

# Brasílias imaginadas: proyecciones literarias de un plan piloto



Lucía Tennina

Universidad de Buenos Aires. Facultad de Filosofía y Letras. Instituto de Literatura Hispanoamericana. Buenos Aires. Argentina.

CONICET. Buenos Aires. Argentina

*Recibido: junio de 2022  
Aceptado: septiembre de 2022*

La historia de Brasília está marcada por la imaginación. Comienza como una ciudad soñada cuando en 1883 el padre italiano Don Bosco tuvo su famosa premonición en sueños: vio una tierra de riqueza y prosperidad cerca de un lago, ubicada entre los paralelos 15 y 20 del hemisferio sur. Las coordenadas fueron tan acertadas que Don Bosco es hoy el patrón de Brasilia (Schmidt, 2010: 50). Luego, Brasília aparece, sin todavía existir como ciudad, en tanto proyecto: en 1892 el gobierno federal envió una misión científica dirigida por el astrónomo belga Luiz Cruls para demarcar el futuro Distrito Federal, decidiéndose así el sitio donde Brasília se construiría (ibíd.: 51). Se marcó, aunque nada se concretó entonces. La mención a la creación de Brasília, por otro lado, fue incorporada en diversas constituciones brasileñas (1890, 1891, 1934, 1937, 1946). En 1955, estas narrativas se trasladaron a un proyecto político cuando, Juscelino Kubitschek, entonces candidato socialdemócrata a la presidencia de Brasil, apostó a construir una nueva gran capital en tiempo récord: “Cincuenta años de progreso en cinco años de gobierno”, fue su lema.

Aconsejado por Oscar Niemeyer, el arquitecto modernista que se encargó luego de diseñar los primeros edificios de la nueva ciudad capital, JK abrió un concurso nacional para elegir el proyecto para construirla, que ganó el arquitecto Lúcio Costa sumándose, una vez iniciadas las obras, el mismo Niemeyer. El proyecto ganador estuvo acorde al proyecto político ligado a la modernización y a la idea de progreso, dado que la forma del llamado Plano Piloto de Brasília es la de un avión.

La estructura de esta figura está formada por dos grandes avenidas que se cruzan —llamadas “eixo monumental” y “eixo rodoviário”— que son en realidad autopistas, vías con casi inexistencia de semáforos y de veredas para transitar y, en su lugar, túneles que pasan por debajo y que, por seguridad, mucha gente evita. La autopista que atraviesa las alas del avión se llama “eixão” y las pistas menores paralelas que también son avenidas se llaman “eixinhos” (aunque oficialmente las cinco del este se llaman W1, W2, W3, W4 y W5 —W por *west*, “oeste” en inglés— y las cuatro del este L1, L2, L3 y L4 —“L” por *leste*, que significa “este” en portugués—). Las interconexiones entre los “eixinhos” se denominan “tesourinhas”, metaforizando la forma

curva de los cruces de autopistas. Las alas del avión se distinguen también por los puntos cardinales y se denominan literalmente “asa norte” y “asa sur”, siendo que “asa” en portugués significa “ala”. Las “asas” son las zonas residenciales, es ahí donde se distribuyen las “superquadras” (SQN, es la sigla para las superquadras norte y SQS, para las superquadras sur), que son algo así como los microbarrios pensados en función de que lo que prime sea la vegetación, compuestos por los departamentos llamados “blocos” y por la zona comercial, donde los vecinos pueden encontrar los negocios básicos. Las superquadras se organizan numéricamente, del lado este del eixão hay cuatro filas de supercuadras (las 200, 400, 600 y 800) y del lado oeste hay cinco filas de superquadras (100, 300, 500, 600 y 900), compuestas como máximo por 16 blocos cada una. Las calles internas entre superquadras carecen de numeración y se identifican por las cuadras, por ejemplo, para llegar a una residencia que está en el ala norte, en la fila de las superquadras 400, y en el edificio (“bloco”) número 16 de esa fila (el último), se indica como “SQN 416”. La Rodoviária del Plano Piloto es el “punto cero”, es el lugar en donde se inicia la numeración de las cuadras y/o super-cuadras, tanto desde sus ejes Sur como Norte. Esto significa que una cuadra denominada 110 estará a diez cuadras de la Rodoviária y del Eixo Monumental. Este último, que corresponde al fuselaje del avión, es donde se encuentran los edificios gubernamentales y los monumentos, por ejemplo “EMI” (la “explanada de los ministerios”), la estación terminal, la “plaza de los tres poderes”, el “parque da cidade”, la Catedral. Como la ciudad está emplazada en una región desértica, su construcción se acompañó de un enorme lago artificial llamado “Paranoá”.

Como se puede inferir, Brasíla fue una ciudad proyectada desde la lógica del gran símbolo de la modernidad desde la primera mitad del siglo XX, el automóvil. Esta ciudad moderna no reflejaba el ritmo de las piernas de sus transeúntes, sino que estaba compuesta por avenidas largas con curvas tenues que evocaban velocidad y avance. La organización vecinal apuntaba a tener todo en un solo perímetro: las viviendas todas iguales, en edificios de no más de seis pisos, cerca del colegio, la iglesia, la farmacia, la panadería, la carnicería, las plazas, etc. Todo pensado para que no hubiera más desplazamiento que el necesario salvo salir para ir a trabajar al Eixo Monumental en las oficinas, los ministerios o el Congreso. Brasíla fue pensada, así, como la capital del progreso, ciudad de empleados públicos, profesores y diplomáticos.

Como suele suceder con los grandes proyectos que se erigen en áreas pobremente pobladas, la construcción de Brasíla atrajo a grandes masas poblacionales de migrantes, principalmente nordestinos. Como señalan Quinto Júnior e Iwakami en el artículo “O canteiro de obras da cidade planejada e o fator de aglomeração”: “A necessidade de construir a capital em menos de quatro anos obrigou a utilização de mão-de-obra de forma extensiva tal que se criou um fluxo migratório sem precedentes” (2010: 68). Este hecho, explican los autores, fue anticipado a partir de la creación de algunas ciudades periféricas como extensión de los conflictos, del mercado y de la fuerza de trabajo, tal es el caso de, por ejemplo, la ciudad de Taguatinga. Pero paralelamente se fueron montando campamentos improvisados a orillas del Plano Piloto (y a veces, dentro del mismo, incluso en el cráter destinado al lago Paranoá), donde vivían los trabajadores y, una vez terminadas las obras, la intención del Estado fue eliminarlos. Fue así que comenzó a trazarse una nueva narrativa de la ciudad: la del largo proceso de erradicar las llamadas “invasiones”, el cual se volvió también proyecto y comenzó con la fundación de las entonces llamadas “ciudades satélites”. Fue entonces que se creó el “Grupo Executivo de Remoção” (GER) y la Campanha de Erradicação de Invasões (CEI) (Guidi, 2013: 11). De las CEI fue que nació, de hecho, el nombre de una de las primeras ciudades satélites: Ceilândia. Los trabajadores pasaron así de tener trabajo y un lugar donde vivir, a estar completamente desprotegidos y violentados por un Estado que los quería lejos. Como deja en claro Milza Guidi en su libro *Incansáveis moradores da Ceilândia. Uma história de lutas*:

Já no momento da remoção, os pioneiros perceberam as desvantagens da nova área. Enquanto nas invasões à margem do Plano Piloto, tinham facilidades como água, arborização, luz e acesso fácil ao trabalho, a área que lhes foi destinada distava de Brasília e situava-se no cerrado inhóspito, sem água, luz, cheia de cobras e até mesmo lobos. (2010: 12)

Montar de cero una ciudad planeada podría llevar a pensar que ciertos conflictos urbanos no se darían, al menos en lo inmediato. Lo cierto es que la construcción de Brasília estuvo marcada por tensiones, conflictos, violencias y marginalizaciones.

Paralelamente a estas narrativas oficiales y no oficiales, empezaron a aparecer textos literarios que comenzaron a darle cuerpo a la ciudad con historias de vida, experiencias y vivencias situadas allí. Muchos de esos textos fueron escritos por visitantes ocasionales, como Clarice Lispector y Bioy Casares, pero muchos otros están firmados por escritores migrantes o nacidos en Brasília. En estos 62 años de existencia de la ciudad, diferentes relatos fueron remodelando el proyecto original, empezando a hacerse lugar la experiencia de los peatones, el día a día en las *superquadras*, la realidad de los habitantes de las periferias —llamadas hoy Regiones Administrativas (RA)—, las *brasílias* nocturnas, las *brasílias* diurnas, etc., etc. La ciudad utópica y planeada ganó también otra forma de ser contada. Este texto se centra en las producciones literarias de escritores y escritoras brasilienses que enfocan sus textos en las vivencias de dicha ciudad, escritos principalmente desde 2000 a la actualidad. Parto de la hipótesis de que en los textos Brasília toma cuerpo y transforma las limitaciones, heridas y dificultades en un capital simbólico capaz de ser publicado en un libro o ser recitado en un encuentro poético.

Una de las más evidentes limitaciones de esta ciudad es caminarla. Sobre todo, ¿cómo pasar de un lado de la gran avenida llamada Eixão que atraviesa el Plano Piloto al otro? ¿Cómo ir de la zona este a la oeste sin ponerse en riesgo por debajo de los túneles que casi nadie usa?

nossa senhora do cerrado  
protetora dos pedestres  
que atravessam o eixão  
às seis horas da tarde,  
faça com que eu chegue  
são e salvo  
na casa da noélia  
Bher, 2017: 44

Tal y como se lee en el poema, en esta ciudad que no está pensada para los peatones, hay personas que no tienen auto y que tienen sensaciones: cansancio en el horario de salida del trabajo, miedo por cruzar las autopistas y deseo de llegar a la casa de otra persona. Ante esta crisis de representación del peatón abandonado, el yo lírico se desprende de la lógica terrenal e inventa un más allá protector ligado en la ecorregión donde se sitúa Brasília, el cerrado.

Este poema es de Nicolas Bher, el llamado “poeta de Brasília”. Se trata de un poeta nacido en Cuiabá (estado de Mato Grosso), emigrado al DF, al Ala Norte del Plano, a sus 16 años y que con veintipocos, en la década de 1970, en sintonía con los poetas de la generación mimeógrafo<sup>1</sup> —y como parte de ese grupo— empezó a escribir

1 La generación mimeógrafo es el nombre que lleva un conjunto de poetas que en los años 1970 —años de dictadura militar— encarnó la contracultura brasileña. También se los conoce como “poetas marginales”. La mayor parte de ellos fue de origen carioca, pero hay algunos, como Wally Salomão y el propio Nicolas Bher, que provenían de otras regiones

sobre Brasília. Toda su producción se centra en esa ciudad desde una perspectiva que se sitúa en las pisadas de lo cotidiano, entendiendo por cotidiano no solo la idea de inercia del día a día, sino también el tiempo del afecto, de la creatividad y de la agencia, como nos ha hecho pensar De Certeau (1996).

La producción de Bher explora, sobre todo, las fisuras de los relatos oficiales sobre Brasília, mostrando, como en el siguiente poema, que se trata de discursos que no se concretan, que quedan en el “bla bla bla”:

aqui se celebram  
os valores  
de uma sociedade

aqui se enobrece  
o espírito de uma nação

blá-blá-blá brasília  
*Braxília revisitada*, 2004a: 12

Es curioso que el patrimonio literario de la ciudad encarnado en Bher, “representante” de su literatura, no escribe odas a Brasília, sino que la aborda desde un ángulo que nada tiene de distante ni de discreto, más bien, la enfrenta, como podemos ver aquí en la irónica forma de renombrar a la ciudad y en la eliminación de la mayúscula: brasília. Hay, así, un reverso de lo que se suele ver en la tarjeta postal:

senhores turistas,  
eu gostaria  
de frisar  
mais uma vez  
que nestes blocos  
de apartamentos  
moram inclusive  
pessoas normais  
Bher, 2017: 23

La obra de Bher explora esa ciudad sin letras capitales y en plural, intentando definirla desde diversos ángulos. Aparecen entonces las otras brasílias que no se centran en el plano, sino en quienes lo habitan con otros tiempos y otras velocidades, como se puede percibir en el poema recién citado o en el siguiente:

minha poesia é o que  
estou vendo agora:

um homem correndo  
na direção de um  
carro no eixão  
Bher, 2004a: 29

La producción de Bher se define, tal y como se lee en el poema, por el registro de escenas inesperadas entre tanto asfalto, grandes extensiones desérticas y automóviles. En este caso, la presencia de un peatón, y no solo eso, de un peatón en el eixão, donde debería haber solo autos, y un peatón que intenta alcanzar un auto que va por esa

autopista. La poesía de esta “brasília” sería entonces la percepción de lo inesperado de un cuerpo avanzando a gran velocidad en medio de una multitud de autos.

El trabajo de la producción de Bher apunta, así, a una desaceleración de los sentidos para percibir estas brasílias, a punto tal de que esta ciudad se perciba no solamente por los sentidos, sino también por las sensaciones:

já é brasília?  
não  
apenas a sensação  
Bher, 2004a: 17

Las brasílias de Bher se alejan tanto del proyecto original que, tal y como se lee en el poema anterior, pareciera que no existen aún. Incluso, también, se pueden leer textos donde se devela el contrarrelato de estas narrativas, como la soledad que se esconde por detrás de la idea de comunidad:

a superquadra  
nada mais é  
do que a solidão  
dividida em blocos  
Bher, 2004a: 75

Soledad, riesgo, desesperación, son algunas de las sensaciones de estas brasílias. Pero la producción de Bher habla, también, de las brasílias del goce:

brasília  
de carnes exatas  
emoções curvilíneas  
meu reto querer  
  
te desejo  
me desejas?  
Bher, 2014: 80

Hay, sin dudas, un protagonismo corporal en estas brasílias, un gesto de incorporación de la ciudad que muchas veces se torna erótico.

Ninguém comeu brasília  
como eu  
brasília nua e crua  
como assim?  
Bher, 2004a: 98

Este poema, al tiempo que juega con la multiplicidad de significados de la palabra comer, pone sobre la mesa la operación de deglución que el poeta hace de la ciudad, que tiene que ver con darle cuerpo, ponerle el cuerpo e incorporarla (en un sentido que remite a la antropofagia de Oswald de Andrade): *Eu engoli brasília* se titula un libro de Bher (2004b). Cabe agregar que la palabra comer, en portugués, también es una forma coloquial de referir al acto sexual y es interesante ver cómo hay también, entre el poeta y esa ciudad, un acto erótico, como se puede apreciar en varios poemas y en algunos de sus dibujos de la ciudad.

Paralelamente a la de Bher, hay otras producciones literarias que alcanzan un tono más épico o más trágico y que narran otras brasílias imaginadas a partir de la vida de

personas que hicieron posible Brasília y que luego poblaron barrios que quedaron por fuera de la guía urbanística de Lúcio Costa y la marca arquitectónica de Oscar Niemeyer que todos conocen. Uno de esos barrios es el ya mencionado Ceilândia, cuyas siglas “CEI” evidencian la violenta segregación que sufrió esta población. Dice, por ejemplo, un trecho del poema de cordel titulado A-B-C da Ceilândia del cordelista Joaquim Bezerra da Nóbrega:

A  
Aqui eu conto uma história  
Há muitos anos passados  
De um povo que tiveram  
O seu destino traçado  
De construir uma cidade  
Em terreno abandonado.

B  
Botaram este pessoal  
Dentro do mato, porém.  
Não sabiam que a Ceilândia  
Que nasceu e hoje tem  
Sua história badalada  
No estrangeiro também  
(...)

M  
Morar em Ceilândia é orgulho  
Que a cada dia desperta  
Onde não existia nada  
E era área deserta  
Foi esta a única saída  
Pra fazer a coisa certa (...)  
Nóbrega 1-4, s/d

El soporte de este texto es el poema de cordel, género popular propio del migrante nordestino, como explica Maria Helenice Barroso en “O cordel: a literatura migrante na nova capital”: “O deslocamento de milhares de migrantes da Região Nordeste para participarem das obras da construção de Brasília, de 1956 a 1960, trouxe a literatura de cordel que migrou para o Distrito federal juntamente com os operários construtores da nova capital” (2015: 166-167). Desde una tercera persona llamada “povo”, este poema cuenta la historia del migrante brasileño que llegó a construir Brasília pero luego lo desplazaron al “mato”, motivo por el cual, junto a los suyos, tuvo que construir su propia ciudad. La pertenencia a la región de Ceilândia, tal y como el fragmento de este poema lo expresa, está atravesada no solo por la violencia, sino también por el sentimiento de “orgullo” que se traduce en experiencias y saberes que solo quien vivió y creció en esos territorios puede conocer y poseer. Frente al estigma, existe algo así como un sello de pertenencia que no es reproducible por cualquiera y que impone una autoridad diferenciada a quien lo posee.

En muchas producciones literarias de autores de las periferias de Brasília, se pueden percibir referencias a los barrios rescatando lo que de valioso hay en ellos, resignificando espacios típicos e incluso rutinas que ganan simbolismo al formar parte de un poema, como se puede observar en el siguiente poema de Rêgo Júnior, oriundo del barrio de Taguatinga:

### Na Praça do Relógio

os ponteiros marcam  
23 horas

e a prostituta,  
o ponto  
Júnior, 2015: 15

El espacio más simbólico del barrio de Taguatinga, conocido incluso por aquellos brasilienses que nunca pisaron esa ciudad como un lugar peligroso, se resignifica pluralizando estéticamente los ritmos diferenciados que lo componen. Se crea así una especie de postal (en el libro este poema viene acompañado de una foto, de hecho) con aquello que en el discurso oficial es borrado o estigmatizado. Muchos poemas firmados por poetas barriales realizan esa operación que abre el campo visual de los barrios, trazando, así otra geografía que los va mostrando desde sus propios ritmos y recovecos.

Brasília, entonces, desde la periferia parte también de una dicotomía, aunque diferente a la planteada por los poetas del Plano como Nicolas Bher que, tal como analizó Sophia Beal en "A arte de andar nas ruas de Brasília" (2015), rescata una Brasília para pedestres frente a la Brasília de los automóviles. La dicotomía desde los márgenes, se da, más bien, entre una Brasília del Plano y una de la periferia. Dice, por ejemplo, otro poema de Rêgo Júnior:

### Declaração

Não sou de Brasília  
Cidade imperialista e  
Ostensiva.  
Eu sou de Brasília  
Cidade linda de  
Arquitetura cristalina.  
Não sou de Brasília  
Cidade que nutre o  
Poder na surdina.  
Eu sou de Brasília  
De gente humilde que foi  
Morar em Águas Linda.  
Não sou de Brasília  
Cidade do luxo e de gente grã-fina  
Eu sou de Brasília  
Do copo de cerveja na beira da esquina.  
Não sou de Brasília  
De ruas asfaltadas, cheias de zebrinhas  
Eu sou de Ceilândia  
E pego ônibus às três da matina  
Não sou de Brasília  
Por isso declaro  
Te amo,  
Brasília  
Júnior, 2015: 134

Este poema asume de manera irónica la segregación y afirma un ser brasiliense desde la diferencia. Habría así muchas otras brasílias para aquel que vive en la periferia:

la del Plano Piloto, que es vista como ligada al poder, a la soledad y al orden, y la de la “gente humilde”, asociada a la sociabilidad, a un movimiento y a un tiempo no pautados, y al afecto. En este sentido, es posible hablar de una pluralidad de posicionamientos de sujeto ligados a la identidad brasileña.

Analizada desde un punto de vista femenino, la pluralidad se profundiza aún más, como se puede leer en el poema “EIXO”, de Meimei Bastos, escrito desde una experiencia de mujer negra de la periferia. En ese poema, a primera vista, se puede leer un vaivén espacial entre el Plano y la periferia que destaca en un nivel similar áreas de las regiones administrativas con lugares patrimoniales del Planalto:

Tinha um EIXO atravessando meu peito  
tão grande que dividia a minha alma em L2  
SUL e NORTE.  
Uma W3 entalada na garganta virou nó.

Eles têm o Parque da Cidade,  
Nós o Três Meninas,  
Eles a Catedral,  
Nós Santa Luzia,  
Eles Sudoeste,  
Nós Sol Nascente,  
Eles o Lago Paranoá,  
Nós Águas Lindas.

Sou filha da Maria,  
que não é Santa e nem puta.  
Nasci e me criei num paraíso que chamam de Val  
e me formei na Universidade Estrutural.  
Fui batiza no Santuário dos Pajés  
por um guerreiro Fulni-ô.

Eu não troco o meu Recanto de Riachos Fundos e  
Samambaias verdes pelas tuas Tesourinhas.  
Essa Brasília não é minha.  
Porque eu não sou planalto, eu sou  
PERIFERIA!  
Porque eu não sou concreto, eu sou  
QUEBRADA!  
Bastos, 2015: s/n

Ese paralelismo entre el Plano y las RA instala una diferencia indisoluble entre un lado y el otro, entre unos y otros, y esa diferencia, al comienzo del poema pareciera inscribirse desde el dolor, como una daga que atraviesa el pecho o como un nudo en la garganta, pero enseguida se direcciona hacia una afirmación de la propia identidad desde esa idea misma de quiebre, jugando con la incorporación de la palabra “quebrada”, que es una de las formas de denominar a las favelas en la jerga del portugués. Y, en el mismo sentido, se trabaja la identidad femenina: a través de la ironía, recurso por excelencia de la polaridad y la grieta, se establece un juego con los estereotipos que sobre las mujeres de las periferias pesan en general, sobre todo cuando son madres. Como señala Sophia Beal respecto a este mismo poema en un artículo titulado “Poetry Slams and Brasília’s legacy of verse competitions” (2020): “In a liberating tone, the speaker locates her personal experiences as a black, geographically peripheral woman as a foundation for wisdom”. Hay, efectivamente, una relativización de los saberes oficiales frente a los adquiridos a partir de su vida en la





Vale destacar que en el poema de nacimiento se desprende otro tópico constante al leer sobre las brasílicas periféricas, el del transporte público. La mayor parte de las personas que viven en las RA migran diariamente al Plano para trabajar, estudiar o, incluso, divertirse. Y pasan gran parte del día arriba de un ómnibus o de un tren, dado que las distancias son grandes y la calidad del servicio en cuanto a la frecuencia muy precario.

La producción literaria de la ciudad de Brasílica poco se conoce en Brasil y mucho menos entre los lectores de habla hispana. Como se trata de una ciudad que todavía está construyendo su sensibilidad, muchos de los textos de los autores brasilienses o migrantes se centran en ella. Existe, así, un mapa oficial de Brasílica y una cartografía que se escribe día a día formada por la escritura de las vivencias de los habitantes de esta ciudad, una cartografía imaginada, diversa y plural. Una cartografía que alcanza una dimensión más ligada a la identificación con el territorio, que viene de la mano de un trabajo de valorización y resignificación de las identidades brasilienses pensadas, ya no desde una cadena discursiva que las monta sobre un proyecto abstracto, sino desde sus culturas y sus historias de vida. Se trata de lo que Paulo Henrique da Silva Santarém entiende por “fisuras urbanas” (2013: 85), esto es, aspectos de la ciudad que le dan mayor diversidad a la norma arquitectónica, habitacional y, en este caso, cultural del Plano.

## Bibliografía

---

- » Barroso, M. H. (2015). O cordel: a literatura migrante da nova capital. En Botelho da Costa, C. y Pereira Barroso, E. (orgs.). *Brasília. Diferentes olhares sobre a cidade*. Brasília, Editora UNB.
- » Bastos, M. (2015). Tinha um EIXO atravessando meu peito. EnIn: *Fanzine sem titulação*. Brasília: ed. de autor.
- » Beal, S. (2015). A arte de andar nas ruas de Brasília. *Revista Estudos de Literatura Brasileira Contemporânea*, Nº 45: 65-83.
- » Beal, S. (2020). Poetry Slams and Brasília's legacy of verse competitions. En *The art of Brasília 2000-2019*. Nueva York, Palgrave Macmillan.
- » Bher, N. (2004a). *Braxília revisitada*. Brasília, Ed. Independiente.
- » Bher, N. (2004b). *Eu engoli Brasília*. Brasília, Ed. Independiente.
- » Bher, N. (2014). *A teus pilotis*. Brasília, Ed. independente.
- » Bher, N. (2017). *Brasilírica*. Brasília, Ed. Independiente.
- » De Certeau, M. (1986). *La invención de lo cotidiano 1. El oficio de la Historia*. México DF, Iberoamericana.
- » Guidi, M. (2013). *Incansáveis moradores da Ceilândia. Uma história de lutas*. Brasília, Ed. de autor.
- » Holanda, H. B. (2011). *Poesia Marginal*. 09/09/2011. Disponible en: <https://www.heloisabuarquedehollanda.com/?p=559>
- » Júnior, R. (2015). *Zigoto das palavras*. Brasília, Ed. de autor.
- » nascimento, t. (2016). *lundu*. Brasília, Padê.
- » Nóbrega, J. B. da (2008). *A-B-C DA Ceilândia*. Brasília, Ed. de autor.
- » Quinto Júnior, L. de P. e Iwakami, L. N. (2010). O canteiro de obras da cidade planejada e o fator de aglomeração. En Paviani, A. (org.) *A conquista da cidade. Movimentos populares em Brasília*. Brasília, Editora UNB.
- » Santarém, P. H. da Silva (2013). *A cidade Brasília (DFE): conflitos sociais e espaciais significados na raça*. Dissertação de Mestrado. Universidade de Brasília, Instituto de Ciências Sociais, Departamento de Antropologia.
- » Schmidt, B. V. (2010). Brasília como centro político. En Paviani, A. (org.) *Brasília, ideologia e realidade. Espaço urbano em questão*. Brasília. Editora UNB.

