

La gestion partagée de l'environnement urbain de Brasília : la nouvelle utopie pour demain ?

Avant même le début des travaux d'édification de Brasília par le gouvernement de Juscelino Kubitschek, l'idée d'expansion civilisatrice vers le Centre-Ouest existait déjà, notamment dans la politique du président Getulio Vargas de la Marche vers l'Ouest à partir des années 1930. C'est cependant l'édification de Brasília qui a véritablement déclenché cette conquête de l'Ouest. Le Plan des Objectifs de Juscelino Kubitschek comportait divers projets nationaux. Nous pouvons citer parmi ces projets : l'expansion du réseau routier, la construction d'usines hydro-électriques, de nouveaux aéroports, l'implantation d'une industrie navale et évidemment, l'édification et le transfert de la capitale dans le Centre-Ouest en un peu plus de trois ans.

Dès le départ, l'édification du *Plano Piloto* de Brasília a provoqué des vagues de migrants qui affluaient vers cette ville chantier, en particulier pour être embauchés dans l'entreprise de sa construction (FERREIRA et PAVIANI, 1973 : 133-162). C'est la raison pour laquelle, avant même l'achèvement du *Plano Piloto*, d'autres espaces urbains ont été créés pour loger les bâtisseurs, à commencer par la *cidade satellite* de Taguatinga en 1958. La ville actuelle est polynucléaire, très éloignée du projet originel, si minutieusement conçu comme le Modèle brésilien de planification urbaine. L'échec de la planification urbaine est ainsi patent comme en témoigne l'éparpillement des établissements urbains sur tout le territoire du *Distrito Federal*, et en continuité dans les communes de l'État de Goiás. Cette agglomération urbaine se caractérise par une forte ségrégation et exclusion socio-spatiale entre le centre-ville et les périphéries.

¹ Le processus d'urbanisation a été étudié dans divers recueils d'articles, à partir de 1985, comme : PAVIANI (éd.) et à partir de 1987, sous le patronage de la collection Brasília des Éditions de l'université de Brasília, dans plusieurs recueils comme *Urbanização e Metropolização* ; *A Gestão dos Conflitos em Brasília* (1987) ; *Brasília : A Metrôpole em Crise* (1989) ; *A Conquista da Cidade : Movimentos Populares em Brasília* (1991) et *Brasília : Gestão Urbana. Conflitos e Cidadania* (1999), *Brasília : Controvérsias Ambientais* (2003).

En d'autres termes, le travail intensif des bâtisseurs de la ville pour édifier une cité partagée et égalitaire, pendant plus de quatre décennies, ne s'est pas traduit par une appropriation démocratique des biens et services urbains. Au contraire et dans les faits, la gestion qui visait un développement partagé, privilégie une clientèle déterminée, exclut et néglige les autres groupes sociaux. L'accès à la ville n'est pas géré égalitairement pour tous (PAVIANI, 1992), créant ainsi des contradictions et des controverses imprévues. Les tensions sociales engendrent une urbanisation en conflit et en crise permanente¹.

De la « ville planifiée » à la métropole polynucléaire

Le transfert des fonctions de capitale nationale a eu lieu en avril 1960 (SCHMIDT, 1985 ; FARRET, 1985 ; VESENTINI, 1986) et en 1985, la proposition d'une appellation de « métropole tertiaire » pour Brasília (PAVIANI éd., 1985) apparaît dans le débat scientifique brésilien. Il s'agit de lui reconnaître sa position acquise de grande ville à la suite de plusieurs constats. La taille de sa population était estimée en 1985 à 1 500 000 habitants (plus de 2 043 000 habitants en 2000), ce qui de ce point de vue lui conférait une dimension de métropole à l'échelle brésilienne. La complexité de ses fonctions était importante, outre son rôle de siège du gouvernement fédéral, elle avait déjà attiré un nombre considérable d'entreprises commerciales, de services et de conditionnement ainsi que de nombreuses petites activités correspondant aux besoins du marché urbain. Son interaction était de même déjà importante avec les villes situées dans le territoire régional, provoquant des déplacements de populations, sous la forme de mouvements de *commuting*, de navettes quotidiennes de travailleurs entre la périphérie et le centre-ville de Brasília.

La limite démographique planifiée au départ pour la capitale nationale se justifiait par la fonction uniquement politico-administrative qui lui était assignée. Pour illustration, la déclaration suivante de Sir William Holford, membre du jury de sélection du projet urbanistique *Plano Piloto* : *Je ne pense pas que l'on puisse projeter une ville-capitale vouée à une croissance indéfinie. Si le centre, le système des transports, les parcs et les édifices publics sont adaptés à une éventuelle population de 500 à 600 000 habitants, ils ne le seront plus si cette population s'élève à un million ou à un million et demi. Il est donc nécessaire d'imposer une limite à la croissance de la ville mère, (c'est nous qui soulignons) une fois*

atteinte la dimension stipulée; les développements postérieurs, en particulier ceux des centres agricoles et industriels, doivent être planifiés, de manière à ce qu'ils accomplissent leur fonction de villes satellites et de support à l'intérieur de la région (IBAM, 1965).

Il est notoire que gouvernements et entreprises ont ensuite beaucoup misé sur la croissance de l'agglomération urbaine et des noyaux urbains auparavant appelés *ciudades satélites*. Rares ont été les occasions où l'on a effectivement essayé d'empêcher cette expansion urbaine. C'est justement la question des *ciudades satélites*, en ce début du XXI^e siècle, qui doit retenir toute l'attention. Les problèmes de la croissance démographique et du chômage, les lotissements incontrôlés, les affectent davantage que la ville centrale de Brasília.

À ce sujet, il convient de se rapporter à un élément déjà évoqué lors de l'appréciation, par le jury, du projet de construction de Brasília. L'architecte William Holford définit ainsi les caractéristiques des *ciudades satélites* : *les aspects essentiels qui doivent caractériser un satellite, à savoir : 1) avoir l'autonomie nécessaire pour satisfaire les besoins fondamentaux de subsistance, de travail et de divertissement de ses habitants ; 2) être relié par autoroutes et voies ferrées à la ville-mère pour viabiliser l'offre à ses habitants de services spéciaux que seule une grande ville peut proposer, comme ceux ayant trait à l'université, à l'opéra, aux commémorations et aux cérémonies publiques, l'accès à certains secteurs gouvernementaux (IBAM, 1965).*

Sir Holford complète ce concept de satellite en lui attribuant un autre caractère de nature spatiale : *la région doit être nettement articulée de manière à empêcher qu'elle ne se déforme en s'étalant dans toutes les directions* (c'est nous qui soulignons). *L'importance de ces aspects de la cidade satellite, son autonomie et son intégration à l'aire métropolitaine, est rehaussée par la nécessité de contrôler son expansion territoriale, d'éviter toute croissance « désordonnée ».*

Dans la réalité actuelle de Brasília, la nature complémentaire des relations urbaines entre le centre-ville et le reste de l'agglomération urbaine, n'est pas différente de celles que d'autres métropoles établissent et entretiennent entre leurs noyaux urbains et les villes secondaires qui les entourent.

La création d'une Aire métropolitaine de Brasília (AMB) est actuellement envisagée. Elle prévoit l'intégration de 9 villes situées sur le territoire de l'État de Goiás. Ces villes seraient investies du statut de villes satellites au même titre que les *ciudades satélites* situées à l'intérieur du *Distrito*

Federal (PAVIANI, 1999 : 212). Au jour d'aujourd'hui, le contrôle de l'expansion urbaine, tant dans le territoire du *Distrito Federal* que dans celui de Goiás, est précaire. Dans la périphérie située dans l'État de Goiás, l'initiative privée, reproduisant l'expérience de Brasília, a renforcé la répartition polynucléaire de la population, en pulvérisant sur une grande surface du territoire des noyaux urbains comme ceux de Valparaíso I et II, Cidade Ocidental, Novo Gama, Pedregal, provoquant dans cette région une croissance éparse, informelle et allant dans toutes les directions. Si les *ciudades satélites* ont été implantées dans le *Distrito Federal* par les pouvoirs publics, ni dans un cas, ni dans l'autre, on ne peut parler de véritable planification urbaine au regard de la précarité de l'implantation des populations sur des terrains manquant d'infrastructures et où le plan d'urbanisme s'est limité au seul tracé des voies de circulation. La croissance s'est faite par étapes, comme le résultat de la pression de la population en quête d'espaces urbains et de logements.

En outre, dans la ligne du concept de Holford, la communauté des géographes brésiliens définit généralement l'entité ville satellite comme : *une zone suburbaine ou centre urbain ayant atteint un certain niveau, relativement élevé, d'autonomie par rapport à la métropole (Vocabulário de Geografia Urbana, 1971)*. Une fois de plus, il est patent que ni les villes du Goiás, ni les *ciudades satélites* du *Distrito Federal* ne possèdent l'autonomie qui leur permettrait de satisfaire les besoins fondamentaux de leur population, comme l'emploi et le divertissement, évoqués par Sir Holford. Au contraire, ce qui frappe lorsque l'on observe la grande tache urbaine qui a commencé à se former pendant les années 1970, c'est justement la prédominance métropolitaine exercée par le centre, c'est-à-dire le *Plano Piloto* de Brasília. C'est sur son territoire que sont proposés les meilleurs postes de travail, beaucoup plus nombreux d'ailleurs que ne pouvait le laisser présager le projet initial de la ville.

La faible autonomie des villes satellites, tout autant que la forte polarisation du *Plano Piloto*, augmenté de multiples lotissements périphériques et diffus, nous autorisent à dire que, depuis longtemps, Brasília n'est plus une ville planifiée. La planification implique un contrôle rigoureux de l'espace et l'inclusion d'un tracé physique, outre une planification socio-spatiale. Le contrôle du territoire est soumis aux pressions des sans logis (et des spéculateurs), avec prédominance de préoccupations physico-spatiales, c'est-à-dire de production de bâti à tout va. La conclusion qui s'impose est que la planification urbaine a cédé la place à des improvisations et à des actions précipitées dans la création de nouveaux espaces urbains résidentiels.

Tracé du dessin
du *Plano Piloto* :
axe monumental
et place Cruzeiro
en 1958.



Axe routier Sud,
aile sud du *Plano
Piloto* en 1959.





La gare routière
en construction
en 1963.



Esplanade centrale
du *Plano Piloto*
(2001).

Voie d'accès
à la *cidade satélite*
de Taguatinga Sul
(2002).



À mesure que les familles de migrants affluent vers la ville, on voit grandir l'implantation de lotissements éparpillés à l'intérieur et à l'extérieur des limites du *Distrito Federal*. L'habitude est apparemment prise par le gouvernement local d'attribuer, après coup et à chaque famille, la propriété du terrain.

Dans les années 1990, apparaît un accord entre le gouvernement du *Distrito Federal* et celui de l'État de Goiás sous le label « Région urbaine intégrée de développement économique » (RIDE), pour mieux gérer l'agglomération urbaine. Cela ne laisse donc pas présager de voir un jour Brasília cesser d'être une capitale polynucléaire.

La description ci-dessus ne correspond pas à une vision pessimiste ou à une anticipation négative de l'avenir du *Distrito Federal*. C'est au contraire celle d'un univers concret et réel, minutieusement matérialisé sur son territoire. Comme on ne souhaite pas élaborer une « géographie impasse », quelles pourraient être nos propositions ? Quelles actions effectives pourraient renverser le processus actuel ? Aurait-on intérêt à

Décentralisation et lutte contre la pauvreté

changer le modèle polynucléaire ? Comment mieux répartir la richesse socialement accumulée ? Que faire dans le domaine de l'environnement et de l'expansion urbaine de la capitale ?

Pour répondre à ces questions, il faut d'abord considérer que toute mesure ou projet concernant Brasília doit être inséparable de la mise en œuvre de programmes de lutte contre la pauvreté. Ces programmes peuvent commencer par la création de nouveaux emplois et le maintien de ceux qui existent déjà. En d'autres termes, les dirigeants locaux doivent combattre la formation d'un marché lacunaire du travail. Nous avons déjà dit que ce manque de travail est étroitement associé aux mécanismes de sous-emploi et (ou) de chômage. Le sous-emploi ou le chômage indiquent que les travailleurs ont (ou ont eu) une activité. Le manque de travail est une composante très proche du chômage (ou du sous-emploi), mais indique l'absence d'un développement suffisant des activités. Le chômage peut être la manifestation d'ajustements conjoncturels au sein du système productif, qui maintient des réserves de main-d'œuvre ; les lacunes de travail représentent *une activité non engendrée ou des emplois non matérialisés, ou encore soustraits au marché du travail*. Il incombe donc aux gouvernements du *Distrito*



La gare routière, bus intra-urbain, *Plano Piloto* et *cidades satélites* (2002).

Federal, des États de Goiás, de Minas Gerais, et au gouvernement fédéral de mobiliser leurs forces pour donner lieu à de nouvelles activités à l'intérieur du *Distrito Federal* ou de sa région périphérique. Dans le contexte actuel de crise du secteur productif et la mauvaise conjoncture économique (PAVIANI éd., 1991), une politique d'appui au développement d'activités économiques dans l'agglomération urbaine de Brasília serait cruciale pour la structuration d'un marché local et régional de grande envergure².

Quant à la décentralisation, elle est aussi l'objet d'une proposition qui prend corps devant l'expansion polynucléaire urbaine. Cette décentralisation exige la création d'une entité métropolitaine, un quatrième pouvoir, l'Aire métropolitaine de Brasília (AMB). Au pouvoir municipal seraient attribués un territoire et une compétence fonctionnelle limités à la ville centrale de Brasília. Pour le reste, l'AMB serait le responsable des investissements, sur la base des ressources fiscales locales, dans les domaines de l'infrastructure physique et sociale, l'eau traitée, l'électricité, le ravitaillement en denrées alimentaires dans des marchés et dans des centres d'approvisionnement, l'enlèvement des ordures ménagères, le nettoyage urbain, l'implantation d'établissements scolaires,

² Il est possible d'envisager que le taux de chômage, déjà élevé (situé aux alentours de 21 % en septembre 2001), soit dépassé si les crises d'énergie persistent, ou bien si la dévaluation du réal par rapport au dollar se poursuit (due avant tout à la crise que traverse l'Argentine et qui menace de contaminer tout le bloc du Cône Sud).



Cidade satélite
de Riacho Fundo II
(2002) : un paysage
de l'actuel front
pionnier urbain
de l'agglomération
de Brasília.

d'hôpitaux, etc. Cette mesure aurait pour effet d'alléger le poids des charges du gouvernement du *Distrito Federal* ayant trait aux services d'intérêt collectif.

Selon des critères de proportionnalité, des ressources de différentes natures et grandeurs seront assignées à la gestion du territoire (GT). De la sorte, si nous désignons une AMB, la Gestion du territoire se fera dans un espace déjà organisé où seront définis fonctions, intérêts et relations politiques, économiques et administratives. Dans ce contexte, la GT devra travailler en prenant en compte l'avenir, évaluant ce qui est encore « organisable » et prévisible. Des contradictions, des controverses et des conflits seront inévitables pour établir la meilleure configuration à donner à la GT ou alors, comme nous l'avons déjà dit, nous assisterons à l'apparition d'un quatrième pouvoir administratif, l'instance métropolitaine (PAVIANI, 1999).

L'administration unifiée rendrait également possible la gestion de fonds publics pour combattre la pauvreté, tout autant que celle des dégrèvements fiscaux pour l'implantation de nouvelles entreprises en des points stratégiques de l'aire métropolitaine de Brasília. Les dégrèvements fiscaux et les investissements devraient converger vers les activités créatrices d'emplois ou visant à l'exploitation de matières premières originaires du Centre-Ouest, ou encore tirant profit de la spécialisation tertiaire et quaternaire du district fédéral. Ces activités auraient une répercussion en cascade sur la population économiquement active mais actuellement sans travail, diminuant ainsi la pression sociale du chômage et du sous-emploi.

Problématique environnementale : des solutions pour l'avenir ?

Depuis une décennie, des préoccupations environnementales se sont greffées sur la problématique urbaine. Des opérations ont été déclenchées par le gouvernement local, dans le cadre de projets de préservation, comme ceux voués à la prévention des érosions urbaines du sol et à l'épuration du lac Paranoá. Des millions de reais ont été investis dans le dragage de ce lac, fortement engorgé en certains endroits et dont le niveau d'eau s'abaisse. Les travaux de nettoyage de ses berges se poursuivent encore. Notons que presque la moitié du territoire du *Distrito Federal* se trouve situé sur des réserves naturelles, les APAs, zones de protection de l'environnement peu à peu conquises par l'urbanisation. La diversité des problèmes environnementaux dans tout ce vaste espace

rend pressante la prise de mesures gouvernementales globales pour l'amélioration de la qualité et la sauvegarde de l'environnement naturel et urbain.

Nous nous demandons alors pourquoi tant se soucier de la santé des eaux du lac ? Serait-ce parce qu'il représente un atout touristique, pôle d'attraction de ceux qui s'adonnent à la pêche et à la voile ? Ou alors, le gouvernement veut-il écarter définitivement la menace d'eutrophisation des eaux par la prolifération des algues ? Il avait déjà beaucoup investi il y a 15 ans dans ce nettoyage. La pression des habitants des quartiers résidentiels du lac Sud et du lac Nord, tourmentés par les mauvaises odeurs qui se dégagent du lac, avait été alors très efficace, leur revendication mieux entendue que celles des populations habitant les lotissements sous-équipés et pourtant faisant face à des problèmes environnementaux non moins importants...

D'autres questions doivent être traitées en urgence comme la qualité de l'eau potable fournie à la population du *Distrito Federal*. À quel point cette qualité est-elle compromise par la pollution de la nappe phréatique et des sources des rivières et des ruisseaux tributaires des réservoirs utilisés pour l'approvisionnement de la ville ? Dans quelles conditions se trouvent les barrages de Santa Maria et de Santo Antônio do Descoberto qui fournissent la presque totalité de l'eau traitée de Brasília ? Les méthodes d'utilisation de pesticides par les agriculteurs, installés à proximité de ces réservoirs, ne mériteraient-elles pas d'être mieux examinées ? Quelle est la situation des terres cultivables exposées aux menaces de pollution environnementale par les déchets urbains, les égoûts à ciel ouvert et l'utilisation de pesticides ? Les dégâts écologiques sont-ils irréversibles ou existe-t-il des moyens techniques pour les atténuer ?

Une autre problématique, associée à l'expansion de la tache urbaine, concerne la dégradation du sol, les terres devenant imperméables, en raison de la multiplication des lotissements urbains, de l'asphaltage des routes et de l'implantation de l'infrastructure physique de la ville. Depuis les années 1980, on assiste à la formation de torrents, à des inondations, des érosions de terres sur tout le territoire du *Distrito Federal* mais principalement dans les *ciudades satélites*. À quel point la qualité de vie de la population de ces villes exposées aux inondations et à l'érosion est-elle aussi compromise ? La dévastation de la couverture végétale naturelle de la région, le *cerrado*, affecte-t-elle également les conditions de vie de la population défavorisée installée dans la périphérie ? Concernant encore ce même aspect, quelles mesures doivent être prises pour recomposer le *cerrado* si gravement endommagé par le progrès

de l'urbanisation ? À quels endroits du *Distrito Federal*, les occupations clandestines et le morcellement illégal de terres, fruits de la spéculation immobilière, ont-ils causé des dégâts irréparables à la végétation bordant les cours d'eau et les sources ?

Les efforts à venir sont à axer vers l'analyse environnementale, réalisée sur de nouvelles bases et attachée à donner plus d'ampleur à la question de la qualité de la vie urbaine dans le *Distrito Federal*. Allons plus loin : que la qualité de vie, présente aujourd'hui dans le *Plano Piloto* de Brasília, puisse irradier vers les autres noyaux urbains, comme le résultat d'un effort pour populariser l'accès à un bien-être urbain, jusqu'ici réservé aux habitants du centre de la capitale. Allons encore un peu plus loin : que le gouvernement prenne enfin des mesures concrètes, réclamées par la population, pour mettre fin au processus de dilapidation des terres publiques engendré par le peuplement accéléré de la région et que ces terres soient préservées comme une réserve stratégique destinée aux prochaines générations.

Finalement, il s'agit que la population, le gouvernement et les entreprises privées examinent avec sensibilité et détermination la question de l'environnement urbanisé de Brasília, la rehaussant à un niveau qui soit compatible tout à la fois avec le statut de ville patrimoine culturel de l'humanité et la réalité de l'agglomération urbaine³.

³ Comme nous l'avons défini dans un de nos articles « A realidade da metrópole: mudança ou transformação na cidade », in PAVIANI (éd.), 1996 : 227.

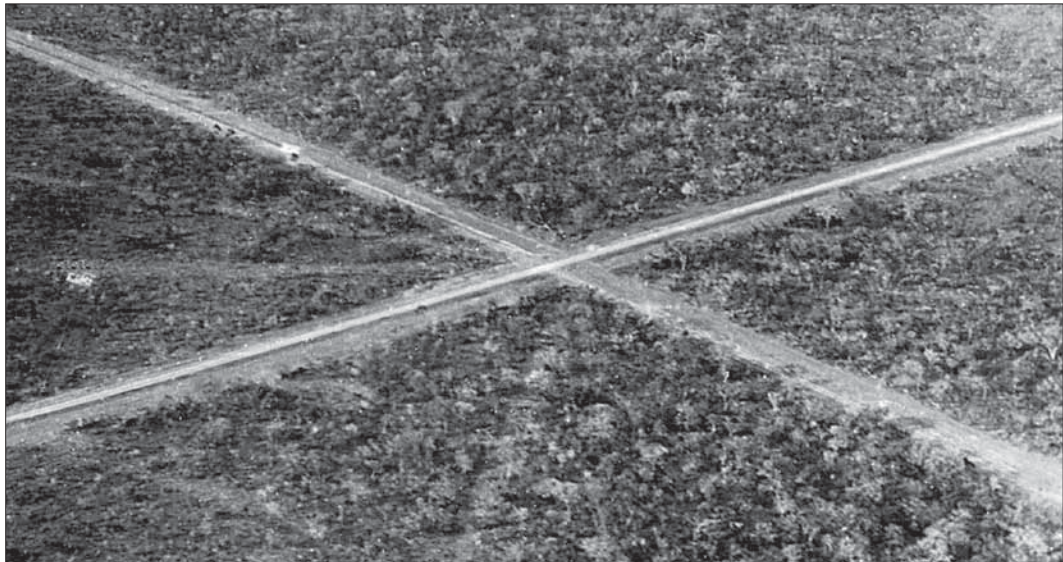
Lutter contre un horizon environnemental incertain

En premier lieu, il faut donc tracer un nouvel horizon stable pour la gestion du *Distrito Federal* (PAVIANI, 1999) de manière que l'action gouvernementale suive un modèle intégrateur, conçu à partir d'une vue d'ensemble, incluant l'aire métropolitaine. Il convient en effet de revoir la pratique sur le plan local, qui consiste à modifier le modèle original par des ajustements au coup par coup et qui a déjà provoqué de profonds changements dans la structure et le système opérationnel de la ville. Nous recommandons de donner la priorité à la préservation environnementale (PAVIANI et GOUVEIA, éd., 2003), dans une vue d'ensemble, c'est-à-dire, d'un environnement intégrant la nature première (l'écosystème *cerrado*, végétation, eaux superficielles et souterraines, etc.) et la nature seconde, urbanisée, comprenant les modifications (et leurs impacts), dont la présence extensive d'ensembles urbains avec leurs nécessaires infrastructures. Dans cette nature seconde, il faut aussi inclure les problèmes de ségrégation socio-spatiale et de mauvaise répartition des richesses socialement accumulées. Nous nous demandons alors : comment préserver un environnement « naturel » et urbain si défiguré par rapport à celui que

prévoyait le plan initial ? On parle beaucoup de la préservation environnementale, mais on oublie de dire qu'elle n'est importante que dans la mesure où elle sert de base à la qualité de vie des habitants de Brasília. Comment prétendre à l'élévation de la qualité de vie, en préservant le patrimoine urbanistique, mais en oubliant les citoyens qui sont les bénéficiaires ultimes de tout milieu modifié dans ses fonctions et ses matérialités ?

En somme, ce que nous demandons, quitte à faire appel à des dispositions légales contraignantes, c'est de pouvoir affronter les défis que la croissance de la ville fait et fera surgir. Cette croissance ne devra pas seulement être confrontée à la préservation de l'environnement, mais à cette autre préservation des populations que nous venons d'évoquer. Si les bâtisseurs de la ville en font partie, la croissance donnera lieu à un train de mesures ayant pour visée la préservation de l'environnement dans son intégralité, c'est-à-dire où l'homme sera inclus. Ce que nous voulons est une croissance associée à la préservation, sans ségrégation socio-spatiale. Dans cette perspective, il faudra non seulement affronter les défis créés par les changements, mais également les transformations profondes du mode de production de la ville et de répartition des biens et des services que la société souhaite offrir à tous, de façon démocratique. Cette vision pourra-t-elle être une nouvelle utopie motrice ?

Pourrait-on penser ainsi, par elle, sauvegarder et renouveler les dimensions d'équité et de partage du développement de l'utopie urbanistique d'autrefois ?



1956, croisement
des deux axes à la
base du *Plano
Piloto* : axe
monumental
(est-ouest) et
axe Rodovario
(nord-sud).

R é f é r e n c e s

- FARRET R.L., 1985 – « O Estado, a questão territorial e as bases de implantação de Brasília ». In Paviani A. (éd.) : *Brasília, Ideologia e Realidade – Espaço Urbano em Questão*, Ed. Projeto/CNPq, São Paulo, Brasil.
- FERREIRA I.C.B, PAVIANI, A. 1973 – As correntes migratórias para o Distrito Federal. Rio de Janeiro, *Revista Brasileira de Geografia*, 35 (3) : 133-162.
- IBAM, 1965 – « Impressões de Sir William Holford sobre o Projeto Lúcio Costa para Brasília ». In *Leituras de Planejamento Urbano*, Rio de Janeiro, IBAM, Brasil : 361.
- PAVIANI A. (éd.), 1985 – *Brasília, Ideologia e Realidade : Espaço Urbano em Questão*. Ed. Projeto/CNPq, São Paulo, Brasil.
- PAVIANI A. (éd.), 1991 – *A conquista da Cidade, Movimentos Populares em Brasília*. Ed. UnB, Brasília, Brasil.
- PAVIANI A. (éd.), 1996 – *Brasília : Moradia e Exclusão*. Brasília, Ed. UnB, Brasil.
- PAVIANI A., 1985 – *A metrópole terciária*. Universidade de Brasília, Brasil, 156 p.
- PAVIANI A., 1992 – « Urbanização : impactos ambientais da população ». In *Seminário II*, Curitiba, 18-22 février 1992, Brasil.
- PAVIANI A., 1999 – « Gestão do território com exclusão socioespacial ». In Paviani A. (éd.) : *Brasília - Gestão Urbana: Conflitos e Cidadania*. Brasília, Ed. UnB, Brasil.
- PAVIANI A., GOUVEIA, L. A. (éd.), 2003 – *Brasília : Controvérsias Ambientais*. Ed. UnB, Coleção BsB, Brasil : 350.
- SCHMIDT B.V., 1985 – « Brasília como centro político ». In Paviani A. (éd.) : *Brasília, Ideologia e Realidade – Espaço Urbano em Questão*. São Paulo, Ed. Projeto-CNPq, Brasil.
- VESENTINI, J. W., 1986 – *A Capital da Geopolítica*. Ed. Ática São Paulo, Brasil.
- Vocabulário de Geografia Urbana*, 1971 – Article 228, Commission de géographie de l'Institut panaméricain de géographie et d'histoire, Rio de Janeiro, Brasil.