

**A DIMENSÃO RACIAL DA DESIGUALDADE E SEGREGAÇÃO
SOCIOECONÔMICA EM BRASÍLIA**

Rogério Rezende¹
Hilde Heynen²

Resumo: Brasília foi idealizada como uma cidade que ofereceria as mesmas qualidades urbanísticas a todos, independentemente de classe social. Essa visão igualitária partia da ideia de que a desigualdade e a segregação socioespacial eram problemas essencialmente socioeconômicos. Contudo, mais de 60 anos após sua inauguração, Brasília tornou-se símbolo de desigualdade, especialmente pela exclusão da população mais pobre e negra. Apesar de dados demográficos, a questão racial tem sido frequentemente negligenciada nos estudos sobre o tema. Este artigo investiga a dimensão racial da segregação socioeconômica em Brasília. Inicialmente, realiza-se uma revisão de literatura sobre a relação entre arquitetura e raça, com base em estudos de países marcados pelo racismo estrutural, como Estados Unidos e África do Sul, onde a arquitetura foi usada para promover segregação racial. Em seguida, aborda-se como essas experiências influenciaram a ideologia da "democracia racial" no Brasil, amplamente difundida nos anos 1950 e com impacto na sociedade e arquitetura. Por fim, o texto analisa a construção de Brasília, mostrando como decisões iniciais de projeto, concebidas para promover diversidade, resultaram em mecanismos de segregação. A análise correlaciona segregação socioespacial, dinâmicas raciais e arquitetura, utilizando dados demográficos, econômicos e sociais.

Palavras-chave: Brasília. Arquitetura e raça. Segregação socioespacial. Segregação racial. Segregação urbana.

THE RACIAL DIMENSION OF INEQUALITY AND SOCIOECONOMIC SEGREGATION IN BRASÍLIA

Abstract: Brasília was envisioned as a city that would offer the same urban qualities to everyone, regardless of social class. This egalitarian vision was based on the idea that inequality and socio-spatial segregation were essentially socio-economic issues. However, more than 60 years after its inauguration, Brasília has become a symbol of inequality, particularly marked by the exclusion of the poorer and Black populations. Despite demographic data, the racial dimension has often been overlooked in studies on this topic. This article investigates the racial dimension of socio-economic segregation in Brasília. It begins with a literature review on the relationship between architecture and race, drawing on studies from countries marked by structural racism, such as

¹ Doutorando no Departamento de Arquitetura da Katholieke Universiteit Leuven- KUL (Bélgica), em regime de cotutela com o PPGFAU-UnB Universidade de Brasília.

² Professora Titular no Departamento de Arquitetura da Katholieke Universiteit Leuven.

the United States and South Africa, where architecture was used as a tool for racial segregation. Next, it discusses how these experiences influenced the ideology of "racial democracy" in Brazil, widely promoted in the 1950s, which shaped both society and architecture.

Finally, the text analyzes the construction of Brasília, revealing how early design decisions, intended to promote diversity, inadvertently created mechanisms of segregation. The analysis explores the correlation between socio-spatial segregation, racial dynamics, and the city's architecture, using demographic, economic, and social data.

Keywords: Brasília. Architecture and race. Socio-spatial segregation. Racial segregation. Urban segregation.

RAZA Y ESPACIO EN BRASILIA: DE LA IGUALDAD PRETENDIDA A LA SEGREGACIÓN INVOLUNTARIA

Resumen: Brasília fue idealizada como una ciudad que ofrecería las mismas cualidades urbanísticas a todos, independientemente de la clase social. Esta visión igualitaria partía de la idea de que la desigualdad y la segregación socioespacial eran problemas esencialmente socioeconómicos. Sin embargo, más de 60 años después de su inauguración, Brasília se ha convertido en un símbolo de desigualdad, especialmente marcado por la exclusión de la población más pobre y negra. A pesar de que los datos demográficos, la cuestión racial ha sido frecuentemente ignorada en los estudios sobre el tema. Este artículo investiga la dimensión racial de la segregación socioeconómica en Brasília. Inicialmente, se realiza una revisión de literatura sobre la relación entre arquitectura y raza, basada en estudios de países marcados por el racismo estructural, como Estados Unidos y Sudáfrica, donde la arquitectura fue utilizada como una herramienta para promover la segregación racial. Luego, se analiza cómo estas experiencias influyeron en la ideología de la "democracia racial" en Brasil, ampliamente difundida en la década de 1950, con impacto en la sociedad y la arquitectura. Finalmente, el texto analiza la construcción de Brasília, mostrando cómo decisiones iniciales de diseño, concebidas para promover la diversidad, resultaron inadvertidamente en mecanismos de segregación. El análisis correlaciona segregación socioespacial, dinámicas raciales y arquitectura, utilizando datos demográficos, económicos y sociales.

Palabras clave: Brasília. Arquitectura y raza. Segregación socioespacial. Segregación racial. Segregación urbana.

INTRODUÇÃO

A construção de Brasília é vista como um símbolo do espírito otimista de uma nação recém-democratizada, que vivia um período de rápido desenvolvimento econômico e social. De acordo com o arquiteto Lucio Costa (1902-1996), autor do projeto, a cidade foi concebida para promover uma sociedade mais igualitária, abordando problemas históricos como a segregação social e criando um ambiente onde as qualidades urbanas e arquitetônicas fossem acessíveis a todos, independentemente da posição social. No entanto, mais de sessenta anos após sua inauguração, Brasília se

tornou um símbolo da desigualdade social, marcada pela segregação espacial da população mais pobre e negra.

A segregação pode ser entendida como o processo ou prática de separar grupos de pessoas de acordo com base em determinadas características como classe, raça, etnia, religião e gênero. Ela pode acontecer de forma explícita, como em políticas ou leis que restringem o acesso a determinados espaços ou direitos (segregação institucional), ou de forma implícita, por meio de normas sociais, práticas culturais ou econômicas que perpetuam a exclusão e a desigualdade. Embora cada uma dessas formas envolva mecanismos de exclusão específicos, elas frequentemente se sobrepõem, tornando difícil separá-las completamente.

No caso de Brasília, a dificuldade em abordar a dimensão racial fica evidente em textos clássicos sobre o tema, como os de Epstein (1973), Evenson (1973), Gouvêa (1995), Holston (1989) e Paviani (1985). Ao abordar a segregação em Brasília, a literatura destaca a ausência de uma política habitacional consistente voltada à oferta de moradias sociais acessíveis aos mais pobres, além das remoções forçadas e da criação das cidades-satélites. Embora reconheçam a segregação socioeconômica como elemento central na organização espacial de Brasília, as questões raciais são frequentemente minimizadas, sendo tratadas como parte de um problema social mais amplo.

Essa abordagem, apesar de significativa, pode limitar a compreensão mais aprofundada das dinâmicas específicas de exclusão racial, especialmente em um contexto em que os fatores econômicos e raciais frequentemente se entrelaçam. Ao tratar a questão racial como um aspecto secundário, acaba-se priorizando a análise da desigualdade econômica, deixando de lado nuances importantes que ajudam a entender as camadas mais complexas da segregação.

Um exemplo é o conceito "apartheid social" utilizado por Buarque (2003) para descrever a segregação e divisão social causadas por fatores socioeconômicos que geram profundas desigualdades entre grupos sociais. Embora o termo faça referência ao sistema racista adotado na África do Sul, a dimensão racial é tratada como secundária. Da mesma forma, Holanda (2013), ao analisar a segregação em Brasília sob a perspectiva da morfologia urbana, emprega o termo "apartheid" para se referir à segregação socioeconômica e espacial, sem destacar explicitamente o aspecto racial.

Mais recentemente, o historiador Guilherme Lemos (2017) apontou semelhanças entre o apartheid e a formação das cidades-satélites, argumentando que essas semelhanças estão mais relacionadas às políticas de segregação adotadas durante a construção de Brasília do que à própria arquitetura da cidade.

Apesar desta segregação sugerir uma apartação de uma minoria étnico-racial e econômica, pessoas negras e pardas do Distrito Federal (DF) correspondem a 57.4% da população total (INESC, 2023). Esse fato, contudo, não é novo, e pode ser observado nos muitos censos produzidos desde o início da construção da capital, o que nos permite afirmar que o DF se configura, desde sua origem, como um território negro.

Apesar disso, é notório que em muitos estudos sobre Brasília, houve uma invisibilização deste fato, seja ausência do tema nos estudos acadêmicos produzidos, ou mesmo no enaltecimento do caráter igualitário do projeto e de uma suposta neutralidade racial.

Essa neutralidade racial tem sido questionada globalmente, como pode ser percebido em trabalhos recentes que têm demonstrado tons racistas no discurso arquitetônico brasileiro, e não ao acaso o nome de Lucio Costa aparece em todos eles. Por exemplo, Mello (2012) analisa textos sobre a história da arquitetura e observa como a contribuição dos negros para a construção da arquitetura brasileira foi subestimada ou desprezada. López-Durám (2018) investiga conexões ideológicas entre teorias eugenistas e o planejamento urbano na América Latina. Tavares aborda a monumentalização da colonialidade em Brasília: *Colonial Capital* (2020); e em “Lucio Costa era Racista?” (2022), reexamina textos do arquiteto, revelando vínculos entre sua estrutura ideológica, o colonialismo e questões raciais.

Diante disso, o objetivo deste artigo não é afirmar se Costa era racista, algo provável considerando o contexto de sua geração. Em vez disso, busca-se aprofundar a compreensão da dimensão espacial do racismo. Partimos da hipótese de que a arquitetura, como produto social de seu tempo, está intrinsecamente ligada a questões históricas e políticas e, portanto, dificilmente é isenta de influências raciais. Assim, este estudo investiga como questões raciais se manifestam no discurso arquitetônico, na configuração da cidade e de seus edifícios, e como impactam as dinâmicas sociais em Brasília.

O artigo parte de uma revisão de literatura sobre as interações entre raça e espaço. Nesta revisão, consideramos os estudos produzidos em contextos geográficos e sociais marcados pelo racismo, como o Brasil, África do Sul e Estados Unidos – com destaque para os dois últimos devido a implementação da segregação racial institucionalizada.

Em seguida, o texto oferecerá um panorama sobre a questão racial, com foco na campanha feita pela Unesco para a afirmação do Brasil como uma democracia racial. Essa abordagem busca contextualizar o cenário e as ideias predominantes no Brasil durante a construção da capital.

Adiante, o foco se volta para a apresentação do plano de Brasília, destacando as intenções igualitárias, os princípios fundamentais e as estratégias de projeto utilizadas para sua implementação. A análise subsequente aprofunda-se na construção da cidade, evidenciando como as decisões iniciais de projeto, concebidas para promover a diversidade social, acabaram, inadvertidamente, gerando mecanismos de diferenciação e segregação. Para contestar essas ideias, o próximo tópico examina os textos de Costa sobre a cidade após sua inauguração, destacando como suas percepções de Brasília e seus habitantes revelam distinções entre diferentes grupos sociais e raciais. A fase final da análise explora a correlação entre a segregação socioespacial, as dinâmicas raciais e a arquitetura da cidade, utilizando-se de dados demográficos, econômicos, políticos e sociais.

A PERCEPÇÃO DO ESPAÇO E DA RAÇA NA ARQUITETURA

Nas últimas décadas, tem crescido o número de estudos que investigam as relações entre espaço e raça, impulsionadas pela convergência de duas principais correntes teóricas: os estudos pós-coloniais e as teorias sociais do espaço.

As teorias pós-coloniais analisam os impactos históricos, culturais e políticos do colonialismo e imperialismo, destacando como o poder colonial moldou sociedades, construiu identidades e perpetua desigualdades globais, mesmo após a descolonização. Pensadores como Franz Fanon (1952), Aimé Césaire (1955) e Edward Said (1978) enfatizaram a importância da raça como instrumento de dominação ideológica no colonialismo. A crítica pós-colonial argumenta que a raça não é uma realidade biológica

ou fixa, mas uma construção social associada aos processos de exploração e controle colonial. Fanon, por exemplo, explora como o racismo sistêmico foi internalizado, naturalizando estereótipos negativos impostos pelo colonialismo e pela supremacia branca. Já Ruth Frankenberg (1993) aponta que, sob o domínio colonial, a branquitude foi estabelecida como norma universal e percebida como neutra, enquanto os grupos racializados eram classificados como desviantes.

As teorias sociais do espaço, desenvolvidas contemporaneamente, redefiniram a visão do espaço, não como uma entidade puramente física ou geográfica, mas como um fenômeno dinâmico, socialmente construído e sujeito a contestação. Pensadores como Michel Foucault, Pierre Bourdieu e, especialmente, Henri Lefebvre destacaram que o espaço é moldado por relações sociais, políticas, culturais e econômicas, ao mesmo tempo, influencia essas relações, desafiando a ideia de espaço como neutro ou passivo.

Ao examinar determinadas tipologias e projetos arquitetônicos e os comportamentos que eles promovem ou restringem, Foucault destaca a instrumentalidade do espaço na perpetuação de regimes de poder, entendendo o ambiente construído como um mecanismo para a definição de categorias e papéis sociais.

Bourdieu elabora o conceito de *habitus*, como um conjunto de disposições que estruturam o pensamento e o comportamento, destacando sua relação com o espaço construído. Bourdieu argumenta que o espaço pode tanto estabelecer identidades e relações sociais como pode sustentá-las e perpetuá-las ao longo do tempo. Ele argumenta que configurações espaciais específicas moldam e disciplinam a vida social, naturalizando as disposições individuais e identitárias dentro da sociedade.

Além destas duas vertentes teóricas, soma-se a contribuição da crítica feminista, que adiciona mais uma camada de complexidade por meio da noção de interseccionalidade de gênero, raça e classe. Elaborado por intelectuais negras como Kimberlé Crenshaw (1998), Lélia Gonzalez (2021) e Sueli Carneiro (2011), a interseccionalidade evidencia que desigualdades sociais não podem ser compreendidas isoladamente, mas como sobreposições de múltiplas dimensões identitárias e estruturais. Por exemplo, Bell hooks (2000), em suas discussões sobre origem e marginalidade, destaca como as mulheres negras podem ocupar certos espaços apenas

para desempenhar papéis sociais e identidades específicas, e como esses espaços conferem identidades distintas, dependendo da raça de quem os ocupa.

No campo da arquitetura, as pesquisas que abordam as relações entre raça e espaço seguem, de maneira geral, duas abordagens principais: uma voltada para o discurso arquitetônico e outra focada em configurações espaciais discriminatórias.

A primeira perspectiva examina como o discurso arquitetônico tende a privilegiar a branquitude. Um exemplo é o livro *Architecture in Black* (2000), de Darell Wyne Fields, que aborda a racialização do aparato conceitual da arquitetura. Canales e Herscher (2005) também exploram esse tema ao analisar as conotações racistas do ensaio *Ornamento e Crime* (1908), de Adolf Loos, especialmente na associação entre a ornamentação arquitetônica e sociedades consideradas “inferiores” e “primitivas”, sobretudo de culturas não brancas. De maneira semelhante, Mabel O. Wilson (1996) identificou referências raciais nos textos de Le Corbusier sobre Nova York.

O estudo de Hélio Herbst (2008) sobre o Ministério da Educação e Saúde examina os argumentos racistas usados pelo ministro e pelos arquitetos ao selecionar uma escultura para representar o “homem brasileiro”. Cunha e Moassab (2022) argumentam que o uso do concreto como expressão da modernidade, rejeitava tudo o que era visto como atrasado. E que Esse “atraso” estava frequentemente ligado ao conhecimento, às tecnologias e às práticas de construção de populações não brancas.

A segunda perspectiva foca em configurações espaciais específicas no ambiente construído e investiga como essas estruturas podem acentuar ou reforçar as distinções raciais. Um exemplo dessa abordagem é o volume editado *White Papers, Black Marks: Architecture, Race, and Culture*, que mostra como as ideologias raciais se manifestam no ambiente construído (LOKKO, 2000).

Dianne Harris (2006), por outro lado, ressalta a importância de olhar com atenção para lugares e representações onde a raça supostamente não é uma questão. Harris argumenta que é um erro tentar identificar preconceitos raciais apenas em espaços habitados por pessoas não brancas, tratando esses espaços como representações tangíveis da identidade racial. Segundo ela, essa abordagem reforça a ideia de que a racialização se aplicaria apenas a indivíduos não brancos. Em seu livro *Little White Houses* (2013), Harris realiza uma investigação aprofundada sobre como os subúrbios americanos foram projetados (em grande parte) como ambientes exclusivos

para brancos, mesmo que essa exclusividade não fosse explicitamente mencionada nas regulamentações de zoneamento ou nas representações da mídia.

Além disso, outras formas de discriminação racial se manifestam de forma mais explícita na configuração espacial por meio de mecanismos de segregação racial. Dois exemplos marcantes são as arquiteturas produzidas na África do Sul durante o apartheid, e nos Estados Unidos durante a vigência da segregação racial (1877-1965), também conhecida como Era Jim Crow (LOEWEN, 2018; WEYENETH, 2005).

Na África do Sul, o termo "apartheid" referia-se a arranjos espaciais que determinavam onde as pessoas podiam viver e trabalhar, e sob quais condições. Uma das primeiras análises desse legado foi apresentada no livro *Blank: Architecture, Apartheid and After* (JUDIN; VLADISLAVIC, 1999), que revela como arquitetos modernistas contribuíram para práticas de discriminação espacial, tanto por meio de zoneamento racista quanto por configurações específicas dentro dos edifícios. *Apartheid Politics and Architecture in South Africa* (2004) ao examinar projetos arquitetônicos, Peters destaca como esses projetos impuseram a separação racial, com entradas, rotas de circulação e refeitórios distintos para brancos e "não brancos". Enquanto as entradas para brancos eram localizadas de forma proeminente ao longo das vias principais, as entradas para pessoas negras eram posicionadas discretamente nas extremidades ou fundos dos edifícios.

Um exemplo adicional de estudos sobre a arquitetura no período do apartheid são os códigos de obras que exigiam que as casas para famílias brancas tivessem cômodos destinados aos empregados (majoritariamente não brancos), localizados na parte de trás da propriedade, conhecidos como "quartos dos fundos" (GINSBURG, 2000).

No Brasil, assim como em outras geografias marcadas por um passado colonial e escravagista como África do Sul e os Estados Unidos, embora o racismo também seja reconhecido como um problema estrutural, a abordagem sobre espaço e raça se difere em alguns pontos dos exemplos citados.

Por exemplo, em *Territórios Negros nas Cidades Brasileiras* (1989), Raquel Rolnik discute os espaços amplamente habitados por negros não apenas como áreas de exclusão, mas como lugares singulares onde a memória coletiva e a cultura são

transmitidas. Espaços como os terreiros, as favelas, as habitações coletivas e as ruas, funcionam como locais de encontro e celebração da comunidade.

Inicialmente símbolos de segregação e controle, esses espaços se tornaram mais lugares de celebração cultural, onde surgiram tradições brasileiras como o samba, a capoeira e a macumba.

Rolnik afirma que com o desenvolvimento das cidades, as ruas tornaram-se espaços importantes para a comunidade negra, que trabalhava como vendedores ambulantes, curandeiros, carregadores, entre outros. As habitações coletivas e cortiços funcionavam também como espaços de comunitários, de celebração e acolhimento - contrastando com as casas burguesas que eram de acesso restrito ao núcleo familiar e rigidamente divididas. Para a elite, estes cortiços eram vistos como indesejáveis, tanto por quem os habitava como pelas atividades que abrigavam. As reformas urbanas e modernizadoras do início do século XX, voltadas para os interesses da elite branca e europeizada, resultaram em políticas higienistas que eliminaram espaços negros e restringiram suas práticas culturais em locais públicos.

Abordagens mais recentes, como o livro de Joice Berth (2021) e os livros organizados por Reinaldo José de Oliveira (2013) e Renato Emerson dos Santos (2022), aprofundam os pontos apontados por Rolnik, debruçando sobre questões relacionadas a formação dos territórios negros no país.

Outra abordagem que tem sido recorrente e que se assemelha ao caso sul africano, diz respeito a configuração do espaço doméstico e ao quarto da empregada. Este tema tem sido recorrente tanto em textos acadêmicos (LARA, 2013; MORAIS, 2019) quanto em filmes como *Aqui Não Entra Luz* (2021) e *Que Horas Ela Volta?* (2015).

Os estudos apresentados demonstram que, embora no Brasil não tenha havido um sistema legal de segregação racial como na África do Sul ou nos Estados Unidos, percebem-se algumas semelhanças entre as práticas espaciais de segregação nos dois contextos. Percebem-se também diferenças importantes, como no caso da abordagem mais compreensiva e menos estigmatizada sobre os territórios negros.

NOS TEMPOS DA CAPITAL: O MITO DA A DEMOCRACIA RACIAL

A construção de Brasília ocorreu em um contexto histórico singular, marcado pelo crescimento econômico e pela redemocratização do Brasil após o fim do Estado Novo. Esse cenário foi permeado por um otimismo nacionalista, pelo desejo de modernização do país como forma de superar o atraso econômico e social. A criação da nova capital, idealizada para integrar e desenvolver o interior do país, simbolizava não apenas um avanço arquitetônico e urbanístico, mas também o desejo de consolidar a identidade nacional e projetar um futuro de progresso e unidade para o Brasil.

No contexto internacional, havia um acirramento dos conflitos raciais no contexto de descolonização, das leis de segregação racial nos Estados Unidos e África do Sul, além claro, da própria racialização dos judeus pelos nazistas e o holocausto.

Diante disso, em meados dos anos 1950, a UNESCO iniciou um projeto para investigar a possibilidade de convivência pacífica entre raças. A pesquisa buscava encontrar um país que fosse um exemplo de convivência entre diferentes grupos raciais, e identificar fatores econômicos, sociais, políticos, culturais e psicológicos que favoreciam essas relações harmoniosas (UNESCO, 1952).

Diante deste contexto, o Brasil foi escolhido. Para UNESCO, segundo a Maio (1999), essa escolha se deve a ao reconhecimento do trabalho de Gilberto Freyre. Em *Casa Grande e Senzala* (1933), ele analisou formação da sociedade brasileira a partir da fusão de três grupos raciais: europeus brancos, indígenas e negros africanos. Com a tradução e publicação do livro em 1946, Freyre foi consagrado no meio acadêmico internacional como um dos pilares ideológicos da integração racial.

O Projeto Unesco, como ficou conhecida a pesquisa, contou com diversos estudiosos, tanto brasileiros como estrangeiros. A investigação partia da premissa de que o Brasil poderia ser considerado uma democracia racial, se comparada com os exemplos acima citados. Entre os pesquisadores reconhecia-se que havia preconceito racial no país, mas não como um problema estritamente racial, mas como parte de questões sociais e econômicas.

Por exemplo, em *Suggestions for research on race relations in Brazil* (1950), Métraux e Coelho entendem que a abolição da escravidão em 1888 havia resolvido a "questão da população negra". Já o antropólogo e brasilianista estadunidense Charles Wagley afirma que "pode-se dizer que o Brasil não enfrenta um problema racial da mesma forma que muitas outras regiões do mundo" (1952, p. 8).

Contudo, Wagley reconhece que isso não significa que todos os indivíduos tenham direitos e vantagens iguais, uma vez que existem disparidades sociais e econômicas significativas entre ricos e pobres. E que, enquanto as classes alta e média são predominantemente compostas por indivíduos brancos, a maioria das pessoas de cor se concentram nas classes média baixa e pobre. Além disso, ele destaca que existe uma dimensão espacial e arquitetônica desta desigualdade – enquanto os segmentos mais ricos da população branca residem em apartamentos modernos, os indivíduos de pele mais escura vivem em barracos nas favelas.

Apesar dessas constatações, a compreensão prévia da UNESCO sobre as relações raciais no Brasil parece ter permanecido inalterada, resultando em conclusões que pareciam incongruentes ou, no mínimo, desconectadas dos dados da pesquisa.

Ao longo dos anos 1950, a visão do Brasil como uma democracia racial era amplamente aceita nos meios acadêmicos e políticos. Entretanto, a partir dos anos 1960, intelectuais brasileiros como Florestan Fernandes e Fernando Henrique Cardoso reavaliaram a pesquisa, escrutinando a tese da harmonia racial. Fernandes, que participou da pesquisa, observou que:

Não existe democracia racial efetiva onde o intercâmbio entre indivíduos pertencentes a "raças" distintas começa e termina no plano da tolerância convencionalizada. Esta pode satisfazer às exigências do "bom-tom", de um discutível "espírito cristão" e da necessidade prática de "manter cada um em seu lugar". Contudo, ela não aproxima realmente os homens senão na base da mera coexistência no mesmo espaço social e, onde isso chega a acontecer, da convivência restritiva, regulada por um código que consagra a desigualdade, disfarçando-a e justificando-a acima dos princípios de integração da ordem social democrática (1960, p. 14)

Apesar disso, o legado dessa teoria impactou profundamente a percepção pública, influenciando diversas áreas da sociedade, incluindo a arquitetura e o urbanismo.

O PLANO PARA BRASÍLIA

No Relatório do Plano Piloto (RPP), Costa detalha suas motivações, a estrutura conceitual e os princípios que orientaram o projeto de Brasília, e das diretrizes para o

seu desenvolvimento posterior. De acordo com a literatura, o plano de Brasília reflete o espírito do tempo e do lugar, combinando práticas tradicionais com as teorias urbanas mais modernas da época - como as delineadas por Le Corbusier na Carta de Atenas (1943), além de outros paradigmas dominantes (FICHER; PALAZZO, 2010).

Costa, como outros intelectuais de sua época, foi influenciado pelo otimismo característico do período, impulsionado pelo desejo de modernizar a nação e pela crença no potencial da arquitetura como um agente capaz de promover uma transformação social.

No RPP, Brasília é descrita como uma cidade com aspirações democráticas e igualitárias, e que buscava promover "um certo grau de coexistência social, evitando assim uma estratificação indevida e indesejável" (1995a, p. 293). A citação demonstra um compromisso de Costa com a justiça social, reconhece a realidade desigual do país, mas crê que essas condições podem ser amenizadas por meio da arquitetura.

Costa baseia suas decisões de projeto no apreço pelos elementos essenciais, priorizando o que realmente importa: a concepção de uma cidade funcional e o caráter simbólico da capital, entendida como "urbs" e "civitas". Como cidade, Costa incorporou técnicas urbanas modernas como: eliminação de cruzamentos, separação entre pedestres e veículos, zoneamento e princípios da cidade-jardim. Como capital, Brasília foi pensada como uma representação palpável sobre valores fundamentais e as aspirações de modernização. Para isso, o projeto uniu visões de futuro a uma sólida conexão com a tradição.

A forma da cidade é descrita como resultado da interseção de dois eixos ortogonais. Costa utiliza a metáfora da cruz para representar de um lado a ordem e a racionalidade, e do outro o gesto simbólico de conquista do território, como uma alusão a tradição colonial. Além do caráter simbólico, esses dois eixos estabelecem a forma da cidade, a base do sistema viário e da organização espacial e hierárquica da cidade.

O Eixo Monumental (Leste-Oeste) define a função simbólica e administrativa da capital, enquanto o Eixo Residencial (Norte-Sul) abriga as áreas habitacionais e atividades complementares, e no ponto de interseção dos eixos, localiza-se o centro cívico.

Os dois eixos se intersectam em diferentes níveis para garantir um fluxo contínuo de tráfego. No nível do solo, localiza-se a rodoviária; no mezanino, estão as

lojas e espaços comerciais; e, acima, Costa projetou uma ampla praça cívica não edificável, proporcionando vistas panorâmicas do horizonte e da Esplanada dos Ministérios ao longo do Eixo Monumental.

Ao redor da praça ficaria o centro de negócios, com edifícios altos que abrigariam os setores comercial, hoteleiro e bancário. Os estacionamentos foram posicionados no perímetro dos setores, e o acesso dos carros seria feito por vias secundárias ou de serviço (localizadas abaixo do nível do solo). No térreo dos edifícios, galerias comerciais e passagens priorizariam a circulação de pedestres.

Na porção leste do Eixo Monumental, está o centro simbólico e administrativo da capital. Esse núcleo inicia no cruzamento dos eixos, e percorre setor cultural, Catedral, Esplanada dos Ministérios, Congresso Nacional e culmina na Praça dos Três Poderes.

No projeto, há, portanto, dois centros claramente definidos, o centro cívico e o centro simbólico e administrativo da capital. O primeiro abriga atividades e usos cotidianos, enquanto o segundo carrega o simbolismo da capital do país, como a organização política e cultura.

Localizado junto a rodoviária, setor cultural pode ser visto como um tributo às expressões mais importantes da cultura e da identidade nacionais – língua e as artes.

A Esplanada dos Ministérios compreende duas fileiras paralelas de edifícios idênticos, com exceção dos ministérios da justiça e das relações internacionais, formando um eixo visual que culmina no prédio do Congresso Nacional.

A catedral foi posicionada no início da esplanada, em uma praça ligeiramente deslocada entre o setor cultural e dos ministérios, e que, segundo Costa, reflete a "separação protocolar entre a igreja e o estado" (1995a, p. 289). Atrás do Congresso, nove metros abaixo da esplanada, encontra-se a Praça dos Três Poderes abrigam as sedes dos três poderes: o executivo (Palácio Presidencial), o legislativo (Congresso Nacional) e o judiciário (Tribunal Federal).

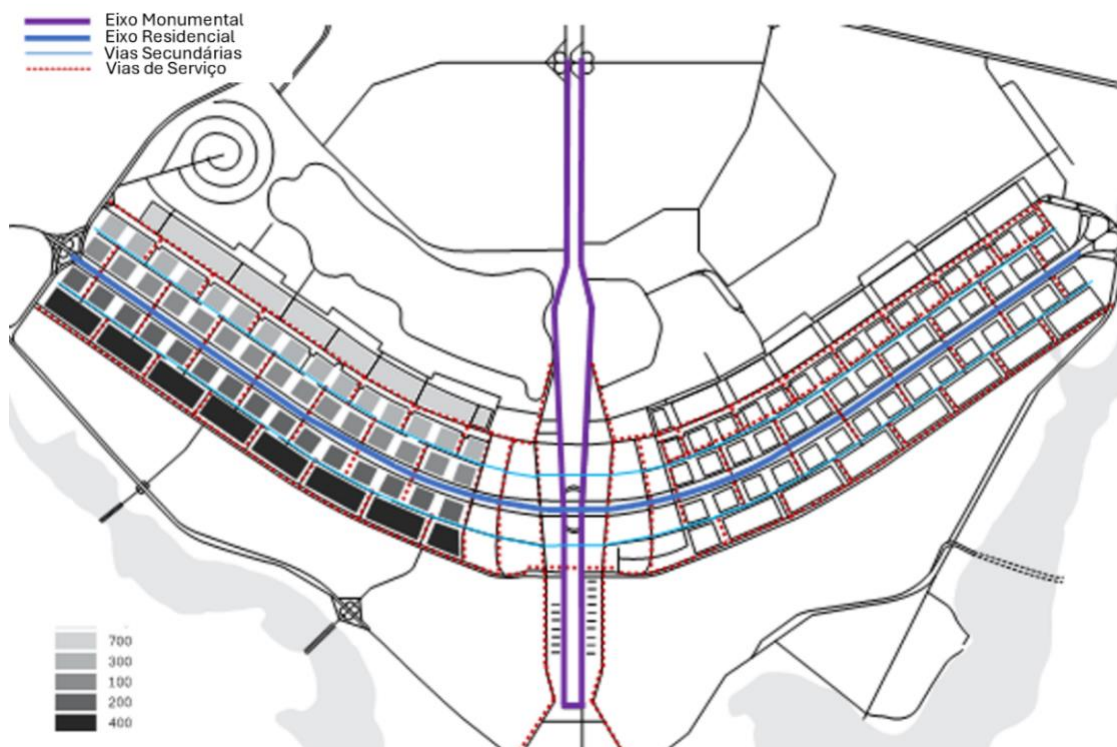


Figura 1 - Hierarquia viária e gradação social das superquadras. Fonte: Autoral

Além dos eixos principais, o sistema viário inclui vias secundárias, ou coletoras, vias locais e vias de serviço. As vias principais, secundárias e locais garantem o acesso às áreas residenciais, aos edifícios administrativos e aos monumentos. Já as vias de serviço permitem o acesso separado às entradas de serviço e operações de carga e descarga.

O setor residencial foi organizado em superquadras, que formam a unidade básica dessa área. Cada superquadra, com aproximadamente 300x300 metros, seria cercada por uma faixa densamente arborizada. Dentro desse cinturão verde, seriam distribuídos os edifícios de apartamentos. Segundo os croquis de Costa, cada superquadra deveria abrigar até quinze edifícios, que deveriam obedecer às seguintes diretrizes: blocos laminares com altura máxima de seis pavimentos e elevados sobre pilotis.

No encontro de duas superquadras, posicionou-se estrategicamente o comércio local, com as fachadas principais voltadas para o interior das superquadras e os fundos para a rua de serviço. O conjunto de quatro superquadras conformaria a unidade de vizinhança, planejada cuidadosamente para incluir comodidades essenciais como um clube de vizinhança, escola, igreja e cinema.

Os apartamentos deveriam variar em área para acomodar famílias de diferentes classes sociais. Costa observa que as quadras localizadas próximas ao eixo rodoviário-residencial teriam, naturalmente, um valor mais elevado, sendo destinadas a famílias de maior renda. Já os blocos situados no interior das quadras, mais distantes do eixo residencial, ou próximos às vias de serviço, teriam menor valor e seriam, conseqüentemente, mais acessíveis para as famílias com menos recursos (1995a, p. 293).

Costa argumenta que medidas como a limitação do número de lotes, proibição de ocupações no nível do solo, restrições técnicas para a construção dos edifícios em altura e o zoneamento ajudariam a conter a proliferação de favelas na cidade. Sugerindo que, ao desencorajar a formação de favelas, todos habitantes teriam acesso a melhores condições de vida e serviços essenciais.

Entende-se que essa abordagem visava resolver problemas comuns em assentamentos informais, como infraestrutura precária, serviços insuficientes e moradias inadequadas, ao mesmo tempo que demonstra um compromisso em reduzir desigualdades sociais e melhorar a qualidade de vida de todos. Ou ainda, que a imposição de padrões mínimos de moradia buscava criar um ambiente que favorável ao bem-estar coletivo.

Em 1957, a proposta descrita acima saiu vitoriosa entre as 26 propostas apresentadas no concurso. De acordo com o relatório do júri, o plano se destacou por sua clareza, unidade e hierarquia dos elementos de composição, integrando a monumentalidade à vida cotidiana. William Holford, urbanista britânico e membro do júri, disse que, como se tratava de um concurso de ideias, nenhuma proposta seria capaz de elaborar um plano que incluísse dados sociais e econômicos. Para ele, o projeto de Costa parecia oferecer a melhor e mais engenhosa base para uma cidade que ainda seria construída (HOLFORD et al., 1957, p. 76). Já Oscar Niemeyer, outro membro do júri, enfatizou a simplicidade e a racionalidade da organização da cidade e achou que essas qualidades permitiriam que o projeto fosse desenvolvido praticamente sem alterações (p.77).

ARQUITETURA NOS PRIMÓRDIOS DA CONSTRUÇÃO DE BRASÍLIA

Em 1956, antes mesmo de existir um projeto para Brasília, Juscelino Kubitschek criou a Companhia Urbanizadora da Nova Capital (Novacap) com a missão de realizar obras de urbanização e construção civil. Foi o departamento de arquitetura e urbanismo da Novacap, sob a liderança de Oscar Niemeyer, que desenvolveu e executou os primeiros projetos com base nas diretrizes do RPP, incorporando as modificações sugeridas pelo júri do concurso - como a relocação do complexo urbano cerca de 700 metros em direção ao lago, a mudança do aeroporto e a criação de uma área residencial na margem oposta do lago (HOLFORD et al., 1957).

No setor residencial, o RPP previa dois tipos de moradia: blocos de apartamentos nas superquadras e residências unifamiliares (setor de mansões) próximas à orla do lago. Durante o desenvolvimento dos projetos, os arquitetos da Novacap identificaram restrições no plano e propuseram ampliar a oferta de habitações com as quadras 400 e 700. Nas quadras 400, propuseram blocos de apartamentos econômicos e nas quadras 700 casas geminadas, com áreas para hortas e pomares comunitários (LEITÃO, 2003, p. 13).

Em 1958, por meio do decreto nº 43.285/1958, JK criou o Grupo de Trabalho de Brasília (GTB) para auxiliar na realocação de órgãos federais e funcionários públicos. O GTB realizou pesquisas para identificar as necessidades espaciais desses órgãos e de suas famílias dos funcionários públicos. Os resultados dessas pesquisas orientaram o planejamento dos edifícios administrativos e residenciais, conforme Ferreira e Gorovitz (2020, p. 49).

Niemeyer desempenhou um papel central no projeto de alguns dos principais monumentos e edifícios públicos, além de liderar a equipe de arquitetos responsável pelos projetos residenciais e institucionais. Esses projetos definiram modelos que serviram de base para os primeiros Códigos de Obras e Edificações (COE), garantindo alinhamento com as diretrizes de Costa nos primeiros anos de Brasília.

Os projetos dos apartamentos foram desenvolvidos com base nos parâmetros definidos pela pesquisa do GTB sobre as condições de moradia dos funcionários públicos no Rio de Janeiro. Segundo o arquiteto Luiz Pessina, as unidades foram planejadas para acomodar famílias de cinco pessoas, refletindo o tamanho médio de uma família de classe média na época (apud. LEITÃO, 2003, p. 14).

Nas superquadras 400, as estruturas residenciais poderiam ter até três andares, com a possibilidade de pilotis, mas sem exigir garagens ou elevadores. Os apartamentos seriam menores, geralmente com dois quartos, visando reduzir custos e oferecer moradias mais acessíveis para famílias de classes sociais mais baixas. Nas quadras 700, previu-se residências unifamiliares com tamanho reduzido, cujo programa incluía sala de estar, três quartos, banheiro, cozinha, área de serviço, pequeno jardim e quintal (FERREIRA; GOROVITZ, 2020).

É importante ressaltar que os prédios de apartamentos concebidos entre 1958 e 1960 estão alinhados com as diretrizes do RPP, com os princípios da arquitetura Corbusiana e, por extensão, com a arquitetura moderna brasileira. Isso inclui a adesão ao princípio 'a forma segue a função', o uso de volumetrias com formas geométricas bem definidas, fachadas livres, ausência de ornamentos, zoneamento e elementos arquitetônicos como brise-soleil e pilotis. Outra característica distintiva dos edifícios e residências é a hierarquia de funções, circulações e entradas.

A hierarquia de funções, em linhas gerais, organiza o layout dos apartamentos em três setores: áreas sociais (salas de estar e de jantar); áreas íntimas ou privadas (quartos e banheiros); e áreas de serviço (cozinhas, lavanderias, depósitos ou despensas, quartos de funcionários e banheiros).

Os apartamentos possuem duas entradas, uma dá acesso 'a área de serviço e a outra a entrada principal ou social.

Além disso, havia parâmetros específicos para ambientes sociais, íntimos e de serviço. O COE de 1960 estabelecia alturas mínimas de pé-direito de 2,60 m para áreas sociais e íntimas, e 2,25 m para áreas de serviço e corredores. As aberturas para iluminação e ventilação deviam corresponder a 1/5 da área do piso nas áreas sociais e íntimas (exceto banheiros) e 1/8 nas áreas de serviço, incluindo o quarto de empregada.

Os edifícios seguem uma lógica hierárquica semelhante: as entradas sociais conduzem ao hall principal, aos elevadores e às portas dos apartamentos, enquanto as entradas de serviço dão acesso às áreas de serviço - como garagens, depósitos, salas de máquinas, alojamentos e banheiros para empregados do condomínio. Essas entradas incluem corredores, escadas e elevadores restritos, destinados à circulação de funcionários, carregamento e descarte de resíduos.

As entradas sociais localizam-se em áreas de maior prestígio, têm acesso controlado por uma guarita com porteiro e conduzem ao hall social, onde está o elevador social, destinado aos moradores e visitantes. Uma característica percebida nos primeiros projetos é que halls sociais costumam ser amplos e decorados com materiais nobres, como mármore, granito, madeira maciça ou painéis cerâmicos. Em contraste, o hall de serviço, geralmente situado na parte posterior do edifício, é mais simples e funcional, com dimensões menores e acabamentos básicos, como pisos de cerâmica e paredes pintadas.

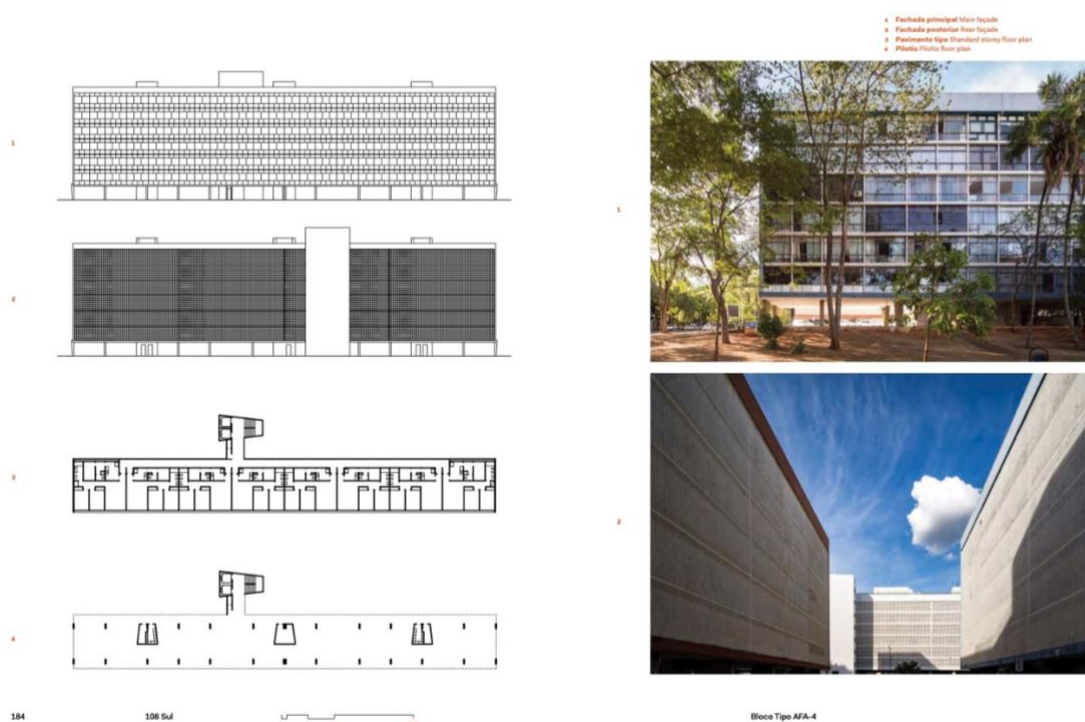


Figura 2- Projeto de Oscar Niemeyer para o bloco de apartamentos da SQS 107, Bloco D
Fonte: (FERREIRA; GOROVITZ, 2020).

Essa distinção fica evidente também no design dos edifícios, que possuem uma fachada principal para onde se voltam as entradas sociais e uma fachada posterior para as entradas de serviço. A organização reflete a disposição interna dos apartamentos: áreas sociais voltadas para a fachada principal, com vista para áreas verdes, e áreas de serviço voltadas para os fundos, com vista (se houver) para os estacionamentos. As fachadas principais possuem grandes janelas de vidro, enquanto as posteriores têm janelas menores ou painéis de cobogós (Figura 2). Conforme o COE de 1960, essa configuração

buscava preservar a privacidade e desestimular o hábito de pendurar roupas nos parapeitos das janelas.

No COE de 1967, a setorização dos espaços, a hierarquia de entradas e circulações evoluíram para uma prática obrigatória. Em 1998, uma nova versão detalhou ainda mais os padrões mínimos para áreas sociais e de serviço. Por exemplo, tanto em edifícios residenciais como nos comerciais deveriam ter banheiros exclusivos para funcionários. Em construções residenciais, os dormitórios deveriam ter no mínimo entre 10 m² para o quarto principal e 8m² para os outros quartos, com exceção do quarto de empregada, cuja área mínima era de 4m². Alguns edifícios incluíram também pequenos apartamentos no térreo para faxineiros e porteiros, mas esses não precisavam atender os mesmos parâmetros de tamanho, ventilação e iluminação natural das outras unidades habitacionais.

A partir das descrições feitas acima, percebe-se que a setorização e a hierarquia dos espaços de acordo com seus usos é uma característica que já estava presente no RPP e que foi incorporada na arquitetura dos edifícios. É importante ressaltar que a organização hierárquica dos espaços e seus respectivos parâmetros, como mencionado, foram definidas a partir de práticas pré-estabelecidas. Assim, essa prática não é necessariamente algo exclusivo a Brasília, mas recorrente nos projetos de arquitetura em outras cidades brasileiras. Embora essas configurações espaciais estejam relacionadas a questões de funcionalidade, existem questões sociais implícitas neste modelo, como se verá a seguir.

O PLANO E SUAS HIERARQUIAS SOCIAIS

Como mencionado, a coexistência de diferentes estratos sociais seria viabilizada pelas superquadras, que ofereceriam moradias dignas em apartamentos modernos, possibilitando um modo de vida comum.

No RPP, havia a previsão de quinze blocos de apartamentos por superquadra. Contudo, nas primeiras superquadras, o número de blocos foi reduzido de quinze para onze. Nas superquadras econômicas adotou-se algumas medidas para reduzir os custos da construção, como apartamentos menores e limite de três pavimentos, além da flexibilização do emprego dos pilotis, elevadores e garagens subterrâneas.

Pode se inferir que a redução do número de edifícios e de andares seria compensada pela redução do tamanho dos apartamentos. Por um lado, as decisões de projeto de fato parecem ter reduzido o valor final dos imóveis. Contudo, a diminuição de andares também indica uma subutilização da infraestrutura urbana e do potencial construtivo, se comparado às quadras regulares.

Outro aspecto relevante a considerar é que, enquanto os apartamentos nas superquadras regulares foram projetados para atender a necessidade espacial das famílias de classe média, o mesmo não aconteceu com os apartamentos econômicos. O censo de 1959 indicava uma taxa média de fertilidade de 6,3 filhos por mulher, sendo mais alta nas regiões menos urbanizadas e entre famílias de baixa renda, contrastando com índices menores entre as classes média e alta (CNE, 1959).

Essas disparidades são ilustradas no documentário *Contradições de uma Cidade Nova* (1967), de Joaquim Pedro de Andrade. Uma das cenas mostra a sala espaçosa de um apartamento em uma superquadra regular, habitado por uma família branca de classe média com três pessoas (Figura 3). A cena seguinte apresenta o interior de um apartamento econômico, ocupado por uma família não-branca de sete pessoas (Figura 4). Esse contraste visual, intencionalmente alinhado com a visão crítica do diretor sobre a cidade, expõe as disparidades socioeconômicas entre as duas superquadras

Pode-se inferir que os apartamentos econômicos se tornaram inadequados às necessidades dessas famílias, tanto no número de quartos quanto no tamanho das áreas sociais, como sala, cozinha e banheiros. Além disso, as limitações impostas pelo modelo de habitação coletiva e a sua gestão, restringiam características e práticas comuns em áreas menos abastadas como a possibilidade de ampliação da residência de acordo com a demanda familiar, os quintais com hortas e criações de animais (como forma de suplementar a alimentação), além claro, da restrição outras dinâmicas expressões socioculturais – como aquelas apontadas por Rolnik. Consequentemente, esse quadro dificultava a permanência destas famílias nestes apartamentos ou mesmo no Plano Piloto.



Figura 3 - Quadro do filme *Contradições de uma cidade nova*, mostrando o interior de um apartamento de classe média.



Figura 4 - Quadro do filme *Contradições de uma cidade nova* mostrando o interior de um apartamento de classe média baixa.

Outro ponto que merece destaque é que, embora o zoneamento urbano tenha separado áreas residenciais e de trabalho para melhorar a qualidade de vida, essa lógica não se aplicou aos trabalhadores domésticos. Esses, além de residirem nos locais de trabalho, tinham espaços menores e inferiores em iluminação e ventilação natural. Além disso, para empregadas domésticas, o acesso restrito às áreas sociais limitava o descanso e a socialização, dificultando a formação ou acomodação de famílias.

Essa configuração hierárquica dos espaços sociais e de serviço não se limita aos apartamentos, mas se estende a áreas mais amplas da cidade. Tanto o desenho urbano quanto a arquitetura dos edifícios revelam rotas separadas para diferentes usos: a via principal atende ao público e aos funcionários públicos, enquanto a via de serviço é destinada à carga, descarga e aos trabalhadores de serviços gerais.

Por exemplo, nos edifícios localizados na Esplanada dos Ministérios, o acesso principal, destinado a visitantes e servidores, ocorre pelo Eixo Monumental, enquanto o acesso de serviço se dá pelos fundos dos edifícios, por meio de uma via paralela localizada abaixo do nível da esplanada e oculta da visão dos pedestres.

Essa organização espacial, embora aparentemente trivial, reflete uma distinção clara entre trabalho e serviço. O "trabalho" refere-se a atividades valorizadas, geralmente realizadas por burocratas, profissionais liberais e comerciantes. Já o "serviço" abrange atividades consideradas menos especializadas e, consequentemente, menos valorizadas, como a manutenção de edifícios e o transporte de cargas.

O arranjo e a configuração dos espaços, portanto, criam uma hierarquia entre indivíduos e suas atividades, definindo quais espaços são considerados adequados ou inadequados com base no grupo social ou no tipo de ocupação.

Com base no exposto, percebe-se que as hierarquias socioespaciais estruturam a arquitetura dos espaços e a organização da sociedade em níveis definidos por critérios como poder, prestígio e ocupação, conforme apontado por Bourdieu. Essas hierarquias são mantidas por práticas que naturalizam desigualdades, moldando percepções e comportamentos por meio do *habitus*.

A análise permite concluir que a arquitetura dos edifícios e da cidade reflete essas estruturas sociais, evidenciando a segregação de classes, ainda que não explicita a segregação racial. Esse entendimento reforça a ideia de que as diferenças sociais resultam, principalmente, de disparidades econômicas, ao mesmo tempo em que mascaram a influência de outros fatores estruturais, como gênero e raça, na perpetuação das desigualdades.

EU E ELES: A DIMENSÃO RACIAL NOS TEXTOS DE COSTA

“Eu caí em cheio na realidade, e uma das realidades que me surpreenderam foi a Rodoviária, à noite. Eu sempre repeti que essa Plataforma Rodoviária era o traço de união da metrópole, da capital, com as cidades-satélites improvisadas da periferia. É um ponto forçado, em que toda essa população que mora fora entra em contato com a cidade. Então eu senti esse movimento, essa vida intensa dos verdadeiros brasilienses, essa massa que vive nos arredores e converge para a Rodoviária. Ali é a casa deles, é o lugar onde se sentem à vontade. Eles protelam até a volta e ficam ali bebericando. Eu fiquei surpreso com a boa disposição daquelas caras saudáveis (...) Isto tudo é muito diferente do que eu tinha imaginado para esse centro urbano, como uma coisa requintada, meio cosmopolita. Mas não é. Quem tomou conta dele foram esses brasileiros verdadeiros que construíram a cidade e estão ali legitimamente. É o Brasil... E eu fiquei orgulhoso disso, fiquei satisfeito. É isto. Eles estão com a razão, eu é que estava errado. Eles tomaram conta daquilo que não foi concebido para eles” (Costa, 1995, p. 311)

Na citação acima, Costa relata as suas impressões ao visitar a cidade em 1984. Ela é frequentemente utilizada para destacar a humildade do arquiteto em reconhecer as falhas e limitações do seu projeto, além de enfatizar a contínua construção e

transformação de Brasília. De fato, a cidade idealizada no RPP se distingue da cidade projetada e a cidade construída e vivida no cotidiano. Mesmo porque, como apresentado, foram diversos agentes envolvidos na elaboração dos projetos e na construção da cidade.

No entanto, o que nos interessa aqui é que a citação também suscita questões intrigantes sobre a identidade dos brasilienses (habitantes de Brasília) e sobre o motivo e a forma como a cidade não foi projetada para eles.

A resposta à pergunta inicial envolve um exame meticuloso da citação, em que Costa emprega pronomes para diferenciar a si mesmo, denotando “eu”, de outros brasileiros denominados “eles”. Essa escolha linguística implica a existência de duas categorias distintas de brasileiros ou sugere um possível distanciamento de uma associação pessoal com o que ele chama de “brasileiros autênticos”.

Ao estabelecer essa distinção, fica claro que há disparidades evidentes entre os dois grupos. Costa é bastante explícito ao afirmar que “eles” são “os construtores da cidade” e “as massas que vivem fora”, nas cidades-satélites. Ao destacar essa distinção, torna-se evidente a presença de diferenças significativas entre essas duas categorias.

Em um texto publicado em 1967, em resposta às críticas sobre a segregação e as precárias condições de moradia dos trabalhadores da construção civil. Costa argumenta que as condições de trabalho e moradia dos trabalhadores, assim como a decisão de alocá-los compulsoriamente em assentamentos improvisados e distantes do plano foi tomada pela Novacap. E que, apesar das condições, se os trabalhadores decidiram por permanecer nestes lugares, foi porque lá encontravam condições melhores que em seus locais de origem.



Figura 5 – Plataforma da Rodoviária (s.d). Fonte: Arquivo Público do DF.

No mesmo texto, Costa relembra que até o final do século XIX, esses trabalhadores eram majoritariamente escravizados e, mesmo após a abolição da escravidão, essa atividade continuou sendo predominantemente exercida por negros. Costa também destaca que a prática de alojar esses trabalhadores em locais afastados, uma herança das senzalas, persistiu após a abolição. E que essa segregação se manteve, em parte, porque "o trabalhador aceitava sua condição inferior como natural" (1995b, p. 315).

É intrigante perceber que, embora a crítica estivesse focada na questão socioeconômica, é Costa quem estabelece uma conexão direta entre classe e raça. Apesar da fala de Costa soar bastante problemática hoje em dia, um olhar compreensivo sobre o espírito do tempo nos permite argumentar esses comentários podem não ter sido intencionalmente racistas, mas um reflexo do entendimento da época. Por outro lado, também é pertinente revisitar uma entrevista ainda mais antiga, de 1928, em que Costa delibera sobre a trajetória prospectiva da arquitetura no Rio de Janeiro.

Toda a arquitetura é uma questão de raça. Enquanto nosso povo for essa coisa exótica que vemos pelas ruas, a nossa arquitetura será forçosamente uma coisa exótica. Não é essa meia dúzia que viaja e se veste na "rue de La

Paix” mas essa multidão anônima que toma trens na central e Leopoldina, gente de caras lívidas, que nos envergonha por toda parte. O que podemos esperar em arquitetura de um povo assim? Tudo é em função da raça. A raça sendo boa, o governo é bom, será boa a arquitetura. Fale, discutam, gesticulem, o nosso problema básico é a imigração selecionada, o resto é secundário, virá por si (COSTA, 1928, p. 4).

Embora haja um intervalo de mais de cinquenta anos entre as duas citações, ainda é possível identificar semelhanças. Na declaração de 1984, Costa demonstra um nível maior de cautela ao discutir as pessoas presentes na Rodoviária de Brasília, em contraste com seus comentários abertamente racistas sobre os indivíduos na estação central do Rio de Janeiro. No entanto, as continuidades são evidentes. Vestígios de sua postura racista anterior ainda podem ser percebidos na terminologia que utiliza, com expressões como "coisa exótica", "rostos lívidos" e "surpreendido com a boa disposição daquelas caras saudáveis".

É importante destacar que os contextos em que os dois textos foram produzidos eram distintos. Na década de 1920, teorias racistas como determinismo racial, eugenia, branqueamento da população, racismo científico e teoria da degeneração eram amplamente aceitas pela elite brasileira (SCHWARCZ, 1999). A partir dos anos 1960, a percepção pública sobre questões raciais mudou, resultando em maior conscientização sobre o racismo, o que também se reflete nas declarações de Costa. Dessa forma, as referências raciais em seus textos posteriores tornam-se menos explícitas, possivelmente devido ao seu amadurecimento pessoal e ao maior reconhecimento da discriminação racial.

Vale ressaltar que o contexto em que os dois textos foram produzidos era diferente. Enquanto na década de 1920 teorias racistas, como determinismo racial, eugenia, branqueamento da população, racismo científico e a teoria da degeneração, predominavam entre a elite brasileira. A partir dos anos 1960, houve uma mudança na percepção pública com relação a questões raciais e, consequentemente, em uma maior conscientização sobre o racismo, algo que também se reflete nas declarações de Costa. Assim, em seus textos posteriores, as referências raciais tornam-se menos explícitas, possivelmente devido ao seu desenvolvimento pessoal e à crescente crítica à discriminação racial.

Retomando a questão levantada no início deste texto, fica claro a quais brasileiros Costa estava se referindo, e quais as características que tornavam possíveis a sua identificação. Já a forma o projeto não os contemplou ainda não é tão claro, já que, como apresentado, a solução para uma cidade mais igualitária envolvia antes de tudo questões socioeconômicas e não raciais. Por outro lado, ao afirmar que seu plano não considerou as demandas dessa população negra e pobre, assume-se que seu projeto buscava atender aos anseios da branquitude.

SEGREGAÇÃO SOCIOESPACIAL E DINÂMICAS RACIAIS

Atualmente, Brasília constitui uma ampla área metropolitana com mais de três milhões de habitantes, dividida em 35 Regiões Administrativas (antigamente chamadas de cidades-satélites), que juntas formam o Distrito Federal (DF). Dentro desse território, o Plano Piloto (PP), a cidade-capital projetada, concentra apenas cerca de 10% da população total do DF.

De acordo com dados da Companhia de Planejamento do Distrito Federal (CODEPLAN), embora o DF tenha a maior renda per capita do país, há uma notável disparidade interna: a renda per capita da região mais favorecida supera em mais de dez vezes a da região menos favorecida. O PP concentra 40,7% do mercado de trabalho, predominantemente em ocupações de maior remuneração, tornando-se a região com a maior renda per capita da área metropolitana. Sendo que a renda familiar no PP e nas regiões mais afluentes supera as das áreas empobrecidas em 5,57 vezes (CODEPLAN, 2022).

Nas regiões mais pobres, a desigualdade reflete-se na infraestrutura precária, como esgoto, abastecimento de água, eletricidade e drenagem, além da falta de serviços públicos e instalações de saúde, cultura, esporte e lazer (INESC, 2023). Problemas de transporte são frequentemente relatados, incluindo veículos inadequados, linhas limitadas, superlotação, viagens longas, altos custos de passagens e infraestrutura precária em pontos e terminais (MANSUR; MARTINS, 2022).

Embora os dados socioeconômicos evidenciem uma segregação socioeconômica, a análise da composição étnico-racial da população revela que essas categorias estão profundamente interligadas. No mapa produzido pela Patadata com

base no Censo de 2010, é possível visualizar a distribuição espacial da população de acordo com a raça autodeclarada.³ Nele, os espaços foram preenchidos com pontos coloridos que correspondem ao grupo racial declarado, sendo: azul para brancos, verde para pardos, vermelho para negros, amarelo para "amarelos" e marrom para indígenas.



Figura 6 – Mapa Racial de Brasília.
Fonte: <https://patadata.org/maparacial/>

O mapa destaca a conformação de territórios racialmente delimitados: enquanto o PP e áreas adjacentes são predominantemente habitados por brancos, a periferia é majoritariamente ocupada por negros e pardos. A noção de territórios racializados é ampliada ao se considerar o PP não apenas pela caracterização racial declarada de seus habitantes, mas como um território da “branquitude”, conceito que, segundo Frankenberg, envolve práticas normatizadas que ao buscar manter os privilégios do grupo, perpetuam desigualdades e exclusão.

Apesar da divisão territorial, há interpenetrações entre esses espaços. Por exemplo, o PP, embora majoritariamente branco, apresenta concentrações de população não-branca em áreas específicas, como nas quadras 700 da Asa Norte.

³ Embora os dados sejam de 2010, o mapa mantém sua relevância e está alinhado com levantamentos mais recentes, que revelam que 57,4% da população metropolitana se identifica como negra ou afro-brasileira e 1,72% se identificam como "amarela" ou indígena.

Essa predominância não ocorre por acaso. Diferentemente de outras áreas do PP, onde há maior controle sobre a qualidade dos espaços urbanos e edificações, nas quadras 700 norte, o zoneamento permitiu usos mistos, com pavimentos térreos destinados ao comércio e os dois andares superiores podendo ser ocupados como habitações. Nesta área, as qualidades dos espaços públicos são visivelmente inferiores as de outras áreas, e isso se deve tanto ao projeto como a gestão e manutenção destes espaços (Figura 7).



Figura 7 - Quadra 705 norte. Fonte: Rogério Rezende (2025)

Apesar da localização privilegiada, as habitações na faixa de uso misto ao longo da via W3 são menos valorizadas que em outras áreas do PP ou mesmo em áreas exclusivamente residenciais na mesma quadra. Essa desvalorização parece estar associada à baixa qualidade das construções, se comparadas a outras dentro do PP (muitas vezes comparadas a favelas). Esse estigma parece estar ligado à falta de padronização das edificações e às ampliações realizadas sem o mesmo controle observado em superquadras.

A configuração urbana, a qualidade arquitetônica e a composição demográfica da região apresentam semelhanças com as RAs de menor renda. Paralelamente, isso só foi possível devido a flexibilidade no zoneamento e o menor controle sobre as construções, que resultaram na redução do valor dos imóveis e permitindo uma maior diversidade socioeconômica e racial. Dessa forma, o estigma associado à área pode estar ligado a fatores espaciais, socioeconômicos e, possivelmente, a questões raciais.

O perfil sociodemográfico da população negra do Distrito Federal (CODEPLAN, 2023) destaca que 25% dessa população trabalha na informalidade, em ocupações como motoristas de aplicativos, coletores de lixo, vendedores ambulantes, trabalhadores domésticos e da construção civil, enquanto essa taxa é de 20% entre não negros. Além disso, 6,5% da população atua em trabalho doméstico, incluindo funções como empregados domésticos. Destaca-se que esse setor é majoritariamente feminino, com mulheres negras representando 80% dessa força de trabalho. Sendo que as mulheres negras representam 28,72% da população e os homens negros 28,47%, enquanto entre a população branca esses números são 23,36% e 19,17%, respectivamente.

Fernanda Raposo (2019), em seu estudo sobre vendedores ambulantes na rodoviária do PP, identificou que 71% dos entrevistados se autodeclaravam negros. Apesar da presença de vendedores ambulantes em todo o DF, no PP eles enfrentam maior repressão, muitas vezes de forma truculenta. Segundo Catanhêde Dos Reis (2022), essa repressão contra negros que trabalham na informalidade tem raízes históricas - como as remoções forçadas, a higienização dos centros urbanos e a ideia de que o trabalho ambulante prejudica a paisagem urbana.

O autor destaca que, na história recente, o governo do DF criou instrumentos legais para justificar essa repressão, como normas que estabelecem restrições burocráticas que dificultam a obtenção de licenças para trabalhar e tornam essas licenças provisórias e instáveis. Entre esses instrumentos, o Decreto nº 39.769 de 2019 estabeleceu diretrizes para o uso do espaço urbano para atividades comerciais, incluindo a exigência de que essas atividades não prejudiquem a paisagem urbana da cidade e dos conjuntos arquitetônicos significativos.

Além da dimensão racial na divisão do trabalho, é importante destacar que, historicamente, houve casos de discriminação contra trabalhadores domésticos pelo uso do elevador social em lugar do elevador de serviço. Em resposta a esse cenário, foi sancionada em 1998 a Lei Distrital nº 2.096/1998, que proíbe práticas discriminatórias nesses espaços.

De acordo com essa lei antidiscriminação, alguns trabalhadores sofrem coação ou constrangimento ao utilizar o elevador social no lugar do de serviço. Mas o que permitiria distinguir quem é quem nesses elevadores?

Embora seja difícil estabelecer critérios categóricos, pode-se dizer que essa distinção ocorre sobretudo no campo das aparências e na forma como as pessoas se comunicam dentro de seu grupo. Elementos como uniformes, linguagem corporal, vestimenta, modo de falar e, principalmente, cor da pele exercem grande influência. Considerando que a maioria dos moradores do PP é branca, não seria imprudente afirmar que a cor da pele seja um dos principais marcadores dessa diferenciação.

Outro ponto relevante é que, até 2018, o COE exigia que novas construções tivessem quartos e banheiros para empregados, além de acessos sociais e de serviço separados. A mudança dessa exigência, porém, não resultou de uma revisão crítica do caráter discriminatório da norma, mas devido a Lei Complementar nº 150/2015, promulgada no governo Dilma Rousseff, que dificultou a contratação de trabalhadores domésticos residentes, tornando a obrigatoriedade destes espaços obsoleta.

No entanto, o fim dessa exigência não proibiu a construção de quartos e banheiros de empregados em condições insalubres, tampouco melhorou os parâmetros arquitetônicos para esses espaços. Como consequência, essas áreas continuam sendo projetadas e construídas sem a necessidade de cumprir sequer os precários padrões mínimos anteriores.

Até aqui, a discussão concentrou-se na organização da cidade cotidiana, com destaque para a dimensão racial implícita nas hierarquias socioespaciais, na divisão do trabalho e no reflexo dessas questões na configuração dos espaços domésticos e de serviços. Na última parte da análise, o foco será o simbolismo da capital no plano de Costa.

Como mencionado anteriormente, o caráter simbólico da capital pode ser interpretado como uma exaltação dos valores fundadores da nação e da identidade cultural brasileira. Além dos princípios fundamentais, como ordem e progresso, que estruturam a organização da cidade como um todo e se refletem na disposição racional dos edifícios da Esplanada, a expressão cultural de uma identidade nacional desempenha um papel central no nosso argumento.

No RPP, Costa delimita o centro da vida cotidiana sobre a plataforma rodoviária e faz uma distinção clara entre diversão (ou entretenimento) e cultura. Enquanto o entretenimento remete à cultura de massa e ao consumo — como sugerem os usos do setor de diversão, que inclui cinemas, teatros, casas de espetáculos, bares, restaurantes

e cafés, a ideia de cultura presente no RPP está associada à cultura erudita. Essa distinção é evidenciada pela descrição de elementos como a ópera e a casa de chá, além da construção da biblioteca e do museu nacional no Setor Cultural Sul.

É interessante notar que, embora Costa buscasse exaltar a cultura nacional, os equipamentos previstos para o setor cultural refletem instituições enraizadas na cultura ocidental, branca e burguesa. Por outro lado, as expressões culturais populares, que são uma marca reconhecida da cultura brasileira, foram ignoradas. Manifestações como samba de roda, choro, capoeira, maracatu, frevo, carimbó, catira, forró, xote, boi bumbá, bumba meu boi, ciranda, tambor de crioula e afoxé, entre outras, ficaram de fora. Essas expressões — todas fortemente associadas a tradições não-brancas — vão além da música, abrangendo religião, culinária, festas e danças - frequentemente realizadas em espaços públicos, e não necessariamente em arquiteturas uns usos predefinidos.

Essa omissão é significativa, pois as instituições culturais propostas, como a ópera e o museu, não são adequadas para essas tradições, que estão enraizadas em contextos culturais distintos e foram historicamente excluídas dos espaços burgueses. Da mesma forma, a biblioteca, concebida como um monumento à língua portuguesa escrita, desconsidera as ricas tradições orais das culturas não-brancas, incluindo línguas indígenas e africanas.

Além disso, a ênfase no catolicismo como símbolo da religiosidade nacional, representada pela catedral, ignora que a consolidação do cristianismo no Brasil ocorreu por meio da conversão forçada e da marginalização de religiões não-cristãs durante a colonização, evidenciando uma relação opressiva entre essa religião e o Estado. Apesar disso, o Relatório Técnico do Mapeamento dos Terreiros do Distrito Federal (ANJOS, 2018) indica a existência de 230 terreiros no DF, dos quais 225 estão localizados fora do PP.

CONCLUSÃO

Este artigo buscou demonstrar que, embora haja um certo consenso sobre sua segregação socioeconômica e espacial em Brasília, há também uma dimensão racial fundamental que precisa ser considerada. Diferente de regimes explicitamente

segregacionistas, como o apartheid na África do Sul ou as leis de segregação nos Estados Unidos, a segregação racial em Brasília não resulta de um projeto formalmente institucionalizado, embora existam muitas semelhanças. Isso demonstra que apesar das diferenças, as práticas projetuais utilizadas nestes contextos evidenciam como o racismo estrutural influencia a organização do espaço urbano.

Ao examinar Brasília sob essa perspectiva, este estudo amplia a compreensão das relações entre raça e espaço na cidade, desde sua concepção e projeto até sua gestão contemporânea. A análise aqui apresentada ressalta práticas espaciais e dinâmicas raciais que são percebidas em Brasília, mas que também se refletem em outras cidades brasileiras. Esse padrão compartilhado reafirma persistência de desigualdades estruturais associadas à colonialidade, ao racismo e ao patriarcado.

Além disso, este artigo reforça a importância de considerar a dimensão racial na produção do espaço urbano, questionando a naturalização de desigualdades e a exclusão de grupos racializados. Argumentamos que, se o racismo não estivesse enraizado na sociedade brasileira, a discriminação racial nos espaços urbanos não ocorreria, independentemente de sua configuração material. No entanto, na realidade, a relação entre espaço e pertencimento é tanto racial quanto socioeconômica, evidenciando a necessidade de repensar práticas urbanísticas e políticas públicas para enfrentar as desigualdades espaciais e raciais que persistem.

REFERÊNCIAS

ANJOS, R. S. A. D. Relatório Técnico do Mapeamento dos Terreiros do Distrito Federal. Revista Eletrônica: Tempo - Técnica - Território / Eletronic Magazine: Time - Technique - Territory, v. 9, n. 1, 24 maio 2018.

Brasília, Contradições de Uma Cidade Nova. Brasil: Filmes do Serro, , 1967. Disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=eH_5Tf7dXrk>

BUARQUE, C. O que é apartação: o apartheid social no Brasil. 1. ed., 7. reimpr ed. São Paulo: Brasiliense, 2003.

CANALES, J.; HERSCHER, A. Criminal Skins: Tattoos and Modern Architecture in the Work of Adolf Loos. Architectural History, v. 48, p. 235–256, 2005.

CANTANHÊDE DOS REIS, G. Trabalho informal e espaço público: de quem são as ruas? *Laborare*, v. 5, n. 8, p. 129–163, 2 mar. 2022.

CARNEIRO, S. Racismo, sexismo e desigualdade no Brasil. [s.l.] Selo Negro Edições, 2011.

CÉSAIRE, A. *Discours sur le colonialisme*. Paris: Présence africaine, 1955.

CNE (ED.). Censo experimental de Brasília : população, habitação. Rio de Janeiro, Brazil: Conselho Nacional de Estatística - CNE, 1959. v. 11

CODEPLAN. PDAD - Pesquisa por Amostra de Domicílios 2021. [s.l.] CODEPLAN, 2022. Disponível em: <https://pdad2021.ipe.df.gov.br/static/downloads/relatorios/relatorio_DF.pdf>.

CODEPLAN. Retratos Sociais DF 2021 - O perfil sociodemográfico da população negra do Distrito Federal. 1. ed. Brasília, Brazil: CODEPLAN, 2023.

CORBUSIER, L. *La charte d'Athènes*. [Paris]: Plon [Paris], 1943.

COSTA, L. O arranha-céu e o Rio de Janeiro. *O Paiz*, 7 jan. 1928.

COSTA, L. Relatório do Plano Piloto de Brasília (1957). Em: Lucio Costa: Registro de uma vivência. São Paulo, SP: Empresa das Artes, 1995a. p. 283–299.

COSTA, L. Fiquem onde estão (n/d). Em: Lucio Costa: registro de uma vivência. São Paulo, SP: Empresa das Artes, 1995b. p. 315.

CRENSHAW, K. Demarginalizing the Intersection of Race and Sex: A Black Feminist Critique of Antidiscrimination Doctrine, Feminist Theory, and Antiracist Politics. Em: PHILLIPS, A. (Ed.). *Feminism And Politics*. [s.l.] Oxford University Press Oxford, 1998. p. 314–343.

CUNHA, G. R. D.; MOASSAB, A. Modernidade-colonialidade na construção da hegemonia tecnocientífica do concreto armado dos países dependentes. *PosFAUUSP*, v. 29, n. 54, p. e176921, 7 abr. 2022.

EPSTEIN, D. G. *Brasília, plan and reality: a study of planned and spontaneous urban development*. Berkeley: University of California Press, 1973.

EVENSON, N. *Two Brazilian capitals: architecture and urbanism in Rio De Janeiro and Brasília*. New Haven: Yale University Press, 1973.

FANON, F. *Peau noire, masques blancs*. Paris: Éditions du Seuil, 1952.

FERNANDES, F. Foreword. Em: CARDOSO, F. H.; IANNI, O. (Eds.). Cor e mobilidade social em Florianópolis. São Paulo, Brazil: Companhia Editora Nacional, 1960.

FERREIRA, M. M.; GOROVITZ, M. A invenção da Superquadra/The invention of the superquadra. 3o Edition ed. Brasília, Brazil: Instituto Do Patrimônio Histórico E Artístico Nacional, 2020.

FICHER, S.; PALAZZO, P. P. Modern and Traditional: Brasilia's Paradigms. Docomomo Journal, n. 43, p. 26–33, 1 nov. 2010.

FIELDS, D. W. Architecture in black: theory, space and appearance. London ; New York: Athlone Press, 2000.

FRANKENBERG, R. White women, race matters: the social construction of whiteness. London: Routledge, 1993.

FREYRE, G. Casa-grande & Senzala : formação da família brasileira sob o regime de economia patriarcal. Rio de Janeiro: Maia & Schmidt, 1933.

GINSBURG, R. "Come in the Dark": Domestic Workers and Their Rooms in Apartheid-Era Johannesburg, South Africa. Perspectives in Vernacular Architecture, v. 8, p. 83, 2000.

GONZALEZ, L. Por um feminismo afro-latino-americano: Ensaio, intervenções e diálogos. Rio de Janeiro, RJ: Zahar, 2021.

GOUVÊA, L. A. DE C. Brasília: a capital da segregação e do controle social: uma avaliação da ação governamental na área da habitação. 1a. ed ed. São Paulo, SP, Brasil: Annablume, 1995.

HARRIS, D. Seeing the Invisible: Reexamining Race and Vernacular Architecture. Perspectives in Vernacular Architecture, v. 13, n. 2, p. 96–105, 2006.

HARRIS, D. S. Little white houses: how the postwar home constructed race in America. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2013.

HERBST, H. Sob as Colunas do Ministério da Educação, a Construção do Homem Brasileiro. . Em: IV ENCONTRO DE HISTÓRIA DA ARTE - IFCH / UNICAMP. Campinas, São Paulo: 2008. Disponível em: <<https://www.ifch.unicamp.br/eha/atas/2008/HERBST,%20Helio%20-%20IVEHA.pdf>>

HOLANDA, F. R. B. DE. Na contramão do apartaide. Oculum Ensaio, v. 6, p. 4–17, 2013.

- HOLFORD, W. et al. Resumo da Apreciação do Juri. Módulo, v. 8, p. 220, 1957.
- HOLSTON, J. The modernist city: an anthropological critique of Brasília. Chicago: University of Chicago Press, 1989.
- HOOKS, B. Choosing the Margin as a Space of Radical Openness. Em: Gender Space Architecture - An interdisciplinary introduction. London: Routledge, 2000. p. 203–209.
- INESC. Mapa das Desigualdades. Inesc, , 2023. Disponível em: <https://www.inesc.org.br/wp-content/uploads/2023/04/Mapa-das-desigualdades_Versao-digital.pdf>
- JUDIN, H.; VLADISLAVIC, I. (EDS.). blank_____ - Architecture, apartheid and after. Em: Rotterdam NL: NAI Publishers, 1999.
- LARA, F. L. A exclusão no espaço doméstico. Disponível em: <<https://revistaforum.com.br/noticias/a-exclusao-no-espaco-domestico/>>. Acesso em: 21 fev. 2021.
- LEITÃO, F. C. Do risco à cidade: as plantas urbanísticas de Brasília, 1957-1964. Brasília: Universidade de Brasília - UnB, 2003.
- LEMOS, G. O. De Soweto à Ceilândia: siglas de segregação racial. Paranoá: cadernos de arquitetura e urbanismo, n. 18, 2017.
- LOEWEN, J. W. Sundown towns: a hidden dimension of American racism. New York London: The New Press, 2018.
- LOKKO, L. N. N. (ED.). White papers, black marks: architecture, race, culture. 1. publ ed. London: Athlone Press, 2000.
- LÓPEZ-DURÁN, F. Eugenics in the garden: transatlantic architecture and the crafting of modernity. First edition ed. Austin: University of Texas Press, 2018.
- MAIO, M. C. O projeto UNESCO e a agenda das ciências sociais no Brasil dos anos 40 e 50. Revista Brasileira de Ciências Sociais, v. 14, n. 41, p. 141–158, 1999.
- MANSUR, A. I.; MARTINS, P. A luta diária dos brasilienses para usar o transporte público no DF. Correio Braziliense, 6 jul. 2022.
- MELLO, B. C. E. E o negro na arquitetura brasileira? Arquitextos, 2012.
- MÉTRAUX, A.; COELHO, R. Suggestions for research on race relations in Brazil: Race questions & protection of minorities. [s.l.] UNESCO, 1950.

MORAIS, F. DE O. Os quartos de empregada nos apartamentos modernistas no centro histórico da cidade de João Pessoa (PB). . Em: 13º SEMINÁRIO DOCOMOMO BRASIL. Salvador, Brazil: 2019. Disponível em: <<https://docomomobrasil.com/wp-content/uploads/2020/04/110750.pdf>>

PAVIANI, A. Brasília, ideologia e realidade: espaço urbano em questão. São Paulo: Projeto Ed. Associations, 1985.

PETERS, W. Apartheid politics and architecture in South Africa. *Social Identities*, v. 10, n. 4, p. 537–547, jul. 2004.

RAPOSO, F. M. Estratégia e desafio do trabalho no mundo da informalidade : os vendedores ambulantes da Rodoviária do Plano Piloto de Brasília/ DF. Brasília: University of Brasília, 2019.

ROLNIK, R. Territórios Negros nas cidades brasileiras (etnicidade e cidade em São Paulo e Rio de Janeiro). *Revista de Estudos Afro-Asiáticos*, v. n.17, n. Cadernos Cândido Mendes, 1989.

SAID, E. W. *Orientalism*. London: Routledge & Kegan, 1978.

SCHWARCZ, L. M. *The spectacle of the races: scientists, institutions, and the race question in Brazil, 1870-1930*. New York: Hill and Wang, 1999.

TAVARES, P. *Brasília: Colonial Capital. e-flux architecture*, 2020.

TAVARES, P. Lucio costa era racista?: Notas sobre raça colonialismo e a arquitetura moderna brasileira. 1ª edição ed. [s.l.] N-1 Edições, 2022.

UNESCO. *A Report on race relations in Brazil*. Paris: [s.n.]. Disponível em: <<https://unesdoc.unesco.org/ark:/48223/pf0000071135>>.

WAGLEY, C. *Race and class in rural Brazil*. Paris: UNESCO, 1952.

WEYENETH, R. R. The Architecture of Racial Segregation: The Challenges of Preserving the Problematical Past. *The Public Historian*, v. 27, n. 4, p. 11–44, 1 nov. 2005.

WILSON, M. *Black Bodies/White Cities: Le Corbusier in Harlem*. ANY: Architecture New York, n. 16, p. 35–39, 1996.