

## REFLEXÕES SOBRE O PATRIMÔNIO DE BRASÍLIA

**Igor CATALÃO**

Mestrando em Geografia – FCT/UNESP, Presidente Prudente-SP

E-mail: igor@pos.prudente.unesp.br

**Leni GASPAR**

Geógrafa/UnB, Brasília-DF

**Raquel Carvalho de ARRUDA**

Geógrafa/UnB, Brasília-DF

**RESUMO:** O Plano Piloto de Brasília é a concretização dos princípios da arquitetura modernista do século XX. Seu tombamento é aqui questionado por estar ligado à visão ultrapassada de patrimônio como monumentalidade, que buscou salvaguardar os preceitos arquitetônicos modernistas em detrimento da vivência cotidiana. Por ter-se Brasília tornado muito mais que seu plano original, questiona-se também a manutenção do seu tombamento nos moldes em que ele foi feito, os quais – na tentativa de reafirmar a utopia da *urbe* ideal – se mantêm à custa da segregação socioespacial dos trabalhadores das periferias. Dessa forma é que a cidade ideal faz-se cidade real para uma maioria que vive a contradição da sua não-apropriação cotidiana plena. Assim, torna-se essencial discutir o porquê da imposição do patrimônio, sua relação com a vivência cotidiana e a necessidade de uma reestruturação territorial que considere a excessiva centralização das atividades econômicas, dos empregos e dos equipamentos urbanos dentro do Plano Piloto de Brasília.

**PALAVRAS-CHAVE:** patrimônio, tombamento, vivência cotidiana, Brasília.

### REFLECTIONS ON BRASÍLIA'S HERITAGE

**ABSTRACT:** Brasilia's Plano Piloto is the concretisation of the 20th century modernist architecture principles. The heritage labelled it represents is questioned here because it is related to the down-to-date view of heritage as monumentality, which looked for preserve the architectural modernist precepts in despite of the quotidian life. As Brasilia has become much more than its original plan, it is also questioned the maintaining of the heritage in the way it had been made, that is, the attempt of reassert the ideal urbe utopia which remains due to the socio-spatial segregation of the periphery's workers. That is the way the ideal city becomes real city for the large part of the population that live the contradiction of not fully appropriating the city in their everyday life. As follows, it is essential to discuss why the heritage was imposed, its relation with the quotidian life and the need of a territorial restructuring which considers the disproportionate centralisation of the economical activities, the employments and the urban equipments inside Brasilia's Plano Piloto.

**KEY-WORDS:** heritage, labelling, quotidian life, Brasilia.

## Introdução

Falar de patrimônio no caso de Brasília é algo desafiador por se tratar de um tema que parece estar acima de qualquer discussão.

Criada a partir de um plano de cidade nova, elaborado por Lucio Costa com base nos preceitos da Carta de Atenas<sup>1</sup> e da arquitetura modernista surgida no fim do século XIX, Brasília já tinha antes de sua construção uma funcionalidade pré-definida: a de ser o centro político-administrativo do país, espacializado na cidade que se pretendia ideal.

Com base também em ideais socialistas de equidade, a existência de periferia estava totalmente fora de questão na organização do espaço urbano, que estaria destinado à população ligada ao serviço estatal, desde os mais altos até os mais baixos escalões do governo. A organização espacial das quadras residenciais expressa no memorial descritivo de Lucio Costa, por exemplo, revela bem a utopia das classes sociais convivendo harmonicamente em espaços contíguos.

Brasília trouxe em seu plano original a possibilidade de concretização da vida em todos os seus níveis de plenitude – o trabalho, o lazer, a circulação etc. –, plenamente integrados em um conjunto urbanístico que não tolheria o desenvolvimento das atividades intelectuais, pois se configuraria em algo diferente dos outros centros urbanos brasileiros. Os problemas urbanos – ideologicamente denominados de “caos urbano” e que passaram a ser objeto de ataque dos políticos – não existiriam na cidade que Lucio Costa “inventou”.

Assim, a cidade pensada para ser a capital do Brasil moderno trazia em si a utopia da *urbe* ideal na qual todos queriam habitar. O sonho da cidade nova – construída no meio do quase vazio demográfico que era o Centro-Oeste brasileiro, e que alavancaria o país do atraso do modelo agro-exportador para o novo Brasil industrial da era moderna – era motivo suficiente para que Brasília fosse perfeita mesmo antes de sua efetiva construção.

Ora, nesse sentido, é difícil pensar que a idéia do tombamento já não estivesse presente no pensamento dos idealizadores da cidade. Ter a materialização dos preceitos urbanísticos da arquitetura modernista no Brasil seria algo valioso para um país que se queria futurista e desvinculado do atraso econômico vigente até então. Tal fato pode ser evidenciado pela

---

<sup>1</sup> A Carta de Atenas é um documento que contém os princípios do urbanismo modernista elaborados a partir dos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna – CIAM.

maneira impositiva como o Plano Piloto de Brasília, com sua área adjacente, fora tombado. O privilégio de ser Patrimônio da Humanidade não cabe à Brasília real, construída pelos operários que nunca a quiseram abandonar, pois o processo que lhe conferiu a forma de cidade modernista, segundo o plano, também produziu uma periferia jamais imaginada por Lucio Costa e territorialmente disposta como a existente nos demais grandes centros urbanos do país.

Dessa forma, pretendemos aqui discutir em que medida a cidade de Brasília pode ou não ser tomada como patrimônio, considerando o cotidiano e o espaço vivido como categorias analíticas.

### **Plano e patrimônio**

A partir das idéias expostas na Carta de Atenas e dos preceitos estabelecidos nos CIAM, Lucio Costa pensou o Plano Piloto de Brasília (FIG. 1) para ser uma cidade onde o ordenamento e a funcionalidade criariam um novo modo de vida, diferenciado do que havia no país até então.

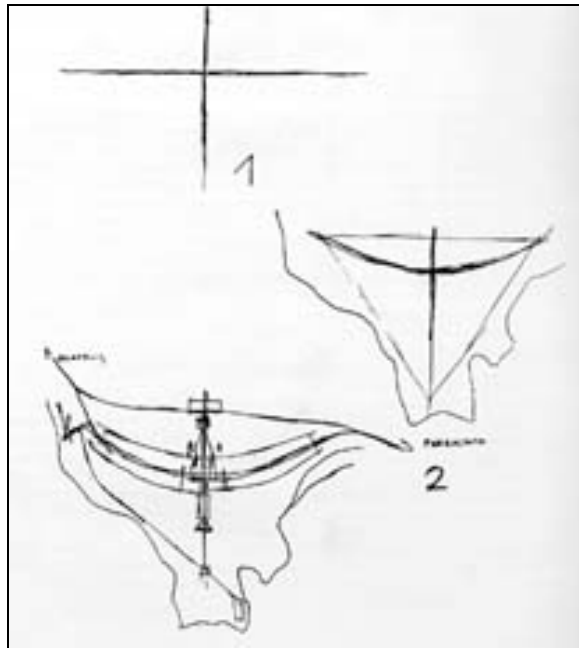
No Plano sugerido, a qualidade de vida na cidade viria a partir da perfeita articulação entre a circulação, a habitação, o trabalho e o lazer<sup>2</sup>, advindos de escalas<sup>3</sup> segundo as quais o conjunto urbanístico se organizaria, quais sejam: a monumental, a residencial, a gregária e a bucólica.

Indubitavelmente o Plano Piloto de Brasília congregou, ainda que de forma tardia, a ideologia do pensamento modernista nascida no final do século XIX. Sua característica de patrimônio surge em função de sua excepcionalidade pelo próprio sentido arquitetônico-urbanístico, em que foi explicitada a intencionalidade da preservação de sua forma e função. Seu tombamento ligou-se à visão de patrimônio como monumentalidade, que buscava salvaguardar os preceitos arquitetônicos modernistas em detrimento da vivência cotidiana da população local.

---

<sup>2</sup> Princípios estabelecidos na Carta de Atenas.

<sup>3</sup> Seria mais adequado à linguagem geográfica denominar as escalas de funções urbanas.



Fonte: Extraído de Costa (1991)

**FIGURA 1. Plano piloto de Brasília elaborado por Lucio Costa**

Comumente, costumava-se atribuir ao patrimônio a idéia da excepcionalidade de algo que sobressaía visualmente de um conjunto, a forma, e que suportasse também uma memória celebrativa. Contudo, “hoje o valor cotidiano se superpõe ao excepcional” (YÁZIGI, 2000, p. 253), num “recente entendimento do patrimônio como um importante direito social” (NIGRO, 2000, p. 167).

A forma arquitetônica modernista, que foi tombada para ser vista e apreciada por todos, hoje é muito mais que pura forma, é uma forma-conteúdo, isto é, um componente espacial que contém e “amarra” a sociedade que não é estática e que, portanto, configura-se num espaço apropriável por aqueles que o habitam.

Contudo, a definição do Plano Piloto de Brasília e algumas de suas adjacências como patrimônio pelo Estado, e sem participação popular, tolheu o processo de apropriação social do espaço, pois tanto patrimônio quanto espaço só podem existir “a partir de uma apropriação coletiva que

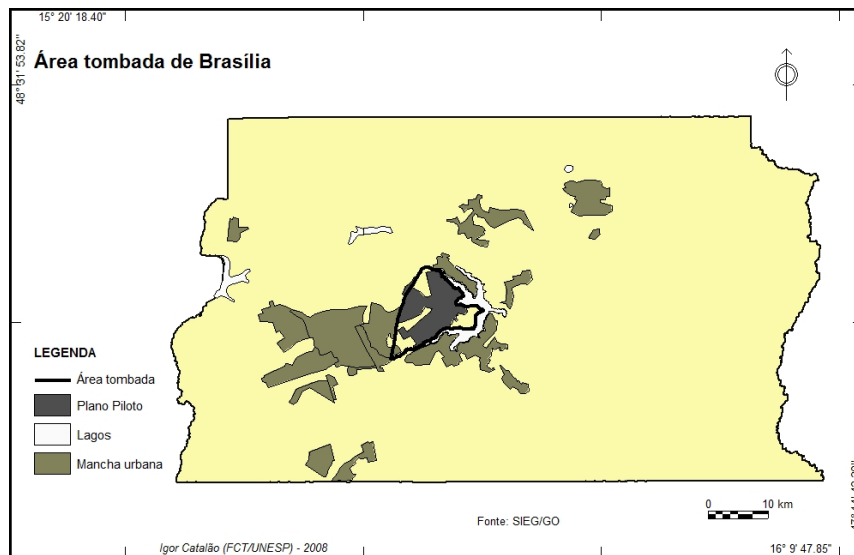
lhes atribui significações e que é expressa numa base espacial” (NIGRO, 2000, p. 169).

Nesse sentido, notamos então que existem dois níveis superpostos a serem considerados: o simbólico, abstrato, o da cidade como sede do poder estatal e referência para a nação; e o real, prático-sensível, aquele experimentado pelos que residem, que trabalham e vivem em torno da lógica de Brasília, realizando, em meio às contradições do espaço, o seu cotidiano. Este último nível é o que estamos valorizando em nossa análise.

No âmbito do poder local, ou seja, em nível do Governo do Distrito Federal – GDF –, a deliberação da preservação da concepção urbanística de Brasília foi efetivada pelo Decreto nº 10.829, de 14 de outubro de 1987, que regulamentou o artigo 38 da Lei Orgânica do Distrito Federal, Lei nº 3.751, de 13 de abril de 1960. Este artigo, mesmo antes da inauguração da Capital Federal, já tratava da preservação do conjunto arquitetônico-urbanístico do Plano Piloto. Em nível federal, o Instituto Brasileiro do Patrimônio Cultural da Secretaria de Cultura instituiu a portaria nº 314, de 08 de outubro de 1992, para salvaguardar a mesma concepção.

Em nível mundial, o *International Council on Monuments and Sites* – ICOMOS –, da UNESCO, inscreveu Brasília na Lista do Patrimônio Mundial em outubro de 1987, sob o nº 445, com a condição de que as autoridades brasileiras adotassem uma legislação que assegurasse a proteção da criação urbanística de Lucio Costa e Oscar Niemeyer (UNESCO, 1987).

Vale ressaltar ainda o imbróglio que envolve o nome Brasília, corroborado pelo tombamento e pela ideologia da elite local. Embora Brasília tenha extrapolado há muito a cidade “inventada” por Lucio Costa, isto é, o Plano Piloto *stricto sensu* – que, aliás, nunca se efetivou como pressupunha o plano original –, nas leis de tombamento, o termo refere-se a uma área urbana extensa composta por localidades às quais os preceitos da arquitetura modernista não foram aplicados tal como no Plano Piloto (FIG. 2).



**FIGURA 2. Área tombada de Brasília**

A referida área envolve o Plano Piloto, mas o extrapola, atingindo o Cruzeiro e a Candangolândia, o primeiro, uma localidade criada para abrigar trabalhadores da administração estatal de menor renda, e o segundo, antigo acampamento de trabalhadores da construção da cidade. Com efeito, a área tombada, na verdade, impede o adensamento da área adjacente ao Plano Piloto, reforçando a segregação socioespacial muito evidente na cidade.

### **A construção do espaço da cidade**

Brasília não surgiu do simples ato deliberado de Juscelino Kubitschek para atender a um apelo de um eleitor num comício realizado no Estado de Minas Gerais. Sua criação já estava proposta desde o período colonial e sua consolidação, na segunda metade do século XX, ocorreu em função da conjuntura sócio-político-econômica da época.

Sendo a meta-síntese do plano de metas de Juscelino Kubitschek, Brasília fora concebida para ser o centro articulador do Sudeste com o Norte e o Nordeste. Seria uma alavanca para o desenvolvimento regional do Brasil, que fugia de sua função agro-exportadora no cenário mundial e

aspirava à construção de um novo papel que o levasse à era moderna e industrial experienciada por outras nações.

A escolha do vazio do Centro-Oeste brasileiro para a implantação da nova capital justificava-se primeiramente por se tratar de um plano de cidade nova que encontraria dificuldades de implantar-se na rede urbana mais consolidada do Sul e do Sudeste (SANTOS, 1993). A localidade escolhida apresentava as condições ideais para sua implementação, facilitada por rugosidades<sup>4</sup> menos consolidadas.

Assim, a cidade partia como que “do gesto primário de quem assinala um lugar ou dele toma posse” (COSTA, 1991, p. 20), explicitando a intencionalidade do Estado de apropriar-se ele mesmo do espaço, moldando-o e mantendo-o dentro do modelo pretendido, que romperia com o Brasil arcaico, levando-o a um futuro idealizado.

A criação de uma nova capital no país materializava o sonho de progresso aspirado por toda a nação. O próprio processo de construção da cidade já significava, para muitos, a oportunidade de partilhar desse novo momento. Os candangos<sup>5</sup>, ao mesmo tempo em que construíam Brasília, aspiravam construir também uma nova história para si, deixando para trás – assim como o próprio Brasil o pretendia – seu passado de atraso e sofrimento.

Brasília, assim, constituiu-se num caso *sui generis* de cidade, cuja construção estava atrelada à idéia de futuro. A partir dela, a história do país seria reescrita, não havendo lugar para os sonhos dos candangos.

A negação da inclusão dos construtores na nova cidade foi a gênese da negação do próprio projeto, pois a periferia induzida pelo Estado jamais fora pensada por Lucio Costa. Essa periferia acabou tornando-se maior que o Plano Piloto, segregando sua população e tornando cada vez mais o projeto pouco válido e seu patrimônio descaracterizado.

O Plano Piloto de Brasília possuía funções específicas pré-determinadas de Capital do país, não havendo lugar para o acúmulo de funções. Como motor do desenvolvimento regional, sua forma atenderia

---

<sup>4</sup> Segundo Santos (1986, p. 138), as rugosidades são acúmulos de tempos sobre o território; são elementos da paisagem pretérita que perduram até o presente e que “nos oferecem [...] restos de uma divisão internacional do trabalho, manifestada localmente por combinações particulares do capital, das técnicas e do trabalho utilizado”.

<sup>5</sup> O termo *candango* em sua origem africana possuía conotação negativa e localmente foi utilizado para denominar os trabalhadores vindos de outros estados para a construção da nova Capital.

às expectativas e seu tombamento seria, então, mais compatível, pois não haveria a necessidade da implementação de outros serviços que atendessem a populações externas ao centro urbano, dado que estas não existiriam. Entretanto, com a expansão da aglomeração e como o Plano Piloto tornou-se o principal centro econômico e de atividades diversas de uma vasta região, houve a necessidade de discutir a adequação da cidade ao novo momento e, portanto, toda e qualquer modificação proposta pressionaria inevitavelmente a área tombada.

Assim sendo, o tombamento veio novamente reiterar a ação deliberada do Estado na produção e dominação do espaço em detrimento da vivência quotidiana de seus habitantes. A historicidade conferida no ato do tombamento veio perpetuar a idéia de progresso, portanto, futura e não pretérita.

É evidente que, em sentido restrito, a construção de Brasília cumpriu sua meta de integração do território, de expansão da fronteira agrícola e expansão do mercado consumidor, além de ter-se tornado o locus mesmo do serviço burocrático estatal. Entretanto, o desenvolvimento e o rompimento com o Brasil atrasado não se efetivaram plenamente. Um exemplo disso é que a própria cidade que havia sido pensada para ser moderna, funcional e eficiente, conformando uma cidade ideal, reproduziu as características dos grandes e tradicionais centros urbanos do país, que se pretendiam negar: a cidade real brasileira.

### **A vivência quotidiana**

Brasília é uma cidade imersa numa contradição básica que dificulta a plena realização da vida quotidiana. Pretende-se que exista uma cidade ideal, o Plano Piloto de Lucio Costa, o qual se deseja manter intocável a qualquer custo. Porém, além desta, existe uma cidade real, aquela formada por um centro circunscrito por uma área tombada e por um conjunto de localidades externas a esta, de dimensões territoriais e demográficas bem maiores.

O tombamento do centro foi realizado na intenção de preservar as quatro escalas que lhe deram origem e que proporcionariam um ordenamento territorial e uma conseqüente qualidade de vida. Contudo, as escalas foram preservadas apenas individualmente, como apontam Mathieu e Barbosa Ferreira (2006). A articulação entre elas, ponto fundante do plano de Lucio Costa, tem-se tornado cada vez mais impossibilitada pela



dinâmica urbana da cidade em sua evolução histórico-geográfica. Servindo a uma população de mais de dois milhões e meio de habitantes, o Plano Piloto é pressionado e, de certa forma, a manutenção das escalas, se por um lado proporciona qualidade de vida a uma minoria, por outro transforma o cotidiano da grande população brasileira em rotina mecanizada. Além disso, as escalas representam nada mais do que o marco da segregação socioespacial da Capital, pois estão restritas a uma pequena parcela de seus habitantes.

A escala residencial foi negada desde o começo aos candangos, haja vista ter sido pensada segundo princípios de equidade social apenas para os trabalhadores da burocracia estatal. Porém, hoje nem todos esses trabalhadores habitam o Plano Piloto e este, além de não ter capacidade para comportar a todos, se isso se fizesse necessário, é alvo de forte especulação imobiliária que dificulta o acesso aos funcionários de mais baixa renda. Assim, localidades como Cruzeiro ou Guará e até mesmo as cidades goianas próximas, como Cidade Ocidental ou Valparaíso de Goiás, tornaram-se dormitórios também de servidores do Estado.

A escala gregária também foi pensada para garantir facilidade e qualidade de vida na cidade moderna, tanto do ponto de vista do trabalho quanto do lazer. No entanto, a monofuncionalidade dos setores acabou por asfixiar uma maior vivência espacial da cidade, transformando a rotina num contínuo ir-e-vir, no trajeto casa-trabalho-casa, dificultado pela precária acessibilidade metropolitana. Como afirma Gouvêa (1998, p. 45):

Com efeito, os setores administrativos, comercial e bancário de Brasília, apesar de extremamente bem equipados, ficam ociosos durante praticamente todo o horário noturno e nos fins de semana, enquanto isso, áreas residenciais densamente ocupadas [...] não dispõem de equipamentos mínimos, caracterizando uma configuração urbana onerosa para a sociedade como um todo, tanto do ponto de vista de desempenho social, quanto do ponto de vista econômico.

A orla do lago, que, em princípio, deveria permitir o acesso a todos, apresentava-se no plano como o lugar de plena realização da escala bucólica. Sua continuidade se estenderia por meio das árvores e arbustos até os pilotis dos apartamentos de forma que “no ritmo e na harmonia dos espaços urbanos” se fizesse sentir a “passagem, sem transição, do ocupado para o não ocupado” (COSTA, 1987, p. 02). Ora, se a escala residencial já

havia sido negada, também o foi, no mesmo sentido, a escala bucólica contígua. Igualmente o ir-e-vir no ritmo dos transportes urbanos serviu como empecilho ao usufruto desta escala.

A escala monumental, criada para ser o símbolo palpável da presença efetiva do Estado em Brasília, verdadeiramente se impõe por sua monumentalidade, configurando-se, dentre as quatro escalas, na que mais se aproxima da vontade de seus idealizadores.

Considerando que a importância do patrimônio consiste na apropriação quotidiana dos lugares, o Plano Piloto de Brasília deixa a desejar. Brasília – na verdade seu conjunto urbanístico modernista – é Patrimônio da Humanidade mas, em nível mundial, a importância da cidade não consiste em nada mais do que na *mera* realização da arquitetura modernista do século XX<sup>6</sup>. Portanto, apenas os sentidos formal e funcional do Plano atingem a consciência de povos estrangeiros. Já no caso da população brasileira, o significado de Estado-nação fica também presente, restando a plena vivência do patrimônio, se esta existe, apenas aos cidadãos residentes no Plano Piloto.

### **O espaço vivido e o direito à cidade**

Brasília, no começo do século XX, apresenta-se como uma grande cidade dispersa que apresenta a especificidade de possuir um centro planejado e uma grande área central tombada. Diferentemente do que ocorreu em outras cidades planejadas, como Goiânia e Belo Horizonte, por exemplo, o centro de Brasília, o Plano Piloto, manteve-se fiel ao seu planejamento, sobretudo às custas do tombamento que lhe foi imposto pelo Estado.

Contraditoriamente, a monumentalidade do patrimônio afasta aqueles que não habitam o centro. Além disso, a ideologia que insiste em qualificar como “Brasília” apenas o Plano Piloto, ou a área tombada um pouco mais extensa que este, exclui os demais habitantes da metrópole e retira-lhes a possibilidade de apropriação do espaço. Ainda que compartilhando o mesmo cotidiano metropolitano e realizando, de

---

<sup>6</sup> A despeito de ser o Plano Piloto de Brasília uma grande e singular realização da arquitetura do século XX, a utilização aqui do termo *mera* justifica-se porque a definição de patrimônio apenas pela monumentalidade contraria o sentido com o qual estamos trabalhando, isto é, aquele advindo da apropriação quotidiana que confere identidade ao espaço.

maneira dificultada, muitas das funções essenciais da vida humana no próprio Plano Piloto, os que residem fora dele não têm o direito efetivo de pertencimento e apropriação, isto é, o direito à cidade (LEFEBVRE, 2001). As distâncias, a acessibilidade precária, a falta de transporte público eficiente e a centralização excessiva das atividades tende a impedir qualquer possibilidade de apropriação mais efetiva, seja do Plano Piloto, seja das outras localidades residenciais.

A qualidade de vida que se deseja manter no Plano Piloto está longe de ser realizada nas demais localidades, porque, primeiro, estas estão territorialmente ordenadas segundo princípios bem diversos daqueles que originaram o Plano Piloto e, segundo, porque os recursos do Distrito Federal são desigualmente distribuídos entre suas localidades, privilegiando o centro na maioria das vezes.

Em Brasília, a vida humana reproduz-se quotidianamente pela reprodução do espaço que, por decisão política, tende a manter-se como está; é à custa dos trabalhadores das periferias que a Capital consegue manter-se. Isso faz com que Brasília não seja tão-somente uma forma planejada aos moldes da arquitetura modernista, mas um espaço produzido e vivido por seus habitantes, ainda que o direito à cidade lhes seja sempre negado.

Ora, falar de direito à cidade, seguindo Lefebvre (2001) e Carlos (2001), é falar de produção do espaço pela revalorização do uso. É considerar que somente pela instauração do quotidiano como possibilidade de reprodução da vida e apropriação do espaço que se pode pensar numa cidade que não mais seja dominada pela ação do Estado e alvo de deliberações políticas alheias à realidade dos que vivem o e realizam o quotidiano.

É necessário que Brasília seja entendida não apenas como seu Plano Piloto ou sua área tombada por imposição, mas como o complexo urbano do qual fazem parte todas as localidades que compartilham o mesmo quotidiano. Só assim poderia ser aberta a possibilidade de ela tornar-se patrimônio efetivo, surgido por apropriação, não só das camadas economicamente mais altas como também das mais baixas.

O direito à cidade expressa a necessidade daqueles que estão impossibilitados de apropriar-se de um espaço que mundialmente figura como uma das mais belas obras da arquitetura, mas que localmente segrega e exclui seus habitantes reais. Com isso, sustentamos a idéia de que se

Brasília é Patrimônio da Humanidade, tanto mais o seria se fosse reconhecido o direito de apropriação de seus próprios habitantes.

### **Considerações finais: abrindo outras possibilidades**

Brasília surgiu como uma cidade planejada, entretanto sua construção gerou contradições no espaço urbano quanto à questão das moradias da população de baixa renda. Para resolver as contradições, foram criadas localidades periféricas que, além de não constarem no planejamento inicial da cidade, foram resultado de uma forma de gestão ineficaz. A população das invasões foi deslocada para áreas distantes do Plano Piloto a fim de protegê-lo da descaracterização, sem, contudo, proporcionar locais que lhes oferecessem satisfatória qualidade de vida.

Em Brasília, o medo de que o projeto inicial de construção fosse maculado criou uma periferia cada vez mais distante e segregada. Assim, a idéia inicial de que Brasília seria uma cidade perfeita mostrou-se fracassada, pois a falta de uma política de planejamento mais abrangente e menos ideológica transformou sua área central em centro quase único de serviços e equipamentos urbanos próximos necessários à população periférica. Essa centralização das atividades acabou pressionando o plano inicial, já que uma adequação à nova realidade torna-se cada vez mais necessária.

Por ter-se Brasília tornado muito mais que seu Plano Piloto, questiona-se também a manutenção do seu tombamento nos moldes em que ele foi feito, os quais – na tentativa de reafirmar a utopia da *urbe* ideal – se mantêm calcado na segregação socioespacial dos trabalhadores das periferias. Dessa forma é que a cidade ideal se faz cidade real para uma maioria que vive a contradição da sua não-apropriação cotidiana plena.

Nesse sentido, aludimos a uma perspectiva para se pensar Brasília que parte do entendimento de que um planejamento eficiente que resolva os problemas urbanos deveria passar necessariamente pela reestruturação territorial, com a descentralização das atividades econômicas e dos empregos e com a desconcentração dos equipamentos urbanos, pois isso traria mais autonomia às localidades urbanas periféricas, diminuindo a pressão sobre a área central e possibilitando, inclusive, a concretização plena da idéia original segundo a qual Brasília seria a indutora do desenvolvimento regional, não apenas em nível de país, mas também em nível de sua própria região.

## Referências

- BRASIL. Instituto Brasileiro do Patrimônio Cultural, Secretaria de Cultura. Torna obrigatória a preservação do conjunto urbanístico de Brasília. Portaria nº 314, de 08 de outubro de 1992. Brasília: s/n, 1992.
- CARLOS, Ana Fani Alessandri. *O espaço urbano*. Novos ensaios sobre a cidade. São Paulo: Contexto, 2004.
- CARTA de Atenas. Assembléia do CIAM – Congresso Internacional de Arquitetura Moderna – 1933. Laboratório de Planejamento Municipal, Departamento de Planejamento Territorial e Geoprocessamento. Rio Claro/SP: Organização, compilação, *copydesk* e editoração eletrônica: LPM/pfc, 2002. Disponível em: <<http://www.rc.unesp.br/igce/planejamento>>. Acesso em: 15 dez 2006.
- COSTA, Lucio. *Brasília revisitada* (1985/1987). Brasília: s/n, 1987.
- \_\_\_\_\_. *Relatório do Plano Piloto de Brasília*. Brasília: ArPDF, CODEPLAN, DePHA, 1991.
- DISTRITO FEDERAL. Lei Complementar nº 17 de 18 de janeiro de 1997. Aprova o Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal. Brasília: Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação do Distrito Federal, 1997.
- \_\_\_\_\_. Decreto Distrital nº 10.829, de 14 de outubro de 1987. Torna obrigatória a preservação do conjunto urbanístico de Brasília. Brasília: s/n, 1987.
- \_\_\_\_\_. Lei nº 3.751 de 13 de abril de 1960. Estabelece a Lei Orgânica do Distrito Federal. Brasília: s/n, 1960.
- GOUVÊA, Luis Alberto de Campos. Cidade e natureza: uma visão da construção da cidade brasileira no Planalto Central. In: NÚCLEO de Estudos da Cultura, Oralidade, Imagem e Memória – NECOIM/CEAM/UnB. *A construção da cidade*. Brasília: Departamento de Patrimônio Histórico e Artístico do Distrito Federal, 1998. P. 40-55.
- LEFEBVRE, Henri. *O direito à cidade*. 4. ed. São Paulo: Centauro, 2001.
- MATHIEU, Marcia Regina de Andrade; BARBOSA FERREIRA, Ignez Costa. *Brasília : la question environnementale urbaine et la préservation du patrimoine de l'Humanité*. Paris: UNESCO, 2006. 277 p. Relatório de pesquisa.
- NIGRO, Cynthia. Territórios do patrimônio: tombamentos e mobilizações sociais. In: LEMOS, Amália Inês Geraiges de; CARLOS, Ana Fani

- Alessandri. *Dilemas Urbanos*. Novas abordagens sobre a cidade. São Paulo: Contexto, 2003. P. 166-177.
- SANTOS, Milton. *A urbanização brasileira*. São Paulo: Hucitec, 1993.
- \_\_\_\_\_. *Por uma geografia nova*. Da crítica da geografia a uma geografia crítica. 3. ed. São Paulo: Hucitec, 1986.
- UNESCO – United Nations Educational Scientific and Cultural Organization. Registro na Lista do Patrimônio Mundial nº 445 de outubro de 1987. Inclui Brasília como Patrimônio Cultural da Humanidade. Paris: ICOMOS/UNESCO, 1987.
- YÁZIGI, Eduardo. Patrimônio ambiental urbano: refazendo um conceito para o planejamento urbano. In: LEMOS, Amália Inês Geraiges de; CARLOS, Ana Fani Alessandri. *Dilemas Urbanos: novas abordagens sobre a cidade*. São Paulo: Contexto, 2003. P. 253-265.