



XIX ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR
Blumenau - SC - Brasil

DA MARGEM AO CENTRO: TAGUATINGA COMO CENTRALIDADE NO DISTRITO FEDERAL

Isadora Banducci Amizo (Universidade de Brasília) - isadorabanducci@gmail.com

Arquiteta e Urbanista pela Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (2011), mestre e doutoranda em Arquitetura e Urbanismo pelo Programa de Pós-Graduação da FAU-UnB.

Ricardo Trevisan (Universidade de Brasília) - prof.trevisan@gmail.com

Doutor em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de Brasília (2009), com estágio-doutoral na École d'Architecture Paris-Malaquais (2007-2008) e no Istituto Universitario di Architettura di Venezia (2008); e pós-doutorado na Columbia University (2014-20)

Da margem ao centro

Taguatinga como centralidade no Distrito Federal

INTRODUÇÃO

A configuração do território do Distrito Federal caracteriza-se, entre outros fatores, pelas peculiaridades de sua morfologia, com unidades dispersas e fragmentadas, resultantes de condições históricas e de planejamento específicas. Exemplo disso é sua organização em Regiões Administrativas, uma designação utilizada para os aglomerados urbanos que compõem esse território, além do Plano Piloto¹, mais comumente conhecidos como cidades-satélites. Como unidades do Distrito Federal, as Regiões Administrativas² não configuram municípios. São aglomerações de proporções urbanas, com relativa autonomia administrativa e socioeconômica, porém interdependentes em uma dinâmica conjunta.

Por outro lado, são justamente as especificidades e a falta de coesão que aproximam as condições desse território de algumas propriedades contemporâneas das metrópoles. Nessa linha, o geógrafo Álvaro Domingues (2009) comenta que a passagem da cidade para o urbano (em referência, ao processo de urbanização que leva à condição contemporânea), resultou em metamorfoses profundas, como a sua transformação de coesa e contínua em difusa e fragmentada. Essa compreensão se coloca na mesma perspectiva dos estudos atuais da Geografia e da Sociologia Urbana, que tratam dos processos de urbanização contemporâneos como formadores de novas condições socioespaciais já não mais definíveis a partir dos antigos parâmetros morfológicos e de rigor cartográfico, como visto nas *Teses sobre urbanização*, de Neil Brenner (2014).

A cidade deixa de ser um ponto no mapa e passa a configurar uma mancha no território. O tecido urbano expande-se, incorporando aglomerações de distintas formas sociais e espaciais. E, nesse sentido, um dos resultados é o que Cacciari (2010) chama de cidade-território, uma cidade de alcance regional, com um tecido descontínuo, na qual já não se identificam com a mesma clareza os limites consolidados entre cidade e campo e as relações centro-periferia.

A partir dessas novas circunstâncias, ao tratar do urbano contemporâneo, Domingues fala em urbanização como um processo contínuo, diferentemente da cidade pensada como lugar. E, entre as novas relações, o autor destaca a passagem de uma organização estruturada por um centro para um sistema de vários centros (2009, p. 13).

No caso do Distrito Federal, o processo histórico de ocupação de seu território foi marcado por distâncias físicas e sintomáticas da desigualdade socioeconômica, que consolidaram uma visão dicotômica de centro e periferia

¹ Denominação dada ao núcleo de Brasília projetado por Lucio Costa, hoje classificado como Região Administrativa I.

² O termo Região Administrativa passou a ser utilizado a partir de 1964, pela lei 4.545, que dispôs sobre a reestruturação administrativa do Distrito Federal, dividindo o território para fins de descentralização e coordenação dos serviços de natureza local. Atualmente há 33 delas.

entre o Plano Piloto e as demais aglomerações – hoje Regiões Administrativas – que ocupam seus arredores. Tal visão é reforçada pelos problemas de moradia e infraestrutura que se encontram nessas últimas. Contudo, atualmente, elas formam manchas com dimensões e populações superiores ao que seria o centro de Brasília, dentro das quais identificam-se indícios de outras centralidades, o que encaminha a outras maneiras de compreendê-las.

Para analisar tal condição, propõe-se, portanto, investigar mais especificamente o caso de Taguatinga, a Região Administrativa que foi o primeiro núcleo implantado oficialmente como uma cidade-satélite nesse território, às margens dos limites de Brasília.

A ocupação e consequente urbanização do território nos arredores do Plano Piloto se deu em paralelo à sua própria construção e implantação, um processo distinto de grande parte das grandes cidades no século 20, cujo crescimento se deu de dentro para fora. Em 1960, quando Brasília foi inaugurada, o território já se encontrava ocupado em diversas localidades, o que indicaria, já a partir dali, a ocupação dispersa e descontínua que o caracteriza.

Esse processo é discutido em vasta bibliografia sobre o Distrito Federal, dentro da qual se podem destacar as coletâneas *Brasília 50+50: Cidade, história e projeto* (2014) e *Território e sociedade: as múltiplas faces da Brasília metropolitana* (2019), assim como as teses *De Plano Piloto a metrópole: a mancha urbana de Brasília* (2009), de Jusselma Brito, e *As regiões administrativas do Distrito Federal de 1960 a 2011* (2011), de Graciete Costa. Pouco se discute, no entanto, sobre como formaram-se outras centralidades nesse território, fora do Plano Piloto, como a que se identifica em Taguatinga.

Pergunta-se, portanto: seria possível repensar a qualidade de Taguatinga, de margem a centro (ou um dos centros) do Distrito Federal?

Para responder a isso, coloca-se a seguir uma breve história da formação de Taguatinga, destacando-se a condição sobre a qual foi implantada inicialmente, a de cidade-satélite, e aquela na qual se desenvolveu ao longo dos anos, como periferia. Na sequência, são apresentados alguns indícios do seu caráter de centralidade, lançados como caminhos para pensá-la a partir de uma outra perspectiva, diversa daquela comumente compartilhada sobre essa parte do território ainda hoje. Sustentam essas análises as consultas à historiografia da cidade e aos planos que a envolvem, juntamente com o apoio de mapas e imagens de satélite.

TAGUATINGA À MARGEM: CIDADE E PERIFERIA

A ocupação do território do Distrito Federal, dentro de terras goianas, foi motivada historicamente pela construção da nova capital do Brasil, iniciada no final da década de 1950. Antes disso, havia ali apenas fazendas e outros dois pequenos núcleos urbanos, Planaltina (1859) e Brazlândia (1933). Em função da construção, foram implantados assentamentos provisórios, fora dos limites do que seria o Plano Piloto, como a Candangolândia (1956) e as Vilas Telebrasília (1956), Planalto (1957), Paranoá (1957) e Amaury (1957),³ criadas como acampamentos para dar suporte à obra; e a Cidade Livre (1956), hoje chamada

³ As Vilas Paranoá (1957) e Amaury (1957) foram desfeitas nos anos seguintes, em função da construção da barragem e do enchimento do Lago Paranoá.

de Núcleo Bandeirante, criada para o comércio de abastecimento e para oferecer serviços básicos aos trabalhadores.

Esses núcleos provisórios eram ocupados sobretudo por trabalhadores da construção civil ou nela interessados – oriundos, em sua maioria, do Nordeste⁴ e do interior do país –, que migravam para essa região na esperança de oportunidades de trabalho. Esses, no entanto, não seriam contemplados pelo projeto do Plano Piloto. Havia, inicialmente, a expectativa do desmonte dos núcleos após a inauguração da capital e do retorno desses migrantes às suas cidades de origem, o que não aconteceu de fato.

No ano de 1958, surgiu, dentro desse contexto, uma ocupação informal com o nome de Vila Sarah Kubitschek, instalada nas proximidades da Cidade Livre, às margens da estrada que liga Brasília à Anápolis-GO⁵, no trecho atualmente denominado Estrada Parque Núcleo Bandeirante (EPNB). (LOPES, 1990) O crescimento dessa ocupação e as reivindicações de seus moradores pelo direito de permanência no local levaram a administração local, representada pela Novacap⁶, a implantar às pressas um novo núcleo urbano para onde esses moradores seriam realocados, fora do cinturão verde estabelecido como limite da ocupação de Brasília. (ver SILVA, 1999)

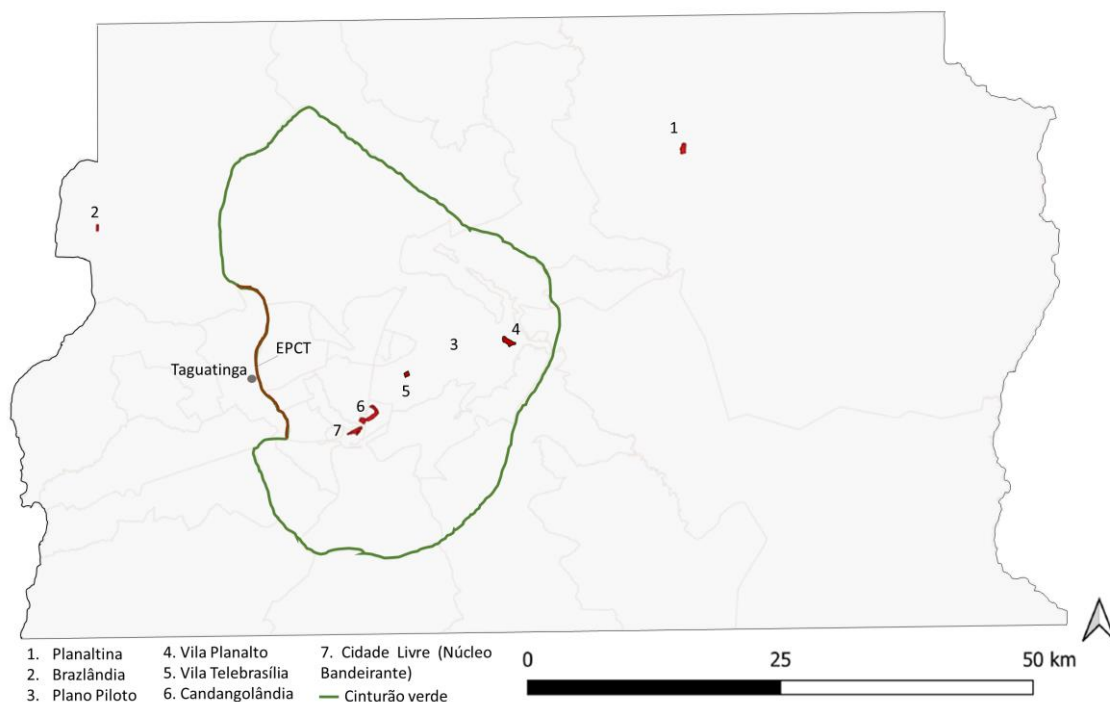
Assim, no mesmo ano, um novo núcleo foi criado em outra localidade, como parte do processo de remoção dos moradores daquela vila. Passou a chamar-se, então, Taguatinga, e foi implantado a cerca de 20km do centro do Plano Piloto e a noroeste da Vila Sarah Kubitschek. O sítio escolhido se situa na área da antiga Fazenda Taguatinga, imediatamente a oeste da Estrada Parque do Contorno (EPCT). Essa via, conforme aponta Maria Fernanda Derntl, foi estabelecida já em 1958, de modo a contribuir para a definição do perímetro da bacia do Lago Paranoá e “criar uma área que se pretendia não urbanizável, entre a cidade central – o Plano Piloto e seu entorno imediato, formado por Lagos sul e norte, região do Setor de Mansões Parkway e Cruzeiro – e o território circundante” (DERNTL, 2019, s.p). (Figura 1)

⁴ A PDAD de 2018 mostra que até hoje o contingente populacional de Taguatinga é composto em maior parte por migrantes (51,09%), sendo 44,04% deles naturais do Nordeste (maioria).

⁵ Anápolis era, naquele período, uma das principais cidades por onde chegavam migrantes, bens materiais para construção e consumo para a nova cidade que surgia, já que era a mais próxima com terminal ferroviário.

⁶ A Novacap era a companhia do governo, responsável pela construção da nova capital. Foi instituída em 1956.

Figura 1 - Localização dos núcleos existentes no Distrito Federal em 1958 e de onde seria implantada Taguatinga (Plano Piloto em construção)



Fonte: Elaborado pela autora, a partir da base do QGIS (dados do Geoportal, 2020).

Duas principais características teriam sido fundamentais para a escolha daquele local como sítio para a implantação do novo núcleo: a topografia mais plana e, portanto, mais fácil de edificar, do quadrante a sudoeste do Distrito Federal (onde se localiza); e o fato de que essa área era atravessada pela estrada que leva à Goiânia, maior cidade próxima, que poderia oferecer suporte para a construção (PALAZZO; TREVISAN, 2012), além da já citada Anápolis. Além disso, a locação de Taguatinga contribuiria ainda mais com a estratégia de controle do acesso de migrantes ao território. Sua posição entre o centro da capital em construção e a sede local do Instituto Nacional de Imigração e Colonização (INIC)⁷ – a quase 30km de distância dela (em terras próximas à Fazenda Taguatinga) – fez com que ela constituísse uma barreira contra as ocupações não previstas (BRITO, 2009).

A ideia de implantar núcleos que orbitariam ao redor de Brasília já permeava os primeiros momentos de seu planejamento (PAVIANI, 2006; HOLANDA, KOLSDORF, KOLSDORF, 2013), porém, inicialmente, as cidades-satélites eram previstas para nascer em um momento posterior à inauguração da capital, como forma de controlar seu crescimento e “proteger” sua paisagem.

Esse conceito, cidade-satélite, refere-se a um tipo de urbanização característica da segunda metade do século 20, no qual aglomerados urbanos são formados em torno de um núcleo central, geralmente separados por um

⁷ O INIC era o órgão responsável pela política agrária e de colonização nacional. Sua sede era no Rio de Janeiro, porém possuía unidades espalhadas pelo país para recebimento e encaminhamento de trabalhadores para frentes de trabalho (RIBEIRO, 2008). No Distrito Federal funcionava como posto de seleção do ingresso ao mercado de trabalho das obras de Brasília.

cinturão verde (HALL, 1995), como forma de controle da expansão de grandes cidades. O termo foi criado pelo inglês Charles Benjamin Purdom (1983-1965) e divulgado na obra *Building of Satellite Towns* (A construção de cidades satélites), publicada em 1925. Era uma adaptação da teoria howardiana e se baseava na descentralização da metrópole por meio da criação de núcleos que absorveriam uma parte do crescimento demográfico da cidade central e criariam novas zonas de atividades econômicas. Estes núcleos constituiriam uma unidade cívica, com seu próprio governo local e seriam relativamente autônomos com relação à cidade-mãe.

O modelo foi implantado em outros países, na Europa e fora dela, com diferentes adaptações. Entre elas, compartilham-se os preceitos da descentralização e da hierarquia de cidades na configuração espacial. No Brasil, o uso dessa tipologia institucionalizada como política pública de planejamento urbano se deu na experiência do Distrito Federal, embora se reconheçam também outros casos semelhantes, apontados em Rego (2009) e Trevisan et al (2021).

No caso do Distrito Federal, as menções às “cidades-satélites” aparecem já nos primeiros momentos de sua criação, o que leva ao entendimento de que a adoção desse modelo era tida como uma premissa para o controle da futura expansão da cidade. O termo é identificado nos memoriais dos projetos do concurso para o Plano Piloto e, inclusive, entre as observações que compõem a apreciação do júri sobre a proposta vencedora, apresentada por Lucio Costa (1902-1998). Nelas constava como uma vantagem o tamanho limitado da cidade (Brasília), cujo crescimento após 20 anos se faria pelas penínsulas e por **cidades-satélites** (IPHAN, 2014, p. 46, grifo nosso).

Nesse mesmo contexto, a oficialização do termo “cidade-satélite” aparece no texto da Lei n. 3.751, de 13 de abril de 1960,⁸ referente à organização administrativa do Distrito Federal, que teria como incumbência, conforme indicado no Art. 4º, “zelar pela cidade de Brasília, pelas **cidades satélites** e comunidades que a envolvem” (grifo nosso).

No entanto, dois anos antes da publicação dessa lei e da inauguração de Brasília, Taguatinga já havia sido fundada oficialmente como tal, o que foi visto como uma distorção da proposta inicial, a princípio pelos profissionais da Novacap e pelo próprio Lucio Costa, e posteriormente pela crítica elaborada sobre Brasília (como em Holston, 1993). A cidade-satélite surgia, então, nesse contexto, como uma das contradições ou resultado do insucesso do planejamento da capital.

Diante disso, é recorrente nos textos que tratam sobre Brasília e as cidades-satélites a constatação da incoerência do uso do conceito, devido à dependência que esses núcleos mantiveram com relação à cidade-mãe – aproximando-se mais da ideia de cidades-dormitório. Além disso, a conjuntura segregacionista sobre a qual se formaram não condiz com as experiências inglesas de planejamento, os distanciando ainda mais do conceito, como apontado por Derntl (2020).

A implantação de Taguatinga à margem de Brasília está associada a um processo profundo de exclusão social, que estigmatizou a ocupação do território

⁸ Conhecida como Lei Santiago Dantas.

do Distrito Federal durante toda a sua decorrência. Ela surgiu e se desenvolveu na condição de núcleo secundário, dependente do Plano Piloto e vinculado simbolicamente a ele como periferia, enfrentando, desde o início, contradições e problemas de infraestrutura e moradia que são também característicos da maior parte das demais Regiões Administrativas do Distrito Federal.

Em termos de urbanismo, Taguatinga se desenvolveu sem o protagonismo e sem as definições rigorosas do projeto modernista – e muito celebrado – que envolvem o Plano Piloto. No momento em que a decisão pela transferência dos moradores da Vila Sarah Kubitschek se concretizou, já em junho de 1958, os estudos prévios para o novo núcleo eram ainda incipientes e não haviam sido concluídos. Não havia, portanto, um plano abrangente que levasse em consideração todas as condicionantes para o início de uma cidade. Supõe-se, assim, que o processo de demarcação dos lotes tenha partido de um esboço geral, sem detalhamento, e que a ocupação do território tenha se dado simultaneamente ao planejamento. Os projetos mais precisos seriam elaborados aos poucos na sequência, por profissionais da Novacap, adaptando-se ao primeiro esboço e às situações já encontradas.

Por outro lado, Taguatinga consolidou-se muito cedo e assumiu papel fundamental na ocupação do território do Distrito Federal. Em 1960, quando acontecia a inauguração de Brasília, ela já possuía mais de 25 mil habitantes (VASCONCELOS, 1988), constituindo-se como um importante polo demográfico do território. Nos anos seguintes, seu processo de crescimento espacial e populacional aconteceu em velocidade acelerada, acompanhado da formação de outros núcleos ao seu redor, que juntamente com os demais núcleos surgidos nos arredores do Plano Piloto, geraram um sistema urbano interligado e que fez de Brasília uma cidade polinucleada, conforme coloca o geógrafo Aldo Paviani (2010).

No entanto, essa visão já estabelecida da metrópole polinucleada ainda considera em suas bases a relação dicotômica entre esses núcleos: centro, Plano Piloto, e periferia, em referência às diversas aglomerações que o rodeiam. O que se propõe aqui, na sequência, é a abertura de uma perspectiva que considera a relevância de Taguatinga como uma outra centralidade importante (embora também não seja a única), que se formou durante o processo de urbanização desse território. A metrópole polinucleada passa a ser entendida, portanto, como policêntrica e ambivalente.

TAGUATINGA CENTRO

Antes de pensar Taguatinga como uma centralidade, é preciso considerar as diferentes escalas que envolvem essa abordagem: como um dos centros da metrópole e os centros formados dentro de seus próprios limites internos. Maria Beltrão Spósito (1998) indica essas duas escalas territoriais como possibilidade para se estudar a centralidade urbana: a intraurbana – que toma como referência o território da cidade ou da aglomeração urbana, a partir de seu centro ou centros – e a da rede urbana – que toma como referência a cidade ou aglomeração urbana principal em relação ao conjunto de cidades de uma rede, podendo ser vista em diferentes escalas e formas de articulação e configuração. Nesse sentido, devem ser lembradas as especificidades já citadas da configuração do território do Distrito Federal, visto que as unidades que configuram as Regiões

Administrativas – ou cidades-satélites – fogem dos padrões de categorização de cidades. As reflexões acerca da formação dessa e de outras centralidades, além do Plano Piloto, exigem, portanto, considerá-las.

Um dos primeiros caminhos que levam a entender Taguatinga dentro da leitura proposta é o processo histórico de ocupação desse território. A partir de sua fundação, Taguatinga foi ganhando forma e se adaptando à chegada dos novos moradores, sendo alguns também transferidos de remoções de outras ocupações provisórias, como a Vila Amaury, nos anos seguintes. Sua ocupação se estruturou em três porções principais, Central, Norte e Sul, e nelas foram implantados gradativamente os “setores”, cujas dimensões se aproximam das dos bairros das cidades tradicionais.

Até 1968, dez anos depois da fundação, a maior parte dos setores que compõem seus limites internos (cerca de dezenove, à época) já estavam implantados. Entre os que seriam implantados na sequência dentro de seu domínio político-administrativo, encontram-se três situações distintas: os complementos de áreas já implantadas; os novos setores inseridos dentro de seus limites atuais; e os setores adjacentes, que posteriormente se tornaram núcleos independentes, como Ceilândia, Águas Claras, Samambaia e Vicente Pires.

Ceilândia foi criada em 1971, por motivos semelhantes à Taguatinga, para incentivar e justificar a remoção da população que ocupava territórios lindeiros ao Plano Piloto, como as Vilas Tenório, Esperança, IAPI (Instituto de Aposentadorias e Pensões dos Industriários), Morro do Querosene, entre outras, que se multiplicaram ao longo da década de 1960 (COSTA, 2011). Já o Bairro de Águas Claras foi criado em 1984 e englobava parte da área denominada como Setor de Áreas Complementares.⁹ Samambaia foi implantada a sudoeste de Taguatinga, a partir de projeto urbanístico de 1984, e Vicente Pires, a nordeste, dentro das chamadas colônias agrícolas. Este último compreendia chácaras produtivas, que aos poucos foram sendo loteadas e vendidas, configurando um processo de urbanização que, mais à frente levaria também ao desmembramento de Taguatinga.¹⁰

Juntos, esses núcleos formaram o que atualmente configura uma densa mancha na porção oeste do território do Distrito Federal, e que teve Taguatinga como núcleo embrionário. Ao longo dos anos, formaram-se conurbações entre eles, resultantes de um processo conjunto de crescimento, que levou à posteriores desmembramentos. Seus tecidos são também conectados através de vias principais, embora, por outro lado, a presença de elementos naturais, como os córregos e depressões a oeste do tecido de Taguatinga, tenha criado barreiras para a expansão, gerando desconexões em alguns trechos e uma falta de continuidade morfológica. (Figura 2)

⁹ Só em 1991, o núcleo de Águas Claras foi implantado, em área situada à nordeste da ocupação anterior, com projeto urbanístico elaborado pelo arquiteto Paulo Zimbres (1933-2019).

¹⁰ As colônias agrícolas de Samambaia, Cana do Reino e Vicente Pires foram cedidas em 2009 para a implantação do Projeto de Urbanismo que deu origem a Região Administrativa de Vicente Pires.

Figura 2 – Taguatinga e as demais Regiões Administrativas que ocupam seu entorno em imagem de satélite atual



Fonte: Imagem de satélite do Google Earth. 2021. Modificado pela autora.

Essa mancha concentra hoje a maior parte da população do Distrito Federal. Taguatinga, Ceilândia, Samambaia e Brazlândia constituem juntas a Unidade de Planejamento Territorial Oeste (UPT Oeste),¹¹ que abriga 31,72% da população de todo o Distrito Federal – o maior contingente populacional entre as UPTs –, e consiste no principal polo de desenvolvimento urbano dessa região (CODEPLAN, 2019).

Taguatinga se destaca nesse conjunto como um dos principais polos de emprego e comércio do Distrito Federal, apresentando indícios de uma autonomia socioeconômica em relação ao Plano Piloto, o que contraria seu entendimento apenas como cidade-dormitório. Exemplo disso, são os dados apontados em pesquisas da Codeplan (Companhia de Planejamento do Distrito Federal) de 2013, que mostravam Taguatinga como a segunda maior região empregadora do Distrito Federal e também no segundo lugar entre as regiões que mais atraíam trabalhadores. (CODEPLAN, 2013) Em 2018, a Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios apontou que entre os trabalhadores residentes na Região Administrativa de Taguatinga, 70,5% deles trabalhava na própria RA ou nas demais Regiões Administrativas fora do Plano Piloto (CODEPLAN, 2019), confirmando-se, assim, a não dependência econômica total com relação a ele.

¹¹ As UPTs são subdivisões do território do Distrito Federal estabelecidas pelo Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal (2009).

As atividades econômicas e empregadoras predominantes dessa região são o comércio e a prestação de serviços. Esses usos são indicados como fundamentais na análise de Spósito (1998) a respeito do papel de centro exercido por um núcleo ou aglomerado urbano no processo de gestão do território da cidade. A autora considera as decisões locacionais dos grupos econômicos ligados justamente à produção e à comercialização de mercadorias e serviços, o que ajuda a identificar a redefinição das centralidades urbanas no interior dos aglomerados.

Em Taguatinga, o comércio e os serviços estão distribuídos em seus diversos setores intraurbanos, mas se expressam mais visivelmente concentrados em quatro localidades. São elas: a Avenida Comercial, que corta o traçado urbano no sentido norte-sul; a Avenida Hélio Prates, via cujo prolongamento encontra o traçado de Ceilândia e onde se localiza um aglomerado de lojas e feiras; o Setor de Áreas Complementares, onde se encontram serviços e comércio de grande porte, como supermercado, *shopping center* e concessionárias de automóveis; e a Avenida Central, posicionada no Setor Central, que atravessa o traçado no sentido leste-oeste, dividindo-o transversalmente. (Figura 3) Em todos os casos, a concentração de atividades de comércio e serviço atende também aos moradores das RAs vizinhas.

Figura 3 – Trechos de grande expressividade de comércio e serviços em Taguatinga



Fonte: Elaborado pela autora, a partir de imagem de satélite do Google Earth. 2021

A presença desses atrativos nessas localidades pode ser entendida como resultado da consolidação desse núcleo e a conurbação com os demais, que formou uma população numerosa e consumidora expressiva; e da proximidade com infraestruturas de transporte que conectam diferentes partes do território, pelas quais há grande circulação de veículos e pessoas diariamente.

Mas, se a centralidade se faz pelos usos e interesses de mercado, por outro lado também é reconhecida ou conduzida pelo próprio planejamento urbano e regional que envolve essa localidade. Tanto na escala local, como regional do planejamento do Distrito Federal identificam-se incentivos à formação de uma centralidade em Taguatinga.

Em 1977, foi elaborado o primeiro Plano Estrutural de Organização Territorial (PEOT) do DF, por meio do qual se definiu o eixo de crescimento de Brasília em direção ao quadrante sudoeste do território, sob o argumento da preservação da Bacia do Paranoá, no sentido oposto. Taguatinga foi, assim, indicada como núcleo principal do segundo polo de atração e desenvolvimento de todo o conjunto urbanizado. Esse papel central foi reforçado mais à frente, com a elaboração do Plano Diretor de Ordenamento Territorial (PDOT) em 1997, que propôs estimular a ocupação territorial no eixo oeste/sudoeste, otimizando os investimentos na infraestrutura existente. Além disso, conforme apontado por Schvasberg (2014), esse plano propôs a criação de um Centro Regional entre as cidades de Taguatinga, Ceilândia e Samambaia, com o intuito de compartilhar com o Plano Piloto uma bipolaridade em funções distritais, econômicas e administrativas¹².

No ano seguinte, 1998, foi publicado o primeiro Plano Diretor Local de Taguatinga, que visava, entre outros fins, a viabilizar o desenvolvimento de atividades econômicas, estabelecendo condições urbanísticas necessárias à sua autonomia socioeconômica e a promover a integração física e funcional entre esse núcleo e os demais lindeiros a ele (Ceilândia e Samambaia). No artigo 4º, é estabelecida a criação de um Centro Regional, “como marco simbólico da zona de dinamização e referência espacial de uma Brasília contemporânea, o qual equilibre e compartilhe com o Plano Piloto as funções de centralidade regional” (1998, s.p). E entre as diretrizes que indicam o caráter desse centro, consta a proposta de criação de áreas com porte e características adequados à implantação de atividades regionais diversificadas.

Nesse sentido, alguns anos depois, foi proposto o projeto do Centro Administrativo de Brasília (inaugurado em 2014¹³), localizado justamente na convergência entre Taguatinga, Ceilândia e Samambaia. O local está dentro da poligonal de Taguatinga, localizado às margens da Avenida Elmo Serejo, prolongamento da Avenida Central, no sentido Ceilândia. O propósito de sua construção é abrigar todos os órgãos do Governo do Distrito Federal, descentralizando as atividades administrativas do Plano Piloto. O setor em que

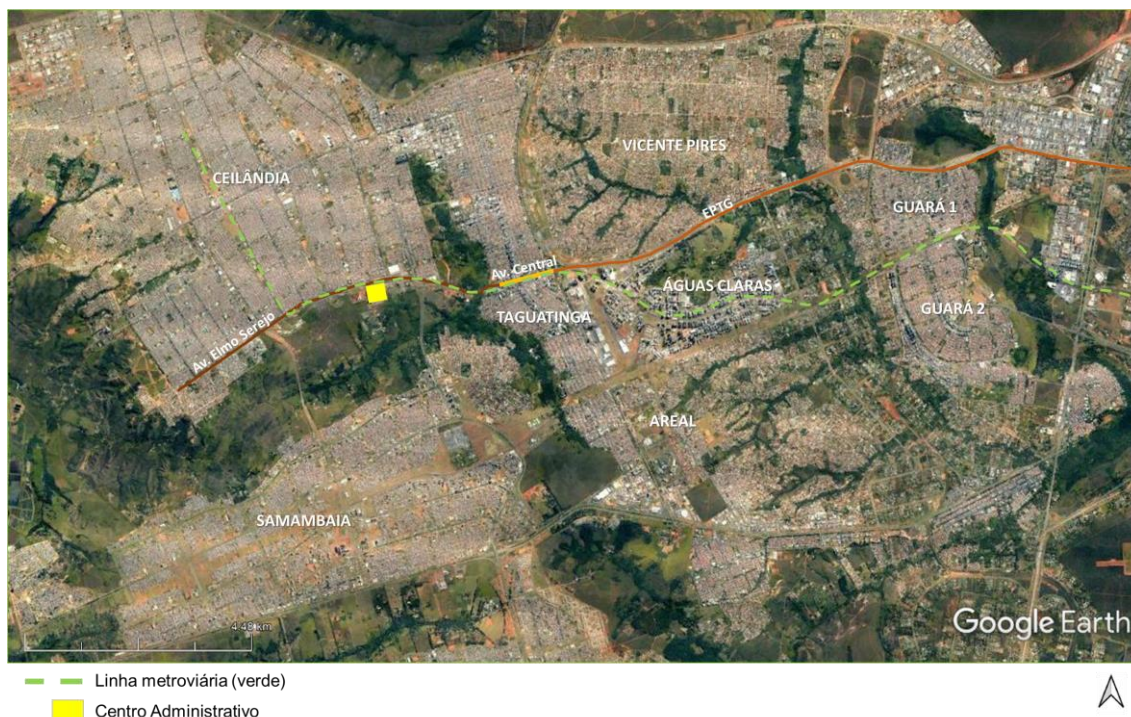
¹² Este centro regional foi desconstituído em 2009, devido a mudanças na organização política e administrativa do DF.

¹³ Embora tenha sido construído, por meio de parceria público-privada (PPP), e inaugurado, a transferência dos órgãos administrativos para ele ainda não aconteceu. Os acordos para a ocupação entre os envolvidos com o consórcio ainda estão em discussão, assim como o impacto da mudança no trânsito da região e os valores de contratos com prestadoras de serviço (AGÊNCIA BRASÍLIA, 2021).

se localiza passou a ser denominado Centro Metropolitano – e não apenas regional –, reforçando-se, assim, a relação dessa localidade com a Brasília metropolitana.

Vale destacar ainda, uma outra medida prática que contribuiu para reforçar essa centralidade alguns anos antes: a implantação do sistema de transporte metropolitano (metrô), cujas linhas se direcionavam justamente ao sentido oeste do território, passando por Taguatinga. Baseava-se, portanto, na situação consolidada e nos mesmos caminhos dos planos propostos. O funcionamento do metrô foi iniciado no final dos anos 1990, em operação experimental. Em 2001, foram inaugurados cerca de 30km de linha, conectando-se a Estação Central (na Rodoviária Central do Plano Piloto) à Estação Praça do Relógio (no Setor Central de Taguatinga), pela linha verde¹⁴ (BRITO, 2009). Tratava-se do reconhecimento da densidade demográfica já existente nessa porção do território do DF, ao mesmo tempo em que o metrô também funcionaria como vetor do crescimento naquele sentido.

Figura 4 – Localização do Centro Administrativo e da linha metroviária verde em Taguatinga



Fonte: Elaborado pela autora, a partir de imagem de satélite do Google Earth. 2021

Mais recentemente, a implementação de um projeto de infraestrutura de transporte envolveu não só a noção de Taguatinga como uma centralidade, como a organização do próprio centro dessa aglomeração. Trata-se da construção de um túnel de passagem sob a Avenida Central, já em andamento desde 2020, para conectar a Estrada Parque Taguatinga (EPTG) e a Avenida Elmo Serejo. Essas vias fazem parte do percurso que conecta dois polos do território: Plano Piloto e Ceilândia – onde hoje se concentra a maior população

¹⁴ Junto com ela, foi também inaugurada a Linha Laranja, que liga Estação Central à Estação Terminal de Samambaia.

do Distrito Federal. Entre ambos os polos se mantem um deslocamento diário, que atravessa Taguatinga, passando por seu Setor Central.

Ao chegar nessa Região Administrativa, a EPTG, cuja extensão passa também por Guará, Vicente Pires e Águas Claras, se transforma em Avenida Central, criando um rasgo no centro local, que prejudica os fluxos e o sentido de continuidade entre as partes do tecido interno. A proposta do projeto é, portanto, separar a avenida em sua superfície do fluxo dos veículos oriundos da estrada-parque.

Se, por um lado, o Setor Central, no qual se localiza a avenida, é um centro local, devido à sua posição, à predominância dos usos comerciais e de serviço, e à presença de elementos simbólicos marcantes, como o relógio da praça, por outro, é o centro geográfico de Taguatinga e, conseqüentemente, um trecho intermediário no percurso entre os polos citados, o que dificulta a circulação de veículos, pessoas e a vivência desse local. A partir dessa situação, o que se percebe é que o centro de Taguatinga já foi absorvido pela escala metropolitana e que, por isso, precisa gerir sua dupla condição de centro local e regional.

Criam-se, assim, condições ambivalentes nas partes que compõem o território, que contrariam a expectativa de cumprimento da função de uma localidade conforme a posição que ocupa. Essa situação se aproxima das reflexões apontadas por Bernardo Secchi (2015) em sua tentativa de definição da cidade contemporânea, a partir da comparação com os atributos da cidade moderna. Entre elas, Secchi destaca as mudanças dos valores posicionais na cidade moderna, na qual cada posição tinha o seu papel definido (centro, periferia e extrema-periferia). Segundo ele, houve uma destruição desses valores, com a formação contínua de novos lugares de comércio, lazer, comunicação e interação social.

Surge, então, uma nova geografia de centralidades, o que reforça a compreensão do enfraquecimento das relações tradicionais entre centro e periferia.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Taguatinga se desenvolveu envolta por ambiguidades, desde sua implantação. A partir do que foi colocado, pode-se afirmar que, embora tenha se formada historicamente como periferia de Brasília, na condição de “cidade-satélite”, constitui-se como um importante núcleo da mancha oeste do Distrito Federal, tornando-se um dos centros desse território.

Essa condição é favorecida por sua posição geográfica, como um embrião da conurbação que formou com os demais núcleos populosos que o cercam, mas também foi direcionada pelo planejamento urbano e regional, que envolve ainda a implantação de infraestruturas de transporte. Porém, embora haja o reconhecimento dessa condição pelo próprio planejamento, perdura ainda o estigma da periferia, como local do caos e da falta de infraestrutura, que se contrapõe à condição idealizada do Plano Piloto.

Nesse sentido, vale esclarecer que não se propõe aqui, desconsiderar as fragilidades do planejamento, as desigualdades e desproporções na distribuição de investimentos e recursos entre as partes que compõem o Distrito Federal, o que resulta de um processo histórico, conforme apresentado. No entanto, o que

se visa é a contribuição para uma leitura atualizada e menos dicotômica desse território, que, como integrante de uma metrópole contemporânea, exige ser pensado com sua complexidade e suas especificidades, cujas relações fogem de padrões pré-estabelecidos.

Propõe-se, então, a partir dessa leitura, pensar nas demais centralidades existentes nesse território, para além do Plano Piloto e de Taguatinga.

REFERÊNCIAS

Agência Brasília. GDF. *GDF busca consenso para ocupar o Centrad*. jan. 2021. Disponível em: <https://www.agenciabrasilia.df.gov.br/2021/01/13/gdf-busca-consenso-para-ocupar-o-centrad/>. Acesso em: abril de 2021.

BRASIL. Lei n. 3.751, de 13 de abril de 1960. *Dispõe sobre a organização administrativa do Distrito Federal. 1960*. Disponível em: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1960-1969/lei-3751-13-abril-1960-354316-publicacaooriginal-1-pl.html>. Acesso em: maio de 2020.

BRASIL. Lei nº4.545 de 10 de dezembro de 1964. *Dispõe sobre a reestruturação administrativa do distrito federal e dá outras providências*. Diário Oficial da União: seção 14, parte 12, Brasília, DF. 1964.

BRENNER, Neil. *Teses sobre a urbanização*. e-metropolis. Revista eletrônica de estudos urbanos e regionais. nº 19 ▪ ano 5, 6-26, 2014.

BRITO, Jusselma Duarte. *De Plano Piloto a metrópole: a mancha urbana de Brasília*. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo), Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2009.

CACCIARI, Massimo. *A cidade*. Barcelona: Gustavo Gili, 2010.

COMPANHIA DE PLANEJAMENTO DO DISTRITO FEDERAL – CODEPLAN. *Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios*. Taguatinga. 2018. Brasília, 2019. Disponível em: <http://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2020/06/Taguatinga.pdf>. Acesso em: agosto de 2020.

_____. *Perfil da distribuição dos postos de trabalho no Distrito Federal: concentração no Plano Piloto e déficits nas cidades-dormitório*. Brasília, 2013. Disponível em: <https://www.codeplan.df.gov.br/wp-content/uploads/2018/02/Perfil-da-Distribuição-dos-postos-de-Trabalho-no-DF-Concentração-no-Plano-Piloto-e-Deficits-nas-Cidades-Dormitório.pdf>. Acesso em: julho de 2021.

COSTA, Graciete Guerra. *As Regiões Administrativas do Distrito Federal de 1960 a 2011*. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo), Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília: UnB, 2011.

DERNTL, M. F. Brasília e seu território: a assimilação de princípios do planejamento inglês aos planos iniciais de cidades-satélites. *Cad. Metrop.*, São Paulo, v. 22, n. 47, pp. 123-146. São Paulo. 2020.

DERNTL, Maria Fernanda; MARAVALHAS, Raul Brochado. Vias para integração ou fragmentação? As estradas-parque na formação do território metropolitano de Brasília. Urbana: *Revista eletrônica do Centro do Interdisciplinar de Estudos*. Campinas, v.11, n.1, p.205-235. jan/abr 2019. Disponível em: <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/urbana/article/view/8651993>. Acesso em: janeiro de 2021.

DOMINGUES, Álvaro. *A Rua da Estrada*. Porto: Editora Dafne, 2009.

GDF/Secretaria de Desenvolvimento e Habitação. *Plano Estrutural de Ordenamento Territorial do Distrito Federal (PEOT)*. Documento Técnico, Brasília, 1997.

HALL, P. *Cidades do amanhã*. São Paulo: Perspectiva, 1995.

HOLANDA, F.; KOHLSDORF, M. E.; KOHLSDORF, G.. Brasília: permanências e metamorfoses. In: RIO, Vicente del; SIEMBIEDA, William (Orgs.). *Desenho Urbano Contemporâneo no Brasil*. 1ª Edição, Rio de Janeiro RJ, Grupo Gen, 2013.

HOLSTON, J. *A Cidade Modernista: uma crítica de Brasília e sua utopia*. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

IPHAN. *Relatório do Plano Piloto de Brasília*. Superintendência do Iphan do Distrito Federal. Secretaria de Estado de Cultura do Distrito Federal. Coordenação e organização Carlos Madson Reis, Claudia Marina Vasques e Sandra Bernardes Ribeiro. Brasília: Iphan-DF, 2014.

LOPES, Wilon Wander. *Taguatinga tem memória; três décadas; um milhão de habitantes; é hora de repensar*. 2 ed. Brasília: Comunidade. 1991.

PALAZZO, Pedro Paulo; TREVISAN, Ricardo. Città satelliti e Brasília Metropolitana. In: *Urbanística*. 2012.

PAVIANI, A. A metrópole terciária: evolução urbana socioespacial. In: *Brasília 50 anos: da capital a metrópole* (pp. 227-251). Brasília: UnB, 2010.

PAVIANI, Aldo. Urbanização no Distrito Federal. Minha Cidade. São Paulo, ano 07, n. 074.01, *Vitruvius*, set. 2006 <<https://vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/07.074/1940>>.

REGO, R. L. *As cidades plantadas: os britânicos e a construção da paisagem do norte do Paraná*. Londrina: Humanidades, 2009.

SCHVASBERG, Benny. O processo de planejamento urbano e territorial de Brasília. In: *Brasília 50 + 50: cidade, história e projeto*. Organizadoras: Luciana Saboia e Maria Fernanda Derntl. Brasília: Editora UnB, 2014.

SECCHI, Bernardo. *Primeira lição de urbanismo*. São Paulo: Perspectiva, 2015. Secretaria de Desenvolvimento e Habitação. GDF. *Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal (PDOT)*. Documento Técnico, Brasília, 1997.

Secretaria de Desenvolvimento e Habitação. GDF. *Plano Diretor Local de Taguatinga*. Documento Memória, Brasília, 1998.

SILVA, E. *História de Brasília: um sonho, uma esperança, uma realidade*. Brasília: Linha Gráfica, 1999.

SPÓSITO, Maria Encarnação Beltrão. *A gestão do território e as diferentes escalas da centralidade urbana*. II Encontro Nacional da ANPEGE, Rio de Janeiro 1997.

TREVISAN, R.; AMIZO, I. B.; LEMOS, R. C. C. *Cidades-satélites: o 2º cinturão de Brasília*. Anais do 16º Seminário de História da Cidade e do Urbanismo. Salvador. 2021.

VASCONCELOS, A. M. N. et al. (Org.). *Território e sociedade: as múltiplas faces da Brasília metropolitana*. Brasília: EdUNB, 2019.

VASCONCELOS, J. Adirson. de. *As cidades-satélites de Brasília*. Brasília: 1988.