



**UMA GEOGRAFICIZAÇÃO A PARTIR DO USO DO TERRITÓRIO DAS  
OPERAÇÕES URBANAS CONSORCIADAS E SEUS IMPACTOS NO  
TURISMO E NOS ESPAÇOS DE LAZER: ESTUDO DE CASO NAS MARGENS  
DO LAGO PARANOÁ, BRASÍLIA, BRASIL**

**A GEOGRAPHY ANALYSIS OF USE OF THE TERRITORY ON THE URBAN  
CONSORTIUM OPERATIONS: REPERCUSSION IN THE TOURISM AND  
LEISURE SITES FROM A STUDY OF THE SHORES OF THE LAGO  
PARANOÁ, IN BRASÍLIA, BRAZIL**

**UN ANÁLISIS GEOGRÁFICO DEL USO DEL TERRITORIO EN LAS  
OPERACIONES DE CONSORCIOS URBANOS: REPERCUSIÓN EN LOS  
SITIOS DE TURISMO Y RECREACIÓN A PARTIR DE UN ESTUDIO DE LAS  
MARGÉNES DEL LAGO PARANOÁ, EN BRASÍLIA, BRASIL**

**Diogo Diniz de Sousa**

Doutorando em Geografia pela Universidade de Brasília e mestre em Geografia na mesma instituição. Bacharel em Turismo pelo CET/UnB.  
E-mail: diogodiniz40@yahoo.com.br

**Resumo**

Instituídas no limiar do vulto neoliberal, as operações urbanas consorciadas são um dos instrumentos urbanísticos planejados para a produção do espaço urbano. O turismo e o lazer, como importantes dinamizadores da produção das cidades, tornam-se produtos e participantes nessas dinâmicas. Este artigo analisará, por meio de um estudo de caso, pelas metodologias de análise de conteúdo e pesquisa de campo, como esse processo materializou-se nas margens do Lago Paranoá, em Brasília, dada uma análise geográfica, a partir da formulação do Projeto Orla, que em meados da década de 1990 destinou onze sítios ao longo do corpo lacustre para o desenvolvimento do turismo e atividades de lazer. Após quase trinta anos de implementação, constatou-se que ele foi implementado de maneira parcial, pois não observou e priorizou todos os usos, o que culminou na priorização em locais específicos e na privatização do território, que apartou a população de menor poder aquisitivo.

**Palavras-chave:** operações urbanas consorciadas; Lago Paranoá; Projeto Orla; turismo.

**Abstract**

The urban consortium operations are one of the urban instruments designed and planned for the production of urban space. Tourism and leisure, as important driving forces in the production of cities, appropriated this intervention, and ended up being both a product and a participant in these dynamics. This paper will analyze, through a case study, based on bibliographical and documentary research and field research, how this process took place on the shores of Paranoa Lake in Brasilia, Brazil, given a geographic analysis, from the formulation of the *Projeto Orla*, which set aside eleven sites along the lake for the development of tourist and leisure activities. After almost thirty years of implementation, it was found that it was partially integrated, as it did not observe and prioritize all uses,

which culminated in the prioritization in specific locations and the privatization of the territory, which separated the population with lower purchasing power.

**Keywords:** urban consortium operations; Paranoa Lake; Projeto Orla; tourism.

### **Resumen**

Las operaciones urbanas consorciadas son uno de los instrumentos urbanos planificados para la producción del espacio urbano. El turismo, como importante motor de producción de las ciudades, se apropió de esta intervención. Este trabajo analizará, a través de un estudio de caso, a partir de investigaciones bibliográficas, documentales y de campo, cómo se dio ese proceso en las orillas del Lago Paranoá en Brasilia, Brasil, a partir de un análisis geográfico, a partir de la formulación del *Projeto Orla*, que destinar once sitios a lo largo del lago para el desarrollo de actividades turísticas y de recreación. Luego de casi treinta años de implementación, se encontró que estaba parcialmente integrado, ya que no observaba ni priorizaba todos los usos, lo que culminó con la priorización en lugares específicos y la privatización del territorio, que separó a la población de menor poder adquisitivo.

**Palabras-clave:** operaciones urbanas consorciadas; Lago Paranoá; Projeto Orla; turismo.

## **INTRODUÇÃO**

Uma das características da produção do espaço urbano atualmente, em decorrência das medidas e ideias neoliberais, é ser pensada e planejada entre o Estado e a iniciativa privada, como aponta Schmidt (1999). Uma das intervenções no espaço urbano, tão comum à essa realidade, são as operações urbanas consorciadas. Nelas, a partir da concepção de que Estado detém a posse e a propriedade, áreas da cidade são, por meio da concessão à iniciativa privada, repassadas para empresas e particulares, sendo eles os novos responsáveis pela execução da função ou refuncionalização, e o poder público passa a atuar como um regulador e, em certos casos, como mero espectador, como entendem Farias e Diniz (2018).

Disposta na letra do Estatuto das Cidades, a sua implementação desperta contrariedade, pois de um lado justifica-se que o Estado não detém a capacidade financeiro-orçamentária para administrar, bem como criar equipamentos e objetos, para a valorização ambiental ou a capacidade de reurbanização ou requalificação de uma área de uma cidade, bem como de um prédio que possam estar em estágio de degradação ou uma zona da cidade no processo de decadência urbana.

Por outro lado, como sua lógica é voltada para a reprodução do capital, quando a

operação urbana consorciada já está em plena atividade, os valores e os custos de sua implantação são repassados aos novos usuários, o que pode encarecer os preços dos ingressos e dos usos de suas dependências ou dos produtos que são ofertados nele, o que gera uma condição que aparta a população de menor poder aquisitivo.

Essa intervenção na produção do espaço urbano é largamente utilizada no turismo e nos espaços de lazer. O Estado aliena o uso de uma zona ou de um prédio, e por meio de uma concessão, com vistas à requalificação urbana, agentes particulares transformam esse recinto em um objeto turístico, que pode criar benesses, majoritariamente econômicas, como a produção de emprego e renda, centralidades, geração de impostos em decorrência do fluxo de turistas, movimentação do comércio formal e informal que deságuam no pagamento de tributos indiretos, e em alguns casos, inclusive diretos. Mas por outro lado, pode alimentar gentrificação e segregação socioespacial.

Como a dinâmica urbana nos tempos de globalização são universais e homogeneizadas, em decorrência da característica de unicidade técnica e das verticalidades dessas ações, as operações urbanas consorciadas ocorrem em outras cidades do mundo, e não ficam circunscritas a um continente ou a um hemisfério. Porém, o seu uso pelos agentes-atores é mais comum nas cidades maiores, cuja a tecnosfera é mais densa e onde os seus tempos não são tão lentos, o que, consequentemente, são características do período do meio técnico-científico-informacional. Essa realidade também se deu em Brasília, capital do Brasil.

A maior operação consorciada da cidade deu-se a partir do Projeto Orla, constituída no ano de 1992, para a criação de estruturas, naquele período inexistentes, com a criação de onze áreas ao longo das margens do Lago Paranoá. Essas zonas seriam interligadas e cada uma teria funções específicas, como o turismo, o lazer e a recreação, terminal náutico, prática de esportes e serviços de alimentação. Porém, a sua gestão somente avançou na administração local posterior, e ficou a cargo da Secretaria de Turismo, chefiada durante o governo Cristovam Buarque (1995-1999), de centro-esquerda. Porém, nessas quase três décadas de execução, a gestão dessa política pública deve ser estudada para observar a sua concretude, e de forma específica, se reproduziu as contrariedades apontadas nos parágrafos anteriores, e se, apesar de certo sucesso em

algumas das áreas pensadas, o Projeto Orla não foi ou não totalmente executado.

Este artigo propõe entender essa operação urbana consorciada a partir da teoria da Geografia, pois, majoritariamente, as pesquisas partem do Urbanismo e da Arquitetura, o que aparta a ciência geográfica da discussão e da proposição de ideias desse importante dinamizador do espaço urbano na atualidade. Metodologicamente, este trabalho observa o objeto de estudo a partir de uma periodização, a partir da categoria de território usado, da atuação dos agentes-atores, da produção resultante dessas relações nas margens do principal lago artificial da Capital Federal e dos seus impactos no turismo e nos espaços de lazer.

## **OPERAÇÕES URBANAS CONSORCIADAS E SUAS IMPLICAÇÕES NO TURISMO E ESPAÇOS DE LAZER**

A partir da década de 1990, a atuação do Estado, por meio de formulação e execução de políticas públicas, encontrara-se deslocado: deveria ser mínima, com uma flexibilização da regulação, privatizações e maior parceria entre a iniciativa privada e o governo, conforme aponta Schmidt (1999). Isso reverberou também na produção do espaço urbano e de suas políticas, as quais:

A metodologia de avaliação da política urbana mudou da análise do lado da demanda, do plano diretor, do orçamento de longo prazo, da regulação e do planejamento, para a análise do lado da oferta de mercado, da viabilização dos negócios privados dos projetos específicos, embora geralmente amparados pelo setor público. Ocorreu a viagem das narrativas ideológicas conservadoras, dos conceitos e das tentativas de imposição de experimentações exógenas. Tais experimentações foram marcadas pelo hibridismo e pela adaptabilidade a cada contexto e circunstância, geralmente buscando atender às necessidades das demandas imediatas dos mercados imobiliários e financeiros, que requerem a criação de excepcionalidades e a flexibilização de normas etc., o que leva a um urbanismo customizado, elitista e de retorno rápido. (NOBRE, 2019: 2)

Um desses instrumentos de ação na política urbana são as operações urbanas consorciadas. Conforme Nobre (2019), as operações urbanas consorciadas consolidaram uma prática que não era tão comum até o final da década de 1980 e que, a partir da década posterior, passou a ser largamente utilizada pelas gestões públicas municipais, sobretudo nas grandes cidades. No Brasil, foi alocada no Capítulo II do Estatuto das Cidades, lei

criada em 2001 e sancionada no governo Fernando Henrique Cardoso (1995-2003), de centro-direita. É regulamentada na legislação urbana brasileira como um instrumento de política urbana, ou seja, passara a ter um caráter técnico e legal, a partir de parâmetros, para ser implementada nas cidades brasileiras, sobretudo com fins de orientação, pois já era usada, por no mínimo, como pontua o mesmo autor.

Disposta nos artigos 32 a 34 da norma, o Estado ratifica a sua metodologia de aplicação, bem como as justificativas e os objetivos propostos com as operações urbanas consorciadas. Nela, há três pontos fundamentais: a) a gestão do instrumento fica a cargo do poder administrativo local; b) um plano com a definição dos objetos e das finalidades, bem como contrapartidas exigidas pelos proprietários como pré-requisito à sua efetivação; e c) forma de controle da operação, com o compartilhamento obrigatório entre os diversos agentes-atores, com representação imprescindível de sujeitos da sociedade civil, conforme dados de Brasil (2009).

Como entendem Farias e Diniz (2018), diferentemente de uma parceria público-privada ou uma concessão de serviços - pois estes são transferidos à iniciativa privada somente no que tange o serviço em si, cuja finalidade é a administração e a execução dele - em uma operação urbana consorciada esse mote é o meio, e não o fim, pois a sua finalidade profícua é de requalificar áreas da cidade e dinamizá-las. Em suma, esse instrumento de política urbana possibilita que áreas ou edificações, normalmente abandonados e/ou em estágio de decadência urbana, fossem alienados por meio de uma concessão pública, cujo dono, o Estado, repassa para novos proprietários a disponibilidade de uso daquela propriedade, porém sem a desvinculação da posse, que tem o poder público como responsável.

A justificativa para tal questão se dá por uma visão financeiro-tecnocrática, cuja capacidade retórica deve-se à uma visão eficiente da otimização dos recursos públicos e, que pra isso, o enxugamento da máquina pública é necessário. O poder público, sobretudo o municipal, aliena o uso de uma área ou uma zona degradada para um agente-ator ou um consórcio (quando esses sujeitos atuam em conjunto), para requalificar áreas da cidade, e com os as despesas contraídas, criar-se-á uma cobrança dos usuários quando a operação urbana consorciada estiver finalizada, ou dos serviços dentro da dela, com a obrigação de

observar a contrapartida estabelecida como apontam Maricato (1986) e Nascimento e Moreira (2013).

Também justifica-se para a sua criação, a retórica da morosidade do Estado, que implica em uma ação vagarosa com vistas a revitalizar ou criar, por seus próprios esforços, uma melhoria em uma área da cidade ou na constituição de objetos de infraestrutura, de lazer, recreação, turismo, entre outros, e manter, inclusive a sua manutenção. Este ponto, para aprovação de uma operação urbana consorciada é positivo, pois há um ganho de toda a comunidade. Porém, por outro lado, conforme defendem Siqueira e Schleder (2022):

As polêmicas emergem em especial com relação à distância entre os objetivos declarados e os resultados efetivamente alcançados pelo instrumento. Por um lado, as operações urbanas consorciadas estão baseadas no princípio do compartilhamento dos custos e dos benefícios do desenvolvimento urbano. O instrumento utiliza-se em especial do solo criado a partir de alterações em normas urbanísticas e edículas para cobrar pelo uso mais intensivo dos lotes e de outros benefícios aos agentes privados. Ao realizar a captura de parte da valorização imobiliária criada pelos projetos, seria possível compartilhar os ganhos, investindo em uma lista de obras públicas associadas aos objetivos mais amplos de desenvolvimento urbano. Ainda o Estatuto da Cidade impõe a participação social na gestão dos projetos e o atendimento da população diretamente atingida por eles. Por outro lado, as experiências mais conhecidas com o instrumento têm sido classificadas como operações imobiliárias que beneficiam majoritariamente interesses privados e trazem poucos retornos para a cidade como um todo, já que a maior parte dos recursos públicos tem sido utilizada em obras viárias locais (Siqueira e Schleder, 2022: 478).

Isso faz com que as operações urbanas consorciadas sejam, intrinsecamente, contraditórias, pois eleva o debate sob a constituição dela possibilitar uma requalificação e que, por isso, a cidade tenha um ganho. Porém, ao mesmo tempo, essa metodologia pode, a partir dos interesses privados, se sobressair ao interesse público e gerar a questões de apartamento da população e uma privatização do território.

Porém, segundo Santos (2000), as práticas da vida do cotidiano, na atualidade, como trabalhar, estudar, se deslocar, o recrear, o viajar e o se divertir, alinham-se às

práticas e ação do tempo da globalização, pois:

Parece haver acordo quanto ao fato de que a vida social, tomada por um todo, se caracteriza pela incessante renovação das forças produtivas e das relações de produção, isto é, dos modos de produção. Cada modo de produção constitui uma capa na produção da história e se manifesta pelo aparecimento de novos instrumentos de trabalho e novas práticas sociais. Como produzir e produzir espaço são sinônimos, a cada novo modo de produção (ou a cada novo momento do mesmo modo de produção) mudam a estrutura e o funcionamento do espaço (SANTOS, 2000: 1537).

Em decorrência dessa acepção global-local dado o fenômeno da globalização, o consumo do espaço, também para as práticas do turismo e lazer, passou a ter, em sua composição, uma maior rigidez no sentido de implementação de técnicas, bem como a sua homogeneidade, como aponta Portuguez (2001).

Como resposta ao *zeitgeist* da globalização, foi neste período que importantes operações urbanas consorciadas foram criadas para o turismo ao redor do mundo, como a requalificação da zona portuária para a realização dos Jogos Olímpicos de 1992, em Barcelona, na Espanha; o *Sydney Harbour*, na cidade de Sydney, na Austrália; e a instituição de *Puerto Madeiro*, em Buenos Aires, na Argentina. Houve, substancialmente, uma apropriação do turismo para as operações urbanas consorciadas nas grandes metrópoles mundiais e nas cidades de reprodução do grande capital, como observa Carvalho (2020).

Na realidade brasileira, o Plano Real, política pública regulatória que dispôs o controle da inflação e estabilidade da moeda, em meados da década de 1990, possibilitou que uma parcela da população brasileira pudesse viajar, o que, em certa medida, aumentou o fluxo de turistas, bem como dispôs à classe média uma reserva de dinheiro para a finalidade específica de viajar e de recrear-se, e por fim, levou-se à necessidade de criar objetos do turismo nas cidades, como observa Cruz (2000).

Nesse período, inspiradas por essa realidade econômica, pelas experiências no exterior, pelas mudanças de base da estrutura capitalista, o turismo e o lazer, como um produtor de espaço nas cidades, a partir do meio técnico-científico informacional, passou a ter uma incipiente prioridade na composição e gestão de políticas públicas e da

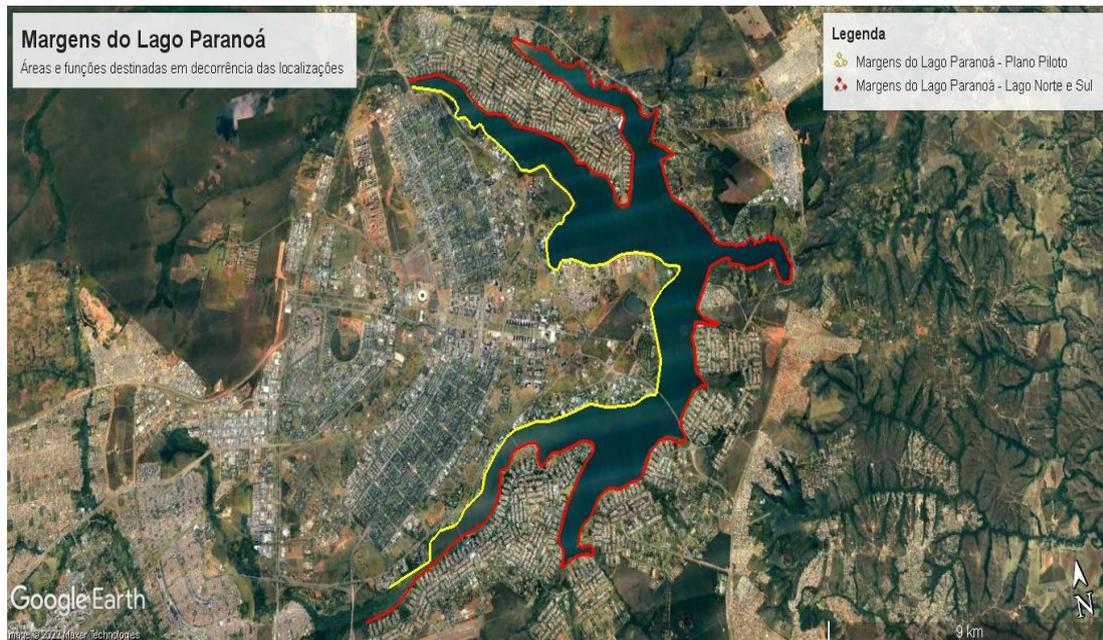
atuação do governo, em decorrência dos impactos econômicos capilarizados e rápidos em uma cidade, como aponta Teles (2009). Nessa medida, em consonâncias às práticas capitalistas, as operações urbanas consorciadas apareceram como uma solução e encontraram abrigo na produção do espaço do turismo e do lazer, como assertivamente aponta interpretação de Portuguez (2001).

## **OCUPAÇÃO DAS MARGENS DO LAGO PARANOÁ**

No traçado do plano de Brasília, na extremidade leste, em decorrência da sua topografia, já era acertado um represamento de um rio, que receberia afluência de outros quatro, para formar um corpo d'água. A justificativa era a de produção de energia elétrica e o aumento da qualidade ambiental para a população, como um atenuante do tempo seco e dos registros de pouca umidade relativa do ar na Região Centro-Oeste, conforme aponta Junqueira (2017). Em 1959, suas águas foram completamente represadas, que consubstanciou no Lago Paranoá.

Ao observar a Figura 1, o estipulado no planejamento da cidade para as margens do Lago Paranoá se dividiu em dois: a) a parte contígua ao Plano Piloto, em traçado amarelo, deveria ser destinada para: I) clubes, restaurantes e equipamentos de turismo e lazer; e II) quando não ocupada pela destinação anterior, de livre acesso; e b) na outra margem, em traçado vermelho, voltada para o Lago Sul e o Lago Norte, deveria ter integralmente o acesso livre, como define Holanda (2010).

**Figura 1.** Destinação das margens do Lago Paranoá, conforme plano piloto de Brasília



**Fonte:** Google Earth (2022), adaptada pelo autor.

Isso remete à ocupação do Plano Piloto: Brasília foi delimitada em decorrência das funções de seus usos. Essas divisões foram estipuladas em quatro, conhecida como escalas: a residencial, a gregária, a monumental e a bucólica. Esta última era destinada, dentro da divisão funcionalista da cidade, para os usos com fins ao descanso e à recreação. O Lago Paranoá, bem como suas margens, ficou restrito à essa escala. Assim, a sua extensão é alternada por áreas particulares e livres: as primeiras são destinadas para o uso de clubes, restaurantes, marinas, hotéis e objetos de cunho cultural, como observam Holanda (2010) e Cidade (2010). Todas as outras áreas, com exceção daquelas e as ocupadas por órgãos públicos, como a UnB - Universidade de Brasília, o IBAMA - Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Renováveis, e a CAESB – Companhia de Saneamento Ambiental de Brasília, devem ser de livre circulação, para fins de turismo, lazer e recreação.

Conforme observa Junqueira (2017), essa lógica, ao longo do tempo, deu-se

parcialmente: nas margens que tangem o Lago Sul e Lago Norte, houve a permissibilidade para a ocupação ilegal, sob a inaptidão dos órgãos de controle do uso da terra, e o avanço em área pública, com a construção de jardins, churrasqueiras e *playgrounds*. Destaca-se que são as áreas mais nobres da capital federal, onde reside grande parte da elite político-econômica brasiliense. Nas margens do lado do Plano Piloto, argumenta o autor, o uso das margens respeitou as normas do planejamento inicial no tocante a instituição de clubes e equipamentos de lazer. Todavia, nas outras, não houve nenhuma iniciativa para a requalificação ou instalação de parques públicos ou equipamentos de lazer, como observam Dias (2011) e Cunha (2015).

A inaptidão de ação do poder público é acirrada com a desordem sanitária da Capital Federal, pois muito do rejeito não-tratado da cidade era despejado diretamente no Lago Paranoá. O processo de limpeza e despoluição somente se deu nos anos 1990, o que foi atestado pela possibilidade de seu uso com fins à balneabilidade no fim da última década do Século XX, como descreve Dias (2011). Antes dessa investida, a população ignorava o Lago Paranoá, tendo dele somente uma referência paisagística, como aponta Distrito Federal (2022). Os clubes e associações que estavam em sua margem, apartavam-se dele, constituindo infraestrutura de lazer e esporte em seus próprios limites. Também, por outro lado, a política urbana, ao longo das décadas de 1960 a 1980, era centralizada pela tecnocracia do regime militar, que centralizava as ações governamentais, e as setorizava, notadamente nas áreas de habitação e transporte, sendo o lazer e descanso escanteados, como apontado por Souza (1999).

Entre 1987 a 1990, o conjunto urbanístico de Brasília, reconhecido nacional e internacionalmente pelo rompimento do paradigma modernista, que uniu funcionalidade e estética no mesmo conceito - arquitetônico e urbanístico -, foi tombado pelo IPHAN e reconhecido patrimônio mundial da humanidade, respectivamente. Este instrumento, como apontam Medeiros e Campos (2010), permitiu uma regulação de seus preceitos original, que, por um lado, criou um gargalo de oferta, que sem a diminuição da demanda, aumentou o valor da terra e das unidades habitacionais, fato também, que, em decorrência da regulação e da instrumentalização de proteção, também ele próprio valorizou os preços dos imóveis.

Com a limpeza do corpo lacustre e a criação de equipamentos para atividades com fins de lazer e recreação, inclusive com a normalização de seus índices de balneabilidade, o Estado planejou o uso não só do Lago Paranoá em si, mas das suas margens, ignoradas até então. Isso culminou no Projeto Orla, em 1992, durante o governo Joaquim Roriz II (1990-1994), mas efetivamente formulado e implementado durante o governo Cristovam Buarque (1995-1999). Com o princípio de articular a cidade às margens do Lago, bem como recuperar a ideia inicial de Lúcio Costa, aliou-se ao aproveitamento das orlas a partir das ideias de Barcelona, Buenos Aires e São Francisco, cujas requalificações urbanas deram-se a partir da apropriação do turismo pelas intencionalidades dos agentes-atores dessas cidades, como apontam Lima (2007) e Distrito Federal (2022).

Ao observar o plano original, diposto em Distrito Federal (1995), foram criadas onze operações urbanas consorciadas, denominadas de “polos turísticos”, destinadas para a função turística, e coadjuvadamente, para função de lazer, compras, de terminal naval, cultural e de alimentação. Vista como uma cidade cosmopolita, a intenção era utilizar-se das a prática do turismo para além do nicho de eventos e negócios, ao incentivar o aumento da oferta, por meio de objetos turísticos de cunho cultural e de recreação. Entretanto, mais de 30 anos de sua formulação, somente quatro polos foram efetivamente implantados. Apesar disso, eles foram executados de uma forma dissonante da política pública concebida e, ao mesmo tempo, outros objetos de cunho de lazer, de esporte e de recreação também foram criados fora do arcabouço programático da política pública, como observa Junqueira (2017).

## **REFERENCIAL TEÓRICO**

As operações urbanas consorciadas, no estágio neoliberal, parte de um interesse da atuação do mercado, que orienta e dota os usos do território. Nisso, surgem contradições na produção do espaço urbano, pois, por um lado, ela agrega a paisagem urbana uma nova centralidade e um novo eixo de desenvolvimento, com benesses, sobretudo econômicas, em áreas que outrora estavam abandonadas ou estavam perpassando pelo processo de decadência urbana. Por um outro, a operação urbana

consorciada cria uma espécie de áreas desconectadas do lugar, bem como aumento de preço dos produtos e da terra circunvizinhas, que podem ocasionar em gentrificação e segregação socioespacial, como apontam Siqueira e Schleder (2022).

Essas decisões, ou ações, são sistematizadas, estruturadas em um sistema de ações, feitas e orientadas a partir de intencionalidades de agentes-atores que constituem a produção do espaço. Essas demandas partem de sujeitos que têm interesses na realidade e nas dinâmicas no espaço urbano. Eles, a partir de suas demandas, são materializados a partir dessas ações, como aponta Santos (1994). Segundo Correa (2002), esses agentes-atores são elencados em cinco grupos: os capitalistas fundiários; os capitalistas donos do meio de produção, os capitalistas incorporadores; o Estado; e os grupos sociais excluídos.

As políticas públicas que compõem o sistema de ações, durante a concepção da atual fase de reprodução do modo de produção capitalista, replicam as intencionalidades dos agentes-atores que produzem o espaço urbano, cujos atributos se dão a partir de duas características: a) unicidade técnica, que homogeneiza a atuação dos agentes-atores e como essas ações são rearranjadas e usadas na produção do espaço; e b) verticalidades, com as ações e as políticas ditadas são dadas pelos atores hegemônicos, majoritariamente ligados à ótica de reprodução do capital e do lucro, em desarranjo com demandas horizontais, onde as demandas se dão em mutualismo entre os todos os sujeitos sociais, inclusive os grupos sociais excluídos, como observa Santos (2012). Na atualidade, a política urbana tem como meta a economicidade dos gastos, o enxugamento do papel estatal, a constituição a partir de nichos de oferta, a o uso limitado em detrimento do uso comum dos equipamentos públicos, defendem Farias e Diniz (2018).

Por outro lado, essas ações são propostas e produzidas para serem destinadas e aplicadas a elementos que estão no território, que dispostas de maneira sistematizadas e planejadas, formam um sistema de objetos, e assim, produzem espaço, o que as tornam um produto social, conforme Santos (1994), Santos (2012) e Santos (2014).

Conforme aponta Portuguez (2001), os espaços de turismo e de lazer são assim fundamentados, pois agentes-atores usam fragmentos do território, e a partir da concepção de que o turismo o lazer, sobretudo após a Revolução Industrial, tornaram-se práticas sociais, cujo tempo-espaço torna-se um elemento central na sociedade de consumo,

carregadas de relações e interações entre esses atores e a produção do espaço, conforme defende Sousa (2023a).

Por isso, em decorrência da indissociabilidade entre esses e as ações, os quais conjuntamente usam, alteram e modificam o espaço urbano, uma operação urbana consorciada é elencada como um uso do território e, portanto, deve ser analisada sob a categoria de território usado.

## **METODOLOGIA**

Para a análise da produção do espaço nas margens do Lago Paranoá, parte-se de uma pesquisa qualitativa e da metodologia de análise de conteúdo de referenciais documental e bibliográfica, para o entendimento da ocupação das margens do Lago Paranoá, da implementação do Projeto Orla e as consequências para aquele território e para o turismo. Também importante resgatar, por meio de literatura, a questão da localização do Lago Paranoá e de suas adjacências para atestar como incidiu nos valores e na valorização das áreas contíguas ao corpo lacustre. Isso poderá entender se o uso, ou o não-uso, foi proposital com vistas à acumulação, em decorrência do aumento dos terrenos.

O outro momento da pesquisa bibliográfica é entender como se efetivou o Projeto Orla. Dos polos turísticos, somente quatro foram satisfatoriamente implantados, em épocas distintas e intencionalidades distintas. Entender esse descompasso espacial-temporal é essencial para entender o sucesso parcial da política pública. Também deve ser suscitado quais os agentes-atores e como, politicamente, atuaram para a concretização da política pública.

Por fim, ao se apurar a consumação na atualidade, após quase três decênios de lançamento da política pública, serão analisadas também pesquisa de campo exploratória, com o uso de material fotográfico dos polos turísticos no momento histórico de elaboração deste artigo. A importância é perceber, a partir da configuração estabelecida percebida pelo autor, e provada a partir de imagens, como os usos estão estabelecendo-se, e as implicações e consequência disso que implicam em afirmar ou não as contradições elencadas no trabalho.

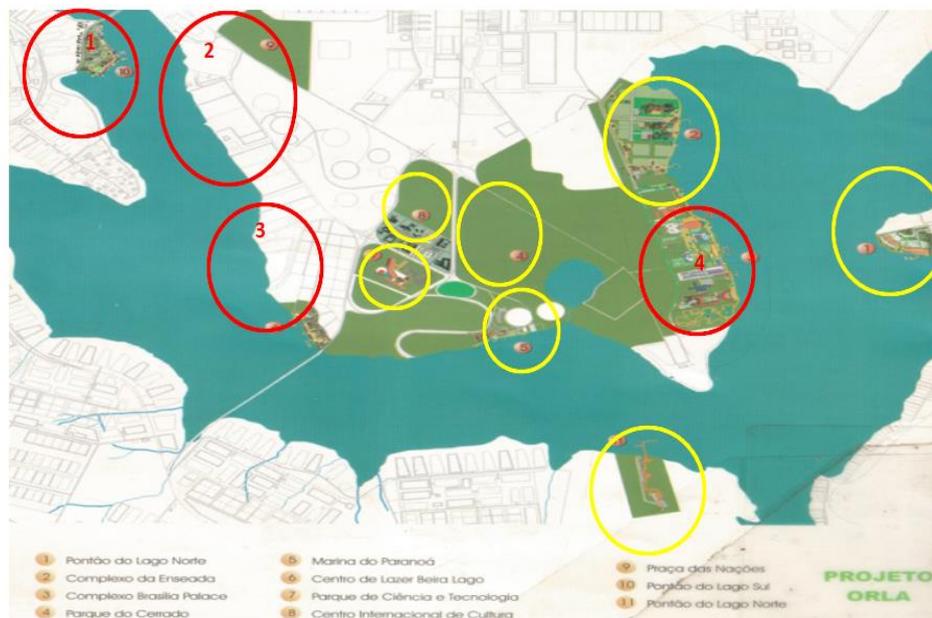
## **PROJETO ORLA**

O Projeto Orla foi efetivamente implementado em 1995. Os terrenos pertenciam à TERRACAP, empresa pública de controle majoritário do Governo do Distrito Federal e minoritário do Governo Federal, que incorpora o papel do capitalista fundiário no Distrito Federal desde inauguração de Brasília, como aponta Melo (2019). Essa política foi engendrada pela Secretaria de Turismo, e fazia parte do PNMT (Programa Nacional de Municipalização de Turismo) – política pública federal que descentralizava e dispunha, aos municípios, a governança e a administração da decisão política do turismo – no Distrito Federal, conforme disposto em Distrito Federal (1999).

Porém, ao longo da sua implementação gradativa nas últimas três décadas, a política pública não foi efetivamente implementada. Das onze áreas destinadas com fins à requalificação, somente quatro foram efetivamente implantadas, sejam elas pela ação do próprio Estado, seja pela concessão, a partir de operações urbanas consorciadas, para a iniciativa privada, conforme Figura 2, cujos círculos vermelhos são onde houve a implementação de usos turísticos e de funções afins ao turismo.

Os quatro polos implementados estão representadas foram o Pontão do Lago Sul (1); o Píer 21 (2); a Orla JK (3); e o Brasília Palace Hotel (4).

**Figura 2.** Polos turísticos do Projeto Orla implementados e não-concretizados



**Fonte:** Distrito Federal (1999), com adaptações do autor.

## PONTÃO DO LAGO SUL

O único dos polos turísticos a ser implantado na margem oposta ao Plano Piloto, a sua manutenção e o gerenciamento são feitos a partir de uma concessão à Empresa Sul-americana de Montagens - EMSA, uma empreiteira natural de Aparecida de Goiânia, no estado de Goiás. O acesso ao Pontão do Lago Sul é livre e gratuito, mas o usufruto dos serviços culturais e gastronômicos é pago, assim como vídeos e fotos para casamentos e batizados feitos por empresas ou fotógrafos profissionais. Na área, há um gramado contíguo ao Lago Paranoá, com passeio e arranjo estético-paisagístico, e ao lado dele, um polo de gastronomia, com bares, boates e restaurantes.

**Figuras 3 e 4.** Passeio, na beira do Lago, à esquerda, e pórtico na entrada do Pontão do Lago Sul, à direita



**Fonte:** fotografadas pelo autor (2023)

De todos os polos, este é, na atualidade, o que mais se faz o uso do território pelo turismo, com ações e intencionalidades diretamente dirigidas ao setor produtivo e à cadeia produtiva, por meio de avaliações e recomendações de visitas nos *lobbies* de hotéis, em guias turísticos e por meio de sítios eletrônicos de avaliação dos atrativos turísticos da cidade.

## **PÍER 21**

Anteriormente pensado para a “Praça das Nações”, que abrigaria pavilhões de mostra cultural dos outros países, o Píer 21 hoje é um complexo de serviços autodenominado *festival center*. Administrado pela AD Mall, uma incorporadora de *shopping malls*, com sede em São Paulo, concentra em um único edifício, serviços de lazer, academias, entretenimento e gastronomia. O centro de compras tem em suas dependências lojas de grifes internacionais e restaurantes, cuja administradora gerencia a maior parte destinada para esse sítio, delimitado pelo Projeto Orla.

No leito do Lago Paranoá, há um píer existente, de acesso privado, pois acessá-lo, é necessário passar pelo estacionamento ou por dentro do estabelecimento. Em sua

extremidade, há a Praça dos Orixás, de administração do Governo do Distrito Federal, onde são realizadas celebrações e cultos por parte de praticantes de religiões de matrizes africanas e onde, antes do Projeto Orla, era utilizada para o mesmo fim, porém sem nenhuma infraestrutura.

**Figuras 5 e 6.** Entrada do Pier 21 à esquerda, e imagem da Praça dos Orixás, à direita.



**Fonte:** fotografadas pelo autor (2023)

Na década de 2010, foram instalados outros serviços na área, o que se denominou de Complexo Píer 21: não só reuniria a estrutura do shopping, mas outros restaurantes e boates, como o Complexo Yurb, um *coworking* de restaurantes, que funciona em uma área onde há o compartilhamento de empresas diferentes, mas com o mesmo serviço. Esse fenômeno é visto em outras cidades, justificado pelos valores da terra e do aluguel, debatido por Avancine (2018).

## **ORLA JK**

Esse polo desenvolveu-se mais tardiamente, ao longo da década de 2010, explicada pela inauguração da Ponte JK, ainda na década anterior, infraestrutura que, em tese, foi pensada para aumentar a fluidez entre o Plano Piloto e as margens a leste do Lago Paranoá, mas na prática serviu para consolidar a área de expansão de classe média e classe média alta em condomínios fechados e autossegregados em franca expansão para aquela direção, grande parte deles, localizados em área pública. A Ponte JK gerou uma

centralidade no território e na paisagem urbana de Brasília, e em decorrência da facilidade de locomoção e de tráfego, para os moradores de maior poder aquisitivo. Por essa razão, paralelamente nesse tempo histórico, a valorização dessas redondezas.

**Figuras 7 e 8.** Orla JK vista da Ponte JK, à esquerda, e seu complexo gastronômico, à direita



**Fonte:** fotografadas pelo autor (2023)

O Polo é dividido em duas partes: o complexo de restaurantes, todos eles voltados para o público de maior poder aquisitivo ou turistas, e na margem imediata do lago, a ocupação pela população local, inclusive de menor poder aquisitivo, para fins balneários. Há, também, ligação de ciclovia diretamente entre a Orla da Ponte JK e a Rodoviária do Plano Piloto, principal ligação de transporte público entre as regiões administrativas e o centro de Brasília. Nas madrugadas, há o registro de pessoas que realizam pequenas festas com uso de carros de som, sem a utilização dos restaurantes. Essa situação gera conflitos, seja pelo barulho provocado por esses frequentadores, seja pelo lixo gerado, constatado em pesquisa de campo.

## **BRASÍLIA PALACE HOTEL**

Este polo, localizado no logradouro “Setor de Hotéis e Turismo Norte”, somente foi desenvolvido após o fim da década de 1990. Ele foi remodelado ao redor do Brasília Palace Hotel, o primeiro estabelecimento de hospedagem de Brasília, inaugurado antes

mesmo da cidade, em 1957. Em 1976, um incêndio dentro de suas acomodações culminara no seu abandono, sanado somente em meados de 2006.

A requalificação urbana da área foi catalisada pela reforma completa da estrutura do prédio, passando a ter suas funções originais estabelecidas e a abertura para espaço de eventos e restaurantes. Após a sua reabertura, surgiram, em seu redor, em uma faixa de um quilômetro, outros estabelecimentos de residências, geralmente para moradia unifamiliar, gestando uma função residencial.

**Figura 9 e 10.** Localidade com objetos para fins culturais: à esquerda a Concha Acústica de Brasília, com o Lago Paranoá ao fundo. À direita, invasão do *Lakeside* no interior do corpo lacustre e cerco ao acesso à orla



**Fonte:** fotografados pelo autor (2023)

Para atender a essa nova demanda, ao longo do final da década de 1990 e da década de 2010, incorporadores lançaram apart-hotéis, que, na prática, provocaram a refuncionalização da área, sem a anuência do Estado, antes destinada exclusivamente para as funções turísticas. Na atualidade, existem dois grandes condomínios horizontais: o *Lakeside*, vizinho ao Brasília Palace Hotel, inaugurado em 2008, e o Ilhas do Lago, mais distante deste, concebido em 2009, conforme observado em campo exploratório.

Entre eles, foram requalificados objetos com destinação ao lazer e à cultura, como a Concha acústica, um auditório aberto capaz de receber mais de 2000 pessoas e o Museu de Arte de Brasília, ambos marcados pela falta de manutenção, sendo que este encontrava-se fechado desde meados da década de 1990, e reaberto no início da década

de 2020, assim como o primeiro, reformado e concluído em agosto de 2021.

## **DISCUSSÕES E RESULTADOS**

As primeiras operações urbanas consorciadas do Projeto Orla efetivamente deram-se em 1997, no polo que corresponde ao Pontão do Lago Sul, e em 1999, ao Pier 21. Ambas são administradas por empresas exógenas de Brasília, mas com uma uniformidade: são incorporadoras imobiliárias. Souza (1994) faz essa discussão entre o capital imobiliário e a mudança na paisagem urbana fomentada entre esses agentes-atores e o poder adquirido que, enfim, produz o espaço urbano. Porém, em certo sentido, atuam também como proprietários do meio de produção a partir do turismo, dado que atua como próprio agente da produção do espaço do turismo e de lazer: ou seja, além serem protagonistas nas relações que tangem o valor de troca e de uso das terras e suas áreas internas e dos concessionários dos serviços, como quiosques e lojas, eles protagonizam a própria produção do espaço pelo turismo e os espaços de lazer.

Corroborar-se com a autora, que fez esse estudo na cidade de São Paulo, ao observar que essas empresas, a partir de suas atuações, dinamizaram as áreas e conseguiram, inclusive, mudar parte da finalidade da política pública nas margens do Lago Paranoá. Uma forma de observar isso foi no Polo do Pier 21: onde estava destinada uma área de museus, foi implantado um centro de compras. Outra forma foi quando a administradora deste polo autorizou que a administração pública gerisse a área destinada para celebrações de religiões de matriz africanas, que estava dentro dos seus limites e estava no mesmo lugar desde a década de 1960. Mas, como aborda Cleaver (2009), essa demonstração e gesto foi, do lado da empresa, uma forma de não entrar em conflitos com a população local e, por parte do Estado, essa justificativa além de garantir proventos eleitorais.

O Polo Brasília Palace Hotel somente ganhou forma a partir de 2005, quando a incorporadora Paulo Octávio comprou, do antigo dono, o esqueleto do antigo Brasília Palace Hotel. Reinaugurado um ano depois, foi beneficiado pela flexibilização do uso do solo daquele recorte geográfico, com o alargamento e a duplicação da Avenida L4 Norte, rodovia paralela ao Eixo Sul-Norte, justamente a que margeia o Lago Paranoá, e a

inauguração do complexo Royal-Golden Tulip, considerado o único hotel cinco estrelas da Capital Federal, dentro do horizonte de três anos. Por último, foram concretizadas as reformas e as revitalizações do complexo Concha Acústica, que abrigou o maior evento de shows, até 2019, o Na Praia, e as intenções articuladas de reabertura do Museu de Arte de Brasília.

Em 2007, o dono da incorporadora, homônimo ao dono da empresa, que é, além de incorporador, dono de terras dentro do Distrito Federal, foi eleito vice-governador na chapa de José Roberto Arruda, pelo antigo PFL, hoje União Brasil. Neste período, conforme Sousa (2023b), houve uma enxurrada de flexibilização do uso da terra, com o aumento de gabarito, expansão da mancha urbana e aprovação de novos setores habitacionais em todo o Distrito Federal. Uma das primeiras medidas foi a demolição de um esqueleto de um hotel às margens do Lago Paranoá. A justificativa era que o prédio não atendia as normas urbanísticas, mas, em seu lugar, em 2022, abriga os empreendimentos de apart-hotéis, tal qual o *Lakeside* e o Ilhas do Lago, chamado “Brisas do Lago”, próximo à Academia de Tênis, restringindo a sua orla a seus usuários.

Todavia, a regulamentação do uso do conjunto urbanístico de Brasília, em discussão, mas descritos em minuta, subscreve, em seu Artigo 43, os usos das margens do Lago. Este documento funciona como um plano de uso do solo na área tombada de Brasília. Segundo ela, o uso de quaisquer estabelecimentos nas margens do Lago Paranoá, em exceção à Universidade de Brasília e à Vila Telebrasil (aglomeração urbana que surgiu junto com a inauguração da nova cidade), são eminentemente turísticos ou de cunha de hospedagem, vedado o uso residencial, disposto em seu Inciso oitavo, parágrafo segundo, conforme visto de Distrito Federal (2022).

Mesmo contrariando a lei, é de notório saber, inclusive do poder público, a existência de moradia nessas glebas, evidenciadas de quitinetes e *flats* pelas compras em *sites* de anúncio de imóveis e nos classificados de jornais, inclusive com a privatização delas ao acesso à orla. Todavia, mesma nessas condições, é notável apartamento dessas estruturas e dos brasilienses, justificado pelos preços dos serviços e pela falta de capilaridade do transporte público entre esses estabelecimentos e outros *hubs* de modalidade urbana.

É importante visualizar essas intencionalidades dos agentes-atores que produziram o espaço nas margens do Lago Paranoá, pois é possível fazer uma leitura dos movimentos que empunharam os projetos de requalificação, reforma e das próprias operações urbanas consorciadas, conforme defende Neri (2008). É notável como esses agentes utilizam-se da psicosfera para reafirmar a sua importância com vistas à requalificação da área, empreendendo uma diferenciação do espaço entre espaço produzido por esses agentes-atores e os produzidos por meio do Estado.

Reforçando a teoria de Abascal e Bilbao (2021), há claramente uma diferenciação das áreas das margens do Lago Paranoá, onde nas áreas onde há uma operação urbana consorciada, há um entendimento de objetos com maior acessibilidade, conservação e segurabilidade e, em contrapartida, e onde a administração é feita pelo poder público, há um abandono nítido dos equipamentos públicos e má conservação.

Isso é potencializado ainda mais quando se trata do Lago Paranoá e de suas margens, pois conforme indica Cidade (2010), assim como a maioria dos usos pensados para Brasília, há, ao se fazer uma leitura da ocupação e do uso das margens e do próprio Lago Paranoá em si, uma contradição observada a partir de: a) planejamento supostamente democrático, cujo o escopo político se materializaria nas suas relações de produção, inclusive na instância espacial; b) valorização dos terrenos às margens do Lago Paranoá, dados pelas iniciativas de limpeza, pelos instrumentos de patrimonialização e controle e das infraestruturas construídas, que fazem, na realidade, ele apartar-se da população; c) acessibilidade limitada para a população de menor poder aquisitiva e a criação de territorialidades específicas para este fim.

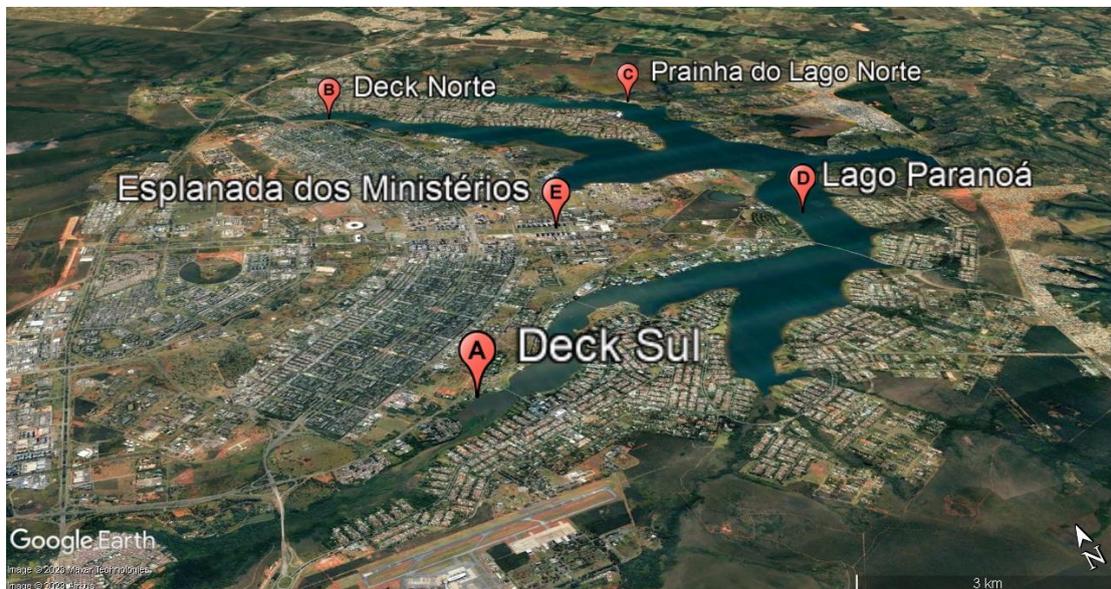
Assim, como taxativamente afirma Penna (2003), o Lago Paranoá é fragmentado e a sua maior parte é restringida a grupos de pessoas com alta renda, o que denota produções do espaço com conteúdo desigual, sendo que os fragmentos melhores aproveitados estão sob a administração de operações urbanas consorciadas. Essa constatação corrobora que esses instrumentos de política urbana, no recorte analisado, reforçaram o apartamento da população de menor poder aquisitivo das áreas concedidas e com melhor infraestrutura, denotando, por consequência, uma segregação socioespacial, com uma notável privatização do espaço público, com o apartamento da

população local, seja pelos preços de ingressos, *shows* e espetáculos ou inviabilidade por proceder o uso de transporte automotivo individual.

Em contraponto à mercantilização da orla do Lago Paranoá, na década de 2010, durante os governos de Agnelo Queiroz (2011-2015) e Rodrigo Rollemberg (2015-2019), ambos de centro-esquerda, constituíram-se infraestruturas de lazer e descanso, sem o uso do instrumento das operações urbanas consorciadas, geridas pelo próprio Governo do Distrito Federal. Isso é acirrado no governo do último, quando há uma investida para a liberação das margens do Lago Paranoá, a partir da desocupação judicial das margens, apropriadas por moradores do Lago Norte e Lago Sul.

Efetivamente, foram estatizados 30 metros de área, a contar desde a lâmina d'água. Todas as construções particulares dentro dela foram, senão destruídas, incorporadas ao poder público. Neste espaço, foram criadas ciclovias, parques, píeres e pontos comunitários. Nessa esteira, foi lançado o “Projeto Orla Livre”, uma política pública com ações governamentais para a criação de objetos do turismo e de lazer ao longo das margens do Lago Paranoá. Esses objetos dotaram de infraestrutura de equipamentos de lazer, banheiros e práticas de esportes, em três locais: Deck Sul, na Asa Sul; Deck Norte, na Asa Norte; e a Prainha do Lago Norte.

**Figura 9.** Novos objetos de turismo e de lazer nas margens do Lago Paranoá pós-projeto Orla e geridos pelo poder público



**Fonte:** Google Earth (2023), com adaptações do autor

No campo, realizado em janeiro de 2023, constatou-se que os dois primeiros ficam em áreas do Plano Piloto distantes da população. No Deck Sul, a chegada por meio de transporte público é difícil, com somente uma linha de ônibus ligando-o à Rodoviária do Plano Piloto, com o intervalo de 80 minutos entre eles, em dias úteis. Em contrapartida, mesmo gerido pela administração pública, ele está conservado, limpo, com chuveiros e banheiros funcionamento de maneira eficiente. Esse cenário é diferente dos outros dois, cujo perfil no Deck Norte é mais plural, inclusive por ficar próxima à Universidade de Brasília e a pontos de ônibus. No campo, foi visto muita sujeira, calçamento com falta de ripas de madeiras - inclusive no passeio construído sobre o Lago - e banheiros interditados.

**Figuras 10 e 11.** Deck Sul e seu passeio conservado à esquerda e orla do Lago Paranoá na Prainha do Lago Norte, à direita



**Fonte:** fotografados pelo autor (2023)

Na Prainha do Lago Norte, frequentado majoritariamente pelos moradores das Regiões Administrativas do Paranoá e do Itapoã, ambas classificadas com habitantes de menor poder aquisitivo, a infraestrutura é deficiente. Conforme observado no campo, há um aparente abandono e banheiros depredados, com indícios de usos para práticas ilícitas.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Apesar de idealizado para o uso coletivo, exceto nas áreas com destinações a clubes e similares, o uso da margens do Lago Paranoá tem em si um processo contraditório. No início, a ocupação das margens se consolidaram com os clubes, porém entrou em processo de decadência, sendo recuperadas somente quando o Projeto Orla foi concebido, por meio de operações urbanas consorciadas entre o empresariado e o poder público.

Foi verificado que há usurpação da tratativa original da política pública e da ocupação do Lago Paranoá e que, mesmo com a existência de usos, esses são permeados dados instrumentos mercadológicos. O elevado valor dos serviços e a cobrança de serviços dentro das áreas que, em tese, são públicas, invitam a interpretar que há uma tendência de segregação do território, privilegiando o morador local de alta renda e

tornando as funções turísticas coadjuvantes.

Constatou-se que as operações urbanas consorciadas são facilmente apropriadas na produção do espaço do turismo e dos espaços de lazer e, com o investimento privado, pensado a partir da reprodução da ótica do capital, produz espaços segregados, onde os primeiros são condicionados e materialmente instituídos a uma maior segurabilidade, acessibilidade, legibilidade e manutenibilidade dos equipamentos, por enquanto que, os administrados diretamente pelo poder público, tendem a não ser essas características. Mas por outro lado, não onera-se a população de menor poder aquisitivo. Essa dicotomia parece conveniente aos interesses do Estado e dos administradores dessas áreas, que reforçam, a partir de infraestrutura básica, como a mobilidade urbana e o distanciamento de localizações de grande fluxo de pessoas, seja pelo ingresso cobrado pelo uso da própria área ou serviço, o que acarreta ou o uso parcial dos lugares ou o seu apartamento total.

Já as áreas constituídas pós-projeto Orla também aparentam essas características, de uma maneira mais velada. Mesmo com o uso livre, há situações contraditórias: mesmo com o acesso livre, observa-se a quase inexistência de linhas de ônibus entre as infraestruturas nas margens do Lago Paranoá. Ademais, as infraestruturas no Plano Piloto são priorizadas nas demandas de atuação do Governo do Distrito Federal, como conservação e limpeza, em um contraste evidenciado a olho nu na Prainha do Lago Norte, usado predominantemente pela população das Regiões Administrativas Paranoá e do Itapoã, que localizam-se na periferia de Brasília.

Por isso, como proposição, este artigo tende a ver as operações urbanas consorciadas com um certo sucesso, portanto, devem ser preservadas. Porém, é imediata a necessidade de alguma forma de compensação econômica e social para que a população local tenha a capacidade de usufruir todos os seus serviços de forma integral, com a sugestão de diminuição do valor de ingressos, a criação de níveis de bilhetes, com um barateamento para a população local ou, no caso de serviços de entretenimento, a criação de um dia de uso grátis.

Também, como uma medida positiva, deve-se apoiar quaisquer medidas de democratização do Lago, como as desocupações proporcionadas entre 2015 a 2018, com a ampliação e a conservação de suas infraestruturas e a criação de instrumentos de

mobilidade, seja pelo aumento do itinerário das linhas de ônibus, seja por meio do uso de transporte aquático para fins de mobilidade e de turismo.

## REFERÊNCIAS

ABASCAL; E.H.S; BILBAO, C.A. Em busca da escala local: Operação Urbana Consorciada Porto Maravilha, atualidade e perspectivas. In: **Revista Estudos Avançados**. Edição 35 (102): 95-110, 2021.

AVANCINE, D. L. **Espaços de coworking como intermediadores sociais**. - Orientadora: Maria José Tonelli. Dissertação (mestrado) - 148 f. Escola de Administração de Empresas de São Paulo, 2018.

BRASIL. **Estatuto da cidade**. Lei 10.257, de 10 de julho de 2001. 2ª ed. Brasília: Câmara dos Deputados, 2009.

CIDADE, Lucia Cony. Ideologia, produção do espaço e apropriação da sacionatureza no Lago Paranoá. In: PAVIANI, Aldo (Org.). **Brasília 50 anos: da capital a metrópole**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2010. 490 p. (Coleção Brasília). ISBN 9788523012427.

CARVALHO, M. de. Regimes urbanos: perspectiva comparada entre operações urbanas consorciadas. In: **Caderno Metropole**. São Paulo, v. 22, n. 49, pp. 1009-1032, 2020.

CLEAVER, S.R.T. **Memórias da festa de Iemanjá: presentes e passados às margens do Lago Paranoá (1960 -2000)**. 2009. 87 f. Dissertação (Mestrado em História)-Universidade de Brasília, Brasília, 2009.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1989. 94 p. (Série Princípios; 174). ISBN 8508032609.

CRUZ, Rita de Cássia Ariza da. **Introdução à geografia do turismo**. 2. ed. São Paulo: Roca, 2003.

CUNHA, J.P.A.C. **Qualidade da água do Lago Paranoá e de seus tributários**. Orientador: Regina de Souza Maniçoba. 2015. 44f. Monografia apresentada para a especialização em análise ambiental e desenvolvimento sustentável. Instituto CEUB de Pesquisa e Desenvolvimento - ICPD. Uniceub - Centro Universitário de Brasília, 2015.

DIAS, L.T. **Modelagem dinâmica espacial do uso e ocupação do solo na bacia hidrografia do Lago Paranoá-DF: 1998-2020**. Orientador: Detlef Hans-Gert Walde. 2011. 144 f. Dissertação (mestrado). Mestrado em Geologia. Instituto de Geociências, 96

Universidade de Brasília, 2011.

DISTRITO FEDERAL. **Projeto Orla**. Brasília: Editora Coordenação TDA desenho e arte, 1995.

\_\_\_\_\_. SETUR-DF – Secretaria de Turismo do Distrito Federal. **Plano estratégico de turismo: políticas estratégicas e programas 1999-2002**. Brasília: Edição da assessoria da Secretaria de Turismo e Lazer, 1999.

\_\_\_\_\_. **Proposta de minuta do Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília**. Disponível em: [www.seduh.df.gov.br/wp-content/uploads/2017/11/Minuta-PLC-PPCUB.pdf](http://www.seduh.df.gov.br/wp-content/uploads/2017/11/Minuta-PLC-PPCUB.pdf). Acesso em: 29 de agosto de 2022. FARIAS, T.; DINIZ, R. Cidades neoliberais e direito à cidade: outra visão do urbano para a psicologia. In: **Revista Psicologia Política**, 18(42), 281-294, 2018.

HOLANDA, F. de. A morfologia interna da capital. In: **Brasília, ideologia e realidade: espaço urbano em questão**. Aldo Paviani (org.). Brasília: EDUnB, 2ª Ed, 2010.

JUNQUEIRA, L. D. M. Lago Paranoá de Brasília: Análise Espacial dos Usos e Ocupações da Orla do Lago para o Lazer entre as Décadas de 1960 A 1990 Segundo as Categorias do Método Geográfico de Milton Santos. **Revista Acadêmica do Observatório de Inovação do Turismo**, v. 11, n. 1, p. 1-36, 2017.

LIMA, Josana de Oliveira. **Sustentabilidade ambiental na atividade turística: um olhar sobre o Projeto Orla**. Dissertação (Dissertação do Mestrado Profissional em Turismo da Universidade de Brasília). Centro de Excelência em Turismo / UnB. Brasília, 2007.

MARICATO, E. Brasil 2000: qual planejamento urbano? In: **Cadernos IPPUR / UFRJ/Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional da Universidade Federal do Rio de Janeiro**. – ano 1, n.1 (jan./abr .1986 ) – Rio de Janeiro:UFRJ/IPPUR,1986.

MEDEIROS, A.E; CAMPOS, N.L.O. Cidade projetada, construída, tombada e vivenciada: pensando o planejamento urbano em Brasília. In: In: PAVIANI, Aldo (Org.). **Brasília 50 anos: da capital a metrópole**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2010. 490 p. (Coleção Brasília). ISBN 9788523012427.

MELO, M. L. **A expropriação de terras em Brasília /DF: urbanização a interesse de quem?** 2019. 245 f., il. Tese (Doutorado em Política Social)—Universidade de Brasília, Brasília, 2019.

NASCIMENTO NETO, P; MOREIRA, T.A. Operação Urbana Consorciada da Linha Verde: limites e oportunidades à luz da gestão social da valorização da terra. In: **Caderno Metropole**, São Paulo, v. 15, n. 30, pp. 583-603, 2013.

NERI, Rosângela Viana Vieira. **A (re)produção do espaço como mercadoria: Polo 3 - Projeto Orla extensões-latências**. 2008. 233 f., il. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade de Brasília, Brasília, 2008.

Nobre, E.A.C.. **Do plano diretor às operações urbanas consorciadas: a ascensão do discurso neoliberal e dos grandes projetos urbanos no planejamento paulistano**. São Paulo: Annablume, 2019.

PAVIANI, Aldo (Org.). **Brasília 50 anos: da capital a metrópole**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2010. 490 p. (Coleção Brasília). ISBN 9788523012427.

PENNA, Nelba Azevedo. Fragmentação do ambiente urbano: crises e contradições. In: PAVIANI, Aldo; GOUVÊA; Luiz Alberto de Campos (org.). **Brasília: controvérsias ambientais**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2003. 316 p. (Coleção Brasília). ISBN 8523006842.

PORTUGUEZ, Anderson Pereira. **Consumo e espaço: turismo, lazer e outros temas**. São Paulo: Roca, 2001.

SANTOS, Milton. **Técnica, espaço, tempo: globalização e meio técnico-científico informacional**. São Paulo, SP: Hucitec, 1994. 190 p.

\_\_\_\_\_. Modo de produção técnico-científico e diferenciação espacial. In: **Lecturas geográficas, homenaje a José Estéban Álvarez**. Madrid, UCM, v.2, 1537-52, 2000.

\_\_\_\_\_. **Por uma geografia nova: da crítica da geografia a uma geografia crítica**. 6. ed. São Paulo: EdUSP, 2012. 285 p. (Coleção Milton Santos ; 2). ISBN 9788531407154

\_\_\_\_\_. **Metamorfoses do espaço habitado: fundamentos teóricos e metodológicos da geografia**. 6. ed. São Paulo: EdUSP, 2014. 136 p. (Coleção Milton Santos ; 10). ISBN 9788531410444

SCHIMIDT, Mário Furley. **Nova História Crítica**. São Paulo: Editora Nova Geração, 1999.

SIQUEIRA, M.T; SCHLEDER, C.S.L. Mapeando grandes projetos urbanos: levantamento de operações urbanas nos municípios brasileiros. In: **Caderno Metropole**, São Paulo, v. 24, n. 54, pp. 477-500, 2022.

SOUSA, D. DE. A Economia Política do turismo. **Ateliê do Turismo**, v. 7, n. 2, p. 260 - 280, 20 nov. 2023a.

\_\_\_\_\_. A apropriação de equipamentos públicos para a reprodução do capital: entre o início da verticalização e a produção da infraestrutura na Região Administrativa do

Recanto das Emas-DF. **Revista Geografias**, [S. l.], v. 19, n. 1, p. 75–94, 2023b. Disponível em: <https://periodicos.ufmg.br/index.php/geografias/article/view/42785>.

SOUZA, M.A. **A identidade da metrópole: a verticalização em São Paulo**. São Paulo: Hucitec-Edusp, 1994.

\_\_\_\_\_. de. O II PND e a política urbana brasileira: uma contradição evidente. In: DEÁK, Csaba e SCHIFFER, Sueli Ramos (orgs.) **O processo de urbanização no Brasil**. São Paulo, Edusp/ FUPAM, 1999.

TELES, Reinaldo. **Fundamentos geográficos do turismo**. Rio de Janeiro: Elsevier, 2009. xii, 163 p. ISBN 9788535232509