

---

# **Brasília: os próximos 50 anos.**

## **A representação geográfica da expansão de Brasília.**

**EURAU'12**

---

*ABSTRACT. Cities are now homes for half of humanity. They are the centers of production, consumption and economic and social processes that create opportunities. But also generate disease, crime, pollution and poverty. Brasilia, the Capital of Brazil, is a Brazilian icon. It is a place of power and business, but also is an imaginary place. Objectification is to become a real conceptual scheme. Classification is a way to meet and master unknown elements and puts them into a system of values and categories reproducing reality. The article explores the representation of the expansion of Brasília. Can this representation help to build a project to be planned? It is suggested to research for institutions, vulnerability, planning issues and scales of Brasilia and its urban region (Ride).*

*KEY WORDS: Brasília, Brasília planning, Brasília, RIDE*

---

**Alessandro Aveni**

*Universidade de Brasília UNB  
SQN 402 bloco H ap. 302 – cep. 70834-080, Brasília (DF) Tel. 055-61-81313509  
Alessandro@unb.br*

## 1. Introdução

Os números do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística), o instituto central de estatísticas brasileiras, mostraram que em 1970, 55,9% dos brasileiros viviam nas cidades; vinte anos depois, em 1990, a população urbana atingiu 75,5%, e subiu para 84,4% em 2010. Devido a isso, vários conflitos surgiram na seqüência dos fluxos migratórios internos, que foram atraídos pelas oportunidades de trabalho e na busca de melhores condições de vida nas cidades, e também em Brasília. Como consequência do aumento da população, as cidades têm enfrentado uma realidade de crescimento desordenado, mesmo naquelas previamente planejadas, como Brasília.

As significativas mudanças dos últimos anos se refletem nos centros urbanos de várias maneiras contraditórias: na densificação da ocupação da terra, na expansão dos bairros das cidades, tanto de alta renda em assentamentos fechados, os "condomínios", quanto de conjuntos habitacionais populares, ou através do surgimento de favelas em torno das bases das cidades informais na periferia. Ao mesmo tempo, produziram-se vazios no espaço urbano. Todos esses problemas aumentam o preço das infraestruturas, reduzem a eficiência dos transportes públicos e acentuam os impactos ambientais. Em consequência, o processo de planejamento deve se concentrar sobre problemas tais como pobreza, violência, poluição, transporte, locais insalubres e diminuição na qualidade de vida. Em resumo, tornaram as cidades em locais de extrema vulnerabilidade.

Em Brasília, o planejamento urbano, abordou a vulnerabilidade social em pesquisas apenas em 2007, ao tratar da RIDE (Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno), que engloba a Capital Federal e os municípios próximos. Em 2007, foi definido também um novo plano de transporte sustentável, concluído em 2009, e para o final de 2012 espera-se uma novo PDOT (Plano Diretor de Ordenamento Territorial), para equacionar e dar soluções de planejamento territorial para todo o território, o Distrito Federal. Mas, assume-se que não é suficiente. A fim de enfrentar os problemas é necessário um novo planejamento estratégico integrado do espaço, tal como proposto em 2009 pelo UN-HABITAT, manual do planejamento urbano sustentável. Isso significa desenvolver um acordo com todos os agentes envolvidos na dinâmica urbana do Distrito Federal para um novo projeto de Brasília. Tal projeto, que envolve um plano estratégico, será desenvolvido basicamente em áreas como saúde, transportes, habitação e meio ambiente.

Para atingir os objetivos do planejamento estratégico, algumas perguntas são pertinentes. Quanto à abrangência territorial, as intervenções serão em Brasília ou atingirão também a RIDE? Quanto à definição das políticas, qual das áreas será mais importante para ação imediata: habitação, transporte, saúde, meio ambiente ou o desenvolvimento econômico? Finalmente como elaborar um projeto de tal abrangência, interdisciplinar e englobando cidadãos, empresas, poder público e organizações coletivas?

## **2. Breve historia da construção de Brasília**

A discussão política sobre a mudança da capital do Brasil do litoral para o interior do país remonta aos meados do século XVIII. Em 1750, um cartógrafo e engenheiro militar, Francisco Tosi Columbina, natural de Genova ao serviço da coroa do Portugal obteve concessão real para abrir uma via entre São Paulo e Cuiabá, desenvolveu mapas que se tornaram úteis para a ocupação do Centro-Oeste e levantou a possibilidade da mudança da capital da colônia. Já no final do século XVIII a Coroa Portuguesa pensava em uma “Nova Lisboa” no interior do Brasil, no centro do país (SCHMIDT 2010, p. 44-48 não está na bibliografia). O local próximo ao definitivo foi apontado por Hipólito José da Costa, editor do jornal Correio Braziliense, em 1813, e reafirmado por Francisco Adolfo Varnhagem, Visconde de Porto Seguro, em 1877.

A mudança da Capital passou a constar na Constituição de 1891, que determinava, no Artigo 3º, a demarcação de uma área de 14.400 km<sup>2</sup> no planalto central do Brasil para abriga-la. A Constituição de 1946 retomou o tema. No Artigo 4º, do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, determina-se a nomeação de uma comissão de técnicos para proceder ao estudo da localização da capital. A comissão, chefiada pelo general Djalma Polli Coelho, decidiu pela localização anterior, delimitada por Luís Cruls<sup>3</sup> (CARPINTÉRO 2010)

Em janeiro de 1951, Getúlio Vargas assumiu a Presidência da República e retomou as políticas de desenvolvimento para o centro do país e os estudos para a mudança da Capital. Em 5 de janeiro de 1953, sancionou-se a Lei 1803, que autorizou o Poder Executivo a realizar estudos definitivos sobre a localização da nova Capital da República. A lei definiu parâmetros para tais estudos, determinou uma área aproximada de 5.000 km<sup>2</sup> para o novo Distrito Federal, realizou estudos para a mudança de cada órgão do Executivo, do Legislativo e do Judiciário fixou em 500.000 habitantes a base para os estudos da nova cidade. Os grandes proprietários em Goiás esperavam desde a apresentação do relatório Cruls, no final do século XIX, a transferência da Capital Federal que significaria um pesado investimento na região, cujos benefícios lhes despertava interesse. A mudança da capital vinha sendo acalentada como necessidade essencial para a segurança nacional e a soberania brasileira sobre o território.

Em janeiro de 1954, o governo Vargas contratou a empresa norte-americana Donald Belcher & Associates, para identificar, por aerofotogrametria, vários sítios na região do Planalto Central, compreendida entre os paralelos sul 15º 30' e 17º e os meridianos a W. Gr. 46º 30' e 49º 30', mais adequados para a construção da cidade. Belcher indicou cinco localizações possíveis para a cidade, designados por cores, dos quais o governo escolheu o castanho, o mesmo que Glaziou havia indicado. O sítio escolhido consistiu, no geral, em um anel de chapadas de altitude uniforme, cerca de 1.230 m sobre o nível do mar, com cerca de 60 km na direção norte sul, e 40 km, na leste-oeste. Este anel é o divisor de águas da bacia do rio Paranoá. No interior dessa bacia hidrográfica há um domo, uma ligeira elevação, ligeiramente deslocado para leste. Em fevereiro de 1955, Belcher entregou seu relatório ao novo presidente Café Filho.

Em janeiro de 1956 houve a posse de Juscelino Kubitschek e em 19 de setembro, o Presidente sancionou a Lei 2.874, que delimitava a área do novo Distrito Federal; criava a Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil – a NOVACAP e atribuía à nova cidade o nome de Brasília. No mesmo dia foi assinado o Edital do Concurso Nacional para o Plano Piloto da Nova Capital do Brasil, cujo vencedor foi o projeto do arquiteto e urbanista Lúcio Costa (Figura 1).

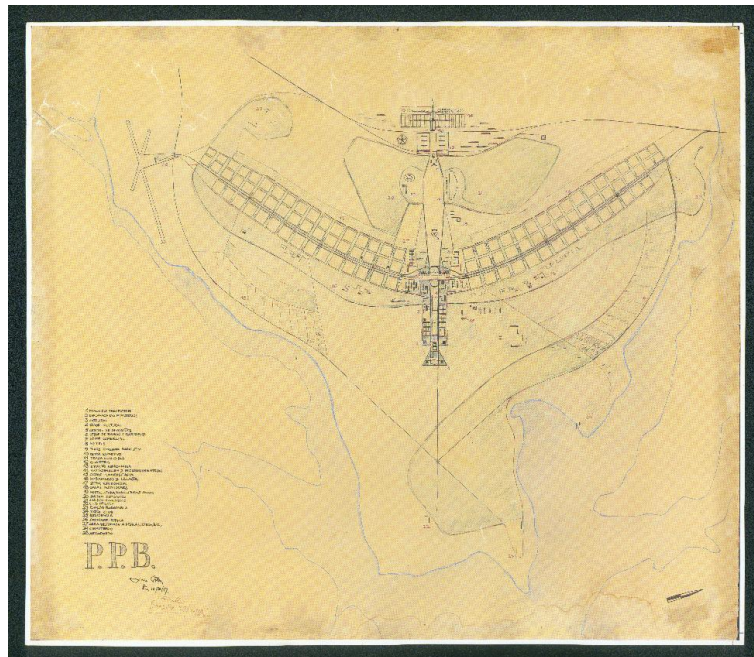


Fig. 1. O plano piloto, de Lúcio Costa.

A mudança da capital era vista como uma política desenvolvimentista e sofria oposição dos liberais. Isso não era, contudo, absoluto. Políticos, empresários, e grandes proprietários de terras goianos, especialmente os dos municípios afetados pela implantação do novo Distrito Federal, independentemente de sua filiação ideológica ou partidária, defendiam a mudança. No Rio de Janeiro, ao contrário, um sentimento de perda, relacionado ao prestígio e ao suporte econômico, impelia importantes forças políticas a se opor a transferência.

Os arquitetos e os urbanistas estavam encantados com o Movimento Moderno, as cidades novas, as reconstruções na Europa, a Carta de Atenas, que sintetizou o urbanismo modernista dos CIAM (Congrès Internationaux d'Architecture Moderne) e Le Corbusier como seu maior representante. Em 1964, instalou-se o governo militar e a ele interessava uma capital longe da cidade do Rio de Janeiro, centro político do país. Dessa maneira, a construção de Brasília foi acelerada. Em 1987,

ainda sob a Constituição de 1967, o Governador do Distrito Federal, José Aparecido de Oliveira, assinou o Decreto 10.829, de 14 de outubro de 1987, que regulamentou o art. 38 da Lei nº 3.751 de 13 de abril de 1960, no que se refere à preservação da concepção urbanística de Brasília. Contudo já em 87, o plano já tinha sofrido inúmeras modificações.

### **3. Expansão de Brasília**

A urbanização e a modificação do projeto de L. Costa do Plano Piloto de Brasília aconteceu sob forte incremento populacional, a ampliação física da mancha urbana, a integração da nova capital com os estados limítrofes, sobretudo Goiás e Minas Gerais (Paviani 2007). O censo do IBGE, de 1970, encontrou 516.896 habitantes; em 1980, superaram a casa do milhão de habitantes: 1.138.835. No Censo de 1991, a população urbana era de 1.515.889 e, em 2.000, Brasília havia ultrapassado a casa dos dois milhões, tendo o censo registrado 2.051.146 habitantes, distribuídos em 19 Regiões Administrativas. Em 2010, o Distrito Federal contava com 2.560.160 habitantes, distribuídos em 31 regiões administrativas.

O censo de 1970 encontrou apenas dois núcleos urbanos com mais de 100 mil habitantes – Plano Piloto e Taguatinga; em 1980, eram quatro com mais de 100 mil habitantes: Plano Piloto, Taguatinga, Ceilândia e Gama; no de 1991, mais uma localidade se acrescentava à lista: Samambaia. No censo de 2000 eram nove: Plano Piloto, Taguatinga, Ceilândia, Gama, Samambaia, Guará, Sobradinho, Planaltina e Paranoá, o que atesta a evolução do crescimento dos núcleos, além dos que são constantemente criados, pois o GDF iniciou a construção da segunda etapa do Condomínio Jardins Mangueiral na Região Administrativa XIV – São Sebastião.

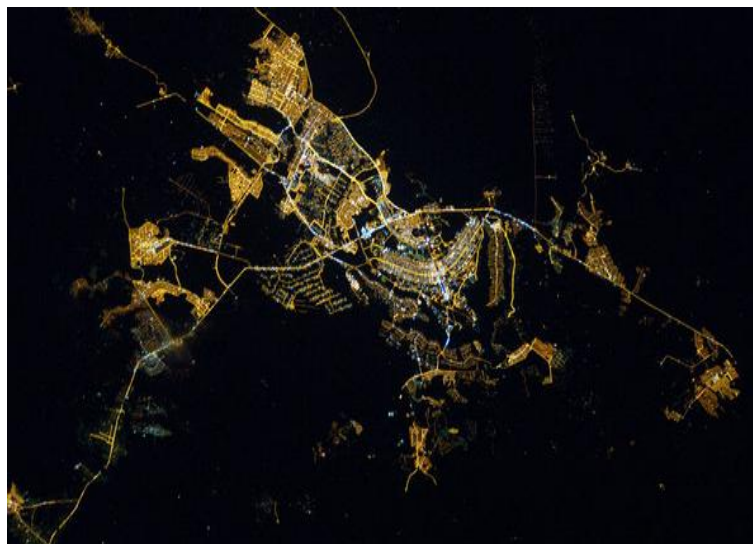


Fig. 2. Brasília. Fonte: Nasa – 2012

e acordo com Paviani (2007) podem-se vislumbrar três períodos da expansão do Distrito Federal: construção e transferência de funcionários e órgãos no período pioneiro – de 1956 a 1973; período seguinte – de 1974 a início dos anos 1990 – é rico em ações para a consolidação de Brasília, com a elaboração de planos de organização do território, como o PEOT (Plano Estrutural de Organização Territorial), de 1977; o tombamento do Plano Piloto como Patrimônio Cultural da Humanidade pela UNESCO, em 1987, e a articulação do Governo Federal, Distrito Federal e municípios limítrofes, formando a RIDE (Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno); período contemporâneo com ações para a autonomia política das regiões administrativas e regularização dos parcelamentos irregulares de classes de renda alta, média e baixa, que ocorrem em todo o Distrito Federal.

Os parcelamentos irregulares do solo e as ocupações irregulares, ou ilegais, são um problema muito sério para a gestão do Distrito Federal, pois significam a apropriação privada de terras públicas e foi uma questão não gerenciada pelos poderes públicos no longo do tempo. Segundo Paviani (2010) ocupam APAs (Áreas de Proteção Ambiental), nascentes de riachos, como em Vicente Pires, área de matas ciliares, áreas de risco, como no Grande Colorado. No Plano Piloto se desrespeitam igualmente as leis ambientais, com captação de água do lago Paranoá e na orla do lago também se constroem piscinas em terras públicas, “piers” e marinas sem licença ambiental, levantam-se muros e cercas, que impedem a passagem das ciclovias prevista em planos de democratização da orla lacustre.

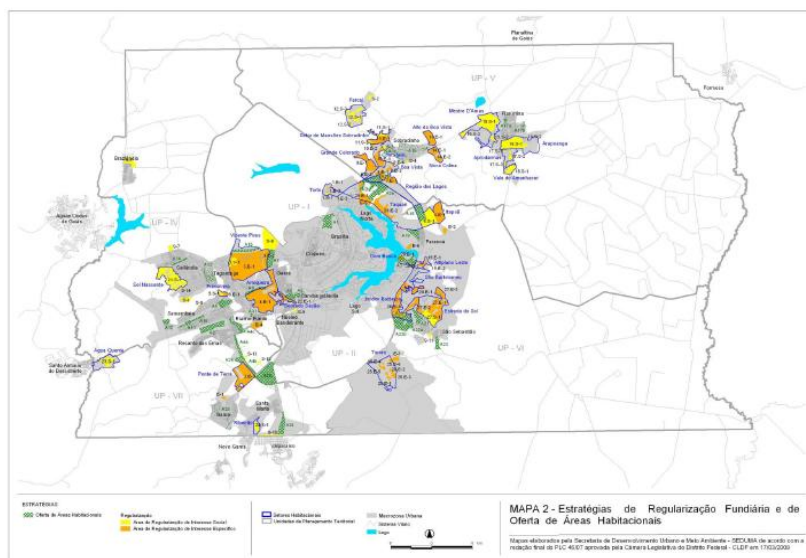


Fig.3. Estratégias de regularização e habitação. Fonte:PDOT 2009.

Paviani (2010) chama Brasília de "metrópole incompleta" e utiliza a designação de "área metropolitana" para o Distrito Federal e Entorno. Segundo Milton Santos, metrópoles completas são as que possuem equipamentos e estrutura complexa, inclusive parque industrial, sendo capazes de organizar o espaço nacional. As metrópoles incompletas, ao contrário, apenas comandam o espaço regional a sua volta. O IBGE, nos anos 70, estabeleceu as características demográficas e sócio-econômicas para definir as metrópoles brasileiras. Na época, ainda em consolidação, Brasília preenchia as características demográficas, mas não detinha as características de complexidade econômica, como indústrias para ser incluída nas metrópoles definidas pelo IBGE. Em 2007, porém, com uma população apenas inferior a São Paulo e Rio de Janeiro, Brasília foi qualificada pelo IBGE como uma metrópole nacional.

Brasília então expandiu-se de forma polinucleada no interior do DF. Municípios goianos próximos e mineiros<sup>5</sup> possuem fortes laços funcionais com a Capital e interagem fortemente com ela. A metrópole formada com o aglomerado urbano em questão deverá desenvolver a efetiva implantação da RIDE. A questão da RIDE envolve as escolhas do futuro

#### **4. Projetos futuros de Brasília**

Para atingir objetivos de pesquisa sobre a região metropolitana de Brasília, e sistematizar um projeto futuro precisa-se então de informações e uma metodologia. O processo deveria no mínimo:

- Levantar o estado da arte do planejamento sustentável urbano em Brasília e internacionalmente, principalmente com os resultados da reunião WFU5 da UN-HABITAT em Nápoles (Itália) em setembro 2012.

- Coleta de informações geográficas e representações do Ride de Brasília, tais como formação histórica, , social e cultural, problemas de vulnerabilidade.

- Análise no campo com base em entrevistas, discussão local e representações de lugares, por intermédio de amostras de população de particular interesse; pesquisa bibliográfica, usando também material produzido em pesquisas da UnB (Universidade de Brasília) que são numerosas.

- Definir quais os pontos marcantes de um projeto para Brasília futura, sintetizando-se uma visão de Brasília em 2025 e 2050 e de seus objetivos sociais e seus lugares.

- Definir qual o processo de planejamento sustentável urbano com referência aos modelos internacionais da UN-HABITAT e brasileiros.

- Usar representações cartográficas e geográficas do projeto para compor cenários futuros, nos quais ocorrerá: síntese dos fatores de crescimento urbano e do uso do solo hoje e depois; síntese do desenvolvimento demográfico e populacional hoje e depois; síntese da vulnerabilidade; síntese de indicadores econômicos hoje e depois.

Mostra-se de fundamental importância o contato com as instituições públicas que desenvolvem o planejamento, tanto do governo do DF, quanto dos estados e municípios da RIDE, assim como os resultados do novo PDOT, que já prevê ações de interesse metropolitano. O aspecto institucional é o primeiro dos pontos a serem colocados como pilares na análise da área metropolitana futura de Brasília.

Brasília e seu Entorno estão incluídas entre três RIDES (Regiões integradas de desenvolvimento) do Brasil. Institucionalmente, para a questão da definição de área metropolitana, há os seguintes marcos legais, ordenados cronologicamente: 1973 - criação de 8 RM (regiões metropolitanas) com Lei Complementar n.14.1973; 1974 - criação da RM de Rio de Janeiro, pela Lei Complementar n. 20/1974, com a fusão dos estados da Guanabara e do Rio de Janeiro; Constituição Federal de 1988, que transferiu a criação das RM para esfera estadual. Nos Estados surgiram outras RM possibilitadas pela Constituição. Assim, em 1998 foram criadas as RIDES de Brasília, Petrolina-Juaziero e Grande Teresina.

Pode-se perceber que há muitas questões institucionais a serem ainda discutidas: a formação de governos metropolitanos, intermediários entre Estados e municípios, autonomia financeira da nova entidade a ser instituída, definição da malha de cidades no Brasil com uma metodologia estatística (como por exemplo a de NUTS<sup>6</sup>). Também há uma proposta de Estatuto das Metrôpoles, ainda em discussão parlamentar, que define as áreas urbanas ou metropolitanas, com base taxa de urbanização e população ativa em: região metropolitana, aglomeração urbana, microrregião, região integrada de desenvolvimento econômico.

Em segundo lugar devem ser avaliadas a sustentabilidade e a vulnerabilidade dessas ações no projeto urbano futuro. A Geografia, que tradicionalmente se ocupa das relações sociedade/espço e sociedade/natureza encontra-se numa posição privilegiada para contribuir para a dinamização do debate em torno da sustentabilidade urbana. Mas, os geógrafos têm vindo a negligenciar a escala da urbanização e a idéia de sustentabilidade (Workshop on Urban Sustainability, 2000, p.2). Uma perspectiva geográfica sobre a sustentabilidade urbana deverá ser interdisciplinar e se apoiar nos estudos urbanísticos e de arquitetura, entre outros, e focar nos processos, nas ferramentas de análise, na contingência e especificidade dos lugares como algumas das conclusões do Workshop sobre Sustentabilidade Urbana, em 2000.



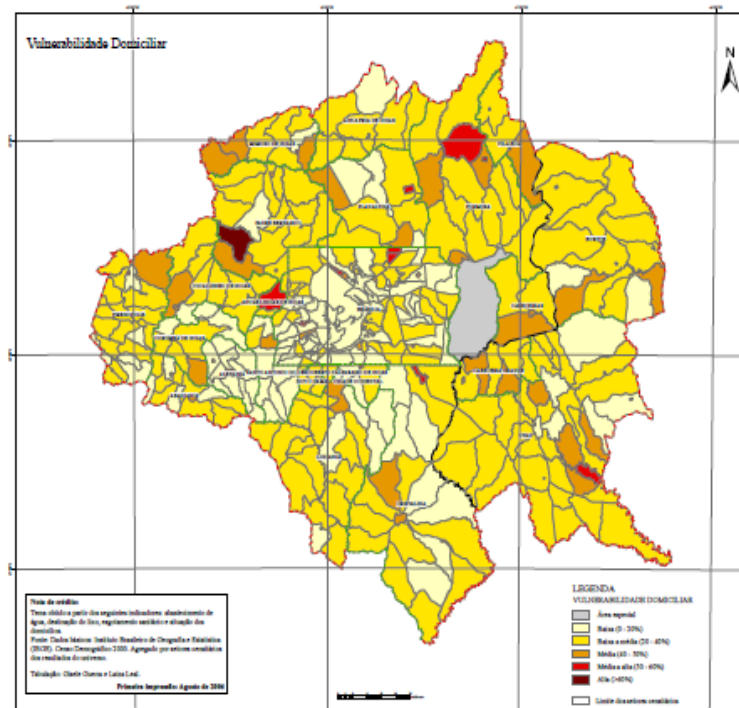


Fig. 3. Vulnerabilidade domiciliar 2006 Ride de Brasília. Fonte: Dados básicos: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Censo Demográfico 2000. Agregado por setores censitários dos resultados do universo.

Em terceiro lugar, resolvidos os problemas institucionais, econômicos, sócias e de desenvolvimento sustentável deve ser resolvida a questão de qual gestão do uso do solo e da propriedade se pretende ter. A megalopolização de Brasília entrou em cena a partir da fase de "internacionalização do mercado interno", na segunda metade do século 20, tornando-se atraente para os capitais externos e para a mão de obra nacional. Segundo autores, depois da crise do modelo liberal substituído, no final das décadas de 80 e 90, pelo modelo da globalização da economia mundial, novos padrões urbanos foram substituindo o padrão da megalopolização, cujas tendências ainda não estão suficientemente estudadas e comprovadas<sup>7</sup>. Deve-se pensar em um futuro, em que o governo e outros agentes locais devem ter negociações menos assimétricas e o governo pode agir como negociador.

Em quarto lugar, considerando a diferença de análise de escala do lugar ao global, deve-se comprovar que Brasília preenche funções globais, além de nacionais, ou se teria condições de preenchê-las num futuro próximo para não ser "excluída" dos efeitos positivos da globalização. A relação global - local em Brasília deve ser ainda explorada nos seus fatores e quantificada. Saskia Sassen (2002) no último livro por ela organizado, "Global Networks", levantou as seguintes funções econômicas

relevantes: serviços financeiros e de elevado valor (com a ressalva que em Brasília só proporções limitadas da população urbana são envolvidas, aumentando dia a dia a percentagem de excluídos, despreparados, desempregados, desabrigados, abandonados); ser capaz de resolver, a curto e médio prazo, os problemas gritantes que a megalopolização gerou, na segunda metade do século XX; estratégias para competir com cidades como Miami, Los Angeles, Zurique, Frankfurt/M, Paris e Shanghai na captação de recursos financeiros internacionais necessários para a infra-estrutura.

Como ponto final se sente falta de uma consciência de cidadania, de identidade e de uma cultura nas discussões sobre Brasília, sem as quais essas políticas não seriam bem sucedidas. Nisso, uma das sugestões para retomar uma vida urbana mais sustentável, que vêm ganhando peso entre os teóricos, políticos, urbanistas e ecólogos, é a transformação da metrópole em uma cidade policêntrica. A idéia é ter centros urbanos menores e cada vez mais autônomos, capazes de recuperar os valores das cidades (por exemplo, cidades compactas no modelo europeu e também brasileiro até as últimas décadas) em que novas formas de exercício de cidadania e solidariedade tenham espaço<sup>8</sup>. Politicamente este é um dos perigos de criar uma entidade formal dependente só dos interesses das classes dominantes, mas também é uma oportunidade de desenvolvimento de autonomia.

Nessa discussão, Brasília se coloca já como cidade polinucleada e policêntrica na sua formação, com a ressalva de tiver constituído isso como segregação dos espaços. Por ser Brasília, ao mesmo tempo, metrópole, capital estadual e federal é difícil supor uma autonomia no curto prazo e sem uma transformação cultural no Brasil. De outro lado pode ser ressaltada a oportunidade de usar Brasília como projeto piloto de tal transformação por ter esta complexidade e abrigar o núcleo do poder central. Acredita-se que uma análise, nas várias facetas mostradas nesse ensaio, pode dizer se esta via é possível e quais resultados são esperados e pretendidos, em um projeto piloto para os próximos 50 anos de Brasília.

## 5. Notas

1. World Urbanization Prospects: The 2003 Revision. United Nations New York, 2004 e State of the World Cities 2011. [www.unhabitat.org](http://www.unhabitat.org) aces so 25 janeiro 2012
2. Região Integrada de Desenvolvimento (RIDE) DECRETO Nº 2.710, DE 4 DE AGOSTO DE 1998.
3. O governo constituiu uma comissão para demarcar a área determinada, indicou para chefia-la Luís Cruls que reuniu cientistas de alto nível dentre os quais, Alfred Glaziou, e fixou os critérios para interpretar o preceito constitucional. Luiz Cruls: astrônomo belga, Diretor do Observatório Nacional do Rio de Janeiro. Alfred Glaziou: botânico francês, Diretor do Jardim Botânico do Rio de Janeiro.
4. Há inúmeros trabalhos sobre expansão de Brasília relatados para Paviani : Ignez Costa Barbosa Ferreira 1985, Neio Lucio de Oliveira Campos 1991, Luiz Alberto Gouvêa 1991, Paviani, 1997 entre outros.
5. Segundo Campolina (2006) Brasília faz parte com Goiânia e Uberlândia de um triangulo geo-econômico central para o Centro Oeste
6. NUTS (Nomenclature of Territorial Units for Statistics) são unidades de análise estatística padronizadas nos países da OECD.

7. Simpósio da Arquitetura da Cidade nas Américas. Diálogos contemporâneos entre o local e o global, 52 ICA, Sevilha, Julho de 2006
8. Nas conclusões do congresso citado

## 6. Bibliografia

- CAMPOLINA Clélio Diniz, CROCCO Marco (org.) *Economia Regional e Urbana*, Editora UFMG 2006
- CARPINTEIRO Carlos *Brasília, patrimônio de quem?* (Publicado em: FERNANDES, Edésio & ALFONSÍN, Betânia; (coordenadores). 2010. Revisitando o instituto do tombamento, Belo Horizonte-MG, Editora Fórum. pp. 341.).
- FREITAG, Barbara A "megalopolização" das cidades latino americanas na virada do milênio. SIMPÓSIO A ARQUITETURA DA CIDADE NAS AMÉRICAS. DIÁLOGOS CONTEMPORÂNEOS ENTRE O LOCAL E O GLOBAL, 52 ICA, Sevilha, Julho de 2006
- PAVIANI A., *Avaliações sobre Brasília - Gestão Urbana - Conflitos e Cidadania* Editora UNB. 1999.
- PAVIANI, Aldo; GOUVÊA, Luiz Alberto de Campos (orgs.). *Brasília: controvérsias ambientais*. 1 ed. Brasília: Editora UnB, 2003.
- PAVIANI, Aldo, *Geografia urbana do distrito federal: evolução e tendências* Espaço & Geografia vol. 10 n.1 p. 1-22, 2007.
- PAVIANI A., *Brasília, ideologia e realidade* Editora UNB. 2010.
- REPUBLICA FEDERATIVA DO BRASIL. ESTATUDO DA CIDADE *LEI No 10.257, DE 10 DE JULHO DE 2001*.
- SASSEN, Saskia (ed.) *Global Networks. Linked Cities*. New York, London: Routledge, 2002
- SASSEN Saskia, *Le città nell'economia globale* Il Mulino Saggi , Bologna 2006
- SASSEN Saskia, *The Global City: New York, London, Tokyo*. (new updated edition). Princeton University Press. 2000.
- SANTOS, Milton. *Manual de Geografia urbana*. São Paulo: Hucitec, 1981
- SCHMIDT, B. V. "Brasília como centro político" In Paviani, Aldo (org.) Brasília, Ideologia e Realidade... op. cit.
- WORKSHOP ON URBAN SUSTAINABILITY. *Towards a comprehensive geographical perspective on urban sustainability*. New Jersey: Universidade Rutgers; National Science Foundation, 2000.
- .

## **7. Biografia**

ALESSANDRO AVENI graduou-se e pós-graduou na Itália em *Economia Aziendale* na Universidade L. Bocconi e em *Scienze Politiche* na Universidade Estadual de Milão. No Brasil possui graduação em administração na UNB, pós graduação em Estratégia Empresarial na FGV e mestrado em Geografia na UNB. Atualmente faz parte do programa de doutorado da Geografia na UNB. Entre outros cargos foi planejador na Shell Itália e desenvolvedor de redes de postos de gasolina sempre na Shell. Professor visitante na UNB e a distancia na área de administração e geografia. O projeto de pesquisa de doutorado dele foca sobre o projeto futuro e o planejamento de Brasília, em fazer isso participa às aulas de pós-graduação da FAU (Faculdade de arquitetura e urbanismo) da UNB para incluir esta área de conhecimento no seu projeto.