

O entorno do Distrito Federal: nota exploratório de um trabalho de campo

Marcelo Antunes

marceloantunesufg@yahoo.com.br

Marcelo de Mello

mellocto28@yahoo.com.br

Tadeu Alencar Arrais

tadeu.arrais@pq.cnpq.br

Pensar em um trabalho de campo, planejá-lo, não é uma tarefa fácil. Por menor que seja a dimensão do espaço e sua densidade histórica, é imprescindível planejá-lo, o que significa avaliar os recursos e o roteiro com disposição e abertura de espírito. No caso aqui relatado, a realidade contemplada solicitou uma grande preocupação com as formas de abordagem, com os procedimentos que viabilizariam uma interlocução inicial com um território que pode ser caracterizado como um dos mais complexos do cenário nacional. Cabe registrar que o trabalho de campo foi uma etapa de um Projeto financiado pelo CNPq¹, que tem como um de seus objetivos principais oferecer subsídios para a compreensão do processo que veio a promover uma acentuada fragmentação no Entorno do Distrito Federal, bem como no seu espaço intra-urbano.

A partir dessas considerações, foram definidos, teoricamente, vetores de articulação e expansão da mancha urbana do Distrito Federal, tendo como referência os municípios goianos. De forma simples, esses vetores correspondem aos eixos rodoviários de maior fluxo. O vetor 01 corresponde à BR-070, que faz a ligação entre Águas Lindas e o DF. O vetor 02 é a BR-040, que dá acesso a Valparaíso de Goiás, Cidade Ocidental e Luziânia. Como vetor 03, consideramos a BR-020, que dá acesso aos municípios de Formosa e Planaltina de Goiás.

Cada um destes vetores tem como marca uma área de transição no encontro entre o território goiano e o território brasiliense. Entretanto, esta transição apresenta peculiaridades que diferenciam substancialmente cada vetor. ² Devemos destacar, ainda, que todos os vetores têm como elemento de convergência a rodoferroviária, situada em um lugar estratégico do Distrito Federal, no entroncamento do Eixo Monumental com o Eixo Rodoviário Norte/Sul. Assim, a transição de um vetor para o outro implicou em percorrer o espaço intra-urbano do Distrito Federal, o que, certamente, contribuiu para o melhor entendimento da dinâmica regional.

Em se tratando do Vetor 01, podemos afirmar que as primeiras impressões surpreenderam até quem já tinha experimentado um contato anterior com este município. O processo de expansão urbana é marcado, fundamentalmente, pela horizontalidade, uma das principais características de Águas Lindas de Goiás.

É importante destacar que o acesso a Águas Lindas se inicia por meio da Estrada Parque Ceilândia, uma via duplicada – sendo que cada sentido desta estrada possui várias faixas – de acesso rápido que, devido à intensidade do fluxo de veículos nos horários de pico tem seu trânsito direcionado em um único sentido duas vezes durante o dia. No início da manhã, os veículos que saem de Taguatinga, Ceilândia, Águas Lindas, dentre outros, vão rumo ao Plano Piloto e, no final da tarde, percorrem o sentido contrário. Essa inversão de fluxo é a evidência mais clara do intenso movimento pendular desses municípios.

Mas podemos afirmar que as margens da Estrada Parque Ceilândia já anunciam, acintosamente, o desordenamento e a heterogeneidade da ocupação espacial que passou a ser uma das principais marcas do território em foco. Após um setor destinado ao armazenamento e distribuição de produtos inflamáveis, tem início uma série de edificações que contrastam com o ordenamento percebido nas áreas originalmente planejadas do DF. Nos primeiros quilômetros, esta situação é mais flagrante na margem esquerda da Estrutural, pois, à direita, encontram-se os trilhos da ferrovia. No transcurso desta Estrada, encontramos galpões com variadas estruturas e destinações, habitações em condições de precariedade extrema e casas suntuosas compartilhando uma mesma referência espacial, que é a Estrada Parque Ceilândia. Estas construções contrastantes muitas vezes são encontradas a poucos metros de distância uma da outra e no mesmo lado da Estrada. Ao avançarmos efetivamente os solos que ladeiam a BR-070, entramos em contato com Ceilândia. A horizontalidade também é uma marca dessa cidade satélite que atingiu, no ano de 2004, uma população de 332.455 habitantes (GDF, 2006), o que a torna a mais populosa do Distrito Federal.

Com certeza, é entre os quilômetros 12 e 13 da BR-070 que nos deparamos com uma das materializações presentes neste território que mais deixam à tona a grave dimensão dos problemas existentes na Região do Entorno do DF. Neste trecho da rodovia, surge um emaranhado de barracos de tábuas. Estes se encontram submersos num mar denso de poeira, que faz com que não consigamos avaliar a verdadeira dimensão desta formação. E à beira da rodovia, crianças de seis anos trazem, sob sua tutela, seus irmãos de quatro e três anos. Este aglomerado de meninos e meninas fica sob a nuvem

de poeira à espera do transporte coletivo com o firme propósito de se encontrarem com a escola e com a merenda escolar, que, na maioria dos casos, é a única refeição do dia.

Chegando a Águas Lindas de Goiás, percorremos uma de suas principais vias e o que impressionou foi a dificuldade de os moradores identificarem a avenida em questão, o que revela, com certeza, um desencontro da população com o ambiente em que vivem. Essa situação reforça, também, o argumento de esta ser uma cidade pouco povoada durante o dia, já que partes significativas dos moradores constroem suas relações cotidianas no DF. Em outro ponto da cidade, nos deparamos com o lugar que, a princípio, permitiu que percebêssemos uma identidade entre os migrantes e a cidade. Foi um dia de domingo e este lugar é a feira. Lá, constatamos a presença marcante de maranhenses, paraenses, tocantinenses e baianos, seja entre os feirantes ou mesmo entre os consumidores. O comércio de farinha, a música e a culinária regional lembram, de certa forma, as férias locais do interior do nordeste e suas falas e trejeitos remetem, sem nenhuma dúvida, a suas terras natalinas. Não por acaso, de acordo com dados do censo demográfico de 2000, Águas Lindas de Goiás é o município goiano com maior porcentagem de nordestinos. Trata-se do mais nordestino município goiano e as provas disso estão na própria paisagem. São inúmeras as referências do comércio local aos estados de origem.

A BR-040 demarca o vetor 02, e é a ligação com o município matriz do Entorno do DF, ou seja, Luziânia, antigo arraial de Santa Luzia. De Luziânia, a partir do processo de fragmentação municipal, surgiram Valparaíso de Goiás, Cidade Ocidental e Novo Gama³. Com isso, Luziânia deixa de fazer limite territorial com o Distrito Federal. O primeiro município a ser cortado por quem sai do DF via BR-040 é Valparaíso de Goiás. Seu território envolve os dois lados da rodovia. Uma das marcas deste município é a diferença revelada pela paisagem quando se compara as duas margens do Vetor. A margem esquerda de quem segue rumo à região sudeste do Brasil, desde o início do processo de ocupação deste território, apresentou como características um padrão de ocupação espacial definido por conjuntos habitacionais – como no caso do Bairro Cidade Jardim – que manifestam formas geométricas definidas, em que as quadras e o arruamento obedecem à lógica que tradicionalmente tem referenciado a ocupação do solo urbano efetivada pelas obras construídas com financiamento público⁴. Já a margem direita da rodovia apresenta uma paisagem que denuncia a ausência desta lógica no padrão de ocupação deste solo em seu processo de apropriação pela expansão urbana.

Na realidade, o que percebemos ao avaliar as formas materializadas neste lado da BR-040, em Bairros como Parque São Bernardo e Morada Nobre, é a existência de uma situação inversa: o improvisado por parte da população na fixação neste solo e a ausência dos agentes que deveriam regular a ocupação. Este cenário salta aos olhos por meio das expressões materializadas de maneira aleatória, reveladas, por exemplo, pelo traçado irregular do arruamento e pelo desenho das quadras que contrastam com as estruturas simétricas presentes na outra margem. Sem falar, ainda, da diferença da infra-estrutura existente nos dois lados da rodovia.

Seguindo a rodovia, defrontamos com a Cidade Ocidental, o município mais povoado do Entorno do Distrito Federal. Sua densidade demográfica em 2000 era de 2061.64 habitantes por km², enquanto que o segundo mais povoado, Santo Antônio do Descoberto, tinha 883.48 habitantes por km². Como Valparaíso de Goiás e Novo Gama, os embriões que deram origem a este município foram conjuntos habitacionais construídos com o intuito de reduzir os conflitos por moradia no interior do DF. Após o desmembramento, este município foi tomado por loteamentos que brotaram rapidamente, criando, também, realidades distintas, só que neste caso a BR-040 não é o divisor de realidades opostas. Em Cidade Ocidental, município com um território maior do que Valparaíso de Goiás, a expansão urbana se concentrou à margem esquerda da rodovia, mesmo porque a porção do território deste município situada à margem direita da BR-040 é muito menor do que a porção territorial do município apresentada pela outra margem.

Seguindo em frente, encontramos Luziânia; em outros tempos chamada de Santa Luzia e conhecida pela qualidade das marmeladas ali produzidas. Na atualidade, apresenta duas realidades: a primeira, produto de uma história que antecede a construção de Brasília, e que, logicamente, também foi afetada pela chegada na nova capital; mas que apresenta antigas edificações e um núcleo urbano bem semelhante ao de outras cidades do interior de Goiás. A segunda, por sua vez, remete às feições encontradas na maior parte dos municípios anteriormente descritos, principalmente no que se refere à precariedade das ações que promoveram a ocupação deste solo, tornado urbano sem o acompanhamento de políticas, ou mesmo iniciativas, que referenciassem o processo de apropriação deste território marcado pela presença de pasto e pela distância das condições mínimas que garantiriam o acesso desta população ao transporte, educação, saúde etc.

Para percorrer o Vetor 03, foi necessário cortar o DF no sentido Norte-Sul, tomando a direção da BR-020. O aumento do fluxo fez com que, na

última década, uma série de obras fossem construídas para possibilitar o fluxo nesta rodovia. A última destas obras se encontra em frente à própria rododiferroviária. Na verdade, esta rodovia, que em um passado próximo ligava principalmente as cidades-satélites Sobradinho e Planaltina e os municípios goianos de Formosa e Planaltina de Goiás ao DF, passou a ter que responder à necessidade de deslocamento de uma série de outras áreas urbanizadas nos arredores destas cidades-satélites. Entre elas está desde condomínios fechados irregulares formados a partir de demanda por moradia da classe média-alta, até invasões com barracos de tábuas à beira da estrada.

Deve ser destacado que mesmo antes de chegar a Sobradinho já existe uma série de áreas urbanizadas em um momento bem posterior à criação desta cidade-satélite. Nelas estão presentes edificações individuais com vários pavimentos, condomínios fechados horizontais e barracos improvisados caracterizados por uma precariedade em sua construção. Percorrendo a BR-020, constatamos o avanço da expansão urbana no interior do DF. Nas duas margens da rodovia, o que se vê são manifestações concretas que comprovam a extrema complexidade que tem marcado as tentativas de gestão dos conflitos por moradia no interior desta Unidade Federativa.

O Vetor 03 é o responsável pela ligação do Distrito Federal com Planaltina de Goiás e Formosa. Na realidade, este Vetor é o responsável pelo acesso inicial ao município de Planaltina de Goiás, já que para chegar a este município goiano é necessário sair da BR-020 e seguir pela rodovia DF-128 nas proximidades do trevo de acesso a cidade-satélite de Planaltina. Apesar de Formosa e Planaltina de Goiás terem suas fronteiras na divisa do DF, não foram tão afetados pelo processo de expansão urbana do DF como os municípios vinculados aos outros dois eixos. Formosa, além de estar mais distante da capital federal, tem, entre a sede de seu município e a área de expansão do DF, o Parque Nacional das Águas Emendadas. Além disto, este município vive uma situação peculiar: ao mesmo tempo em que sofre a influência direta do DF é um dos que mais constituiu uma economia em que atividades e setores da economia revelam certa independência do DF, como é o caso da pecuária. Já Planaltina de Goiás se encontra em um contexto diferente. Este município em momento algum foi visto como uma alternativa para as demandas por habitação não correspondidas pelo DF. Neste vetor, o que se percebe, já há algum tempo, é a ocupação do solo do próprio DF. Nos arredores de Sobradinho e Planaltina, ocorreu um processo vertiginoso de fragmentação do solo para fins de moradia.

Enfim, essa primeira de muitas outras incursões demonstra o quanto a geografia dos municípios goianos e também o leste goiano, foi afetado

pela transferência da capital. Acostumamo-nos a pensar no papel das cidades médias no território goiano, destacando estudos sobre Jataí, Catalão, Rio Verde e Anápolis. Esquecemos, no entanto, que no interior do Distrito Federal e também no entorno do DF, existem aglomerados urbanos que ultrapassam, do ponto de vista populacional, esses municípios. Mas isso é só uma constatação. O que torna complexa essa geografia é, também, o arranjo institucional e o padrão de mobilidade populacional.

Notas

- 1 Reestruturação e fragmentação das cidades-regiões na dinâmica espacial dos Entornos de Goiânia e Distrito Federal. Coordenado pela Profa. Dra. Celene Cunha Monteiro Antunes Barreira.
- 2 É necessário ressaltar que o DF possui 26 Regiões Administrativas (RA's) e que somente uma parte destas foram diretamente observadas neste trabalho de campo. As Regiões Administrativas foram criadas a partir de 1964, com a lei 4.545.
- 3 Sobre este processo de desmembramento ver: MELLO, Marcelo de. *Luziânia: a fragmentação territorial de um município do Entorno de Brasília*. Dissertação de mestrado. UFG. IESA. 1999.
- 4 Para maiores informações consultar CAIADO (2005).

Referências

MELLO, Marcelo de. *Luziânia: a fragmentação território de um município do Entorno de Brasília*. Dissertação de Mestrado. Goiânia: UFG, IESA, 1999.

GDF. CODEPLAN. Distrito Federal – síntese de informações sócio-econômicas. Brasília: 2006.

CAIADO, Maria Célia Silva. Estruturação intra-urbana na região do Distrito Federal e Entorno: a mobilidade e a segregação socioespacial da segregação. In.: *Revista Brasileira de Estudos Populacionais*. São Paulo: V. 22, n.1, jan./jun., 2005.

IBGE. *Censo demográfico 2000 - Deslocamentos - resultado da amostra*. Rio de Janeiro: IBGE, 2003.

Marcelo Antunes - Mestrando em geografia pelo IESA.

Marcelo Mello - Doutorando geografia e prof. da UEG

Tadeu A. Arrais - Doutor em geografia e professor adjunto do curso de geografia do IESA - UFG
