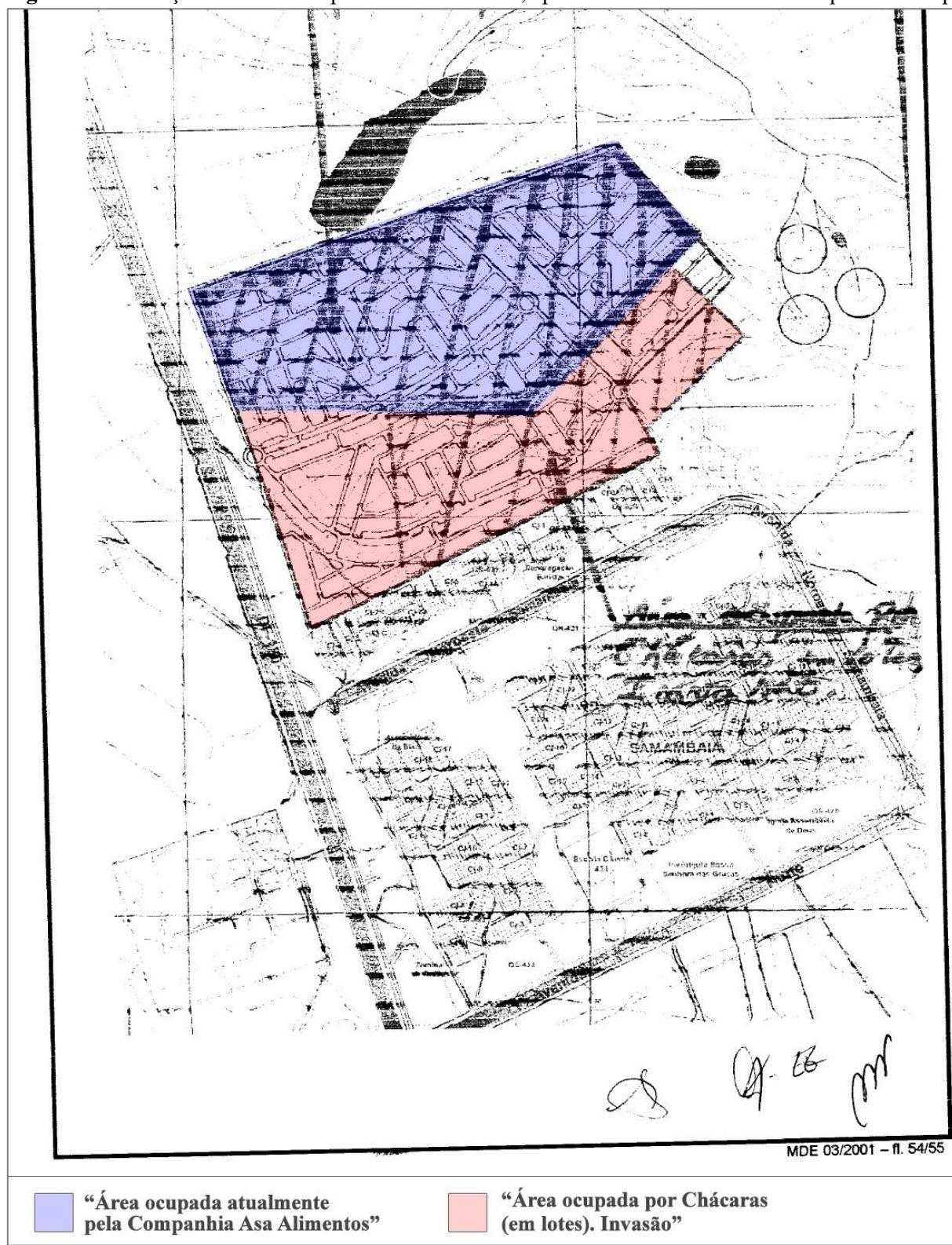
Art. 1º Fica o Poder Executivo do Distrito Federal obrigado a selecionar, demarcar e reservar, em todas as Regiões Administrativas, áreas destinadas à implantação de Clubes Sociais de Unidade de Vizinhança, na proporção de 01 (um) para cada 50.000 (cinquenta mil) habitantes”>

Parágrafo único - Exetuam-se do disposto neste artigo as Regiões Administrativas que já disponham do aludido equipamento de uso comunitário” (Distrito Federal, 1995).

comunitárias – de modo a que a população tome posse da área e esta seja por ela fiscalizada e mantida com ajuda do Poder Público (GDF, 2001, p. 15).

Antes da instalação das quadras da ADE Oeste, em 2007, já se verificavam indícios de ocupação. A região foi vistoriada pela Terracap, em 2001, com documento anexado no mesmo processo. De acordo com este órgão, 70% da área era ocupada pela “Asa Alimentos” (marcada em azul); a área marcada em vermelho no croqui “onde havia hortas comunitárias, nos fundos da quadra 529, hoje transformadas em mini chácaras, numerados de 01 a 11 e lotes de tamanhos variados, sendo ambos os casos de invasões com aproximadamente 03 (três) anos de existência” (GDF, 2001, p. 15).

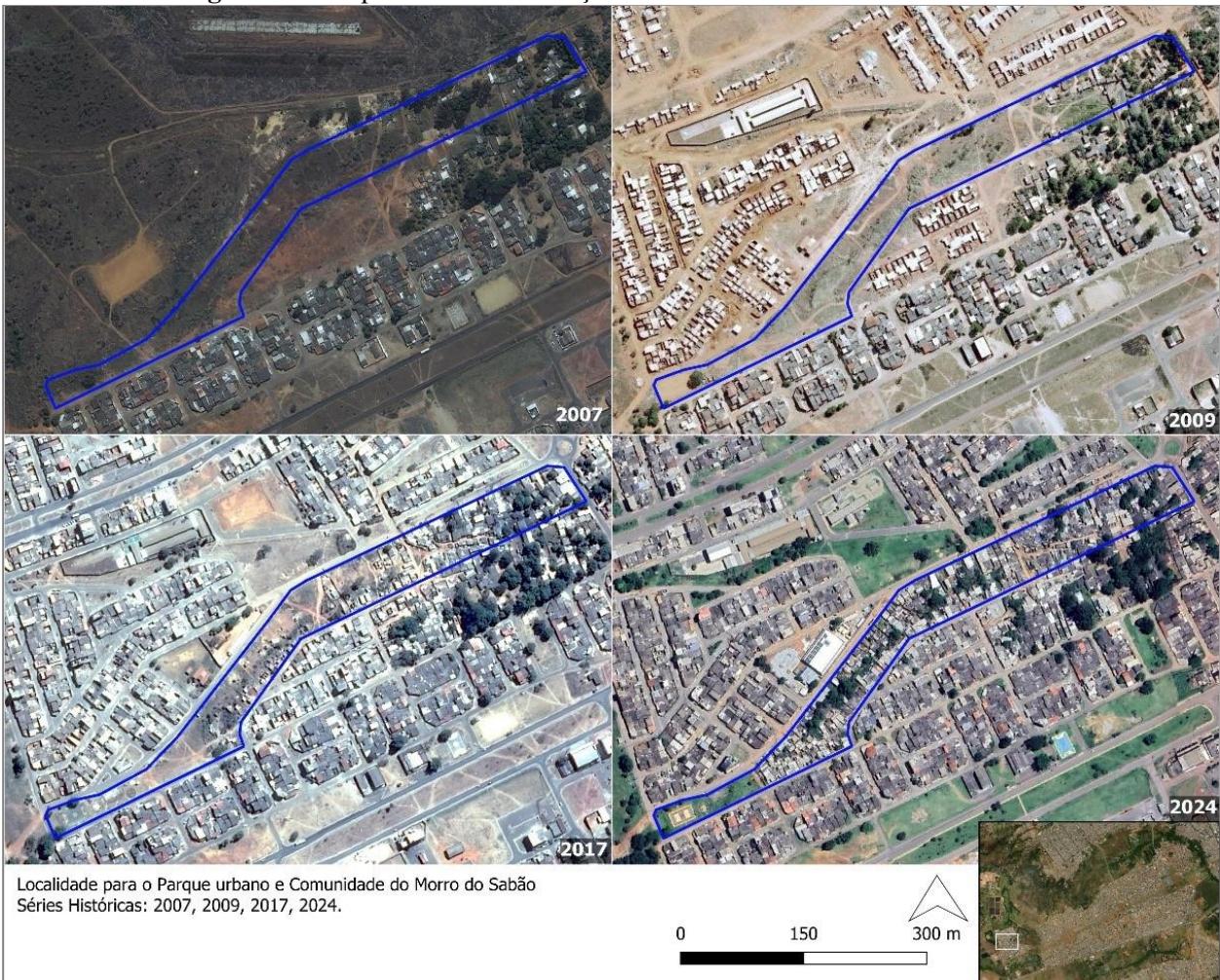
**Figura 54:** Indicação das áreas ocupadas na ADE Oeste, após vistoria realizada em 2001 pela Terracap.



**Fonte:** GDF, 2001, com edição do autor das referidas áreas pelas cores utilizadas no documento e interpretação do texto escrito, 2024.

O relatório traz fichas com o nome dos moradores, profissão e dados pessoais, assim como descrição dos lotes e fotografias. Como se verifica na Figura 54, estes lotes, assim como a “Asa Alimentos”, se localizam na futura ADE Oeste. O processo trata dos trâmites relativos à desobstrução desta empresa, mas com poucas menções às “invasões”. No entanto, conforme a Figura 55, em 2009, quando da implementação do parcelamento elaborado em projeto urbano, já havia lotes instalados. Os aspectos de declividade do terreno, como descritos no trecho anterior, não configuraram impeditivos à ocupação. A instalação posterior das quadras não supriu essas ocupações que se situam na área do parque, verificando-se o adensamento progressivo (Figura 55).

**Figura 55:** Parque Urbano - formação da Comunidade do Morro do Sabão.



**Fonte:** Elaboração própria, com base em Geoportal (s.d.) e Esri Satellite (2024).

Como mencionado, os indicadores de renda de Samambaia se reduzem em direção à porção oeste do território. A implantação da quadra residencial não acompanhou a demanda por

equipamentos, parques ou atenção ao modo como se deu a ocupação na região. A maior distância do centro administrativo de Brasília também está refletiva na desatenção social e política.

À medida em que ocorre o deslocamento de leste a oeste, no interior da RA, a vegetação se reduz; os comércios se tornam mais escassos; e as ocupações urbanas e os equipamentos são intercalados por grandes vazios. Em Boston, “à medida que nos distanciamos do limite representado pelo rio Charles”, se reduz a precisão espacial (Lynch, 2008, p. 24). Em Samambaia, apesar de um padrão morfológico macro, a paisagem se torna dispersa, imprecisa.

## 2.4 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS

As dicotomias existentes no interior de Samambaia, assim como de outras RA, devem ser combatidas na perspectiva de seu planejamento urbano. O fomento a diferentes porções territoriais em busca de uma equidade, sem abandonar as características únicas de cada região, também gera impactos nas percepções da população sobre o outro, ou seja, a busca pela construção de uma imagem coletiva positiva, assim como de pertencimento.

Segundo Lynch (2008, p. 14), “precisamos aprender a ver as formas ocultas na vasta extensão de nossas cidades”. As formas diversas que estão ocultas, para determinada pessoa, também tornam ocultos os sujeitos. Deve ser buscada, assim, a alteridade por meio do planejamento urbano e das políticas urbanas.

A forma urbana representada em seus desenhos preliminares carrega significados, diretrizes e princípios. Estes, enquanto base teórica e conceitual para a concepção da RA, foram a base para a consolidação da forma, que é o núcleo urbano construído. Mas o território se consolida de outros modos, apesar da base pré-estabelecida e de uma rigidez projetual atrelada aos princípios de uso. Novos significados, coletivos ou individuais, derivam do usufruto pela população. Segundo Lynch, “os significados individuais da cidade são tão variados, mesmo quando sua forma pode ser facilmente comunicável, que parece ser impossível separar significado e forma, pelo menos nos estágios iniciais de análise” (Lynch, 2008, p. 10).

Cada indivíduo construiu um significado, positivo ou negativo, atrelado à situação atual da RA. Muito do que foi pensado não se consolidou, devido à ausência de implantação de projetos específicos ou apenas parcialmente, apesar de haver previsão destes por meio dos PDLs. Mas a

imensa e complexa, a imagem continua a ser construída a cada dia, de modo que a percepção social pode reverberar na ação política e nos Instrumentos de Planejamentos.

### **3 HISTÓRIA AXIAL E MORFOLÓGICA DE SAMAMBAIA**

Neste capítulo, retoma-se a estrutura do anterior: (1) Quadras e conjuntos; (2) Avenidas e Centro Urbano; e (3) Expansão. Contudo, o olhar se passa à configuração urbana sob a perspectiva da Teoria da Lógica Social do Espaço. O debate histórico se mantém como parte fundamental, mas observa-se Samambaia sob sua morfologia histórica quantitativa (na forma da extração e interpretação de valores) e qualitativa (na descrição e análise de seus mapas axiais).

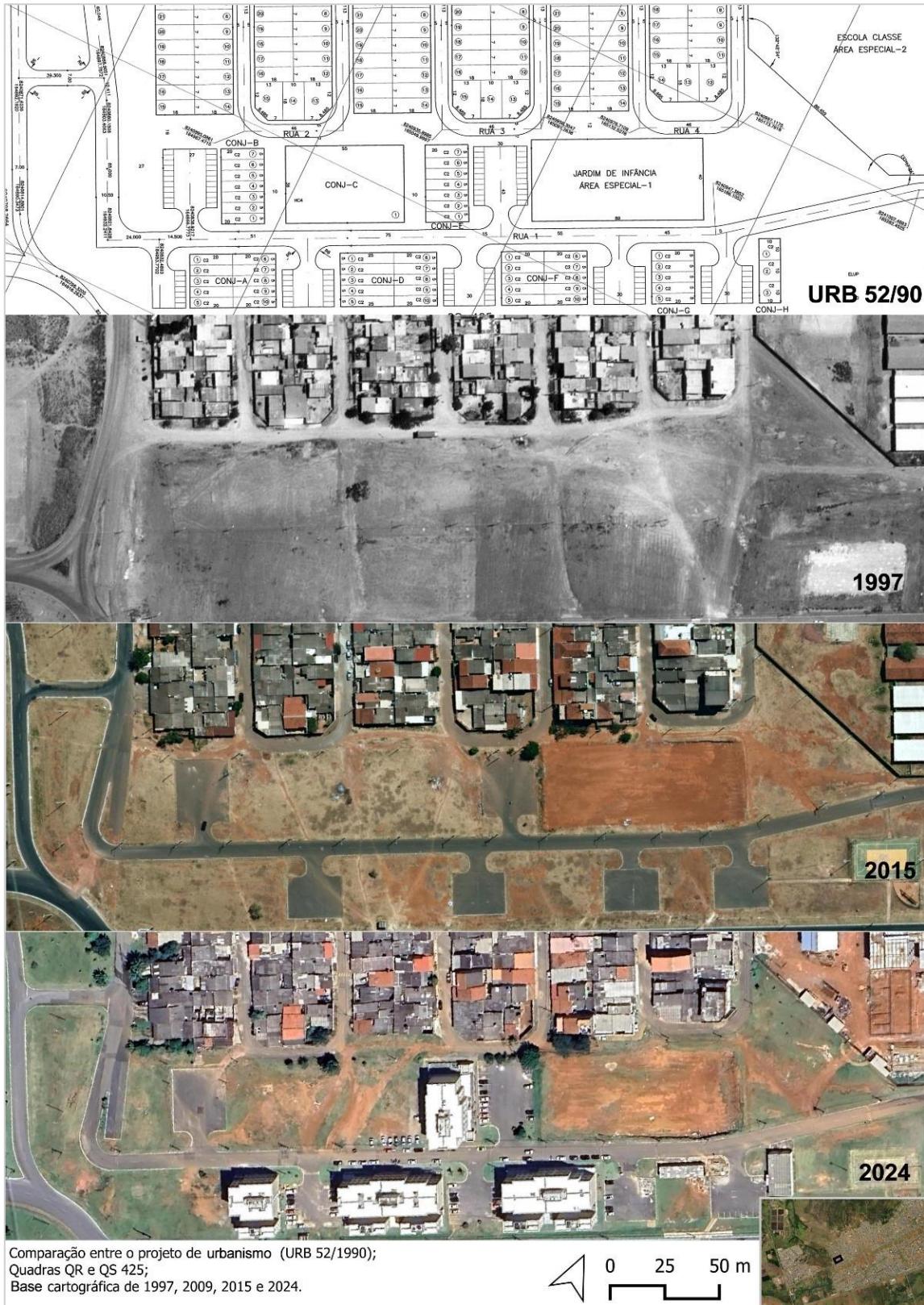
#### **3.1 CONSTRUÇÃO DOS MAPAS AXIAIS**

A representação linear aqui realizada foi sobreposta à RA de Samambaia. O projeto urbano que foi apresentado anteriormente (GDF, 1984a), em suas nuances de implantação, é consequentemente a base sobre a qual se espera que os eixos correspondam. Contudo, não apenas os eixos oficiais podem ser representativos do uso social do espaço. O objetivo atual permanece na análise das vias que são percurso de automóveis, bem como das rotas alternativas criadas quando os eixos existentes não são suficientes. Assim, pergunta-se, quais os fatores que determinam o sistema viário a ser representado linearmente?

O uso informal transparece em sua estrutura urbana, de modo que desenhar apenas as vias “oficiais” pode não ilustrar fielmente a RA. Não se trata apenas das ocupações que nascem às bordas da mancha urbana – as quais também são representadas e têm seu crescimento observado – mas também dos caminhos que se ocupam sobre o gramado e lotes vazios em toda a mancha urbana, enquanto rota mais curta do ponto A ao ponto B.

Na figura (Figura 56), por exemplo, seria o projeto de urbanismo a base para a elaboração dos eixos nos anos seguintes? Ou deve-se “ignorar” o projeto e realizar uma análise visual e empírica sobre a utilização do sistema viário formal e informal?

**Figura 56:** Quadra 425 - comparação entre o URB 52/90 e bases de 1997, 2015 e 2024.



**Fonte:** Elaboração própria, com base em Geoportal (s.d.) e Esri Satellite (2024).

Com a elaboração dos mapas, os métodos se verificaram complementares. A própria imagem utilizada como referência (Figura 56) apresenta variações do projeto para a realidade construída. P.ex., a avenida à esquerda foi aproximada das quadras residenciais, de modo a facilitar o acesso. Desenhar os eixos tendo como referência apenas o projeto original iria contra os próprios princípios da Teoria da Lógica Social do Espaço. Não se trata, por fim, apenas da comparação do sistema pós-processamento com o uso social, mas de como o uso social interfere na criação de novos eixos de deslocamento de automóveis<sup>59</sup>. Se verifica que, no ano de 1997 não há diferenciação entre o formal e o informal; no ano de 2015 há, mas também há a sugestão de “atalhos”; no ano de 2024 estes eixos se reforçam e novos são criados. Assim, cada ano apresentou uma diferente malha axial.

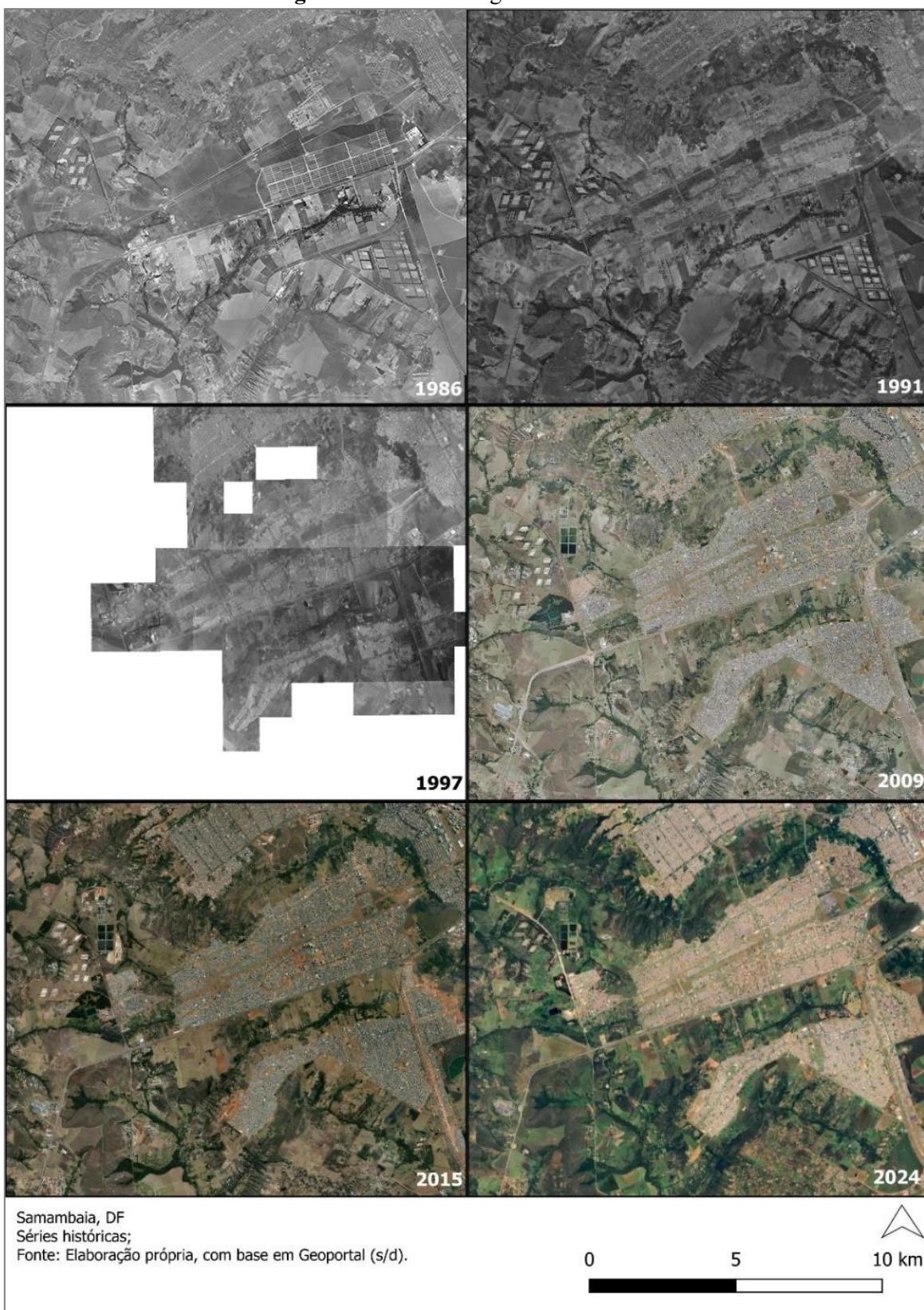
Cada análise abrange diversos anos, a fim de observar como a malha de caminhos mudou com o passar dos anos e como as dinâmicas de mobilidade atreladas ao cotidiano de Samambaia também mudaram. Demonstram-se exemplos de casos concretos da transformação da forma com o passar do tempo, complementando-se com a análise quantitativa.

A elaboração da análise qualitativa com base na observação do espaço – enquanto metodologia científica - e dos acontecimentos históricos decorrentes ali é intrínseca à SE. Segundo Holanda (2019, p.2), “a descrição profunda dos fatos exige a caracterização dos *elementos* que lhes constituem e das relações entre, que, para o que interessa à SE, focam a configuração dos lugares e sistemas de encontros e esquivanças”. A essa finalidade, a Figura 57 sistematiza a base cartográfica utilizada e seus respectivos anos:

---

<sup>59</sup> Na **Figura 56**, não obstante, no ano de 2015 há um veículo cruzando um estacionamento, sem aparentar que estivesse estacionado ali: um local aberto, sob o sol e com um rastro de terra que sugere uma passagem constante de veículos.

**Figura 57:** Bases cartográficas utilizadas



**Fonte:** Elaboração própria com base em Geoportal (s.d.).

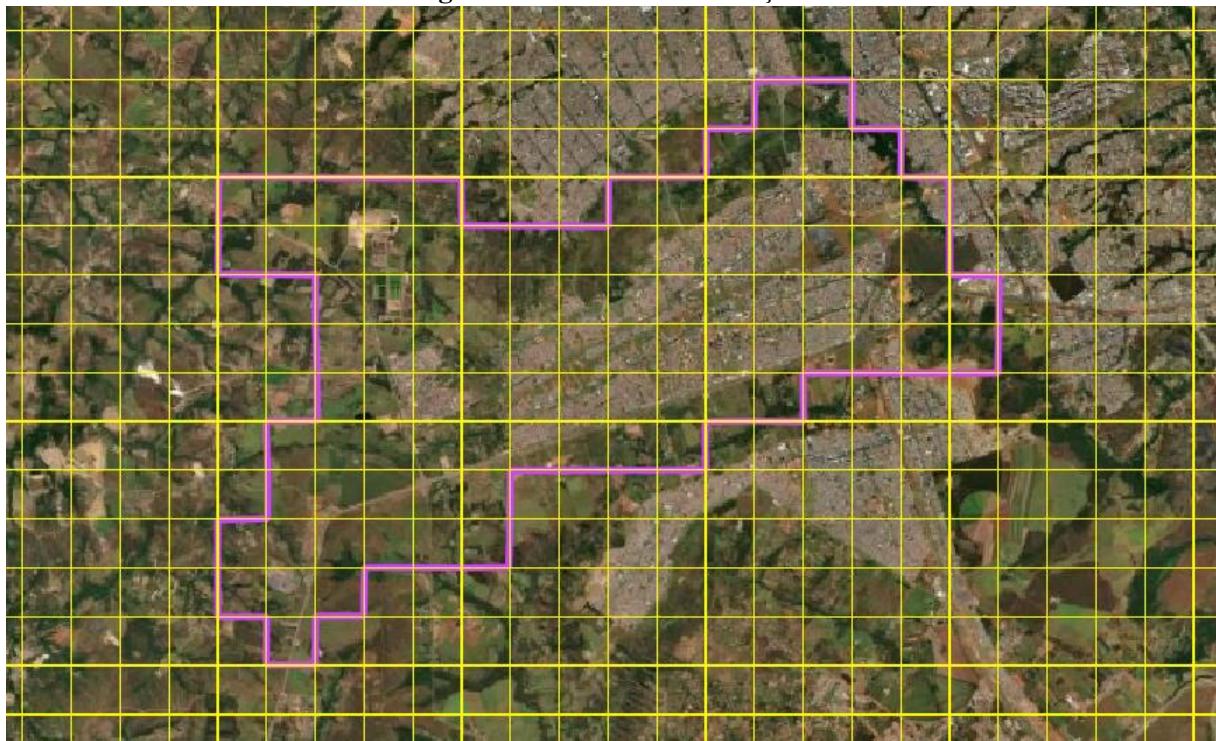
Assim, Samambaia é apresentada como fragmento da Quimera, de modo que as análises axiais são realizadas tendo esta como protagonista. A delimitação da área de análise no interior da RA se deu por meio do cruzamento de dois componentes do planejamento territorial:

- Os limites da RA;
- A macrozona urbana (de acordo com o PDOT/2009).

A atualização axial, retrospectiva e progressiva, foi realizada segundo os seguintes procedimentos:

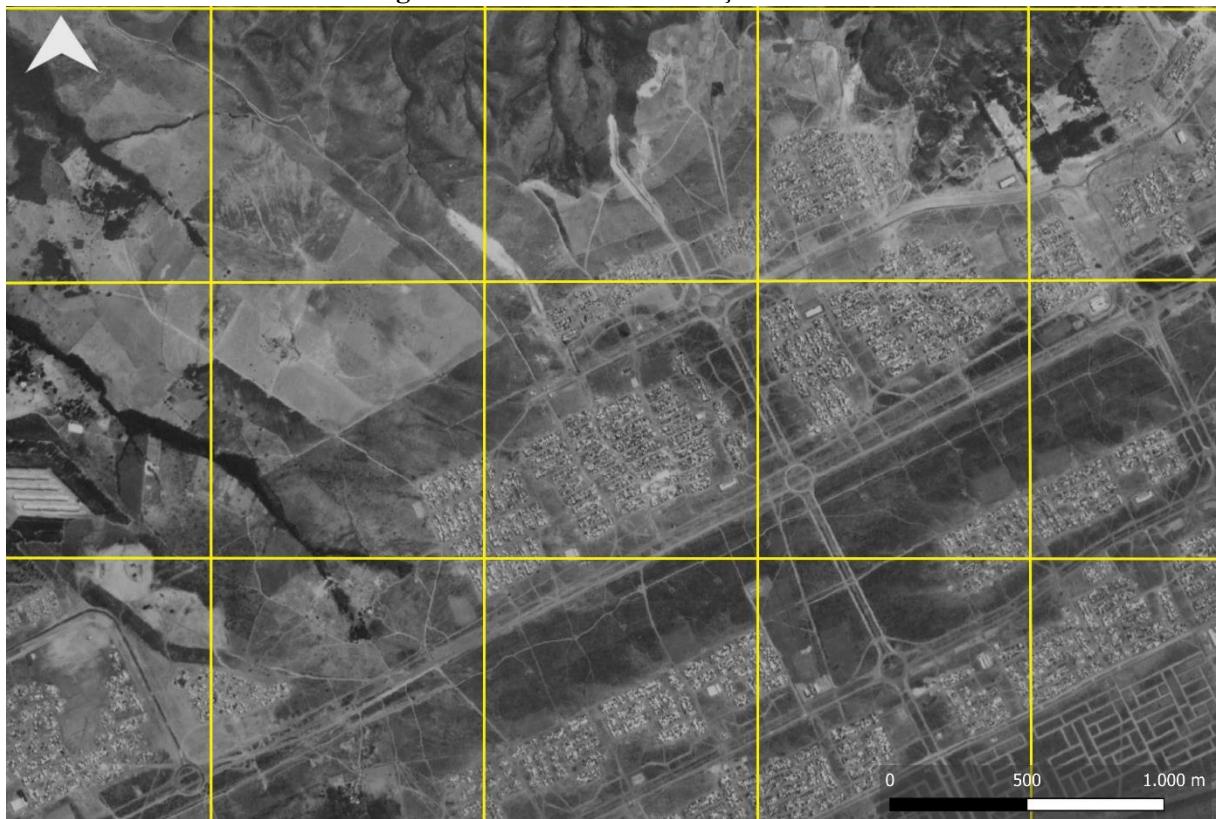
1. **A delimitação da área de análise** levou em consideração: (a) os limites da RA e (b) a macrozona urbana. Determinados nucleamentos podem estar localizados anexos à mancha urbana de Samambaia, mas não estar dentro dos limites da RA. A macrozona, por outro lado, é elaborada na escala do DF. A justaposição de ambas permite abranger porções externas ao limite, mas relevantes à dinâmica urbana. O caso mais emblemático é o Setor de Mansões de Taguatinga, que se articula diretamente com Samambaia.
2. **Para realizar a atualização axial**, no *Software QGis* foi habilitada uma malha quadricular de intervalo 1000x1000 (**Figura 58**). Essa malha foi a base para a atualização temporal (p.ex., finalizadas as quadrículas de 1997, se passava àquelas de 1991, em um processo de volta no tempo. O método retrospectivo de atualização é mais lógico, pois a quantidade de vias, convencionalmente, também se reduz). Assim, uma quadrícula de cada vez, se observou como o sistema viário de Samambaia mudou.

**Figura 58:** Grelha de atualização.



**Fonte:** Geoportal (s.d.).

**Figura 59:** Grelha de atualização - 1991.



**Fonte:** Geoportal (s.d.)

**Figura 60:** Grelha de atualização - 2024.

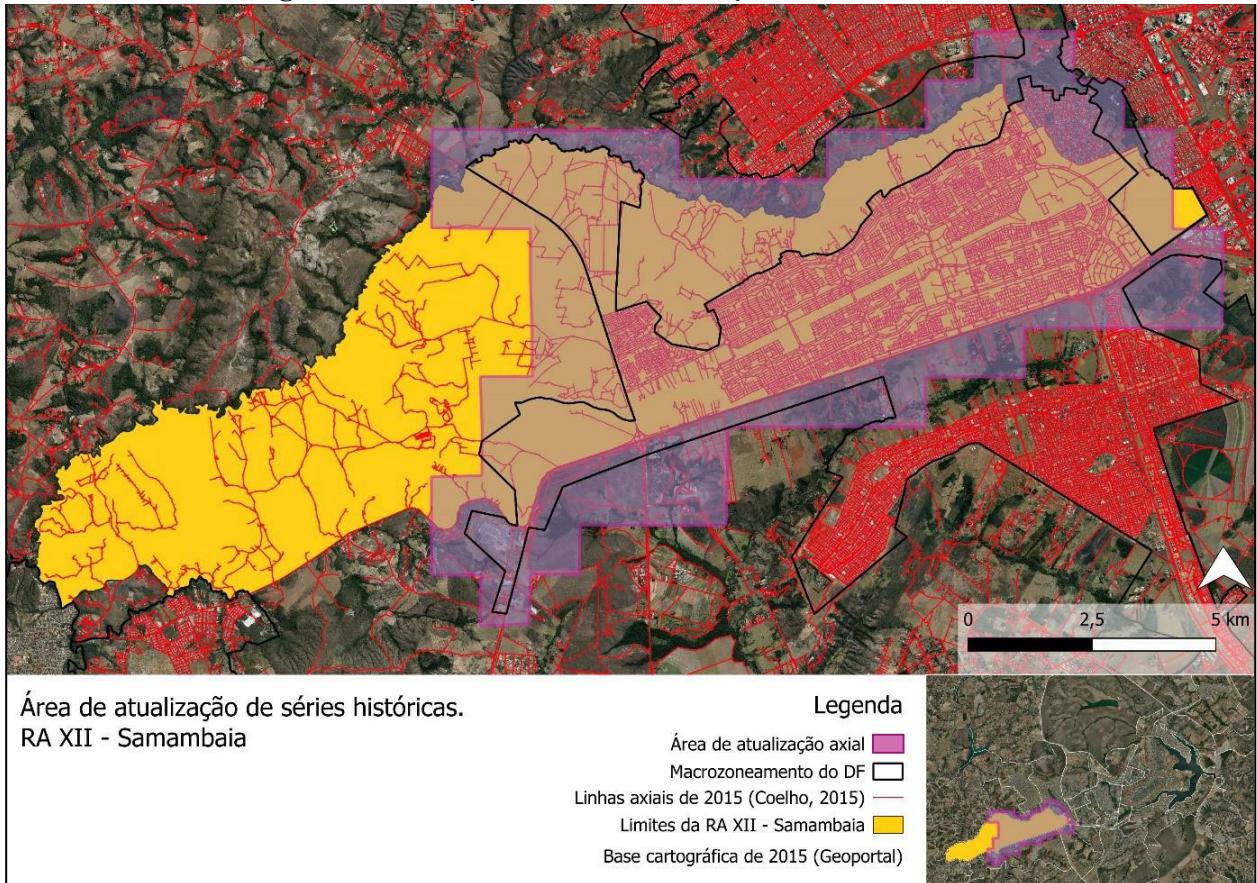


**Fonte:** Esri Satellite, 2024.

A Figura 61 apresenta a metodologia de recorte da área de análise. A imagem é composta por cinco elementos: (1) A poligonal roxa representa os limites da área trabalhada e atualizada – **o objeto de análise**. Devido à utilização de quadrículas, os limites são representados ortogonalmente, em “quinas”. Esta também foi utilizada como base para as análises quantitativas de compacidade, como demonstrado mais à frente. A base para a atualização também foi a base para os cálculos.

Em continuidade, há a poligonal amarela (2), que apresenta os limites da RA de Samambaia. (3) As linhas vermelhas são a representação axial como elaborados por Coelho (2017). (4) A linha preta representa os limites das macrozonas, de modo que foi priorizada a inserção na Macrozona Urbana.

**Figura 61:** Formação da área de atualização de séries históricas.



**Fonte:** Elaboração própria, com base em Geoportal (s.d.) e Coelho (2017).

Todas as linhas abrangidas no interior da poligonal de atualização (roxa), foram alvo de análises axiais e a Figura 62 apresenta um negativo com destaque à área a ser trabalhada. O recorte dos eixos foi realizado diretamente no software *QGis*, com a posterior exclusão de eixos que ficassem soltos, desconectados (originados no exterior da poligonal de análise).

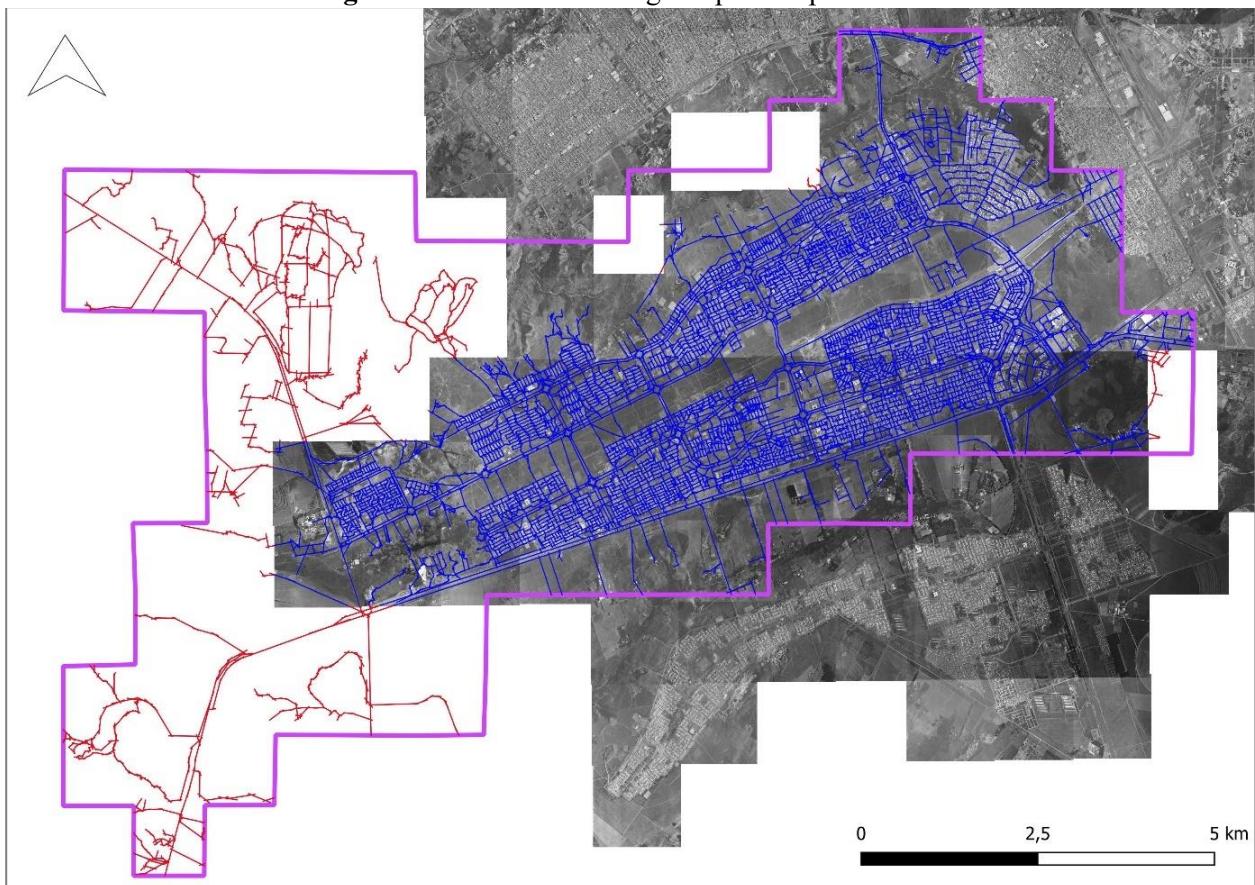
**Figura 62:** Área de atualização de séries históricas, com base de 2015.



**Fonte:** Elaboração própria, com base em Coelho (2017).

O mapa relativo ao ano de 1997 possui pequenos vazios em seus registros, de modo a rede axial foi elaborada com dados de anos próximos e na análise visual das proximidades. Essas ausências se localizam, principalmente, às margens da malha urbana, em zonas rurais ou de poucas residências e vias, de modo que a distorção nos valores finais existe, mas não é significativa, dado que não geraram inconformidades proeminentes nos cálculos axiais. Na Figura 63 estão ilustrados os eixos localizados fora da área do mapa de 1997. A imagem foi gerada por meio da criação de polígonos nas áreas em branco e então a aplicação da ferramenta de interseção.

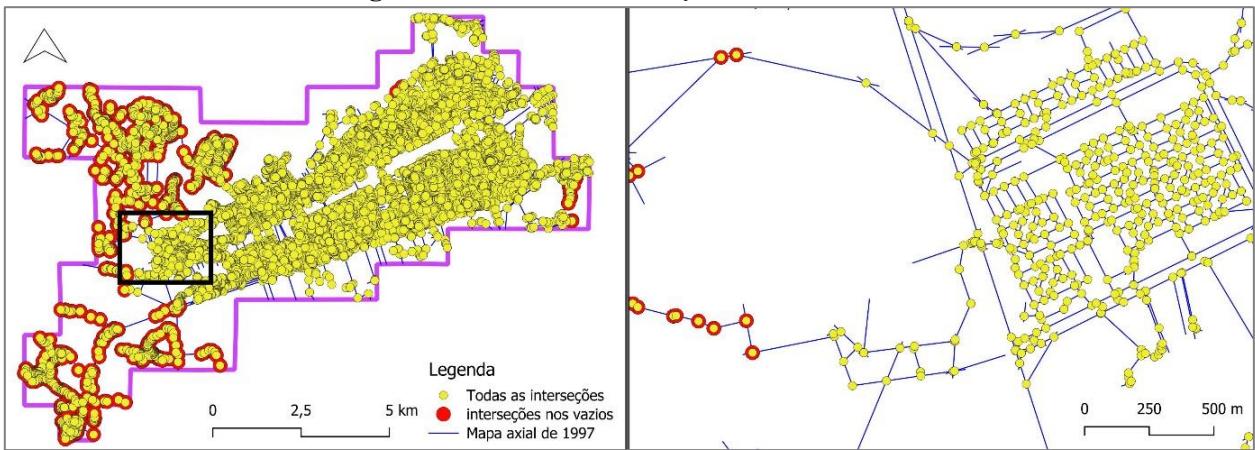
**Figura 63:** Áreas não abrangidas pelo mapa de 1997.



**Fonte:** Elaboração própria, com base em Geoportal (s.d.).

Se identificou que o mapa axial de 1997 possui um total de comprimento de seus eixos de 993,785 km. Enquanto a área localizada fora do mapa, mas no interior do polígono de análise, possui 137,049 km, de modo que abrange 13,79 % do total. Em complementação, por meio da transformação dos locais de interseção de eixos em pontos, se contabilizou a quantidade de interseções (Figura 64). A rede de 1997 possui, no total, 22.948 pontos de interseção, enquanto a poção não abrangida pela base cartográfica possui 2.000 pontos, de modo que abrange 8,71% do total de interseções.

**Figura 64:** Pontos de interseção de eixos - 1997.



**Fonte:** Elaboração própria, com base em Coelho (2017).

Considerando que a análise se concentrou na porção urbana da RA, que se encontra presente na base de 1997, e utilizando a rede de 1991 como principal referência à elaboração da rede de 1997 (além da base de 2009), tem-se uma base final à elaboração do mapa de 1997. A oscilação ocorre na porção analisada acima, de modo que o percentual dos eixos sujeito às variações é está em 13,79% das linhas e 8,71% das interseções.

Tal identificação da área abrangida e margens de erro é essencial à análise axial, pois a cartografia, abstraída à teoria da SE, permite a obtenção de dados únicos, não perceptíveis explicitamente. Segundo Krafta (2014), a forma foi objeto de muitas pesquisas, nas quais os autores se detinham em “certas particularidades das plantas das cidades, no afã de descobrir os limites originais de propriedades. **Nesse sentido, a forma urbana era, em si, um documento legal**” (Krafta, 2014, p. 65, grifo do autor).

Por exemplo, se torna possível observar, com base na rede de caminhos de determinado mapa, segundo a Variável *Choice*, quais os principais percursos existentes em cada período. Essa análise, então, é complementada pela sobreposição de informações relativas ao contexto e uso social. Não obstante, a “cartografia permanece uma das únicas formas relativamente confiáveis nas quais historiadores urbanos podem acessar a realidade material do passado<sup>60</sup>” (Griffiths, 2012, p.

<sup>60</sup> Do original: As a starting point it would be useful to develop an improved method of describing urban space as it is presented in historical cartographic sources, that could help in interpreting the historical record (such as it is) of what people actually did in these spaces. Notwithstanding their own problematic identities as historically mediated representations of reality, cartography remains one of the few relatively reliable ways in which urban historians can access the material reality of the past. (Griffiths, 2012, p. 2)

2, tradução nossa).

O espaço é analisado de modo a descobrir como a rede de caminhos contemporânea transparece as dinâmicas de mobilidade de anos anteriores; e vice-versa: como as dinâmicas de mobilidade do passado determinaram a construção de uma rede de caminhos informal e como esta se mantém – ou não.

De acordo com Griffiths (2012), a **História do lugar** é uma das vertentes de análise espaciais e históricas possíveis. Segundo ele, a história do lugar está preocupada em entender o lugar passado em seus próprios termos e contextos históricos particulares. Noções de espaço e tempo não são impostas externamente, mas intrínsecas ao contexto cultural de então (Griffiths, 2012). Ou seja, as características da ocupação do espaço naquele tempo eram unicamente produto do contexto em que o lugar se inseria<sup>61</sup>.

Sob essa lente, ao observar Samambaia sob a perspectiva de seu projeto urbano, a descrição de suas características deve ser realizada com base no contexto histórico em que suas partes foram propostas – assim como o contexto em que o desejo guiou a criação de novas vias. A saber, os planos diretores contemporâneos aos anos de análise, a onda migratória – enquanto evento histórico que levou à criação e adensamento da RA - e a influência do Plano Piloto de Brasília sob seu desenho – enquanto localidade que proveria emprego à nova população.

O olhar ao surgimento ou desaparecimento de eixos e a lógica atrelada àquele percurso significam o balé urbano da população de Samambaia. Quando da ausência de vias asfaltadas para deslocamento, se abriam vias, que tomavam papéis determinantes e se tornavam parte da hierarquia viária e do cotidiano.

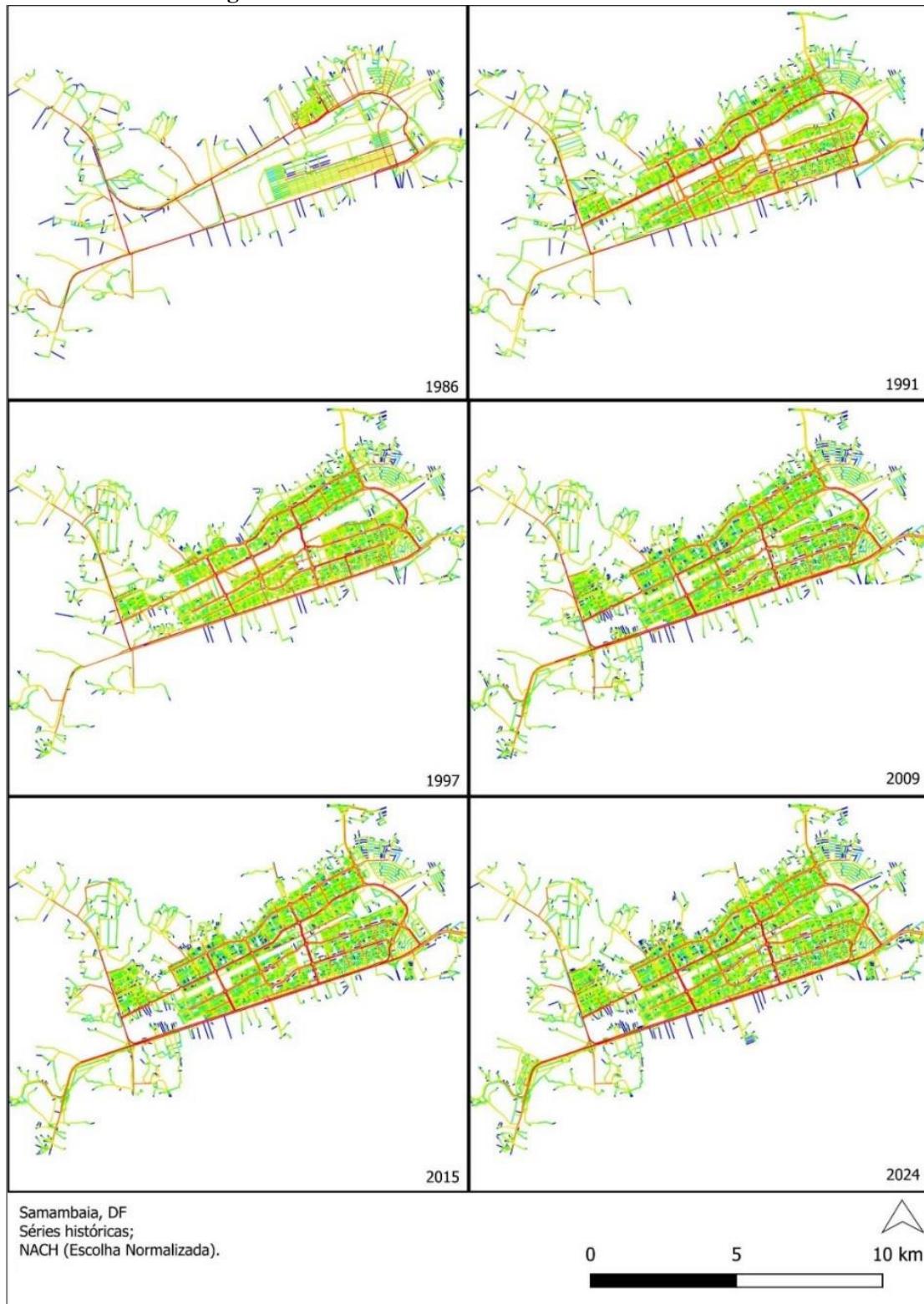
### **3.2 ESCALA MACRO: ANALISE QUANTITATIVA E QUALITATIVA**

Assim, os seis mapas desenhados e processados segundo NACH e NAIN estão representados a seguir (Figura 65 e Figura 66):

---

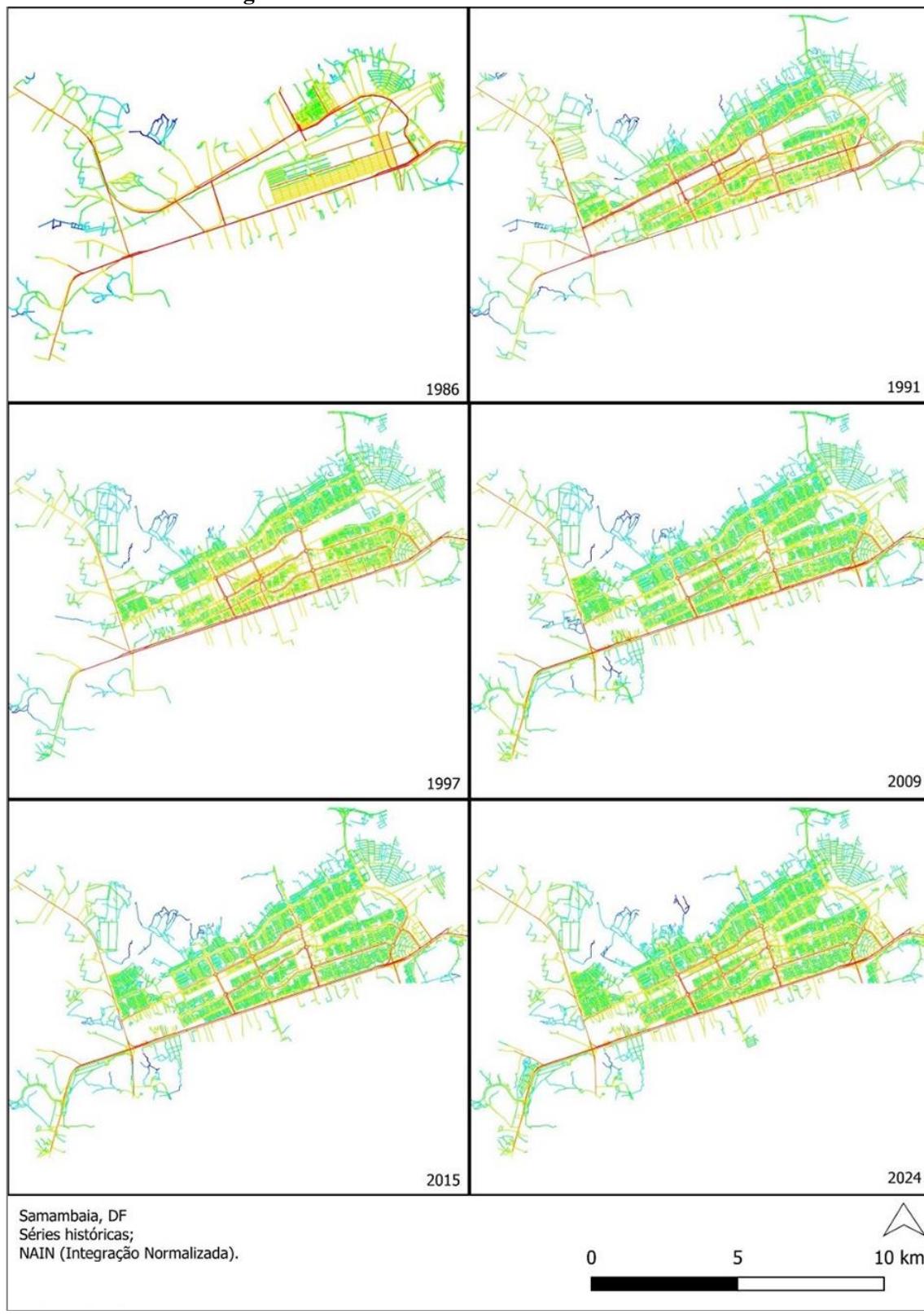
<sup>61</sup> A afirmação contrária incorre em anacronia: realizar críticas ao espaço constituído no passado com critérios de análise contemporâneos.

**Figura 65:** Séries históricas de Samambaia – NACH.



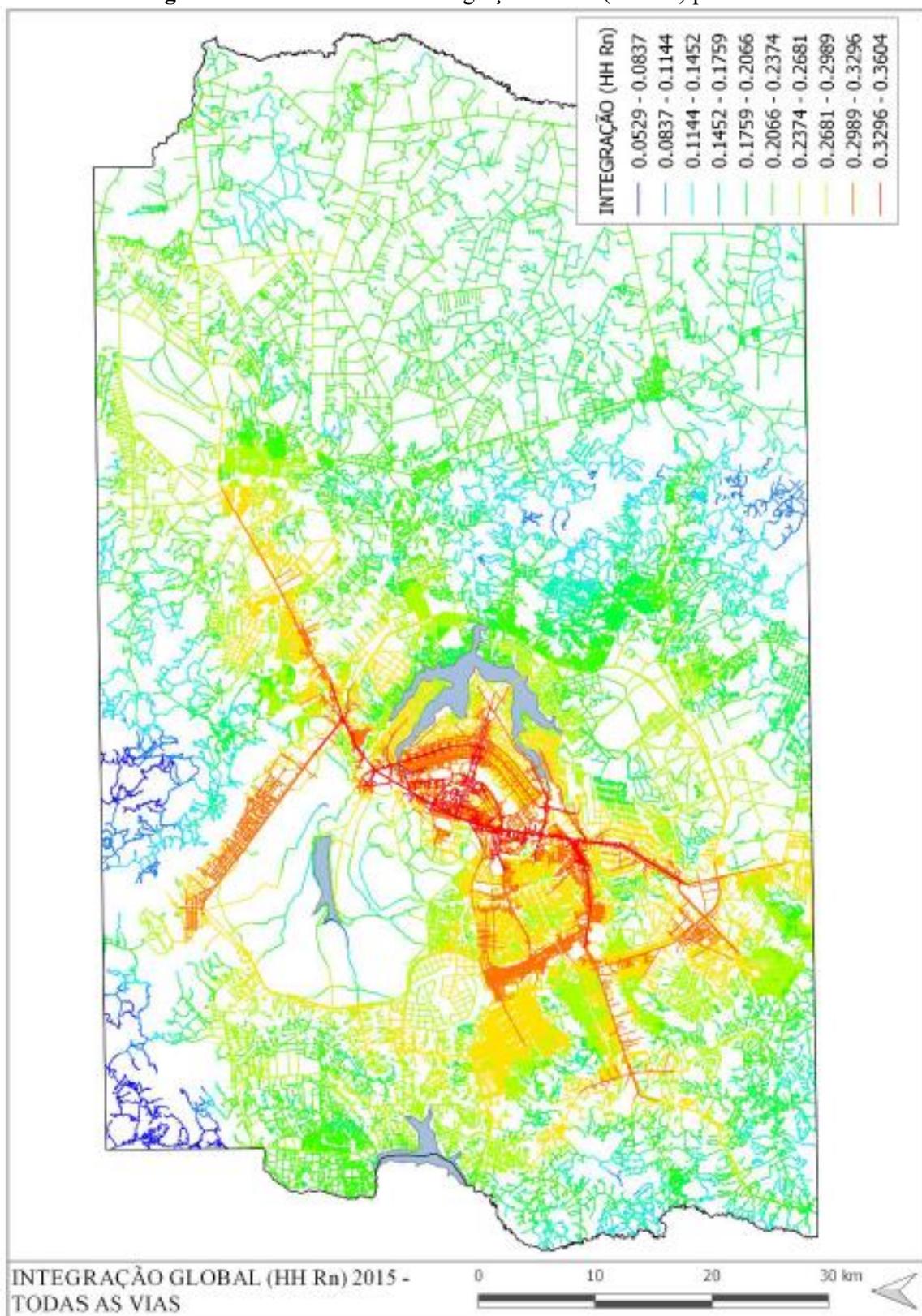
**Fonte:** Elaboração própria, com base em Coelho (2017), Geoportal (s.d.) e Esri Satellite, 2024.

**Figura 66:** Séries históricas de Samambaia - NAIN



**Fonte:** Elaboração própria, com base em Coelho (2017), Geoportal (s.d.) e Esri Satellite, 2024.

**Figura 67:** Distrito Federal - Integração Global (HH Rn) para 2015.



**Fonte:** Coelho (2017, p. 139).

**Figura 68:** Samambaia, 1986 - NACH.



**Fonte:** Elaboração própria, com base em Coelho (2017) e Geoportal (s.d.).

O olhar aos sistemas em sua totalidade traz alguns realces, como a configuração urbana de 1986 (Figura 68). O núcleo urbano é abraçado por dois grandes eixos (a BR-060 e a Segunda Avenida Norte), os quais comportam vias longitudinais e, à oeste, a DF-180. A BR-060 se configurou quando da construção de Brasília, enquanto parte do Plano de Metas de JK, associado à integração nacional. Seu potencial percebido mesmo ausente o restante do DF (Figura 67), se reflete na RA que se implantaria ali e se configuraria ao longo de seu eixo.

Enquanto RA em formação, em 1986, pode-se supor a principal utilização das vias longitudinais no interior como voltados à construção civil e à criação do desenho das quadras (o esqueleto do parcelamento). A variável NACH, então, é refletida ao uso social sob a perspectiva das obras (a Sintaxe de um canteiro de obras urbano)<sup>62</sup>.

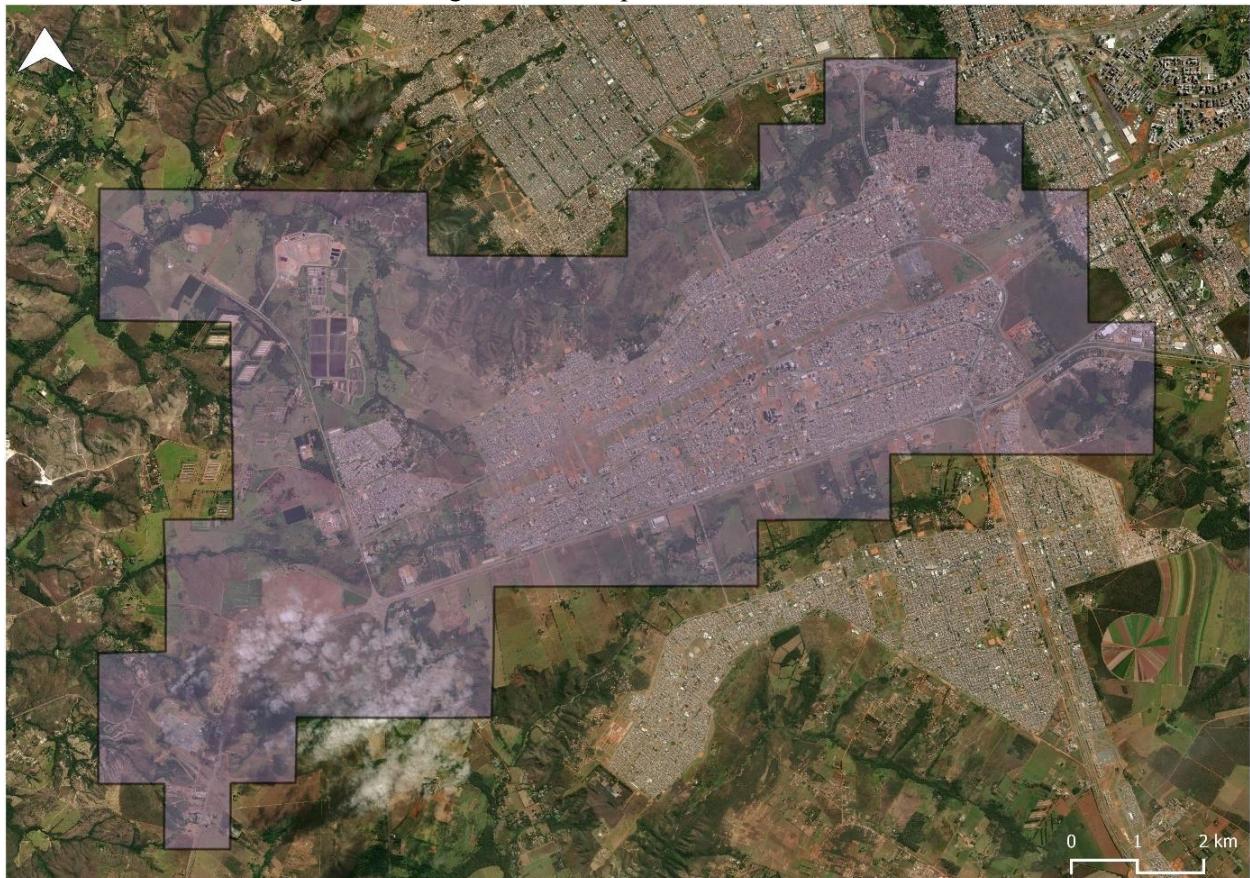
<sup>62</sup> Sobre o deslocamento de maquinários ao longo de uma localidade de 10km de extensão: quais vias seriam mais adequadas a tal processo e a estrutura viária adequada? É uma possibilidade de pesquisa que pode ser atrelada ao cotidiano operário e aos métodos construtivos da década de 1980.

Sob a análise de NAIN, as séries históricas de 1986 a 2024 revelam uma redução da distribuição da centralidade morfológica. Ou seja, com a evolução da malha urbana, o adensamento e a redução das vias informais, o centro morfológico se consolidou no “miolo” da malha urbana, onde se localizam o Centro Urbano e o Subcentro, apesar de serem locais com grande quantidade de lotes vazios ou subutilizados.

### Análise Quantitativa

Todos os mapas elaborados se situam na mesma localidade e utilizarem o mesmo escopo espacial de análise (Figura 69), mas as variações quantitativas decorrem das mudanças temporais. Os valores mínimos e os máximos oscilam, assim como a mediana, ou seja, o valor central em relação ao maior e ao menor extremo.

**Figura 69:** Poligonal sobre a qual foram desenhados os eixos.



**Fonte:** Elaboração própria, com base em Geoportal (s.d.).

Uma das metodologias de análise sintética e histórica mencionada por Griffiths (2012) é o

Processo de crescimento sintático (*Syntactical Growth Processes*), o qual tende a

Ter um componente quantitativo forte e uma dimensão histórica tipicamente consistindo de comparações diacronicamente calibradas de distintos estágios na evolução da forma urbana. Ele fornece recursos úteis ao historiador urbano que está interessado em compreender mais sobre a emergência de propriedades da forma urbana do que são encontradas em mapas históricos (Griffiths, 2012, p. 5, tradução nossa)<sup>63</sup>.

De modo a adaptar a menção às ‘comparações diacronicamente calibradas’, realizou-se a normalização a fim de realizar comparações diacrônicas de séries históricas sob uma mesma escala, de modo a evitar distorções: a Base 100. A mudança da quantidade de linhas e suas dimensões são fatores que interferem em análises comparativas, de modo que a normalização entre sistemas se torna necessária. Ou seja, é a adaptação da metodologia de acordo com a análise a ser realizada. De acordo com Medeiros (2006) em sua tese, após quantificados,

Os valores foram absolutos ou normalizados, dependentes da variável de investigação. Em algumas situações, como para índices de integração, definiu-se o procedimento de conversão de números para a base 100, de modo a uniformizar todos os intervalos dos sistemas para uma mesma escala (o menor valor convertido para 0, o maior para 100 e os demais em posições respectivas intermediárias), facilitando a interpretação comparativa (Medeiros, 2006, p. 282 - 283).

Enquanto Medeiros (2006) realizou a normalização com a finalidade de comparar as configurações de diferentes municípios e regiões brasileiras, aqui a normalização é utilizada para realizar comparações dentro de uma mesma Região Administrativa do DF, mas em diferentes períodos temporais.

Frisa-se, contudo, que após o processamento simples cada mapa axial o mesmo está normalizado dentro de seus próprios parâmetros, ou seja, a comparação dentro de um mesmo mapa se torna possível sem a necessidade de adaptações, visto que cada mapa possui uma régua própria, com base na qual as análises quantitativas se tornam possíveis. Após a extração das variáveis do Qgis, obteve-se as seguintes tabelas para análises topológicas e geométricas:

---

<sup>63</sup> No original: This work tends to have a strong quantitative component and an historical dimension typically consisting of a diachronically calibrated comparison of distinct stages in the evolution of urban forms. It provides a useful resource for urban historians who are interested in understanding more about the emergent properties of urban form that are encountered in historical maps” (Griffiths, 2012, p. 5).

**Tabela 4:** Análise Geométrica – 1/2.

| Análise Geométrica |                    |                  |                    |                  |
|--------------------|--------------------|------------------|--------------------|------------------|
| Ano                | Lenght (Axial) (m) | Lenght (Seg) (m) | Node Count (Axial) | Node Count (Seg) |
| 1986               | 285.479            | 104.925          | 1704               | 3830             |
| 1991               | 167.544            | 55.322           | 5838               | 14738            |
| 1997               | 145.336            | 49.732           | 6836               | 16674            |
| 2009               | 139.097            | 53.687           | 7991               | 17408            |
| 2015               | 137.791            | 54.735           | 7969               | 16904            |
| 2024               | 131.199            | 51.530           | 9158               | 19614            |

**Fonte:** Elaboração própria, 2025.

**Tabela 5:** Análise Geométrica - 2/2.

| Análise Geométrica |                        |  |  |  |
|--------------------|------------------------|--|--|--|
| Ano                | Node Count (Seg/Axial) | Polígono de análise (km <sup>2</sup> ) | Compacidade A (Node/Área [Km <sup>2</sup> ]) | Compacidade B (Lenght/Área [Km <sup>2</sup> ]) |
| 1986               | 2,247652582            | 94,76                                  | 17,9823                                      | 5,1336   |
| 1991               | 2,52449469             |  | 61,6083                                      | 10,3221  |
| 1997               | 2,439145699            |  | 72,14014352                                  | 10,4846  |
| 2009               | 2,178450757            |  | 84,32883073                                  | 11,7299  |
| 2015               | 2,121219726            |  | 84,09666526                                  | 11,5878  |
| 2024               | 2,141734003            |  | 96,64415365                                  | 12,6796  |

**Fonte:** Elaboração própria, 2025.

**Tabela 6:** Análise Topológica - 1/2

| Análise Topológica |              |               |                  |                          |
|--------------------|--------------|---------------|------------------|--------------------------|
| Ano                | Connectivity | INThh (Média) | INThh r3 (Média) | INThh (Base 100) (Média) |
| 1986               | 3.088        | 0.6033        | 1.495            | 50,5881                  |
| 1991               | 3.449        | 0.6576        | 1.717            | 57,7916                  |
| 1997               | 3.354        | 0.5718        | 1.667            | 55,3863                  |
| 2009               | 3.086        | 0.5418        | 1.555            | 50,9955                  |
| 2015               | 3.032        | 0.5195        | 1.517            | 51,8082                  |
| 2024               | 3.055        | 0.5409        | 1.533            | 53,0885                  |

**Fonte:** Elaboração própria, 2025.

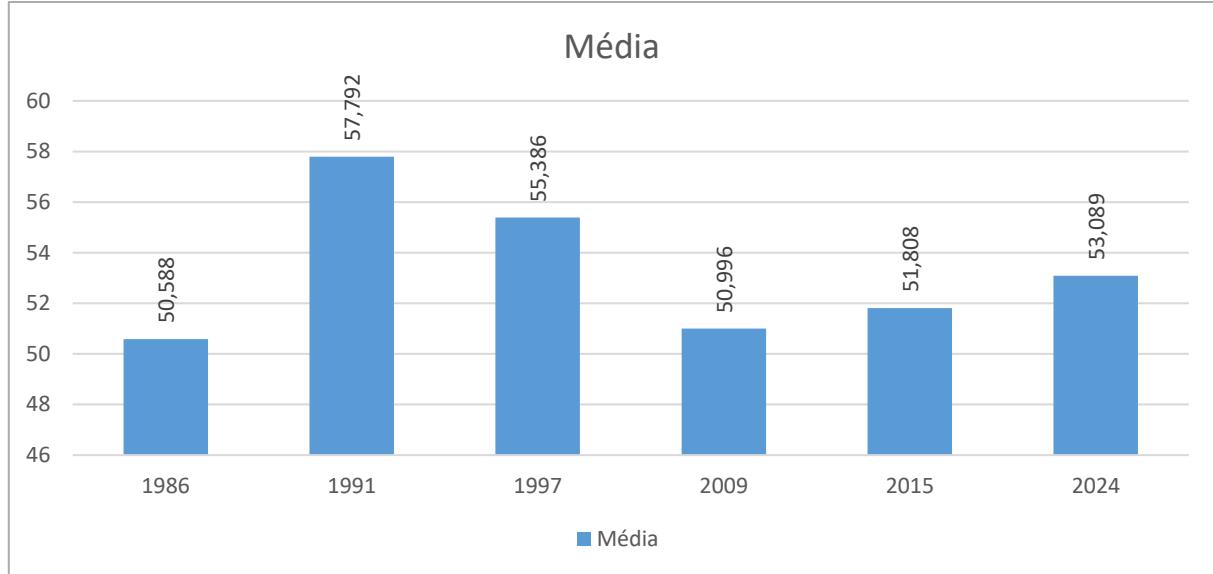
**Tabela 7:** Análise Topológica - 2/2.

| Análise Topológica |                  |          |             |             |
|--------------------|------------------|----------|-------------|-------------|
| Ano                | Inteligibilidade | Sinergia | NAIN        | NACH        |
| 1986               | 10,47%           | 4,44%    | 0.817812205 | 0.893917425 |
| 1991               | 9,57%            | 4,64%    | 0.878734084 | 0.89732989  |
| 1997               | 8,40%            | 3,95%    | 0.817576378 | 0.886636725 |
| 2009               | 5,16%            | 3,25%    | 0.736801362 | 0.848134606 |
| 2015               | 5,63%            | 3,05%    | 0.707466445 | 0.83899129  |
| 2024               | 5,60%            | 3,12%    | 0.732049561 | 0.835078984 |

**Fonte:** Elaboração própria, 2025.

Assim, previamente ao olhar específico às localidades nos tópicos seguintes, alguns valores saltam ao olhar, de modo que são criadas expectativas à análise qualitativa. A partir da conversão para a base 100, se obtém um gráfico que indica o ano de 1986 com a menor média de integração e 1991 com a maior.

**Figura 70:** Média de integração - Base 100.



**Fonte:** Elaboração própria, 2025.

O ano de 1986, mesmo possuindo o sistema cuja forma difere em relação aos anos posteriores, a média é bastante próxima àquela de 2009. São sistemas cujo equilíbrio está em fatores diferentes. Em 1986 foram identificados 1704 eixos axiais; enquanto, em 2009, 7991<sup>64</sup>. Por outro lado, a simplicidade do sistema, ortogonal, presente em 1989 eleva os valores de inteligibilidade à percentagem de 10,89%, em oposição a 2009, onde observa-se 5,16%, apresentando uma malha mista.

O ano de 1991 apresenta um primeiro destaque, pois possui uma morfologia de transição, entre 1986, ano em que se estabeleciam as bases para a implantação do núcleo urbano de Samambaia, e 1997, o qual já possuía alto grau de consolidação. Em 1991 a rede viária se verifica diversificada, com traços de formalidade e informalidade mais evidentes. De 1997 em diante há a redução das vias informais.

<sup>64</sup> Em relação à contagem de segmentos, ou seja, trechos de eixos segmentados por outros, a diferença se torna ainda mais realçada: 1986 possui 3830 segmentos, enquanto 2009 possui 17408. O valor de 1986 é reflexo, também, da mínima quantidade de cruzamentos ao longo dos eixos longitudinais.

Contudo, apesar de 1991 ser o ano com maior interconectividade e complexidade, dado este extraído da análise quantitativa<sup>65</sup> (Tabela 5 - *Node Count (Seg/Axial)*)<sup>66</sup>) não é o ano com a maior quantidade de eixos, pois este é um valor que cresce progressivamente até o ápice, em 2024 (

---

<sup>65</sup> E também complexidade qualitativa, como se verá no tópico seguinte.

<sup>66</sup> Com a divisão do número de segmentos pelo número de linhas se obtém uma razão que denota uma grande quantidade de interseções.

**Tabela 4 - Node Count (Axial)).** Ou seja, o sistema se expandiu, mas perdeu a conectividade anterior. A formalização e consolidação de Samambaia ocorreu de modo atrelado à redução de vias informais oriundas do sistema ortogonal de 1986.

O aumento do número de eixos (

**Tabela 4 - Node Count (Axial)**) é inversamente proporcional às dimensões dos mesmos (

**Tabela 4 - Length (Axial) (m)**), pois o comprimento médio dos eixos se reduz à medida em que a média da quantidade cresce. Contudo, com o uso social do espaço, essa é uma relação inversa lógica, pois com a expansão urbana de Samambaia, enquanto abarcada por grandes avenidas e lotes de proporções monumentais em seus centros, os novos eixos tendem a ser mais curtos (circulação local formal ou informal), de modo a reduzir a dimensão média do sistema viário<sup>67</sup>. Assim, 1986 prepondera enquanto ano que possui a estrutura viária ortogonal de maior comprimento médio e pouco desenho urbano que remeta a uma hierarquia viária de escala local.

A relação de área, dimensão dos eixos, e quantidade remete à Compacidade, variável na qual “sistemas maiores apresentam grandes vazios e descontinuidades, e maior número de eixos retos, o que reduz a totalidade de linhas por determinada área, já que longos eixos retos cobrem grandes espaços” (Medeiros, 2006, p. 322). Em Samambaia o espaço analisado permanece o mesmo, mas o sistema mudou ao longo do tempo, de modo que a intensidade da ocupação de seus espaços vazios ou subutilizados pode ser associada aos valores de compacidade.

O aumento ou redução da quantidade de linhas, de modo formal ou informal, na escala do lote ou da RA, alterou de modo significativo os valores de Compacidade A e de Compacidade B. Os maiores valores de Compacidade A (Tabela 5: Análise Geométrica - 2/2. - *Comp A (Node/Área /Km<sup>2</sup>)*), em 2024, se atrelam à consolidação do sistema, processo que gerou um maior número de linhas por ser uma RA em processo de crescimento econômico e adensamento.

Tal aumento da quantidade de eixos também aumentou os valores de Compacidade B (Tabela 5: Análise Geométrica - 2/2. - *Compacidade B (Length/Área [Km<sup>2</sup>])*), o qual divide o comprimento total das linhas pela área do sistema. Após a mudança drástica observada de 1986 para 1991, o aumento é lento. Outro momento de transição é observado, contudo, entre 1997 e 2009, sendo o caso da expansão, na qual as quadras de 800 a 1000, que não existiam em 1997.

### 3.2.1 Quadras e Conjuntos – Configuração Mista

A diversidade configuracional de suas quadras é mais bem percebida desde seus estágios rudimentares de implantação. Como visto no capítulo anterior, as porções norte e sul apresentam

---

<sup>67</sup> O dimensionamento dos novos eixos em um núcleo urbano consolidado pode ser novo objeto de pesquisa, a verificar se esse processo também se verifica em outros núcleos urbanos, atrelados a princípios modernos ou não.

variações em parte da malha urbana quando da implantação da RA, em 1986. Isso se torna evidente com a representação linear de suas quadras, na porção leste (Figura 71).

Enquanto uma configuração mista (orgânica a norte e grelha a sul), também o é uma representação axial de um canteiro de obras<sup>68</sup> (*pré-urbs*), desocupada e em implantação. A grelha irá se alterar de modo a comportar redesenho em determinadas porções. A configuração da porção norte se manterá, mas se expandirá à leste e oeste. Apenas o setor de Mansões, a nordeste, manterá a configuração que já apresentava em 1986 – com o futuro nascimento do setor de chácaras, a norte, em direção à Arie JK.

A porção norte, orgânica, se localiza onde são as atuais quadras QR 402-602. A comparação de 1986 com 1991 demonstra que, apesar de parcelado primeiro, tal localidade não foi ocupada em sua totalidade logo após o desenho das vias. Em 1991 outras porções já haviam sido implantadas e ocupadas (Figura 72). Os motivos para isso podem ser direcionados ao programa de habitação do GDF, a Sociedade de Habitação de Interesse Social (SHIS).

---

<sup>68</sup> Sob a perspectiva histórica, em 1987, em reportagem realizada pelo Correio Braziliense sobre a lenta implantação da RA, e a autoconstrução dos lotes pelos novos moradores, afirma que “Samambaia parece, de um lado, um imenso canteiro de obras, onde se movimentam algumas dezenas de pessoas tocando obras mal acabadas, que se resumem praticamente ao esqueleto das residências (não há, por exemplo, muros circulando as casas ou lotes; na área contígua à quadra já desenhada, abre-se um imenso descampado, ponteado de postes de rede elétrica que delimitam vagamente as áreas que seriam transformadas em lotes)” (Correio Braziliense, 1987, p. 16).

**Figura 71:** Representação linear da porção leste de Samambaia em 1986.



Samambaia - 1986

Representação Linear de porções norte e sul



0

750

1.500



Fonte: Elaboração própria, com base em Geoportal (s/d).

**Fonte:** Elaboração própria, com base em Geoportal (s.d.)

**Figura 72:** Quadras 602 e 402 em 1986 e 1991 - variável NACH.



**Fonte:** Elaboração própria com base em Geoportal (s.d.) e Coelho (2017).

Muitos dos eixos presentes em 1986 não fazem parte do Memorial Descritivo da RA (GDF, 1984a), mas se consolidam e permanecem de modo informal, devido ao potencial de deslocamento social atrelado a eles – o caminho mais curto ao destino. A representação segundo a variável de NACH realça, em 1986 e em 1991, as avenidas arteriais e coletoras com cores mais quentes. Em 1991, a implantação da avenida arterial a norte (400/600) realçaria a hierarquia viária – reforçando o reflexo da RA com a hierarquia viária na variável de *escolha*.

As quadras localizadas a sul apresentam, em 1986, uma malha ortogonal que não

corresponde, *ipsis litteris*, à malha urbana definitiva, já consolidada em 1991. Nesse ponto pergunta-se, a malha urbana, nessa região, deixou de ser ortogonal? Para analisar a questão, é importante observar que o interior das quadras a sul, em 1991 e anos subsequentes, segue um padrão de ocupação mais regular que nas quadras a norte, mas cuja hierarquia viária de escala local permanece regida sob o mesmo princípio urbanístico: a prioridade ao pedestre.

Assim, o olhar ao desenvolvimento histórico da sua malha direciona à conclusão de que as quadras a norte, implantadas e ocupadas primeiro são mais orgânicas devido às políticas habitacionais que aceleraram sua implantação, em oposição às quadras a sul, que, apesar da diretriz para o desenho orgânico, teve sua implantação atrelada a uma grelha.

**Figura 73:** Quadras Sul em 1989 e 1991 - variável NACH.



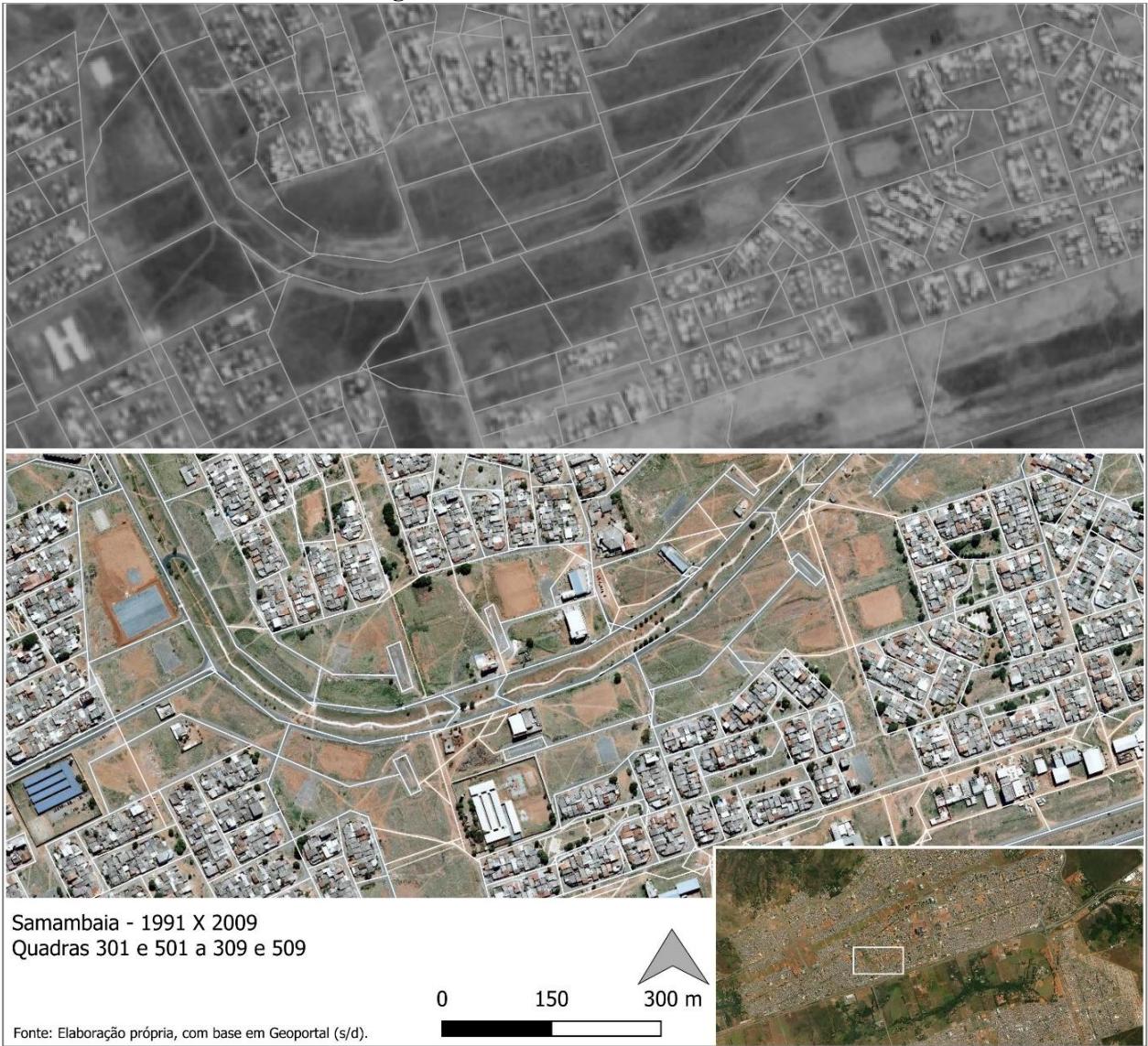
**Fonte:** Elaboração própria, com base em Geoportal (s.d.) e Coelho (2017).

O ano de 1991 (Figura 74) também se destaca como aquele com maiores valores de Compacidade A, significando uma maior quantidade de linhas por km<sup>2</sup>. Isso se reflete na integração entre as porções da RA, por meio de vias (1) formais, (2) formais em implantação e (3) informais.

Enquanto (1) formais (ou seja, que já possuíam um uso consolidado), em 1991, há as vias coletoras, representadas verticalmente, que perpassam entre as quadras; as vias (2) formais em implantação (que fariam parte da configuração definitiva da RA, mas ainda estavam em estado rudimentar) há a avenida arterial, que faz uma curvatura na Figura 74 e, apesar de desenhada, não tinha o uso como necessário ou obrigatório para a dinâmica urbana, pois a grelha ortogonal

simplificava os percursos. Por fim, as vias (3) informais estão representadas nos eixos ortogonais remanescentes do ano de 1986, ainda determinantes à configuração, mas que desapareceriam com a consolidação da RA<sup>69</sup>.

**Figura 74:** Samambaia - 1991 e 2009.



**Fonte:** Elaboração própria, com base em Geoportal (s.d.) e Coelho (2017).

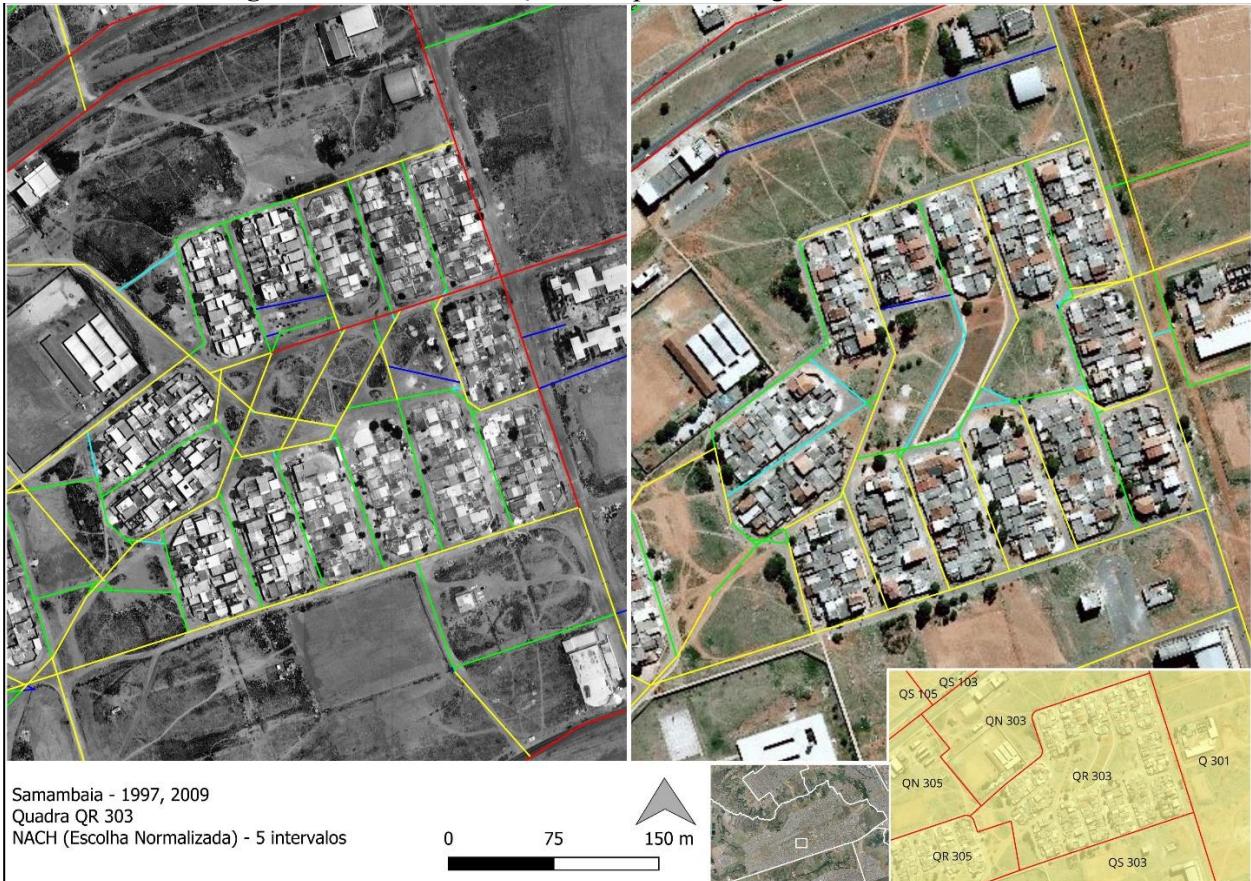
A mesma lógica pode ser observada em escala local (Figura 75), no interior das quadras,

<sup>69</sup> As vias de 1989 que seguiram para 1991 poderiam ser denominadas de pré-formais, dado que faziam parte da grelha oficial, antes de serem suplantadas à implantação definitiva. Contudo, tal grelha perdurou por meio de percursos informais decorrentes dela direta ou indiretamente. Diretamente pois seu desenho representa o caminho mais curto entre pontos Leste-Oeste, de modo que o uso social do espaço se apropriou dessa possibilidade; indiretamente pois há sempre a busca pelo caminho mais curto e mesmo sem indicadores de percursos passados, esses nascem de forma orgânica onde houver sentido.

quando da implantação da infraestrutura viária. A utilização da variável de NACH transparece, em ambas, a avenida arterial, no canto superior, como mais utilizado. Contudo, em 1997, se verifica que a escolha por percursos internos à quadra seria viável, devido à multiplicidade de possibilidades que então se apresentavam ao transeunte.

A instalação das residências antes de qualquer infraestrutura de mobilidade, ainda que dentro dos limites dos lotes, ampliou as possibilidades de deslocamento no interior das praças internas às quadras. Na Figura 75 se observa, à esquerda, uma rede de caminhos em forma de teia de aranha, que indica a utilização dos caminhos mais curtos em direção aos destinos. A imagem de 2009, à direita, tem o traçado urbano consolidado, orientando o fluxo de automóveis, mesmo que o percurso de pedestres ainda ocorra no interior da praça interna.

**Figura 75:** Samambaia. QR 303 - quadra contígua ao Centro Urbano.



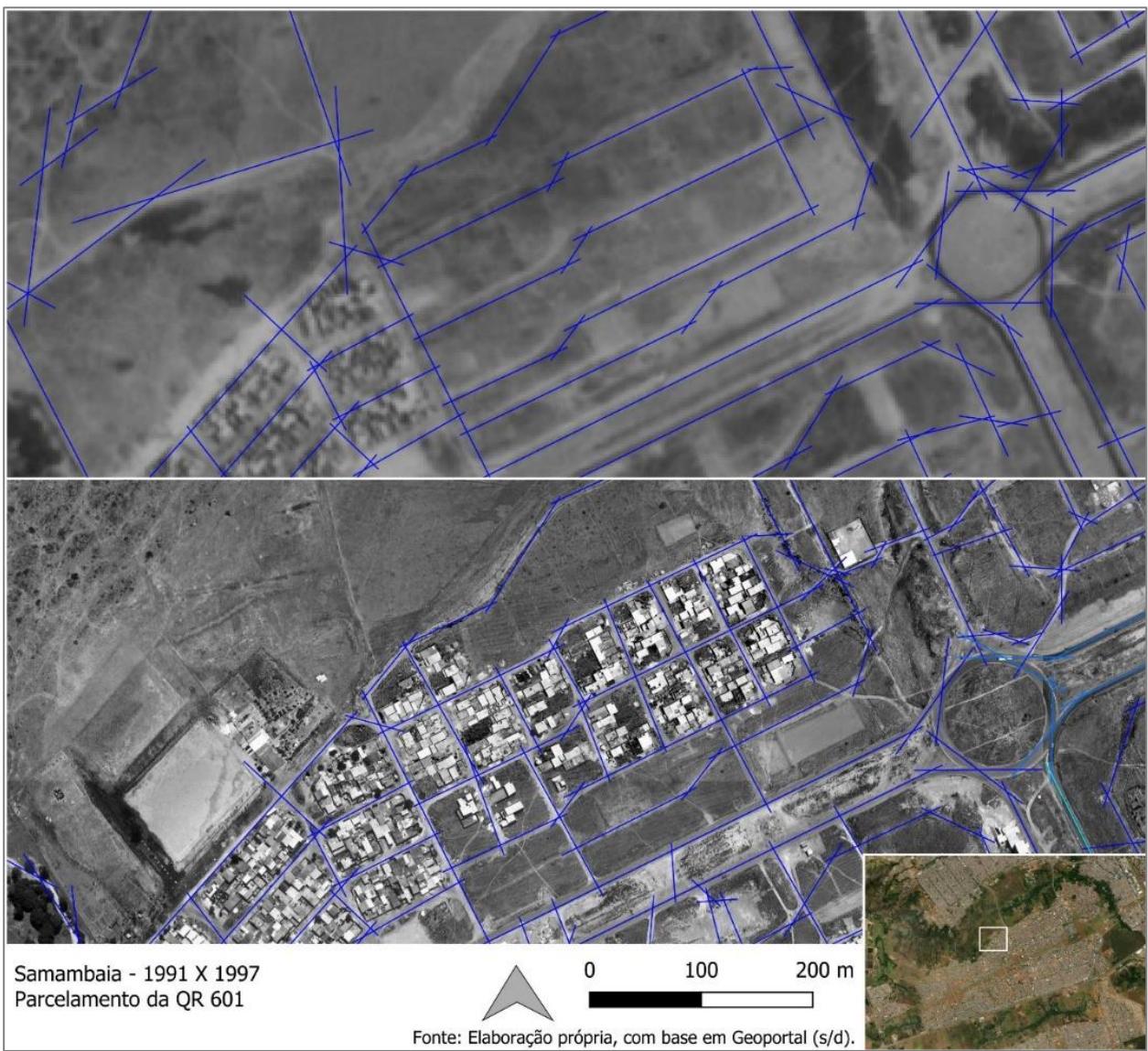
**Fonte:** Elaboração própria, com base em Geoportal (s.d.) e (Coelho, 2017).

Por fim, o exemplo da QR 601 é significativo (**Erro! Fonte de referência não encontrada.**), visto que antes (1991), era composta vias longitudinais ao longo da quadra, de modo

que o principal uso de automóveis se limitaria a tais avenidas. As vielas entre os conjuntos permitiriam o acesso aos lotes voltados a estas, sendo o uso prioritário para pedestres, com praças e Elups distribuídos na quadra.

Se verifica em 1997, no entanto, que os conjuntos se isolaram entre vias de automóveis, sem praças, de modo que permite a passagem de automóveis em sentido transversal alterando os níveis de acessibilidade da quadra. Em um olhar retrospectivo, aquilo previsto em 1991 estava de acordo em atendimento ao projeto (Figura 77).

**Figura 76:** Parcelamento da QR 601. 1991 X 1997.



**Fonte:** Elaboração própria, com base em Geoportal (s.d.) e Coelho (2017).

**Figura 77:** Montagem PR 79/1 + PR 81/01 Projeto da Quadra 601.



**Fonte:** GDF, 1984e; 1984f, com edição pelo autor.

As praças deveriam permear o projeto, em uma perspectiva de cidade jardim. O acesso aos lotes, pode-se supor, poderia ser atrelado a pisos intertravados. Ou a elaboração posterior do projeto levaria em consideração a existência de praças. Contudo, quando da implantação, ainda em 1997, não apresenta praças nos locais previstos.

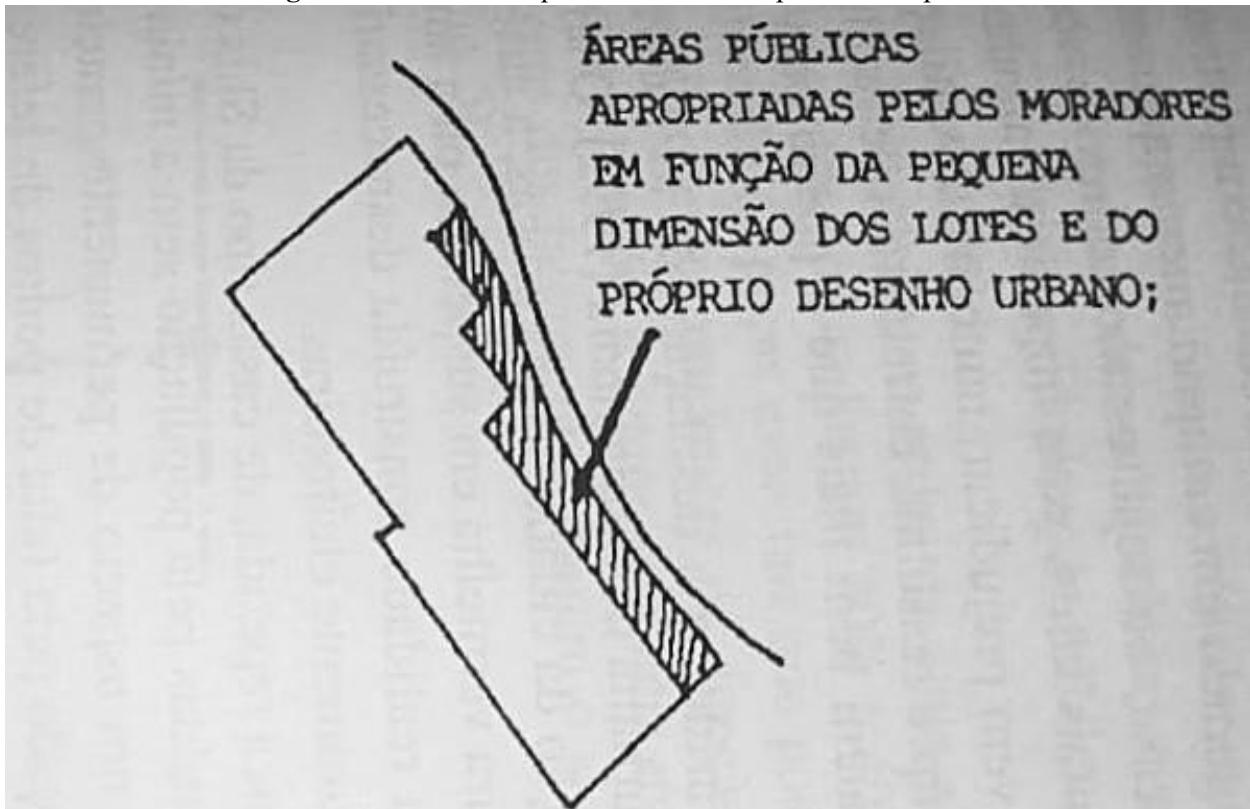
A configuração dos lotes, em relação às avenidas deixa brechas à existência de áreas livres arborizadas, pois os conjuntos são assimétricos, em lotes de diferentes tamanhos que permitiriam uma variação volumétrica. Contudo, essa diversidade gerou contradições sobre os limites da área privada. Segundo Gouvêa (1996)

De fato, a ideia de se fazer, uma mesma quadra, lotes de tamanhos diferentes, parece extremamente correta. Todavia, a forma como ocorreu na malha urbana de

Samambaia torna o espaço criado de difícil uso público, acabando esses espaços por serem apropriados gratuitamente por particulares (1996, p. 238).

Essa ocorrência também omitiu a disponibilidade de áreas verdes, onde haveria a possibilidade de áreas livres (Figura 78).

**Figura 78:** Desenho esquemático das áreas públicas ocupadas.



**Fonte:** Gouvêa, 1996, p. 241.

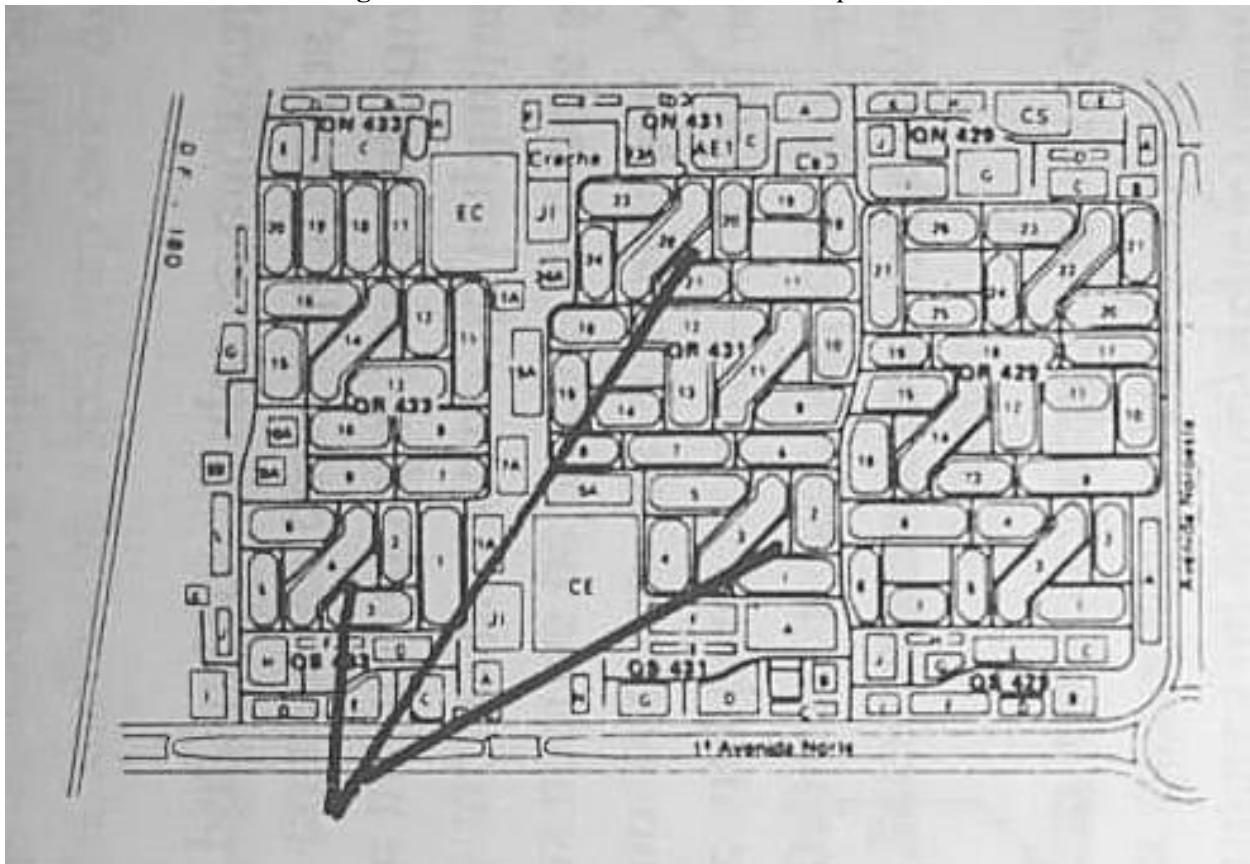
Esse processo de ocupação, contudo, também se atrela à ausência de estratégias de intervenção em Elups, de modo que há áreas públicas com hortas e cercas simples, também por motivos de segurança e garantia de um uso para a área, quando não voltado diretamente para o acesso principal do lote.

Seu desenho também apresenta repetições de padrões em quadras – diferentes quadras com a mesma morfologia<sup>70</sup>. De acordo com Gouvêa (1996, p. 241), “a repetição de um mesmo desenho urbano causa monotonia e confusão para a orientação do usuário eventual e mesmo do morador”

<sup>70</sup> O desenho sinuoso das quadras, atrelado à inclinação do terreno também gerou problemas de inundação, devido a lotes cujo nível da cota de soleira está abaixo da cota da rua, e problemas de dimensionamento da rede de abastecimento de água, devido à diversidade de formas urbanas, que demandou peças dimensionadas especialmente para a RA (Gouvêa, 1996, p. 239, 243).

(Figura 79).

**Figura 79:** Padrões identificados em suas quadras.



**Fonte:** Gouvêa, 1996, p. 241.

### **3.2.2 Avenidas e Centro Urbano – Elementos estruturantes de sua configuração**

As centralidades econômicas identificadas em Samambaia diferem da localização de seu centro. O Centro Urbano recebe esse nome tanto em relação à localização geográfica na RA, no “coração da cidade” (Lynch, 2008, p. 40), como aos usos ali planejados (Fórum, Ministério Público, Administração, quadras de esporte, feira). Contudo, se observam dois fenômenos ali: lotes vazios ou subutilizados e a verticalização por meio de condomínios de uso residencial exclusivo.

Os principais usos atuais do Centro Urbano, voltados à administração pública, limitam as possibilidades de utilização e, consequentemente, a circulação de pessoas. Segundo Jacobs (2011) a mescla de usos no “centro (ou nas partes mais movimentadas das cidades, seja qual for seu nome) está relacionado à mescla possível em outras partes da cidade” (2011, p. 180). Enquanto Região jovem, a subutilização pode ser interpretada como temporária, de modo que a diversidade de usos,

por outro lado, se verifica em outra localidade.

**Figura 80:** Centro Urbano - Paróquia Santa Luzia, ou Igreja da Barca.



**Fonte:** Fotografia pelo autor, 2025.

**Figura 81:** Centro Urbano - Complexo Cultural, à esquerda, Estádio, à direita.

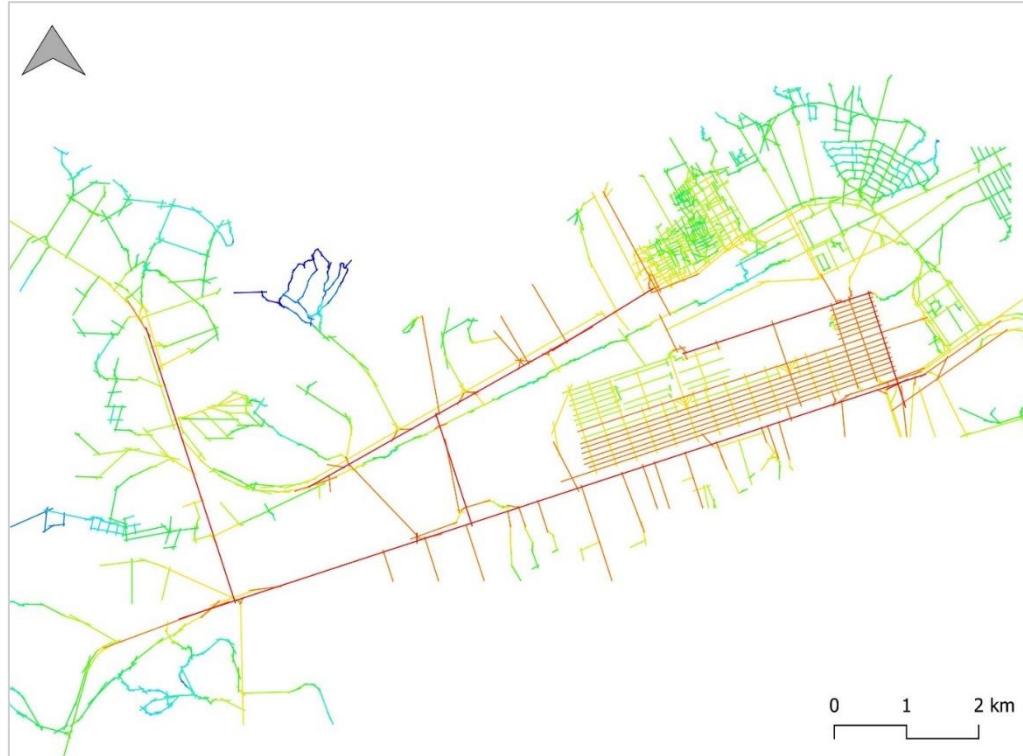


**Fonte:** Fotografia pelo autor, 2025.

As dinâmicas de centralidade podem ser atreladas às suas avenidas arteriais, as quais apresentam uma ampla diversidade de usos. São as localidades de maior pungência e vitalidade, nas quais, não obstante, se localizam os principais magnetos ao deslocamento social. Tais avenidas percorrem a RA longitudinalmente, de modo que para observá-las sob a perspectiva da sintaxe é necessário observar Samambaia como um todo.

Assim, a seguir, estão os mapas de 1989 a 2024, processados segundo a variável de integração global, com 10 intervalos de cor em cada um (Figura 82 a Figura 87).

**Figura 82:** Samambaia, 1986 –HH Rn.



**Fonte:** Elaboração própria, com base em Coelho (2017) e Geoportal (s.d.).

**Figura 83:** Samambaia, 1991 –HH Rn.



**Fonte:** Elaboração própria, com base em Coelho (2017) e Geoportal (s.d.).

**Figura 84:** Samambaia, 1997 – HH Rn.



**Fonte:** Elaboração própria, com base em Coelho (2017) e Geoportal (s.d.).

**Figura 85:** Samambaia, 2009 – HH Rn.



**Fonte:** Elaboração própria, com base em Coelho (2017) e Geoportal (s.d.).

**Figura 86:** Samambaia, 2015 –HH Rn.



**Fonte:** Elaboração própria, com base em Coelho (2017) e Geoportal (s.d.).

**Figura 87:** Samambaia, 2024 –HH Rn.



**Fonte:** Elaboração própria, com base em Coelho (2017), Geoportal (s.d.) e Esri Satellite (2024).

A avenida de maior destaque, em todos os anos observados, é a BR-060, sendo que o uso observado nesta rodovia é, em grande parte, industrial. A delimitação, em 1997, por meio do PDOT, da ADE Setor de Mansões<sup>71</sup> e da ADE Polo Atacadista (na RA Recanto das Emas), visou ao fortalecimento econômico da região, atrelado à sua localização ideal para usos industriais e comércios de grande porte – objetivando o escoamento facilitado à escala ao DF e escala nacional. A estratégia de desenvolvimento econômico de Áreas Econômicas não foi continuada, com os usos e possibilidades, por fim, delimitados pela Lei de Uso e Ocupação do Solo (LUOS).

Em 2024 (Figura 87), observam-se três avenidas verticais, centrais à malha urbana, como localidades integradas, ou seja, mais acessíveis em relação a todos os pontos do sistema. Tal representação vai de encontro ao idealizado pelo PDL de Samambaia, por meio da delimitação do Subcentro Oeste e do Centro Urbano.

A avenida “entre os centros”, contudo, não é atrelada a estratégias específicas, de modo que, devido ao padrão morfológico, ainda se verifica potencial de centralidade. Esta é mais adensada que as outras devido ao fato de não ter sido idealizada como centralidade, ou seja, seus lotes apresentam menor dimensão e maior flexibilidade de uso, de modo que predomina o uso residencial e misto<sup>72</sup>.

Se localiza, no subcentro Oeste, o Centro Olímpico de Samambaia, o CAIC Ayrton Senna e um lote atrelado à Administração Regional. Além destes, também predominam lotes vazios e subutilizados. Há o planejamento de estender o metrô até o Centro Olímpico, de modo a fomentar uma valorização da região<sup>73</sup>.

Enquanto RA de configuração longitudinal, o deslocamento ao longo de suas avenidas é cotidiano. O principal destino interno é a avenida 200/400, em sua porção leste. As viagens aos centros urbanos, por outro lado, são atreladas aos equipamentos públicos ali presentes. Contudo, devido à presença de lotes vazios, descobre-se que, após algum tempo de viagem, em direção ao centro, chegando-se lá, não há nada (Lynch, 2008, p. 45).

Por meio da observação das imagens históricas, com a sobreposição da representação linear

<sup>71</sup> Como observado anteriormente, os Setores de Mansões foram implantados à leste, de Taguatinga a nordeste, e de Samambaia a sudeste. Ao longo da BR-060, por fim, se implantaram usos industriais.

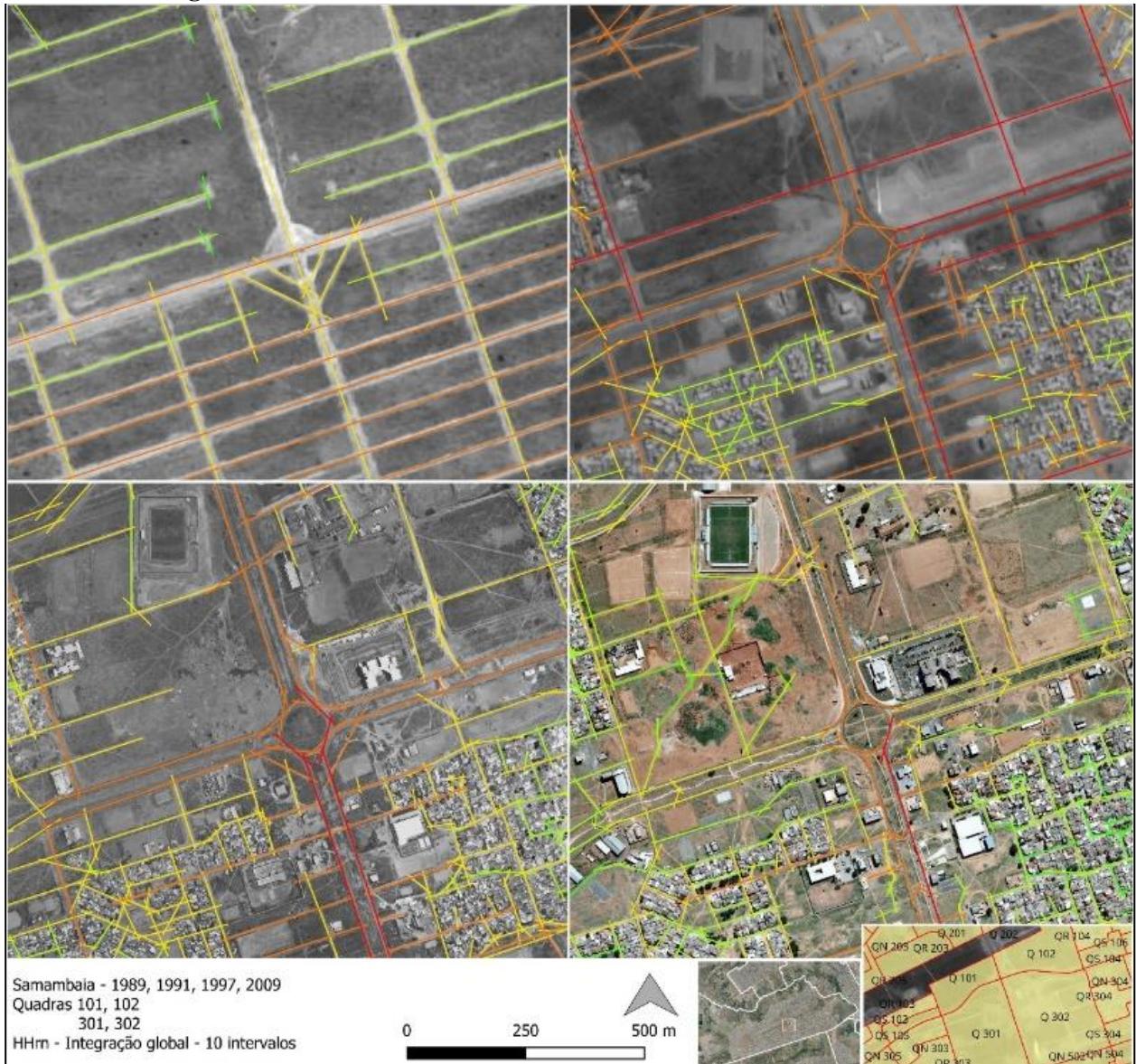
<sup>72</sup> Sobre o uso CSIIR 2 NO, previsto na LUOS como mais flexível. Esse uso, bastante presente na porção oeste de Samambaia, objetiva ao crescimento orgânico da RA.

<sup>73</sup> Sobre a expansão do metrô, ver Izel (2025).

processada, observa-se a evolução urbana, o progressivo potencial e uso. No caso do Centro Urbano a configuração interna muda, mas o uso permanece escasso (Figura 88). Apenas o uso residencial, em torno, passou por um adensamento acelerado: entre 1989 e 1991 percebe-se a mudança de vazios à quase consolidação residencial dessa região.

Novamente, 1991 se mostra como um ano de destaque. O balão do centro urbano estava sendo pavimentado (Figura 88, imagem superior à direita), de modo que não era a única rota possível. A partir dessa observação, verifica-se a importância do estabelecimento da grelha preliminar, de 1989: a circulação da população se mantinha constante, mesmo com a ocorrência de grandes obras, a reforçar o aspecto de grande canteiro de obras – e cujo potencial à construção permanece falado cotidianamente.

**Figura 88:** Samambaia - HHrn: Centro Urbano em 1986, 1991, 1997 e 2009



**Fonte:** Elaboração própria, com base em Geoportal (s.d.) e Coelho (2017).

A faixa de domínio da rede de alta tensão, que separa a RA entre Norte e Sul (Figura 89), apresenta locais de passagem ao longo dos anos, em maior ou menor medida, a depender da consolidação da implantação da rede metrovária.

**Figura 89:** Fotografia da faixa de domínio da rede de alta tensão, em 2025.



**Fonte:** Fotografia pelo autor, 2025.

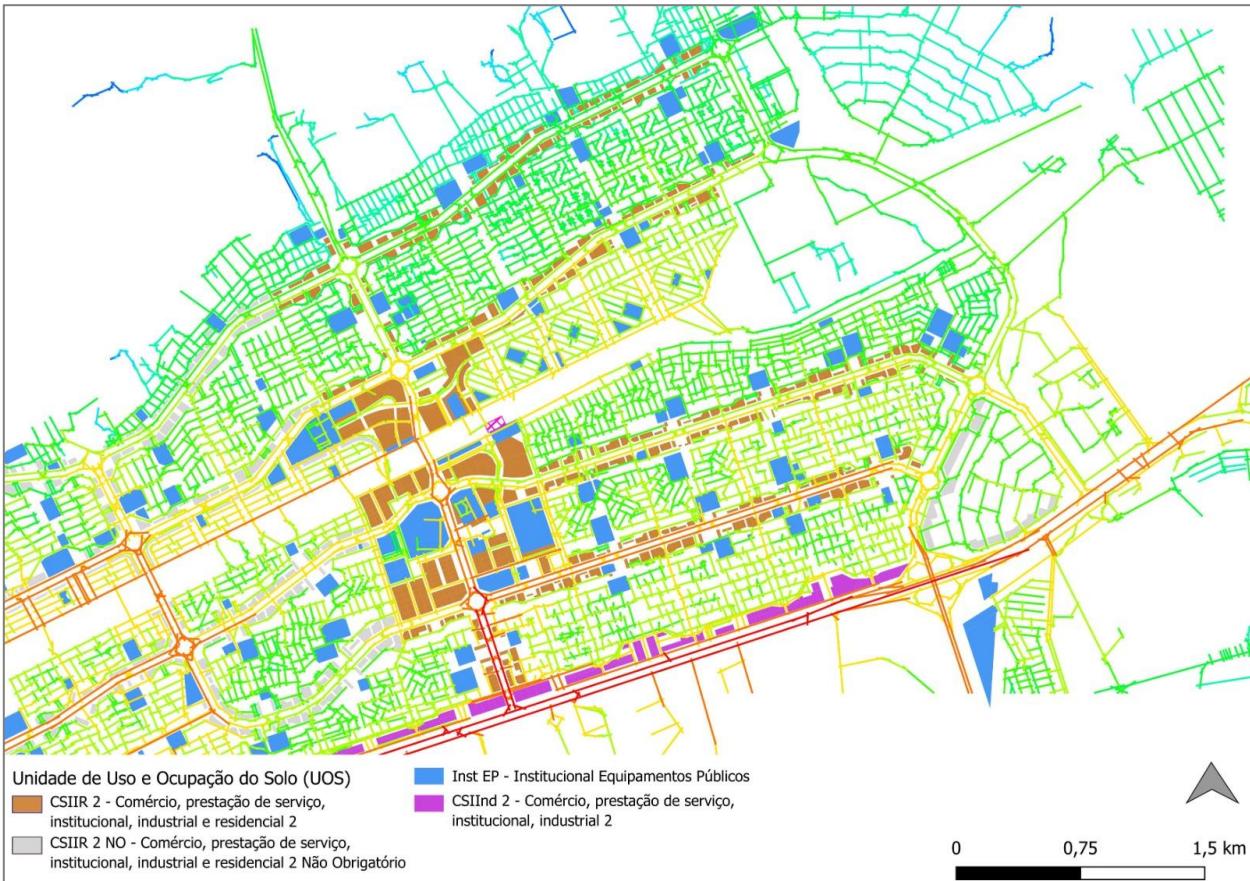
### 3.2.2.1 Uso e Ocupação sob a perspectiva da Sintaxe

Por meio da associação entre a Sintaxe e os usos por meio da LUOS, se obtém um olhar ao existente e de previsão para novos usos em suas avenidas e centros. Com a finalidade de filtrar os usos que ocorrem nessas porções de Samambaia, foram removidos lotes RE 1, RE2, RO 1 e RO 2 (Residencial Exclusivo e Obrigatório), assim como elaborados mapas separados para suas porções leste e oeste, a fim de aproximar o olhar.

A Porção Leste (**Figura 90**) apresenta os índices mais elevados de integração global na BR-060, que se articula com o Plano Piloto de Brasília, e incorpora o UOS CSIIInd 2. Esse UOS prioriza os usos industriais de médio porte e, sob a perspectiva de escoamento de produção em relação à sua localidade, apresenta potencial ao desenvolvimento segundo essa capacidade sob uma perspectiva local, regional e nacional.

O potencial observado em seu Centro Urbano se reflete nos usos e na dimensão dos lotes ali presentes. Contudo, esse potencial não se reflete na ocupação real, havendo pequenas edificações em lotes de grandes dimensões. Tais dimensões podem ser produto da flexibilidade de ocupação futura, de modo a não “engessar” a ocupação, mas restringindo o tipo de ocupação. Essa hipótese, contudo, também enfrenta desafios, observando que há condomínios verticais de uso residencial exclusivo em parte desses lotes.

**Figura 90:** Int HH Rn em 2024 e LUOS - Porção Leste.

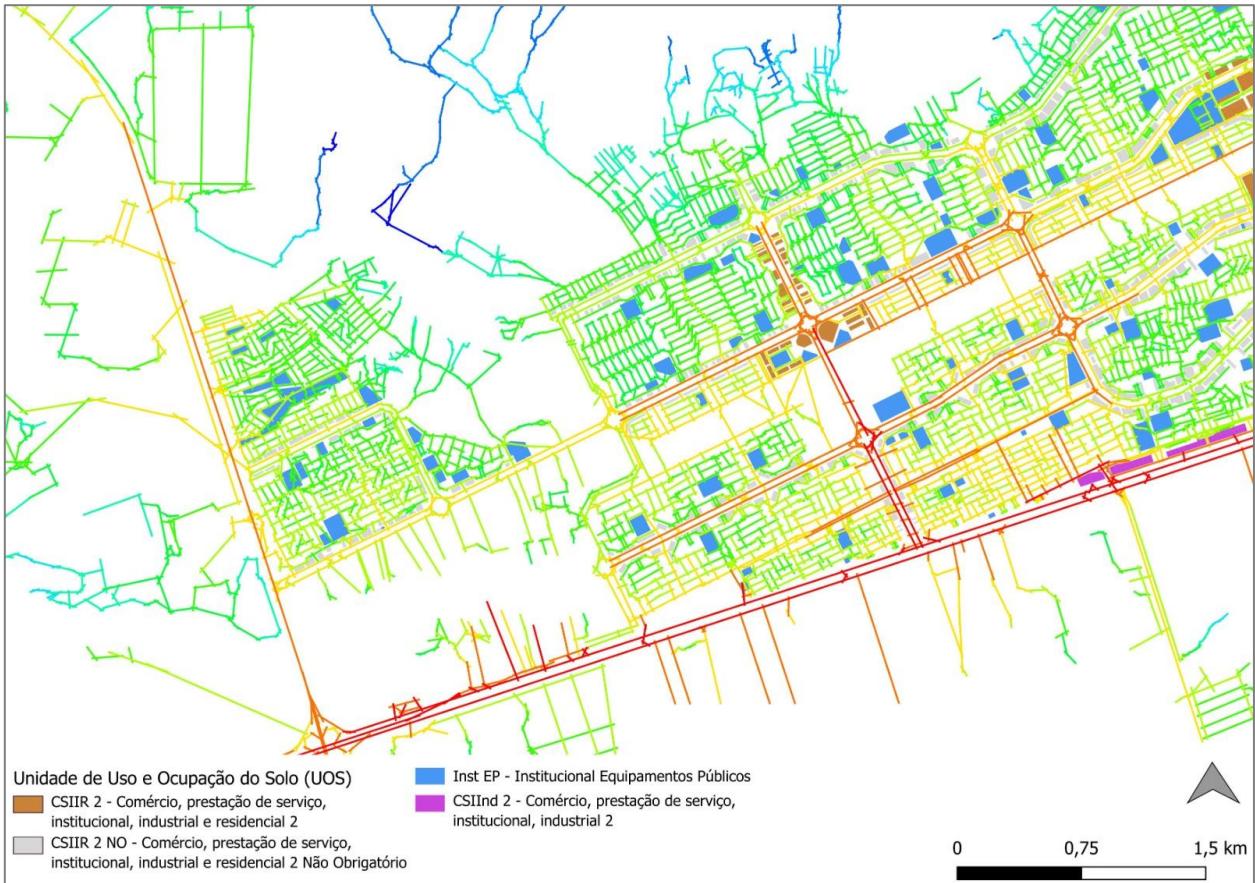


**Fonte:** Elaboração própria, com base em Coelho (2017).

O Subcentro Oeste, presente no mapa da Porção Oeste (**Figura 91**), se destaca sob a perspectiva da Sintaxe, ao mesmo tempo em que não possui indicação de lotes – apenas uma instituição de ensino, em azul e o Centro Olímpico, não representado no mapa. Além desses, a norte da faixa de domínio, que separa a RA em norte e sul, há a indicação de lotes CSIIR 2 e Inst EP, contudo todos permanecem desocupados, apenas com a presença de estacionamentos.

As Avenidas à Oeste, como dito, são perpendiculares ao CSIIR 2 NO, que permitem um crescimento orgânico. Atualmente, quando ocupado, há lotes de edifícios residenciais multifamiliares, assim como pequenos comércios.

**Figura 91:** Int HH Rn em 2024 e LUOS - Porção Oeste.



**Fonte:** Elaboração própria, com base em Coelho (2017).

Se visualiza uma distribuição de lotes para equipamentos públicos. Contudo, muitos permanecem desocupados e ocupados por eixos de circulação sobrepostos aos lotes.

### 3.2.3 Expansão – Dinâmicas configuracionais a Oeste

A expansão de Samambaia nasceu em conjunto com o todo, do qual faz parte. Seu crescimento ocorreu progressivamente, em ritmo diferente. Sua configuração obedeceu às mesmas diretrizes urbanísticas e se localiza apenas na porção norte – ao sul se encontra o setor de chácaras.

A principal diferença está em sua localização separada do restante do núcleo urbano, devido ao Revis Gatumé. De leste a oeste, devido à ausência de continuidade da porção sul da malha urbana, o único acesso é por meio da 1ª Avenida Norte (200/400) – o acesso alternativo, por meio da BR-060, demanda uma volta pela DF-180.

De modo semelhante ao olhar à totalidade da mancha urbana, enquanto canteiro de obras urbano em 1986, o mapa de 2009 apresenta a Expansão em processo de consolidação. Uma redução de escala do mesmo processo, mas com variações no processo. Enquanto o mapa de 1986 apresenta eixos ortogonais a sul e indícios de ocupação à norte, com o desenho de vias orgânicas, metade da Expansão já estava consolidada (quadras 400 e 600), enquanto as quadras 800 e 1000 eram parceladas (Figura 92).

**Figura 92:** Mapas e redes axiais da Expansão da Samambaia em 2009 e 2015.



**Fonte:** Elaboração própria, com base em Coelho (2017) e Esri Satellite, 2024.

A fim de realizar a análise axial da expansão da Samambaia, optou-se pela representação axial isolada, ou seja, o recorte da malha axial com a finalidade de se obter os dados potenciais

atrelados unicamente à essa porção territorial.

Contudo, faz-se uma ressalva em relação às variáveis de integração: ao realizar o recorte e então utilizar o raio 3 ou 5, se está fazendo uma análise duplamente local. Local devido ao recorte de análise (observar uma porção de Samambaia isoladamente de seu restante) e novamente local devido às variáveis R3 e R5 (o potencial de centralidades verificado em três ou cinco mudanças de direção, em oposição à global)<sup>74</sup>.

Com a finalidade de comparar o olhar à Samambaia como um todo e à área em recorte, o mapa de Samambaia, sob o raio 3, realça as avenidas sul, à leste, a BR-060 (Figura 93) e o eixo contíguo à área de domínio do metrô, o qual é predominantemente residencial – não obstante, por meio desse olhar se verifica o potencial de centralidade local.

O olhar ao todo também não apresenta cores quentes na Expansão. Verifica-se potencialidade morfológica em seus principais eixos, mas aqueles identificados por meio da análise como mais acessíveis se localizam à leste. Por meio do recorte da Expansão se almeja um olhar as potencialidades locais, sem influência da RA como um todo.

---

<sup>74</sup> Triplamente local, se for considerado que o mapa de Samambaia utilizado para análise foi recortado do restante do DF.

**Figura 93: Samambaia e expansão - HH R3**



**Fonte:** Elaboração própria, com base em Coelho (2017) e Geoportal (s.d.).

Deve-se considerar, também, as peculiaridades da região “recortada”. Como mencionado anteriormente, os indicadores de renda de Samambaia se reduzem de leste para oeste, de modo que se encontrava na Expansão, de acordo com dados do Censo de 2010, os menores valores de *renda per capita*.

Ali se localizam as comunidades do Morro do Sabão e do Morro do Macaco e, ao observar isoladamente essas localidades se torna possível desvelar dinâmicas próprias, internas à malha urbana informal. Segundo Loureiro, “apesar de ser possível observar alguma hierarquia interna, a análise da dinâmica da favela ganha mais clareza sem os eixos da cidade oficial envolvente”

(Loureiro, 2017, p.84).

Iniciando com a comparação dos mapas axiais recortados de 2009 e 2024, apesar das referidas comunidades não possuírem a escala de outras comunidades do Brasil, estão bem integradas à malha urbana limítrofe. Sob a perspectiva da integração global (Figura 94), se destacam a avenida arterial, a sul, e trecho da DF-180, limítrofe à malha urbana, à oeste. Central à localidade, também há um eixo em cor mais quente o qual, não obstante, é contíguo às comunidades e divide as malhas parceladas em momentos distintos.

**Figura 94:** Expansão da Samambaia, 2024 - HH Rn.



**Fonte:** Elaboração própria, com base em Coelho (2017) e Esri Satellite, 2024.

À medida que se passa para o raio 3 e, então, para o raio 5, o referido eixo central se torna mais relevante na perspectiva da acessibilidade local, de modo que as regiões onde se localizam as comunidades são “abraçadas” por eixos de cores quentes (Figura 95).

**Figura 95:** Expansão da Samambaia - HH R3 e HH R5



**Fonte:** Elaboração própria, com base em Coelho (2017) e Geoportal (s.d.).

Em relação à variável *Choice*, por meio do processamento de segmentos, realizando-se o mesmo percurso metodológico, se obtém conclusões semelhantes. A variável se destaca por refletir com fidelidade a hierarquia viária das localidades em análise. No caso de Samambaia como um todo (Figura 96), de fato, as avenidas arteriais são representadas em vermelho, as coletoras em laranja e as locais em verde, com pequenos trechos em azul. O olhar ao todo possui uma exceção a esse padrão: a expansão. Nessa região, a temperatura das cores se reduz.

**Figura 96:** Samambaia e expansão - HH Rn.



**Fonte:** Elaboração própria, com base em Coelho (2017) e Geoportal (s.d.).

Contudo, ao ser realizado o processamento segundo o recorte da região, se obtém um destaque para todos os eixos envolventes (Figura 97). O resultado realça não apenas as vias oficiais,

mas também o eixo que perpassa o Revis Gatumê, à leste, e o acesso à Comunidade do Morro do Macaco e aos lotes que se localizam no interior da Revis. Ou seja, a hierarquia viária é ampliada para incluir percursos informais, que funcionam como potenciais opções de escolha de trajeto.

**Figura 97:** Expansão da Samambaia - HH Rn.



**Fonte:** Elaboração própria, com base em Coelho (2017) e Geoportal (s.d.).

As quadras residenciais de Samambaia, como verificado anteriormente, têm as dinâmicas informais consolidando novas formas de deslocamento. Aqui, o percurso se estende ao interior da Unidade de Conservação (UC), em direção à Primeira Avenida Norte. Esse percurso é atrelado aos lotes situados no interior do Revis e fecha o abraço à região. Apesar de verificado seu potencial configuracional, sua utilização é mais comum por moradores locais.

### 3.3 CONSIDERAÇÕES PARCIAIS

No âmbito do progressivo uso social de seu espaço, tem-se a ausência de infraestrutura de mobilidade como determinante ao uso social do espaço – contexto no qual foi realizada a análise

axial com base no sistema viário formal e informal. A morfologia das quadras e conjuntos é própria, no contexto histórico citado, ao florescimento de “atalhos”, os quais não estavam previstos em seu projeto urbano, mas nasceram enquanto demanda do contexto em que se inserem. Não obstante, pode-se olhar, retrospectivamente, como as dinâmicas de mobilidade atuais são reflexos daquelas do passado – sem impor condicionantes atuais nesse processo.

Futuras intervenções no sistema viário poderiam considerar os principais eixos de deslocamento e potenciais, por meio da perspectiva da sintaxe do espaço, como forma de aprimorar tanto a mobilidade de automóveis (principal foco da análise aqui realizada), como a mobilidade ativa, por meio da facilitação do deslocamento entre quadras, em direção a pontos de interesse ou magnetos locais.

Não se pode afirmar que a malha informal era usada à revelia – apesar da ausência de calçadas. A falta criou usos e novos passos no balé do cotidiano. Em seus primeiros anos, não se tratava apenas da deficiência de calçadas, mas também de equipamentos e praças. A ausência de infraestrutura de mobilidade adequada em seus primeiros anos surtia a novos caminhos. A população vivia naquelas condições enquanto a infraestrutura adequada não era instalada, mas não foi algo que criou barreiras, ao contrário, percursos foram criados onde estes não existiam.

Enquanto cidade nova, a população que logo se instalou ali acompanhou a progressiva melhora da qualidade vida. O sentimento de afeto ao local se fortalecia, enquanto possuidores de uma casa própria. O sistema viário era construído com base nas necessidades daquela população, e por seus próprios integrantes, construindo-se, dessa forma, “um importante sentimento de segurança emocional” (Lynch, 2008, p. 5).

Os caminhos buscavam desmistificar e tornar didática uma paisagem nova. Ao comparar Boston com uma casa dos espelhos, Lynch (2008) afirma que não se deve correr o risco de perder a forma básica e nem de se encontrar o caminho procurado. Samambaia também se constitui em formas que podem causar desnorteamento, mas cuja hierarquia viária tem suas vias coletoras e principais precisas. “Além disso, o labirinto ou o mistério deve conter, em si, alguma forma que possa ser explorada e apreendida no devido tempo. O caos total, sem qualquer indício de conexão, nunca é agradável” (Lynch, 2008, p. 6).

Contudo, “a forma deve ser usada para reforçar o significado, e não para negá-lo” (Lynch, 2008, p. 51). O desenho urbano de Samambaia tem uma composição linear homogênea, com

exceção parcial em relação ao setor da Expansão separado pelo Revis Gatumé. A implantação limitada do metrô em Samambaia e a configuração longitudinal leste-oeste criou uma distância que é impeditiva à mobilidade e à ocorrência desta em má qualidade. Devido à ausência de investimentos, é reforçada uma lógica de segregação que mantem a Expansão separada, apesar de integrada à malha urbana e portadora de uma configuração urbana que não difere em desenho nem em usos previstos, de modo que há a base para o investimento.

## 4 CONSIDERAÇÕES FINAIS – PROGNÓSTICO E POSSIBILIDADES

Samambaia possui contradições inerentes aos espaços urbanos em desenvolvimento. Seu nascimento é produto de necessidades atreladas a dinâmicas socioeconômicas e territoriais. Mais especificamente ao processo migratório tardio, decorrente da construção de Brasília e que se prolongou até os anos de 1990. Nesse processo, assentamentos irregulares e favelas do DF foram desocupadas e seus moradores realocados em Samambaia, em lotes semiurbanizados.

Seu projeto urbano, de 1984, foi elaborado com a mobilidade urbana ativa e sustentável como uma de suas principais diretrizes. Experiências de planejamento urbano anteriores, com destaque ao projeto do Plano Piloto de Brasília, influenciaram o desenho e seu memorial descritivo. Isso se verifica por meio da oposição a uma lógica rodoviária e destaque à mobilidade do pedestre – a organicidade é utilizada como redutor da velocidade e da monotonia do desenho – e aspectos da cidade-jardim são abraçados, como a arborização densa, por meio de praças e Espaços Livres de Uso Público (Elups) distribuídos ao longo de sua hierarquia viária local, assim como arterial, por meio dos canteiros centrais a suas avenidas principais. Mas há um descompasso entre o papel e a realidade. A presença de Elups sem equipamentos de lazer apresentou o revés de áreas desocupadas e pontos cegos, com destaque às entrequadras, desenhadas em seu projeto urbano com ciclovias, mas ocupadas apenas por edifícios multifamiliares isolados e com vegetação escassa.

Realizar o desenho axial de suas séries cartográficas históricas foi revelador tanto da RA, como do processo de desenho. A metodologia empregada considerou as vias informais (a depender do seu porte) como locais de passagem de veículos. Descobriu-se, então, que o uso social do espaço, por meio do deslocamento sobre áreas desocupadas enquanto percurso mais curto, influiu sobre as dinâmicas econômicas e culturais, pois alterou a acessibilidade estabelecida em projeto para magnetos, assim como os valores de integração glocal (HH Rn). As dinâmicas de deslocamento são resultado da própria configuração do projeto urbano, cuja implantação permitiu que os Elups fossem ocupadas como locais de deslocamento, não apenas de pedestres, mas também de veículos.

Alguns anos merecerem destaque nesta análise. Se 1986 é único por sua configuração enquanto canteiro de obras urbano, essa característica perdurou em menor medida até o final da década de 1990, de modo que, na atualidade, apenas há espaço a construções e revitalizações. A exceção se encontra na Expansão de Samambaia, onde foram realizadas obras de grande escala no

decorrer do ano de 2009, na região da antiga ADE Oeste. É interessante perceber que, em relação a toda a RA, 1991 é o ano com a melhor distribuição do potencial em integração global, de modo que se verifica um traçado urbano de transição entre aquele rudimentar, base ao parcelamento, e o definitivo, presente já em 1997.

A manutenção de vias do passado mantém rugosidades que persistem devido a necessidades práticas de mobilidade. Representam deslocamentos do passado e incorporam movimentos contemporâneos. Seu uso, não obstante, tem levado à tendência a tornar tais rugosidades fixas e oficiais (por meio do asfalto p.ex.), fruto de ações políticas sobre essas áreas. Espera-se que o passar dos anos e com experimentação da região por novas gerações não encerrem a textura das rugosidades, mas esta seja sentida e percebida por mais pessoas, de modo que os espaços se tornam cada vez mais acessíveis.

Suas avenidas comerciais, com destaque à 200/400 e à 100/300, são eixos de fortes magnetos. O princípio de desenho empregado em suas avenidas (de distância máxima a ser percorrida até às vias de transporte de massa) mostrou-se atemporal. Os usos previstos na LUOS são articulados à forma urbana, de modo que suas vias coletoras (RO 2, que flexibiliza as possibilidades de ocupação comercial em locais residenciais) também apresentam dinâmicas relevantes.

**Figura 98:** Quadra 406 - um dos principais polos comerciais, contígua à avenida 200/400.



**Fonte:** Fotografia pelo autor, 2025.

Em suas avenidas também há ocupação de Elups por equipamentos de uso coletivo e arborização densa. A circulação de pessoas em todos os horários do dia é constante, consolidando suas avenidas como principais centralidades lineares de Samambaia (**Figura 99**).

**Figura 99:** Início à Leste da Avenida 100/300.



**Fonte:** Fotografia do autor, 2025.

Seus centros, sob a perspectiva da SE, reforçam as características de seu desenho urbano, isso é, além de integrados, ambos o Centro Urbano e o Subcentro Oeste são os locais onde se verifica a maior potencialidade econômica e cultural, apesar da subutilização. Enquanto a maior parte da sede de órgãos públicos locais se localizarem ali, também há a presença de condomínios verticais de uso residencial. A possibilidade de intervenção na edificação pode se atrelar ao uso previsto no lote, dada a relevância da localização para as dinâmicas urbanas. Apesar disso, a potencialidade da região, observada pelos mapas de integração, permanece forte e com força de impacto na RA como um todo.

Essa potencialidade comercial também está sendo incentivada por meio das propostas do PDOT/2025, que põem o Centro Urbano como uma subcentralidade, ou seja, um local a concentrar fluxos internos e de articulação com as RAs vizinhas, devido à sua localização estratégica e observada em seu PDL. São estratégias que reforçam o papel do Centro Urbano como marco zero de organização da RA.

**Figura 100:** O vazio e a verticalização. Entrequadras QS 120/121.



**Fonte:** Fotografia do autor, 2025.

A RA é percorrida, longitudinalmente, por uma faixa *non aedificandi*, a qual a separa em duas porções (sul e norte). À leste, até o Centro Urbano, é abrangida pela rede metroviária do DF. Essa faixa fragmenta a malha urbana e segregá seu espaço. Projetos de ocupação da área encontram entraves na rede de alta tensão, de modo que em seu primeiro MDE (1984a), já é sugerida a intervenção voltada ao paisagismo e à circulação de veículos. As possibilidades de ocupação da RA para além dessa faixa, as quais são muitas, devem ser priorizadas, mas com atenção à realidade da RA. Um hipotético investimento voltado a reduzir ou enterrar a rede de alta tensão pode ser destinado, pelo contrário, ao desenvolvimento da RA como um todo ou à integração entre suas partes, a qual pode ser melhorada, por meio de intervenções paisagísticas e passarelas, assim como a estudos voltados à possibilidade de circulação de automóveis.

Apesar do recorte deste estudo focar em Samambaia, a BR-060, paralela à sua malha, ainda apresenta os maiores valores de integração global. Esse fato reforça uma lógica que perpassa a configuração urbana do Distrito Federal, a qual, segundo análise realizada por Coelho (2017), comprova as Estradas Parque, com destaque à EPIA, como locais com níveis mais elevados de integração. Essa descoberta comprova uma herança do urbanismo rodoviário, o qual estruturou o desenho do DF e a relação com as Unidades da Federação. Em escala local, o desenho da RA, elaborado com vistas à rodovia BR-060, possui pregnante uma lógica que foi pensada à escala

regional, de vinculação ao Plano Piloto (via EPNB), assim como nacional, de acordo com a política de integração nacional. Na escala de análise, comprova as relações de independência em uma perspectiva morfológica e simbólica, pois independente do recorte, o eixo mais integrado é sempre aquele pendular ao Plano Piloto.

A Expansão de Samambaia apresenta a continuidade das diretrizes de ocupação da RA como um todo, mas devido à localização apartada a mobilidade é prejudicada. Esse aspecto é reforçado também pela maior distância do Plano Piloto de Brasília, em um processo que também se reflete na instalação das famílias – inicialmente por meio da SHIS – à leste - e então na denominada Vila Roriz – localizada na porção oeste de Samambaia.

A região da Expansão é separada por uma das UCs do DF, o Revis Gatumé, de modo que o acesso à região se dá pela 1<sup>a</sup> Avenida Norte. Esse fato é determinante em sua análise axial. A horizontalidade observada em suas avenidas arteriais não é contínua, fato este que influencia tanto na análise de integração como de segmentos – por meio do qual se obtém o espelhamento de seu sistema viário no mapa de segmentos. De modo contraditório, o recorte da Expansão a situa como parte do todo, pois os resultados qualitativos de segmentos e integração se refletem ali devido à continuidade do padrão de ocupação das quadras. A diferença é observada nas comunidades presentes ali, Morro do Sabão e Morro do Macaco, as quais, sob a análise de integração local com raios 3 e 5, são abraçadas por eixos integrados, reforçando o potencial de centralidade, e de desenho de diretrizes de ocupação com base nestes resultados.

Frente esses achados, o objetivo pretendido, de **reconstruir a história urbana de Samambaia sob a perspectiva de sua configuração territorial, por meio do resgate de seu projeto urbano e de processamentos por meio da Sintaxe Espacial** foi cumprido, com a abertura de novas possibilidades de pesquisa. São possibilidades sob a perspectiva da Sintaxe, da história e da união de ambas, como pretendido aqui. A associação da história, com destaque à fonte documental, com a Sintaxe Espacial possibilitou uma apreensão única de como se formou seu espaço. A hipótese é que **o desenvolvimento Econômico de Samambaia não é refletido em sua forma, que, apesar do potencial morfológico, carece um desenvolvimento uniforme**. Como visto, Samambaia nasceu em um *boom* populacional, de modo que a RA se compunha apenas de residências em seus primeiros anos, com uma progressiva implantação de equipamentos e comércios. Mas a lógica de “cidade-dormitório” influenciou os primeiros anos de sua ocupação.

Apesar de um desenho urbano com princípios modernos e que prioriza o pedestre, o propósito se perde em uma cidade sem diversidade de usos. Contudo, suas avenidas progressivamente se tornaram importantes centros de escala regional para o DF, em correspondência à sua forma e potencial. A primeira parte da hipótese, assim, não se comprova, pois há um reflexo histórico entre o desenvolvimento econômico e a forma urbana. Este desenvolvimento ao longo de suas avenidas arteriais, contudo, não ocorre em sua totalidade.

Assim, a segunda parte da hipótese se comprova, pois o fomento econômico permanece parcial. A porção leste da RA, abrangida pelo metrô, é onde se identificam os maiores indicadores de renda e as principais dinâmicas urbanas econômicas. Seus Centros, não obstante, permanecem subutilizados apesar de forte potencialidade sob a variável de integração. Neste se localizam importantes magnetos para a RA, como a Administração e o Complexo Cultural.

Considerando o desenvolvimento observado desde sua fundação, há a possibilidade a um desenvolvimento uniforme, conforme haja incentivo por meio de políticas de planejamento urbano e econômicas locais e regionais.

A pesquisa revelou diversas possibilidades de ramificações, tanto sob a perspectiva histórica, como sintética. Muitas RAs do DF são produtos da expulsão dos trabalhadores das cercanias do Plano Piloto em direção a localidades distantes, sendo Ceilândia o caso mais emblemático do DF. Contudo, com o processo migratório, muitas favelas se formaram no DF como um todo, de modo que essas pessoas foram progressivamente alocadas por meio das políticas habitacionais da SHIS. Estudar as reportagens é revelador das dinâmicas de realocação e do processo político por trás e esse olhar pode trazer uma humanização maior à história, na medida em que se entrevistam moradores. Tal é uma possibilidade de continuidade que enriquece o olhar a Samambaia e ao DF.

O olhar sintético também seria beneficiado da ampliação do escopo, de modo que olhar as RAs vizinhas contribuiria ao estudo de Samambaia, assim como de Taguatinga, Riacho Fundo 2, Ceilândia, Sol Nascente/Pôr do Sol ou Água Quente. Essa foi uma limitação encontrada nessa dissertação e que abre possibilidades à ampliação de estudos tanto sobre Samambaia como sobre as RAs da porção Sudoeste do DF ou outras regiões, a depender do foco.

Uma limitação de pesquisa encontrada foi a abrangência das séries cartográficas utilizadas, uma vez que análises históricas abrem um leque enorme de olhares possíveis. Um destes, que foi

brevemente explorado aqui, é a Sintaxe Espacial de um canteiro de obras urbano. Para além das obras do Plano Piloto, como explorado por Ribeiro (2008), o quanto se sabe sobre as obras de concepção das RAs? Desvelar como essas empreitadas ocorreram revelará as práticas sociais da construção civil e da formação do urbanismo, de modo literal, ou seja, como se configura a acessibilidade às porções de uma cidade ou região em estado rudimentar de implantação? Essa análise, em Samambaia de 1986, revelou uma grelha que não corresponde *ipsis litteris* à RA final, mas que estabeleceu as bases para o desenho urbano consolidados nos anos seguintes.

Em suas ruas, o passado de Samambaia é contado em anedotas e histórias, de quando havia grandes descampados e jogava-se futebol na terra. A percepção subjetiva sobre o crescimento de Samambaia transparece nos seus moradores velhos ou novos. É uma região nova, então muitas mudanças ainda ocorrerão e muitas gerações ainda se formarão ali – com novas histórias para contar. Enquanto morador, escuto tais histórias e apreendo como se formou Samambaia sob a perspectiva de seus habitantes. Enquanto autor, apreendo sua formação segundo seu planejamento urbano. O olhar se distancia e se aproxima, em um processo que pode causar vertigem, mas também não pode confundir as partes da Quimera.

A metáfora da Quimera, enquanto região que é composta por diversas partes que não se conectam se mostrou potencial, mas limitada, frente aos entraves de pesquisa e ao escopo. A Capital Federal tem potencial da conexão, apesar das poligonais urbanas fechadas em si, intercaladas por maciços vegetais. A melhora da horrível mobilidade urbana e do transporte público do DF também seria uma solução às comparações realizadas sobre um sistema de circulação cujo sangue não flui. Samambaia é parcialmente privilegiada, com acesso ao metrô, mas algumas mudanças na perspectiva da mobilidade são essenciais, como a expansão da rede metroviária, uma melhor distribuição das linhas de ônibus em suas avenidas, incluindo a utilização da DF-459, a expansão da rede cicloviária a oeste; e a melhora de infraestruturas de transporte, como nos pontos de ônibus e na segurança destes. Tais mudanças, inclusive, remetem ao previsto em seu primeiro MDE (1984a), que previu as áreas onde se localizam os pontos de transporte como locais movimentados, de encontro social e de cruzamento de ciclovias. Além disso, caso fosse o cerne da questão de pesquisa, essas medidas proporcionariam que Samambaia deixasse de ser químérica, pois sim, há ausência de conexão entre as partes da RA, mas a Quimera geográfica é o DF, de modo que tais questões, ao observar a escala macro, apenas se agravam e surgem novas atreladas às peculiaridades de Samambaia e cada RA, que são preciosos objetos de pesquisa.

As imagens pré-estabelecidas (de “cidade dormitório” e “cidade satélite”) não apenas limitam as percepções (e a realização de novas pesquisas), como também a visão de futuro para o DF como um todo. Isso porque toma as RAs como partes excedentes, nas quais o desenvolvimento econômico e social não alcança. Nessa visão, ainda existem enquanto dormitório aos trabalhadores ou planetas que orbitam em torno do sol - o Plano Piloto de Brasília.

O Plano Piloto como parte principal do DF é um fato inevitável, que mesmo a necessária distribuição das oportunidades de emprego e desenvolvimento econômico entre as RAs não reduziria. Mas isolar o centro administrativo federal e distrital do restante agrava os problemas. Seu centro necessita da circulação sanguínea de todos os seus outros componentes corpóreos para sobreviver. E tal centro não é a única cabeça.

Por fim, a Quimera foi referida em relação a questões morfológicas. Outras Quimeras são possíveis? A diversidade econômica do DF poderia ser o cerne de uma nova questão, pois perguntase, cada RA é diferente o suficiente para afirmar que se trata de uma Quimera em sua totalidade? A integração entre suas partes, sob uma perspectiva de desenvolvimento econômico, formaria uma unidade diversa e próspera, como o deve ser o Brasil?

A consolidação de uma perspectiva quimérica sob a perspectiva morfológica positiva deve ter a circulação funcional a todas as partes de seu corpo, independentemente de sua localização – maiores distâncias devem significar maior autonomia, por meio de subcentralidades, ou modais de transporte efetivos. A consolidar, por fim, uma lógica metropolitana verdadeira, em um sistema vivo e saudável no quadrilátero.

## 5 REFERÊNCIAS

- ANJOS, Rafael Sanzio Araújo dos. **Expansão urbana no Distrito Federal e entorno imediato (1964-1990): monitoramento por meio de dados de sensoriamento remoto.** 1991. 136 f. Dissertação (Mestrado em Planejamento Urbano). Universidade de Brasília, Brasília, 1991.
- ANJOS, Rafael Sanzio Araújo dos. **Dinâmica territorial: Cartografia – monitoramento – modelagem.** Brasília, Mapas Editora & Consultoria, 2008.
- BARBOSA, Valdivan Nascimento; MARTINS, Jorge Lucien Munchen. Morro do Sabão, Samambaia DF: eterno isolamento. In: **9 Congresso Luso-Brasileiro para o planejamento urbano, regional, integrado e sustentável - PLURIS 2021 Digital**, 2020. Anais PLURIS, 2021.
- BORGES, Jorge Luis; GUERRERO, Margarita. **Os livros dos seres imaginários.** 8. Ed. São Paulo: Globo, 2000.
- BRASIL. [Constituição (1988)]. **Constituição da República Federativa do Brasil.** Brasília, DF: Presidência da República, 2016. Disponível em: [https://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm). Acesso em: 24 de janeiro de 2024.
- BRAUDEL, Fernand. **O Mediterrâneo e o Mundo Mediterrâneo na Época de Filipe II.** São Paulo: Edusp, 2016, p. (original de 1949)
- CÂMARA, Gilberto; DAVIS, Clodoveu; MONTEIRO, Ântonio Miguel Vieira. **Introdução à ciência da geoinformação.** São José dos Campos: INPE, 2001.
- CAVALCANTE, Cláudia Varizo. **Formação e transformação da centralidade intraurbana em Brasília.** Dissertação de Mestrado em Geografia. Departamento de Geografia, Universidade de Brasília, Brasília, 2009. 196 p.
- CAVALCANTE, Luciana Pessôa. **O Papel das políticas urbanas do DF na formação de áreas de centralidade: análise das diretrizes do PDOT e do PDTU.** 2013. 192 f., il. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo)—Universidade de Brasília, Brasília, 2013.
- COELHO, Juliana Machado. **Na riqueza e na pobreza: o papel da configuração para o estudo de centralidades e desigualdades socioespaciais em Brasília.** 2017. 290 f., il. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade de Brasília, Brasília, 2017.
- CORREIO BRAZILIENSE. Hemeroteca Digital Brasileira. **Samambaia: Esquecida e Abandonada.** Brasília, n. 8735. 11 mar. 1987. Cidade, p. 16. Disponível em: [https://memoria.bn.gov.br/DocReader/docreader.aspx?bib=028274\\_03&pasta=ano%20198&pesq=&pagfis=95479](https://memoria.bn.gov.br/DocReader/docreader.aspx?bib=028274_03&pasta=ano%20198&pesq=&pagfis=95479) Acesso em 25 de maio de 2025.
- CORREIO BRAZILIENSE. Hemeroteca Digital Brasileira. **Chegou a vez dos inquilinos obterem**

**lote.** Brasília, n. 9503. 29 abril 1989. Cidade, p, 20. Disponível em: [https://memoria.bn.gov.br/DocReader/docreader.aspx?bib=028274\\_03&pasta=ano%20198&pesq=&pagfis=127583](https://memoria.bn.gov.br/DocReader/docreader.aspx?bib=028274_03&pasta=ano%20198&pesq=&pagfis=127583) Acesso em 25 de maio de 2025.

COSTA, Graciete Guerra da. **As regiões administrativas do Distrito Federal de 1960 a 2011.** 2011. 513, 165 f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade de Brasília, Brasília, 2011a.

COSTA, Graciete Guerra da. A cartografia nos planos diretores do Distrito Federal. **1º Simpósio brasileiro de cartografia histórica.** 2011b. Disponível em: < chrome-extension://efaidnbmnnibpcajpcgclefindmkaj/https://www.ufmg.br/rededemuseus/crch/simposio/COSTA\_GRACIETE\_G\_1.pdf> Acesso em 31 de março de 2024.

COSTA, Lucio. **Relatório do Plano Piloto.** Brasília, 2018. Disponível em: < chrome-extension://efaidnbmnnibpcajpcgclefindmkaj/http://portal.iphan.gov.br/uploads/publicacao/lucio\_costa\_miolo\_2018\_reimpressao\_.pdf> Acesso em: 22 de maio de 2025.

COSTA, Lucio. Brasília Revisitada 1985-87. In: DISTRITO FEDERAL. Decreto nº 10.829, de 14 de outubro de 1987. Regulamenta o artigo 38 da Lei 3751, de 13 de abril de 1960, no que se refere a preservação da concepção urbanística de Brasília. **Diário Oficial do Distrito Federal**, Brasília, 14.out.1987. Disponível em: < chrome-extension://efaidnbmnnibpcajpcgclefindmkaj/https://www.sinj.df.gov.br/sinj/Diario/1d8c4f0fa7f4-3bd9-ac37-d01d9a1b7ba3/00fc9851.pdf> Acesso em: 5 de fevereiro de 2024

CIDADE, Lúcia Cony Faria. Qualidade ambiental, imagem da cidade e práticas socioespaciais. In: PAVIANI, Aldo; GOUVÊA, Luiz Alberto de Campos (org.). **Brasília: controvérsias ambientais.** Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2003, p. 157-180.

**CIDADE é uma só, A.** Direção: Adirley Queiróz. Produção: Adirley Queirós e André Carvalheira. Local: Vitrine Filmes, 2012. Disponível em: [https://www.youtube.com/watch?v=vVlqCVKdlxA&ab\\_channel=PASSEANDOUNB%E2%80%A2PAS2024](https://www.youtube.com/watch?v=vVlqCVKdlxA&ab_channel=PASSEANDOUNB%E2%80%A2PAS2024) Acesso em: 21 de maio de 2024.

**CODEPLAN. Samambaia – Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios PDAD 2021.** Codeplan. Brasília. DF. 2021. Disponível em: <http://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2020/06/Samambaia.pdf>> Acesso em: 15 de julho de 2023.

**CODEPLAN. Perfil da Distribuição dos postos de Trabalho no DF – Concentração no Plano Piloto e Deficits nas Cidades-Dormitório.** Codeplan. Brasília. DF. 2021. Disponível em: <http://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2020/06/Samambaia.pdf>> Acesso em: 15 de julho de 2023.

COUTO, Álvaro. G1. **Avenida de Samambaia é rebatizada em homenagem ao ex-governador Roriz.** 2020. Disponível em: <https://www.metropoles.com/distrito-federal/avenida-de-samambaia-e-rebatizada-em-homenagem-ao-ex-governador-roriz>. Acesso em: 17 de maio de 2025.

CRUZ, Iracilda Pimentel Carvalho. **Imagens e representações no nascimento de novas cidades:**

**Brasília (1958/1960), Samambaia (1989/1993).** 1993. xi, 245 f., il. Dissertação (Mestrado em História). Universidade de Brasília, Brasília, 1993.

DERNTL, Maria Fernanda. Além do Plano. A concepção das cidades-satélites de Brasília. **Arquitectos.** São Paulo, 2018. Ano 19, n. 221.03, Vitruvius. Disponível em: <<https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitectos/19.221/7150#:~:text=A%20denomina%C3%A7%C3%A7%C3%A3o%20cidade%2Dsat%C3%A9lite%20foi,os%20demais%20n%C3%BAcleos%20do%20territ%C3%B3rio.>> Acesso em: 14 de maio de 2023.

DISTRITO FEDERAL (Brasil). Convênio Secretaria de Planejamento da Presidência da República – Senplan & GDF. **Plano Estrutural de Organização do Território - PEOT.** Brasília: 1977. Vol. I.

DISTRITO FEDERAL (Brasil). Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação. **MDE-002/1.** Brasília: 1984a. Disponível em: <https://www.sisduc.seduh.df.gov.br/v1/> Acesso em 10 de junho de 2025.

DISTRITO FEDERAL (Brasil). Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação. **PR-36/1.** Brasília: 1984b. Disponível em: <https://www.sisduc.seduh.df.gov.br/v1/> Acesso em 10 de junho de 2025.

DISTRITO FEDERAL (Brasil). Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação. **PR-39/01.** Brasília: 1984c. Disponível em: <https://www.sisduc.seduh.df.gov.br/v1/> Acesso em 10 de junho de 2025.

DISTRITO FEDERAL (Brasil). Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação. **PR-64/1.** Brasília: 1984d. Disponível em: <https://www.sisduc.seduh.df.gov.br/v1/> Acesso em 10 de junho de 2025.

DISTRITO FEDERAL (Brasil). Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação. **PR-79/1.** Brasília: 1984e. Disponível em: <https://www.sisduc.seduh.df.gov.br/v1/> Acesso em 10 de junho de 2025

DISTRITO FEDERAL (Brasil). Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação. **PR-81/1.** Brasília: 1984f. Disponível em: <https://www.sisduc.seduh.df.gov.br/v1/> Acesso em 10 de junho de 2025.

DISTRITO FEDERAL (Brasil). Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação. **MDE-23/91.** Brasília: 1991. Disponível em: <https://www.sisduc.seduh.df.gov.br/v1/> Acesso em 10 de junho de 2025.

DISTRITO FEDERAL (Brasil). Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação. **Planos diretores locais: Taguatinga, Ceilândia, Samambaia: a cidade que a gente quer: documento - síntese de propostas.** Brasília: 1996. 130 p.

DISTRITO FEDERAL (Brasil). Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação. **MDE-52/90.** Brasília: 1997. Disponível em: <https://www.sisduc.seduh.df.gov.br/v1/> Acesso em 10

de junho de 2025.

DISTRITO FEDERAL (Brasil). Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação. **MDE-056/01.** Brasília: 2005a. Disponível em: <https://www.sisduc.seduh.df.gov.br/v1/> Acesso em 10 de junho de 2025.

DISTRITO FEDERAL (Brasil). Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação. Plano Diretor Local de Planaltina. Brasília:2005b. Disponível em: [https://www.seduh.df.gov.br/documents/8133848/9902153/planaltina\\_projetodelei\\_versao\\_conapl\\_an\\_camara.pdf](https://www.seduh.df.gov.br/documents/8133848/9902153/planaltina_projetodelei_versao_conapl_an_camara.pdf). Acesso em 30 de junho de 2025,

DISTRITO FEDERAL (Brasil). Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação. **MDE-03/01.** Brasília: 2007. Disponível em: <https://www.sisduc.seduh.df.gov.br/v1/> Acesso em 10 de junho de 2025.

DISTRITO FEDERAL (Brasil). Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação. **MDE-002/09.** Brasília: 2009. Disponível em: <https://www.sisduc.seduh.df.gov.br/v1/> Acesso em 10 de junho de 2025.

DISTRITO FEDERAL (Brasil). Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação. Brasília. 1999a. **Memória Técnica do Plano Diretor Local de Samambaia.** Disponível em: [https://www.seduh.df.gov.br/documents/8133848/9856610/memoria\\_tecnica-1.pdf](https://www.seduh.df.gov.br/documents/8133848/9856610/memoria_tecnica-1.pdf). Acesso em 10 de junho de 2025.

DISTRITO FEDERAL (Brasil). Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação. Brasília. 1999b. **Mapas do Plano Diretor Local de Samambaia.** Disponível em: [https://www.seduh.df.gov.br/documents/8133848/9856610/anexoi\\_mapas-1.pdf](https://www.seduh.df.gov.br/documents/8133848/9856610/anexoi_mapas-1.pdf). Acesso em 10 de junho de 2025.

DISTRITO FEDERAL. (Brasil). **Geografia – localização.** 2015. Disponível em: <https://www.df.gov.br/333/#:~:text=A%20cidade%20est%C3%A1%20localizada%20a,uma%20%C3%A1rea%20de%205.779%20km%C2%B2>. Acesso em 17 abr. 2024.

DISTRITO FEDERAL (Brasil). **GALERIA DOS GOVERNADORES.** s.d.. Disponível em: <<https://www.df.gov.br/galeria-dos-governadores/>> Acesso em 20 mai. 2024.

DISTRITO FEDERAL (Brasil). Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação. **Documento Técnico do Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal.** Brasília: 2009. Disponível em: <[https://www.seduh.df.gov.br/documents/8133848/9855379/documento\\_tecnico\\_pdot12042017.pdf](https://www.seduh.df.gov.br/documents/8133848/9855379/documento_tecnico_pdot12042017.pdf)> Acesso em 9 de junho de 2025.

DISTRITO FEDERAL (Brasil). Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação. **Memoria Técnica da Lei de Uso e Ocupação do Solo – LUOS.** Brasília: 2017. Disponível em: [https://www.seduh.df.gov.br/documents/d/seduh/memoria\\_tecnica-1-pdf](https://www.seduh.df.gov.br/documents/d/seduh/memoria_tecnica-1-pdf). Acesso em 30 de julho de 2025.

DISTRITO FEDERAL (Brasil). Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação. Diagnóstico do Plano Diretor de Ordenamento Territorial. Brasília: 2024. Disponível em: [https://sistemas.df.gov.br/PDOTSEDUH/Visualizador?PDF\\_LinksIdentifier=354](https://sistemas.df.gov.br/PDOTSEDUH/Visualizador?PDF_LinksIdentifier=354). Acesso em: 30 de julho de 2025.

EUZÉBIO, Vinícius Alves; GURGEL, Ana Paula Campos. “Vaziozinho, só o ouro!” - relações de forma urbana e fluxo de transporte entre o plano piloto de Brasília e a Região Administrativa de Samambaia. In: **Anais do Segundo Simpósio Brasileiro de Sintaxe Espacial**. Anais. Brasília (DF) FAU UnB, 2024. Disponível em: <https://www.even3.com.br/anais/2-sintaxe-brasil/765000-VAZIOZINHO-SO-O-OURO---RELACOES-DE-FORMA-URBANA-E-FLUXO-DE-TRANSPORTE-ENTRE-O-PLANO-PILOTO-DE-BRASILIA-E-A-RE>. Acesso em 10 de junho de 2025.

ESRI. **World Imagery** [Wayback 2024-12-12]. Redlands, CA: Esri; Maxar; Earthstar Geographics; GIS User Community, 2014. Disponível em: <https://www.arcgis.com/home/item.html?id=10df2279f9684e4a9f6a7f08febac2a9>. Acesso em: 10 jun. 2025.

FELDMAN, Sarah; FERNANDES, Ana (Org.). **O urbano e o regional no Brasil contemporâneo:** mutações, tensões, desafios. Salvador. Editora EDUFBA, 2007b. 390 p.

FERRAZ, Ian; IZEL, Adriana. **Zoológico de Brasília e Jardim Botânico terão acesso gratuito aos domingos e feriados.** Agência Brasília. 2025. Disponível em: <<https://www.agenciabrasilia.df.gov.br/w/zoologico-de-brasilia-e-jardim-botanico-terao-acesso-gratuito-aos-domingos-e-feriados/>>. Acesso em 7 de maio de 2025.

**G1 DF. Aterro sanitário em Samambaia, no DF, é inaugurado com críticas de moradores.** 2017. Disponível em: <https://g1.globo.com/distrito-federal/noticia/aterro-sanitario-do-df-e-inaugurado-com-criticas-da-comunidade.ghtml>. Acesso em: 22 de maio de 2025.

GOOGLE. Samambaia Norte. QR 412 Conjunto 14 Google Street View. Disponível em: <https://www.google.com/maps>. Acesso em: 9 de junho de 2025.

GOOGLE. Samambaia Norte. QR 404 Conjunto 9 Google Street View. Disponível em: <https://www.google.com/maps>. Acesso em: 9 de junho de 2025.

GOULARD, Guilherme. Correio Braziliense. **Hoje o Buritinga é uma imagem apagada da força do governo.** 2010. Disponível em: [https://www.correobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2010/02/22/interna\\_cidadesdf,175000/hoje-o-buritinga-e-uma-imagem-apagada-da-forca-do-governo.shtml](https://www.correobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2010/02/22/interna_cidadesdf,175000/hoje-o-buritinga-e-uma-imagem-apagada-da-forca-do-governo.shtml). Acesso em 8 de junho de 2025.

GOUVÊA, Luiz Alberto de Campos. Habitação e emprego: uma política habitacional de interesse social. In: PAVIANI, Aldo (org.). **Brasília: Moradia e exclusão.** Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1996, p. 231-250.

GRIFFITHS, Sam. The use of space syntax in historical research: current practice and future

possibilities. In: GREENE, M.; REYES, J.; CASTRO, A. (ed.). **Eighth International Space Syntax Symposium**. Santiago de Chile: PUC, 2012.

GURGEL, Ana Paula Campos. **As metrópoles do interior e o interior das metrópoles**. 2016. xxiii, 291 f., il. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) — Universidade de Brasília, Brasília, 2016.

HILLIER, Bill; HANSON, Julienne. **The social logic of space**. Londres: Cambridge University Press, 1984.

HOLANDA, Frederico Rosa Borges de. Arquitetura sociológica. **Revista brasileira de estudos urbanos e regionais**. Vol. 9, N. 1, 115 pp. 2007a. Disponível em: <https://rbeur.anpur.org.br/rbeur/article/view/174>. Acesso em: 23 out. 2023.

HOLANDA, Frederico Rosa Borges de. Urbanidade e reestruturação das Cidades: o que nos ensina Brasília? 2006, p. 223-243. In: FELDMAN, Sarah; FERNANDES, Ana (org.). **O Urbano e o regional no Brasil contemporâneo: mutações, tensões, desafios**. Salvador: EDUFBA, 2007.

HOLANDA, Frederico Rosa Borges de. **O espaço de exceção**. Brasília: FRBH, 2018

HOLANDA, Frederico Rosa Borges de. Rótulos, ah! Os rótulos... **Revista de Morfologia Urbana**, [S. l.], v. 7, n. 2, p. e00107, 2019. Disponível em: <https://revistademorfologiaurbana.org/index.php/rmu/article/view/107>. Acesso em: 24 maio. 2025.

HOLANDA, Frederico Rosa Borges de; KRONENBERGER, Bruna da Cunha; LOUREIRO, Vânia Raquel Teles; MEDEIROS, Valério Augusto de Soares. Equipar e democratizar: um estudo sobre a distribuição dos espaços públicos e equipamentos comunitários em cinco regiões de Brasília. **Anais do primeiro simpósio brasileiro de Sintaxe Espacial**. Brasília, DF: LaSUS FAU: Editora Universidade de Brasília, 2023.

HOLANDA, Frederico Rosa Borges de. Rótulos, ah! Os rótulos. **Revista De Morfologia Urbana**. 2019. Disponível em: <https://doi.org/10.47235/rmu.v7i2.107>. Acesso em 30 de julho de 2025.

IBGE. **Sobre a mudança de Aglomerados Subnormais para Favelas e Comunidades Urbanas**. 2024. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=2102062>. Acesso em: 02 de fevereiro de 2024.

INSTITUTO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS HÍDRICOS DO DISTRITO FEDERAL – BRASÍLIA AMBIENTAL (IBRAM). Unidades de Conservação do Distrito Federal [shape]. Brasília, 2020. Disponível em: <https://www.ibram.df.gov.br/geoprocessamento/>. Acesso em: 30 de julho de 2025.

INSTITUTO DE PLANEJAMENTO TERRITORIAL E URBANO DO DISTRITO FEDERAL (IPDF). **Planos diretores locais: Taguatinga, Ceilândia, Samambaia: a cidade que a gente quer**: documento - síntese de propostas. Brasília: IPDF, 1996. 130 p.

IZEL, Adriana. **Agencia Com investimento de R\$ 319 milhões, GDF amplia o metrô em**

**Samambaia, que ganhará duas novas estações.** Brasília, 2025. Disponível em: <https://www.agenciabrasilia.df.gov.br/2025/02/19/com-investimento-de-r-319-milhoes-gdf-amplia-o-metro-em-samambaia-que-ganhara-duas-novas-estacoes/>. Acesso em 19 de abril de 2025.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades.** 3. ed. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2011.

KRAFTA, Romulo. **Notas de aula de morfologia urbana.** Rio Grande do Sul: UFRGS editora, 2014.

LOUREIRO, Vânia Raquel Teles. “Quando a gente não tá no mapa”: a configuração como estratégia para a leitura socioespacial da favela. 2017. 260 f., il. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo)—Universidade de Brasília, Brasília, 2017.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade.** 2. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2011.

MALAGUTTI, Cecília Juno. Loteamentos clandestinos no Distrito Federal: caminhos alternativos para a sua aceitação. In: PAVIANI, Aldo (org.). **Brasília: Gestão Urbana: conflitos e cidadania.** Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1999, p. 55-84.

MANCINI, Gisele Arrobas. **Avaliação dos custos da urbanização dispersa no Distrito Federal.** Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de Brasília, 2008.

MEDEIROS, Valério Augusto Soares de. **Urbis brasiliae ou sobre cidades do Brasil:** inserindo assentamentos urbanos do país em investigações configuracionais comparativas. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade de Brasília, Brasília, 2006.

OJIMA, R. Novos contornos do crescimento urbano brasileiro? O conceito de Urban Sprawl e os desafios para o Planejamento Regional e Ambiental. **GEOgraphia**, v. 10, n. 19, p. 46-59, 28 abr. 2010.

**IBGE. Censo 2020 adiado para 2021.** 2020. Disponível em: <https://www.ibge.gov.br/novo-portal destaques/27161-censo-2020-adiado-para-2021.html#:~:text=Em%20fun%C3%A7%C3%A3o%20das%20orienta%C3%A7%C3%B5es%20do,do%20Censo%20Demogr%C3%A1fico%20para%202021>. Acesso em 18 abr. 2024.

PAVIANI, Aldo. Gestão do território com exclusão socioespacial. In: PAVIANI, Aldo (org.). **Brasília: Gestão Urbana: conflitos e cidadania.** Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1999, p. 197-222.

PELUSO, Marília Luíza. O papel das representações sociais do “comprar a casa” na identificação dos problemas habitacionais. In: PAVIANI, Aldo (org.). **Brasília: Gestão Urbana: conflitos e cidadania.** Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1999, p. 111-134.

RANGEL, Priscila. Jornal de Brasília. **Samambaia será a nova Águas Claras do DF, aposta presidente da Terracap.** Jornal de Brasília, 2010. Disponível em:

<https://jornaldebrasilia.com.br/brasilia/samambaia-sera-a-nova-aguas-claras-do-df-aposta-presidente-da-terracap/> Acesso em: 21 de maio de 2024.

RIBEIRO, Gustavo Lins. **O capital da esperança: a experiência dos trabalhadores na construção de Brasília.** Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2008.

ROCHA, Marecilda Sampaio da. **Autor principal ou coadjuvante? O papel do planejamento urbano oficial na ocupação do território do DF.** 2021. 281 f., il. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Universidade de Brasília, 2021.

ROMERO, Marta Adriana Bustos. A sustentabilidade do ambiente urbano da capital. In: PAVIANI, Aldo; GOUVÉA, Luiz Alberto de Campos (org.). **Brasília: controvérsias ambientais.** Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2003, p. 241-265.

SANTOS, Milton. **Por uma outra globalização – do pensamento único à consciência universal.** São Paulo: Editora Record, 2000.

SANTOS, Milton. **O país distorcido: o Brasil, a globalização e a cidadania.** São Paulo: Publifolha, 2002.

SANTOS, Milton. **A natureza do espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção.** 4. ed. 2. reimpr. - São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

SANTOS, Milton. **Técnica, espaço e tempo: Globalização e meio técnico-científico informacional.** São Paulo: Editora Edusp, 2008.

SANTOS, Milton. **O BRASIL: Território e sociedade no início do século XXI.** 9º ed. Rio de Janeiro: editora Record, 2009.

SEMOB - Secretaria de Transporte e Mobilidade. **Vai de Graça: Assinado decreto que institui gratuidade no transporte público aos domingos e feriados.** 2025. Disponível em <https://www.semob.df.gov.br/vai-de-graca-assinado-decreto-que-institui-gratuidade-no-transporte-publico-aos-domingos-e-feriados/> Acesso em 7 de maio de 2025.

SILVA, Robson Canuto da; AMORIM, Luis Manoel do Eirado. Urbanismo paramétrico: emergência, limites e perspectivas de nova corrente de desenho urbano fundamentada em sistemas de desenho paramétrico. **V!RUS.** N. 3. São Carlos: Nomads.usp, 2010. Disponível em: <http://www.nomads.usp.br/virus/virus03/submitted/layout.php?item=2&lang=pt>. Acesso em: 24 de janeiro de 2024.

SILVEIRA, Denise Prudente de Fontes. Gestão territorial do Distrito Federal: trajetórias e tendências. In: PAVIANI, Aldo (org.). **Brasília: Gestão Urbana: conflitos e cidadania.** Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1999, p. 145-166

SOUZA, Maria Adélia Aparecida de. Geografia e Planejamento: uma estratégia espaço tempo. **Sociedade e Território.** Natal. Vol. 33, N. 1, p. 7–30 Jan./Abr. de 2021.

SPOSITO, Eliseu Savério. **Redes e Cidades**. 2008. São Paulo: Editora Unesp.

TENORIO, Gabriela de Souza. **Ao desocupado em cima da ponte**. Brasília, arquitetura e vida pública. 2012. 391 f., il. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo)—Universidade de Brasília, Brasília, 2012.

ZAMPRONHA, Sara Cristina de Carvalho. Direito à cidade para mulheres: análise dos planos diretores do Distrito Federal. In: PESCATORI, Carolina; ALIAGA, Maribel (org.). **Entre arquiteturas, cidades e feminismos: pesquisas do observatório amar é linha**. 1. Ed. Brasília, DF: LaSUS FAU: Editora Universidade de Brasília, 2022. p. 215-245. Disponível em: <https://livros.unb.br/index.php/portal/catalog/book/229>. Acesso em: 17 abr. 2024.

## 6 ANEXOS

### 6.1 ANEXO 1: PARTIDO ADOTADO PARA A ELABORAÇÃO DO PROJETO SAMAMBAIA

**Tabela 8** Partido urbanístico de Samambaia.

|   |  |
|---|--|
| <p>1) Ênfase ao transporte coletivo, em detrimento ao transporte individual, salvo os biciclos. Neste sentido, a cidade foi organizada ao longo de eixos arteriais que correm no sentido nordeste-sudoeste, aproveitando o terreno na sua maior dimensão.</p>   | <p>2) As áreas de atividades com habitações mais densas, que foram denominadas áreas mistas estão localizadas ao longo dos eixos de transportes coletivos, o que proporcionara uma demanda de transporte equilibrada.</p>  |
| <p>3) Associou-se aos pontos de paradas de ônibus e nas estações do transporte de massa, locais de convergência da população, outros usos, ou sejam, praças, escolas, comércio, que também vem reforçar a demanda de transporte.</p>  | <p>4) A acessibilidade média das habitações às áreas mistas, consequentemente aos equipamentos de uso diário e ao transporte coletivo, é no máximo da ordem de 500m (quinhentos metros).</p>   |
| <p>5) Os lotes das áreas mistas terão flexibilidade para a elaboração dos projetos arquitetônicos, permitindo a superposição de usos desejada, desde que não sejam conflitantes. Tal atitude possibilitará uma maior riqueza da paisagem urbana pela diversificação das edificações e usos, assim como permitirá um ajuste a oferta e à demanda de áreas para edificar, o que não seria possível num zoneamento estanque.</p> | <p>6) Os lotes residenciais foram projetados de forma a propiciar uma diversificação das tipologias habitacionais, que possibilitarão quebrar a monotonia quando as habitações forem repetidas. Tais medidas são basicamente a nível do sistema viário e da implantação das edificações nos lotes.</p>   |
| <p>7. Do ponto de vista do clima local, os objetivos maiores a se atingir, que orientaram o desenho para implantação do núcleo urbano, foram:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• reduzir a produção de calor, através da minimização das <b>áreas</b> pavimentadas, tanto para <b>veículos</b> como para pedestres, e do sombreamento destas <b>áreas</b> com</li> </ul>  | <p>8 O sistema viário é composto da circulação de veículos e pedestres. A circulação de veículos foi lançada e projetada através da utilização e articulação de um sistema hierarquizado de vias, de modo a assegurar:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• o <b>mínimo</b> de intrusão visual do <b>meio ambiente natural ou construído</b>.</li> </ul> |

|   |   |
|---|---|
| <p><b>vegetação;</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• propiciar a evapotranspiração que, facilitada pela baixa umidade do ar e ventilação constante, umidificando, resfria o ar. Para tanto, evitou-se grandes massas de <b>edificação; contínuas</b>, facilitando a ventilação;</li> <li>• propiciar absorção da radiação solar, através do uso intenso de <b>áreas</b> de vegetação, diminuindo assim a <b>irradiação</b> difusa do calor;</li> <li>• permitir liberdade à <b>concepção</b> dos edifícios para que possam ser projetados com maior <b>critério</b> quanto à <b>orientação</b> das fachadas, controlando tão somente sua <b>locação</b> e coroamentos, para garantir que possam igualmente utilizar os efeitos da insolação e ventilação ou deles serem protegidos;</li> <li>• diminuir ao <b>mínimo</b> o impacto da implantação do <b>núcleo</b> urbano sobre a fisionomia local, sem devastação da flora existente, para poder contar com esta no <b>esforço</b> que será necessário de arborização e ajardinamento;</li> <li>• projetar as vias de <b>circulação</b> de veículos de modo a evitar o ofuscamento direto do sol e minimizar a <b>área</b> pavimentada;</li> <li>• projetar as vias de pedestres e <b>biciclos</b>, sombreadas e de acordo com a topografia, distribuindo os equipamentos e serviços</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• O bom atendimento das necessidades de <b>deslocamento da população</b> residente, <b>visitantes</b> e serviços de manutenção.</li> <li>• Ele foi hierarquizado segundo vias arteriais, <b>coletoras</b>, locais, ciclovias e vias de <b>pedestres</b>.</li> <li>• O sistema <b>viário</b> arterial tem dois <b>condicionamentos básicos</b>. O primeiro deles é relativo à sua função de via destinada a dar passagem ao sistema de transporte coletivo local, complementar ao transporte de massa; o segundo diz respeito ao atendimento do requisito <b>acessibilidade</b>. É o sistema arterial que faz a articulação com o sistema viário de categoria superior (via expressa e rodovia).</li> </ul> <p>As vias coletoras e locais foram lançadas de modo a atender aos seguintes requisitos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• propiciar <b>maior segurança possível</b> à população, evitando tanto quanto possível a utilização de cruzamentos e geometrias viárias que ensejam o uso de altas velocidades e <b>insegurança</b> ao pedestre.</li> <li>• facilitar o <b>lançamento</b> e propiciar economia dos custos de <b>infraestrutura</b>, evitando o superdimensionamento das faixas de rolamento.</li> <li>• evitar a circulação <b>desnecessária</b> de veículos de serviços.</li> <li>• assegurar a <b>criação</b> de um ambiente construído mais rico e diversificado, evitando-se a adoção de soluções</li> </ul> |
|---|---|

|  |  |
|--|--|
| <p>sempre procurando a menor caminhada a pé.</p>   | <p>repetitivas e <b>monótonas</b>.<br/>Estas vias são destinadas a uma circulação lenta, servindo os locais de emprego, as habitações, os equipamentos e os estacionamentos. Quanto às vias locais, que são predominantemente de acesso às habitações, foram projetadas de forma a que pedestres e <b>biciclos</b> tenham preferência, mais ou menos intensamente, dependendo das suas <b>características operacionais</b>. As ciclovias passam a ter também um papel relevante no transporte, uma vez que os deslocamentos em <b>biciclos</b> passam a ser significativos após a crise mundial de energia. A circulação de pedestres é executada de uma maneira privilegiada, por meio das vias exclusivas de pedestres, localizadas ao longo das vias para veículos ou isoladas destas, e pelas vias locais que terão convivência tripla entre <b>biciclos</b>, pedestres e <b>veículos</b>. A marcha a pé é a forma de deslocamento <b>acessível</b> a quase todos (inclusive a muitos <b>deficientes físicos</b>), sendo considerada fundamental no uso urbano. Daí, tudo foi feito para seu correto planejamento.</p> |
| <p>9 Foi estruturada na cidade uma grande "malha" formada pelos <b>espaços</b> livres de uso <b>público</b>, parques, faixas de <b>servidão</b> das linhas de transmissão, circulação de pedestres e ciclovias, conjunto de espaços diferentes que têm por papel a ligação e comunicação entre as habitações que a <b>circundam</b>, considerando a importância da marcha a <b>pé</b>, que é o deslocamento fundamental na <b>área urbana</b>.</p> | <p>10 Tendo por fim sistematizar o trabalho de organização espacial quanto à distribuição dos equipamentos <b>públicos comunitários</b>, definição de nomenclatura viária e dos lotes, assim como até propiciar condições de organização da população em trabalhos de desenvolvimento <b>comunitário</b>, a Cidade <b>Satélite</b> será dividida em "Unidades Urbanas", que definimos como um agrupamento de habitações, <b>comércio</b>, <b>serviços</b>, equipamentos</p>  |

|   |  |
|---|--|
| <p>Entendemos como <b>espaço</b> livre de uso <b>público</b> aqueles destinados aos pedestres, não afetados com um uso preciso e permanente, mas que possibilitem sucessiva e simultaneamente utilizações diversas (manifestações <b>públicas</b>, feiras, exposições, etc.). O caráter essencial destes espaços é ter o solo livre, podendo conter <b>árvores</b>, jardins e <b>mobiliário</b> urbano como elementos acessórios. Estes <b>espaços</b> deverão receber um tratamento cuidadoso, pois é intenção que os mesmos desempenhem um papel de pontos de encontros da população e se constituam num autêntico referencial urbano. Daí a preocupação de que nesses <b>espaços</b> ocorram atividades múltiplas e vivificadoras e que tenham parques infantis, pontos de paradas de <b>ônibus</b>, áreas plantadas, telefone <b>público</b>, bancas de jornais etc., e no seu entorno atividades de <b>comércio</b> e equipamentos <b>comunitários</b>. Todo este conjunto de <b>atividades</b> deverá dar a esses "jardins" uma determinada <b>dimensão</b> cultural e até de <b>conotações líricas</b>. Grandes <b>superfícies</b> de pisos, bancos e <b>árvores</b> devem constituir seu <b>repertório físico</b>. As <b>praças</b>, na sua <b>acepção</b> tradicional, são espaços livres de uso <b>público</b>.</p> <p>Para se compreender a "malha" citada, é conveniente que ressaltarmos que existe uma preocupação no sentido de se privilegiar o pedestre, nos termos do exposto no item anterior quanto à circulação de pedestre, de tal maneira que as vias de acesso às habitações, que são as vias locais, serão domínio do pedestre e do ciclista, onde serão tolerados os <b>veículos</b>. Assim, estas "ruas" comporão as "áreas de lazer", e para que isso</p> | <p>urbanos <b>comunitários</b> com dimensões de 350 x 350 metros, circunscritas pelas vias arteriais, <b>coletoras</b> e de <b>biciclos</b> e pedestres, estas duas últimas perpendiculares à primeira, formando uma figura de forma quadrangular.</p> |
|---|--|

ocorra de maneira mais eficiente, procedeu-se à **criação** de pequenos **pátios** ou alargamentos dessas vias, de tal ordem que elas possam ser apropriadas pela população e que ali se desenvolvam atividades de lazer, principalmente das **crianças**, que poderão assim "ir para a rua" sem que as **mães** se preocupem tanto, pois a "rua" é um local de **folguedos**. Essas "áreas de lazer", que poderiam ser caracterizadas como áreas de acessibilidade imediata, formariam com os demais espaços **públicos** uma rede de espaços interligados que facilitariam a comunicação entre si de seus habitantes, já que essas ruas não seriam unicamente vias de passagem. A quantificação dessas **áreas**, consideradas sob o **ângulo** de lazer, torna-se ociosa, pois no caso não há como estabelecer a distinção das funções ou circulação e lazer. Assim, a intenção seria de **reintronizar** a rua na sua função **histórico-social** anterior à revolução automobilística, sem que isso represente alguma atitude **reacionária** ou **saudosista**. Parques serão áreas criadas onde haja interesse na preservação da vegetação natural com seus mais variados objetivos, incluindo-se o de propiciar recreação ativa e passiva a toda a população. As áreas de **servidão** sob linhas de alta tensão que cortam a Cidade Satélite Samambaia, no sentido nordeste-sudoeste, deixam um autêntico vazio, como se fosse um acidente de natureza **geográfica**, e que, devido às rigorosas limitações de uso, não poderá ser computado como área para lazer da população. Devidamente tratado, sua função será meramente

visual, propiciando em pontos determinados a circulação de pedestres e **veículos**.

**Fonte:** GDF, 1984a, p. 6-13.

## 6.2 ANEXO 2: REPORTAGEM: SAMAMBAIA - ESQUECIDA E ABANDONADA.

**Figura 101** Correio brasiliense. Reportagem de 11 de março de 1987.



Planejada para ser uma cidade moderna, Samambaia ainda não saiu do papel e só tem uma quadra pronta

### SAMAMBAIA

## Esquecida e abandonada

Enquanto investe no projeto de expansão do Plano Piloto, ordenado na prancheta do arquiteto Lucio Costa, o Governo do Distrito Federal parece condonar de vez as esquecimento Samambaia, planejada em 1983 com a mesma finalidade de minimizar o déficit habitacional (estimado hoje em 150 mil residências) e conter o inchado populacional que mina a infra-estrutura de Brasília e das cidades-satélites.

Criada para ser "a cidade do futuro" — com um "traçado urbanístico moderno" e "uma infra-estrutura modelar", segundo afirmava a equipe do então governador José Ornelas —, Samambaia é atualmente um projeto de cidade fantasma. O Governo de então previa uma cidade-satélite habitada por 350 mil pessoas, instaladas em 35 mil casas e em 25 mil apartamentos que seriam erguidos nos lotes e projeções a serem abertos no terreno situado nas proximidades de Taguatinga.

A realidade, contudo, é mais modesta e dura. Toda a grandeza arquitetada pelo GDF não foi além da implantação de uma quadra — a 406 —, onde cerca de 125 famílias — algumas em torno de 500 pessoas, segundo estimam os moradores do local — convivem com todas as variantes possíveis do caos num amontoado urbano.

As propostas embutidas no projeto pelo GDF previam que o sistema de transportes de Samambaia seria "de tal forma implantado que passaria a

ser a melhor opção para os moradores", como publicou o CORREIO BRAZILIENSE naquela época. "O único sistema de transportes que a gente dispõe aqui é um ônibus da TCB que, três vezes por dia, faz a linha para Taguatinga", afirmou Angélica Gomes dos Santos, casada, três filhos.

Ela ocupa uma das raras casas cuja construção já foi concluída e integra um grupo de outras seis, segundo explicou, "porque os proprietários se juntaram e contrataram uma empresa para construir as casas". Angélica chegou em Samambaia para fugir ao "alto custo dos aluguéis em Taguatinga. Eu morava na QNA 9 e pagava Cr\$ 2 mil de aluguel. Aqui, estou pagando Cr\$ 2 mil".

Angélica não esconde que a troca não foi das mais felizes, apesar das vantagens em termos de preço de aluguel. O amontoado de problemas enfrentados em Samambaia é assustador. À exceção da rede de esgotos, nemhuma outra obra de infra-estrutura foi implantada totalmente pelo GDF. As "ruas" não são pavimentadas e parecem muito mais leitos de riacho no esto, com crateras que impedem o tráfego de veículos em muitos trechos, poças d'água e lamaçais deixados pela chuva.

"Nós temos água", acrescenta Angélica, "mas quase todos os dias falta nas casas". Não há iluminação pública, policiamento ou posto de saúde. A única escola é um jardim de infância instalado nu-

ma residência por acabar e de dimensões achancadas. "Para mandar as crianças à escola, é preciso enfrentar o sacrifício de usar ônibus, com esses horários precários", lamenta.

Para quem não precisa ocupar imediatamente sua casa — construída em lotes de 8m x 15m ou de 7m x 20m, em média — Samambaia pode ser um bom negócio. Jaime Naschimoto mora em Sobradinho e começou a construir no seu lote com a finalidade de "conseguir aluguel. Eu não venho morar aqui. Vou construir a casa e alugar para alguém ou deixar fechada".

Jaime obteve o lote numa das muitas licitações realizadas pela Terracap, responsável pela administração dos terrenos, a partir de 22 de outubro de 1984, quando foi iniciada a comercialização. O lote custou Cr\$ 13 mil e foi quitado há dois anos. O proprietário diz que os problemas de infra-estrutura não são exatamente "um estímulo para a gente morar aqui".

O novo sócio do clube dos locatários — cada vez mais numerosos em Brasília — é um dos muitos proprietários que tentam apagar a imagem de cidade fantasma. Samambaia parece, de um lado, um imenso canteiro de obras, onde se movimentam, algumas dezenas de pessoas tocando obras mal-acabadas, que se resumem praticamente ao esqueleto das residências (não há, por exemplo, muros circulando as casas ou lotes, na área contígua a quadra já desenhan-

da, abre-se um imenso desamparo, ponteado de postes de rede elétrica que delimitam vagamente as áreas que seriam transformadas em lotes).

Encontrar alguém disposto a encarar o lugar como o mesmo um projeto para o futuro não é tarefa fácil. Mas existe: "Eu comprei o lote há um mês, numa licitação da Terracap. Começo a construir, espero que a casa que eu construir aqui venha a ser a minha residência quando me casar", proclama Heilo Pires da Silva.

Ele adquiriu o lote por Cr\$ 4 mil 300, construiu a casa e se instalou com o pais, deixando a residência que possui na Ceilândia. Heilo também faz coro ao estado de abandono com que o GDF premiou Samambaia, ressaltando, especificamente, o problema da falta de segurança, que resulta em "muitos roubos de material de construção. O lugar é escuro e os malandros aproveitam para roubar quase tranquilamente".

Uma história confirmada até mesmo pelos operários que trabalham na única obra de grande porte tocada em Samambaia, a construção de 51 residências encomendadas pela Fundação Habitacional do Exército. "Até aqui os caras roubaram material sim", afirmou um dos operários que não quis se identificar. "Isso aqui é o fim do mundo. Até para tomar uma pinga a gente tem que trazer de Taguatinga, porque não existe comércio por aqui".

LUZ MARCHESI

**Fonte:** Correio Brasiliense, 1987.

### 6.3 ANEXO 3: REPORTAGEM: CHEGOU A VEZ DOS INQUILINOS OBTEREM LOTE!

**Figura 102** Correio Brasiliense. Reportagem de 29 de abril de 1989.

**CIDADE**

**Guará pede mais espaço aos 20 anos**

Quando o Correio Brasiliense publicou esta matéria em 29 de abril de 1989, o bairro de Guará ainda estava em construção. O bairro, que é resultado da fusão das cidades de Samambaia e Guará, é um dos maiores do Distrito Federal. Na reportagem, o jornalista José Henrique Ferreira escreve que o bairro tem uma área de 100 km² e que, em 20 anos, deve ter uma população de 200 mil habitantes. O bairro é dividido em três distritos: Samambaia, Guará e Paranoá. O bairro é conhecido por sua alta taxa de criminalidade e por problemas de infraestrutura, como falta de água e esgoto, ruas impraticáveis e falta de serviços básicos.

**Boca da Mata é assentada**

O jornalista José Henrique Ferreira escreve que o bairro de Boca da Mata é um dos assentamentos mais antigos da capital. Ele afirma que o bairro é resultado da invasão de famílias que viviam nas margens do Rio Tietê, que é o maior rio da América do Sul. O bairro é dividido em três distritos: Boca da Mata, Vila Brasil e Vila Brasilândia. O bairro é conhecido por sua alta taxa de criminalidade e por problemas de infraestrutura, como falta de água e esgoto, ruas impraticáveis e falta de serviços básicos.

**SEP limita espaços de manifestação**

O jornalista José Henrique Ferreira escreve que o bairro de Samambaia é um dos assentamentos mais antigos da capital. Ele afirma que o bairro é resultado da invasão de famílias que viviam nas margens do Rio Tietê, que é o maior rio da América do Sul. O bairro é dividido em três distritos: Boca da Mata, Vila Brasil e Vila Brasilândia. O bairro é conhecido por sua alta taxa de criminalidade e por problemas de infraestrutura, como falta de água e esgoto, ruas impraticáveis e falta de serviços básicos.

**Estudante protesta contra paralisação**

O jornalista José Henrique Ferreira escreve que o bairro de Samambaia é um dos assentamentos mais antigos da capital. Ele afirma que o bairro é resultado da invasão de famílias que viviam nas margens do Rio Tietê, que é o maior rio da América do Sul. O bairro é dividido em três distritos: Boca da Mata, Vila Brasil e Vila Brasilândia. O bairro é conhecido por sua alta taxa de criminalidade e por problemas de infraestrutura, como falta de água e esgoto, ruas impraticáveis e falta de serviços básicos.

**Professor vota oferta do GDF**

O jornalista José Henrique Ferreira escreve que o bairro de Samambaia é um dos assentamentos mais antigos da capital. Ele afirma que o bairro é resultado da invasão de famílias que viviam nas margens do Rio Tietê, que é o maior rio da América do Sul. O bairro é dividido em três distritos: Boca da Mata, Vila Brasil e Vila Brasilândia. O bairro é conhecido por sua alta taxa de criminalidade e por problemas de infraestrutura, como falta de água e esgoto, ruas impraticáveis e falta de serviços básicos.

**Paraná quer melhorar ensino**

O jornalista José Henrique Ferreira escreve que o bairro de Samambaia é um dos assentamentos mais antigos da capital. Ele afirma que o bairro é resultado da invasão de famílias que viviam nas margens do Rio Tietê, que é o maior rio da América do Sul. O bairro é dividido em três distritos: Boca da Mata, Vila Brasil e Vila Brasilândia. O bairro é conhecido por sua alta taxa de criminalidade e por problemas de infraestrutura, como falta de água e esgoto, ruas impraticáveis e falta de serviços básicos.

**Servidores do Confea mantêm o movimento**

O jornalista José Henrique Ferreira escreve que o bairro de Samambaia é um dos assentamentos mais antigos da capital. Ele afirma que o bairro é resultado da invasão de famílias que viviam nas margens do Rio Tietê, que é o maior rio da América do Sul. O bairro é dividido em três distritos: Boca da Mata, Vila Brasil e Vila Brasilândia. O bairro é conhecido por sua alta taxa de criminalidade e por problemas de infraestrutura, como falta de água e esgoto, ruas impraticáveis e falta de serviços básicos.

**Fonte:** Correio Brasiliense, 1989.