

Centralidade emergente e (re)configuração espacial em Samambaia, Distrito Federal¹

Vinícius Alves Euzébio^a  e Ana Paula Campos Gurgel^b 

^a Brasília, Distrito Federal, Brasil.

E-mail: vinicius.zebio@gmail.com

^b Universidade de Brasília, PPG FAU UnB, Brasília, Distrito Federal, Brasil.

E-mail: anapaulagurgel@unb.br

Submetido em 30 de junho de 2026. Aceito em 30 de julho de 2026.

<https://doi.org/10.47235/rmu.v14i2.520>

Resumo. Samambaia, Região Administrativa XII (RA XII), apresenta padrões morfológicos e de uso e ocupação do solo que podem ser observados em outras RAs do Distrito Federal, as quais também passaram por um processo histórico de rápido adensamento atrelado à realocação de ocupações para o entorno do Plano Piloto de Brasília. A Sintaxe Espacial (SE), proposta por Hillier e Hanson (1984), é um referencial teórico-metodológico que possibilita a tradução do espaço em uma rede de eixos que revelam dinâmicas potenciais de uso do espaço. Ao processar as bases cartográficas históricas e atuais de Samambaia, se obtém um arcabouço de séries históricas axiais que revela como elementos do projeto urbano, como os Espaços Livres de Uso Público (Elups), seu Centro Urbano, e suas Avenidas Estruturantes foram apropriadas. Os resultados apresentam o ano de 1991 como articulador entre uma morfologia de canteiro de obras urbano (presente no ano de 1986) e a cidade consolidada. Esse achado associa-se a outro: que a presença recorrente de deslocamentos informais por meio de lotes ou áreas públicas subutilizadas, em maior ou menor intensidade, é fator determinante para o deslocamento em escala local e à constituição dos valores de Integração Global (HHRn) e Choice.

Palavras-chave. Samambaia, Sintaxe Espacial, morfologia urbana, centralidade, Distrito Federal

Introdução

As Regiões Administrativas do Distrito Federal constituem um campo privilegiado para a investigação morfológica urbana, em especial quando analisadas sob a perspectiva da Sintaxe Espacial. Implantadas em diferentes momentos históricos, sob distintas lógicas de planejamento e ocupação, essas regiões revelam tensões entre projeto urbano, processos informais de apropriação e dinâmicas socioespaciais emergentes. A Capital Federal, elevada no Planalto Central de acordo com o projeto urbanístico de Lucio Costa possui, atualmente, 35 RAs, cujo projeto rodoviário de integração nacional proposto por Juscelino Kubitschek é um dos principais elementos estruturadores do

território e norteadores à implantação estratégica das RAs.

Samambaia, criada na década de 1980 como parte das políticas habitacionais voltadas à realocação populacional no Distrito Federal, apresenta um caso particularmente instigante. Seu projeto urbano incorporou diretrizes modernas relacionadas à mobilidade ativa, à hierarquização viária e à presença de Espaços Livres de Uso Público (Elups). No entanto, a materialização dessas diretrizes ocorreu de forma desigual, marcada por processos de informalidade, adaptação do desenho original e sucessivas transformações morfológicas.

Samambaia possui contradições inerentes aos espaços urbanos em desenvolvimento. Seu

nascimento é produto de necessidades atreladas a dinâmicas socioeconômicas e territoriais. Mais especificamente ao processo migratório tardio, decorrente da construção de Brasília e que se prolongou até os anos de 1990. Nesse processo, assentamentos irregulares e favelas do DF foram desocupadas e seus moradores realocados em Samambaia, em lotes delimitados sem infraestrutura, em “apenas um pedaço de chão”, como descreve Cruz (1993, p. 168)².

Observa-se um descompasso entre o desenho urbano originalmente proposto e os padrões efetivos de circulação, centralidade e apropriação do espaço público. Caminhos informais, ocupações não previstas e adaptações sucessivas do sistema viário parecem ter alterado significativamente a acessibilidade configuracional da região ao longo do tempo. Diante disso, coloca-se o

seguinte problema de pesquisa: como a leitura configuracional, a partir da Sintaxe Espacial e de séries cartográficas históricas, permite compreender a formação, as permanências e as transformações morfológicas da Região Administrativa de Samambaia, especialmente no que se refere à relação entre projeto urbano, usos informais e centralidades emergentes?

Este problema nasce de inquietações relacionadas ao recente e acelerado processo de urbanização por que tem passado Samambaia. Enquanto RA marcada por grandes espaços livres (Figura 1), o processo atual de cercamento de áreas antes disponíveis para a circulação – informal - de pedestres, tem alterado as dinâmicas de deslocamento. Esse processo, não obstante, é observado principalmente em seu Centro Urbano, que apresenta maior potencial construtivo.



Figura 1. Grandes áreas livres emolduradas por edifícios (fonte: fotografia pelos autores, junho de 2026)

A metodologia de pesquisa utilizada é a Teoria da Lógica Social do Espaço, operacionalizada pela Sintaxe Espacial. Essa é uma metodologia de análise morfológica proposta por Hillier e Hanson (1984). Por meio do redesenho do sistema de espaços públicos em linhas/eixos e do processamento destas com o auxílio de ferramentas computacionais, traduz-se o espaço em um “sistema de permeabilidades e barreiras (áreas acessíveis ou não ao nosso movimento) e de opacidades e transparências (aquilo que é ou não facultado à nossa visão)” (Gurgel, 2016, p. 64). Ou seja, o espaço é abstraído à sua essência formal.

Foram elaborados mapas axiais e de segmentos a partir de bases cartográficas históricas e contemporâneas, considerando tanto o sistema viário formal quanto percursos informais consolidados pelo uso. As análises de integração global e local permitiram

identificar permanências, rupturas e tendências na configuração espacial de Samambaia.

A tradução do espaço proposta pela SE constitui uma base analítica para a compreensão de como o espaço é apropriado por distintas práticas sociais e culturais, bem como para a identificação de eventuais contrastes entre a forma urbana e seus modos de apropriação. A elaboração dos mapas axiais correlaciona-se à observação e análise empírica, realizada por meio de visitas, fotografias³ e análises de uso conforme a legislação vigente. Tal correlação visa observar o contraste entre o potencial observado pela sintaxe e o uso real, sujeito a alterações decorrentes do processo de expansão do mercado imobiliário. Se registra, desse modo, uma cidade em transformação.

Enquanto estudo da forma, “busca-se antever as respostas que o meio construído dará à

sociedade, uma vez que as relações sociais acontecem no espaço e esse espaço responde ou afeta essas relações” (Medeiros, 2006, p. 116). Neste sentido, este artigo tem como objetivo analisar, a partir da Sintaxe Espacial e de uma leitura histórico-morfológica, o papel dos centros, das avenidas estruturantes e dos Espaços Livres de Uso Público (Elups) de Samambaia na constituição de padrões de acessibilidade, centralidade e uso ao longo do tempo.

Além desta introdução, o artigo está organizado em três seções. A primeira apresenta os procedimentos metodológicos adotados, com ênfase na aplicação da Sintaxe Espacial sobre as séries cartográficas históricas e nos critérios utilizados para a construção dos mapas axiais e de segmentos; a segunda seção desenvolve a análise morfológica e configuracional de Samambaia, concentrando-se no papel das avenidas estruturantes, dos Espaços Livres de Uso Público (Elups) e dos centros urbanos na conformação dos padrões de acessibilidade e centralidade ao longo do tempo. Por fim, a última seção discute os principais achados da análise, articulando-os aos usos observados e às potencialidades reveladas pela leitura sintática, bem como às implicações para a compreensão da estrutura urbana de Samambaia e de outras Regiões Administrativas do DF.

Metodologia

A Sintaxe Espacial, conforme proposta originalmente por Hillier e Hanson (1984) e desenvolvida em trabalhos posteriores (Hillier, 1996; Hillier, 2007), compreende o espaço urbano como um sistema configuracional, no qual as relações topológicas entre os espaços são capazes de influenciar padrões de movimento, copresença, uso e centralidade. A forma urbana é abstraída em redes de circulação e acessibilidade, permitindo a análise quantitativa de propriedades espaciais relacionadas à integração, escolha (choice) e conectividade, dentre outras variáveis. Tais propriedades não são interpretadas como determinantes diretos do comportamento social, mas como potencialidades estruturais que condicionam, de modo probabilístico, a ocorrência de práticas sociais e econômicas no espaço (Hillier, 1996; Medeiros, 2006).

O recorte empírico da pesquisa corresponde à Região Administrativa de Samambaia, localizada na porção sudoeste do Distrito Federal (Figura 2). A escolha do caso se justifica por três fatores principais: (i) a existência de um projeto urbano formal claramente definido, elaborado na década de 1980; (ii) a presença de Espaços Livres de Uso Público (Elups) como elemento estruturador do desenho urbano e; (iii) a ocorrência de processos informais de uso e adaptação do espaço sob a perspectiva da mobilidade, que tensionam e reinterpretam o desenho originalmente proposto.

A análise considera a evolução morfológica da região ao longo do tempo, a partir de séries cartográficas históricas (Figura 3), permitindo a observação de permanências e transformações configuracionais associadas às avenidas estruturantes, aos Elups e aos centros urbanos. Foram elaboradas bases cartográficas sintáticas a partir de diferentes momentos temporais e extraídos os valores médios das variáveis específicas da SE, utilizando, para isso, referências de imagens de satélite georreferenciadas. A partir dessas fontes, procedeu-se ao redesenho do sistema de espaços públicos acessíveis, com ênfase no sistema viário e nos percursos consolidados pelo uso.

O modelo de mapa axial é adequado à análise da acessibilidade potencial em escala urbana e é distinto por sua ampla utilização em estudos configuracionais históricos (Hillier & Hanson, 1984; Hillier, 1996). Além do sistema viário oficialmente implantado, foram incorporados ao modelo percursos informais recorrentes, identificados por meio da leitura empírica das imagens e da observação do uso do espaço, reconhecendo-se que tais trajetos desempenham papel relevante na estrutura de acessibilidade cotidiana (Medeiros, 2013; Carvalho & Medeiros, 2021).

A análise configuracional concentrou-se em variáveis clássicas da Sintaxe Espacial, amplamente consolidadas na literatura e reconhecidas por sua capacidade de revelar padrões de acessibilidade, centralidade e uso do espaço urbano. Entre essas variáveis, destacou-se a integração, entendida como a medida do grau de acessibilidade relativa de cada eixo do sistema em relação ao conjunto da rede espacial. Conforme formulado por

Hillier (1996), a integração pode ser interpretada como um indicador do potencial de copresença e de centralidade espacial, na medida em que eixos mais integrados tendem a ser mais acessíveis a partir de todos os demais do sistema. No presente estudo, a integração foi analisada tanto em escala global quanto em escala local. A integração global (HHRn) permitiu identificar eixos com maior potencial de centralidade estrutural em escala urbana, sendo particularmente relevante para

a leitura das avenidas estruturantes e dos centros urbanos de Samambaia. Já a integração local, calculada a partir de raios topológicos reduzidos (R3 e R5), possibilitou captar padrões de acessibilidade em escala de vizinhança, mais diretamente associados ao uso cotidiano do espaço, aos percursos pedonais e aos Espaços Livres de Uso Público (Elups), com destaque, também à análise em escala local na região da expansão da RA.

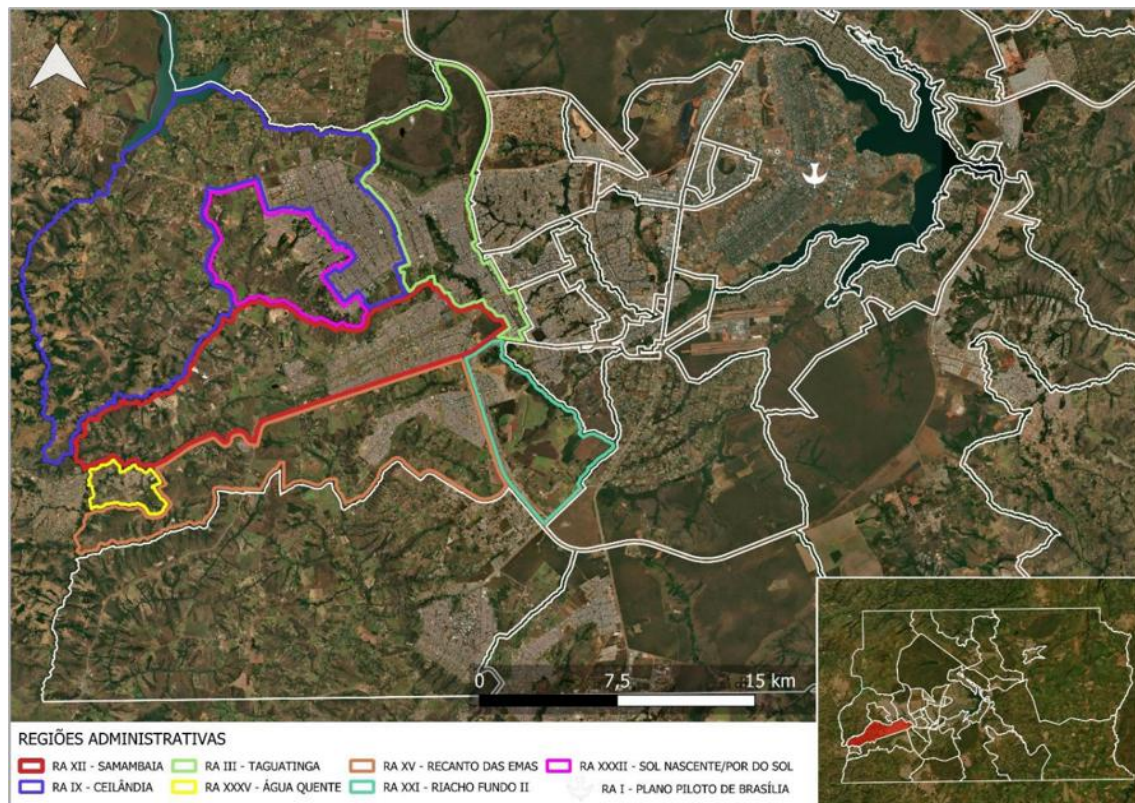


Figura 2. Samambaia e RAs limítrofes (fonte: elaborado pelos autores, com base nos dados de Geoportal, s.d.)

Além da integração, a análise incorporou a variável *choice*, compreendida como uma medida de intermediação espacial que expressa a probabilidade de um determinado eixo ser utilizado como rota de passagem entre todos os pares possíveis de origem e destino do sistema (Hillier et al., 2012). Essa variável mostrou-se fundamental para identificar eixos com maior potencial de fluxo transversal e para compreender as relações entre as avenidas estruturantes e as áreas residenciais adjacentes. A partir da leitura dos valores de *choice*, foi possível discutir o papel dos centros urbanos de Samambaia não apenas como destinos, mas também como nós de passagem e articulação espacial, contribuindo para a distinção entre centralidades

predominantemente nodais e centralidades lineares. Deste modo, a variável *choice* complementa a leitura da integração ao evidenciar dinâmicas associadas ao movimento e à circulação, essenciais para a compreensão da estrutura espacial da região.

Cabe ressaltar que, conforme discutido por Hillier (1996), a relação entre configuração espacial e uso não deve ser compreendida em termos deterministas, mas probabilísticos. Assim, os valores sintáticos indicam potencialidades de movimento e copresença, cuja efetivação depende de fatores adicionais, como políticas urbanas, regulação do uso do solo e dinâmicas socioeconômicas locais.

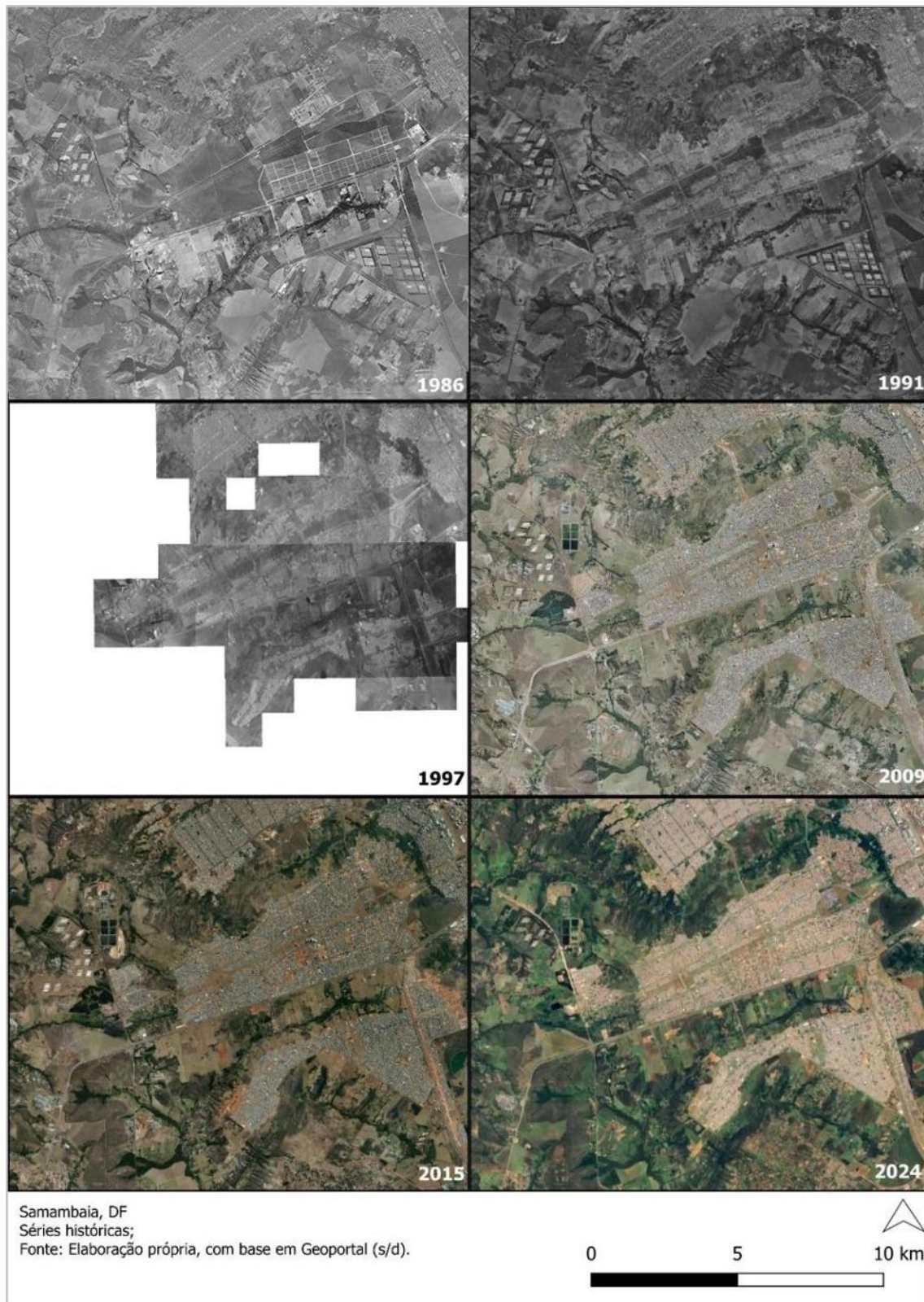


Figura 3. Bases cartográficas utilizadas (fonte: elaborado pelos autores, com base em Geoportal, s.d.)

Os mapas axiais foram processados por meio do *plug-in Space Syntax Toolkit*, aplicado ao software de uso livre QGIS, possibilitando a geração de mapas temáticos correspondentes às variáveis selecionadas. A interpretação dos resultados foi realizada de forma relacional e

comparativa, articulando os valores sintáticos obtidos com a morfologia urbana observável e com os usos efetivos do espaço, com destaque às atividades identificadas por meio da coleta do Censo de 2022, e obtidas por meio do

Cadastro Nacional de Endereços para Fins Estatísticos – CNEFE.

Essa abordagem permitiu ir além da leitura estritamente quantitativa, privilegiando a identificação de padrões espaciais recorrentes e a discussão de suas implicações para a compreensão da estrutura urbana de Samambaia, especialmente no que se refere ao papel das avenidas estruturantes, dos Elups e dos centros urbanos na constituição das dinâmicas de acessibilidade e centralidade

Dados censitários e atividades de natureza econômica

De acordo com a Nota Metodológica n. 01 - Coordenadas Geográficas dos Endereços (IBGE, 2024, p. 7), o CNEFE “constitui-se atualmente no Brasil como o principal repositório de endereços com abrangência nacional e de acesso público”.

Este cadastro realiza uma classificação de espécies de endereços em 8 tipos, sendo que o tipo 6, utilizado aqui, é o “Estabelecimento de outras finalidade”. De acordo com o Manual do Recenseador, o Estabelecimento de Outras Finalidades – EOF, “é uma edificação utilizada para outros fins que não se enquadrem nas opções anteriores, como oficinas mecânicas, bancos, farmácias, escritórios, associações, lojas e comércio em geral etc” (IBGE, 2022b, p. 98). Ou seja, tem-

se atividades de comércio e serviços abrangidas por essa categoria.

Em adição, de modo a realizar uma classificação simples de quadras com mais atividades, vincularam-se os pontos às faces dos conjuntos de samambaia. As faces são obtidas da base de dados do IBGE, por meio da Base de Faces de Logradouros do Brasil, ainda em sua versão prévia. De acordo com o Quadro Geográfico de Referência para Produção, Análise e Disseminação de Estatísticas, a Definição de Face é:

Base de dados geoespacial das linhas que representam graficamente os alinhamentos das fachadas do parcelamento dos lotes distribuídos nas Quadras das Áreas Urbanas, Núcleos Urbanos e de Aglomerados Rurais dos Municípios brasileiros. Além da informação gráfica, há atributos de Endereços que remetem ao nome dos logradouros e outros critérios do Cadastro Nacional de Endereços para Fins Estatísticos - Cnefe (2022a, p. 98).

No caso de Samambaia, os conjuntos coincidem com as faces, de modo que cada shape em linha corresponde a um conjunto separado. Assim, a quantidade de atividades foi atrelada às faces/conjuntos e, por fim, às quadras, possibilitando um ranqueamento simples de quadras. Desse modo, obteve-se o mapa de distribuição de atividades por quadras (somando-se os valores das QS, QN e QR), conforme Figura 4.

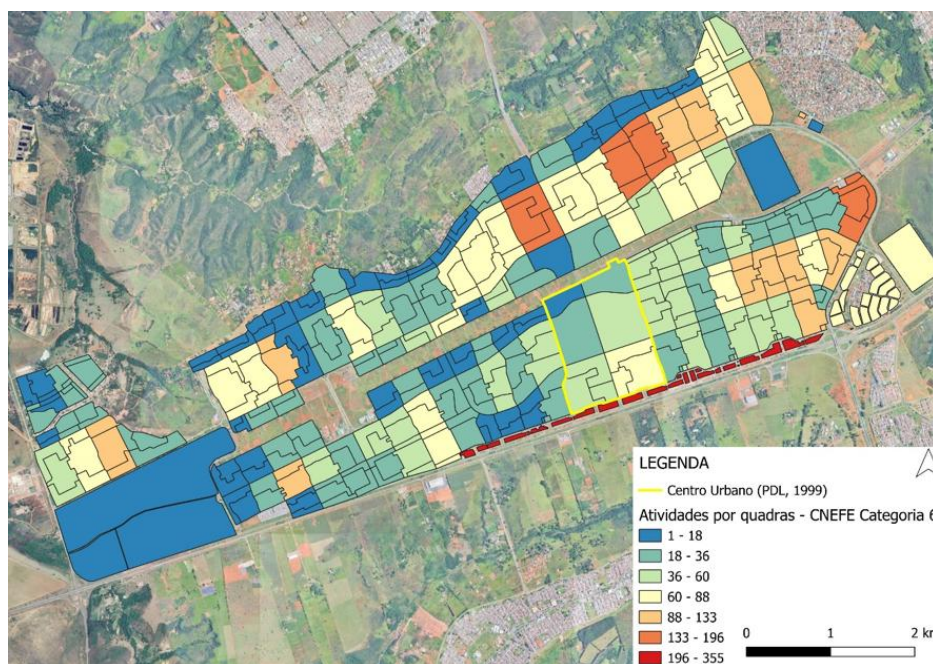


Figura 4. Distribuição de atividades econômicas por quadra em Samambaia (fonte: elaborado pelos autores, com base em Geoportal, s.d., e IBGE, 2022)

Para além da identificação da distribuição espacial das atividades econômicas, buscou-se articular esses dados às propriedades configuracionais do sistema, de modo a explorar a correspondência entre acessibilidade potencial e uso efetivo do espaço. Parte-se do pressuposto, amplamente discutido na literatura da Sintaxe Espacial, de que eixos mais integrados e com maior valor de *choice* tendem a concentrar maior diversidade e intensidade de atividades. Assim, a análise não se limita à sobreposição cartográfica, mas procura interpretar em que medida os padrões de centralidade identificados morfologicamente encontram correspondência empírica na distribuição das atividades urbanas.

O desenho urbano original e a lógica configuracional pretendida

A leitura histórica adotada neste trabalho não se restringe à contextualização do processo de formação urbana, mas é mobilizada como instrumento interpretativo da própria configuração espacial. As diferentes fases de implantação e ocupação de Samambaia são aqui compreendidas como momentos de reconfiguração do sistema de acessibilidade, cujos efeitos podem ser captados por meio das variações nos valores sintáticos ao longo do tempo. Assim, a análise das séries cartográficas históricas busca evidenciar como decisões de projeto, processos informais e dinâmicas de ocupação se inscrevem na estrutura configuracional da cidade.

O presente capítulo de desenvolvimento se estrutura em três tópicos: Elups, Centros e avenidas. Estes são complementados por olhares empíricos, relacionados à utilização do espaço, à morfologia edilícia e à presença de atividades econômicas, conforme observado nos dados do CNEFE/IBGE.

Apesar de inseridos majoritariamente em escala local, iniciar pelos Elups se justifica devido à exemplificação possível de dinâmicas de movimento sociais que se observam em toda a RA – não obstante, também em escala de centralidades, enquanto principal objeto de análise.

O olhar empírico, por sua vez, nasce da busca pela noção prática de como os espaços são utilizados, para além da perspectiva da sintaxe espacial. Por meio do empirismo observam-se

as minúcias do movimento – a ausência de vias formais em locais de deslocamento traz obstáculos ao movimento que podem não ser identificados na perspectiva da sintaxe – do mapa.

O projeto urbano de Samambaia, de 1984, foi elaborado com a mobilidade urbana ativa e sustentável como uma de suas principais diretrizes, conforme seu partido urbanístico, buscou-se:

Ênfase ao transporte coletivo, em detrimento ao transporte individual, salvo os bicicletas. Neste sentido, a cidade foi organizada ao longo de eixos arteriais que correm no sentido nordeste-sudoeste, aproveitando o terreno na sua maior dimensão (GDF, 1984, p. 6).

Experiências de planejamento urbano anteriores, com destaque ao projeto do Plano Piloto de Brasília, influenciaram o desenho e seu Memorial Descritivo (GDF, 1984). Isso se verifica por meio da oposição a uma lógica rodoviarista e destaque à mobilidade do pedestre – a forma urbana orgânica é utilizada como redutor da velocidade e da monotonia do desenho (Figura 5) – e aspectos da cidade-jardim são abraçados, como a arborização densa, por meio de praças e Espaços Livres de Uso Público (Elups) distribuídos ao longo de sua hierarquia viária local e arterial.

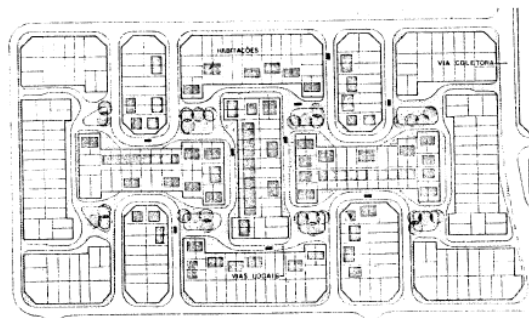


Figura 1. Projeto de quadra e conjuntos de Samambaia (fonte: GDF, 1984, p. 3)

Sob a leitura sintática, essa configuração sugere um sistema com potencial para elevada integração em escala local, especialmente nas áreas de transição entre quadras residenciais e eixos estruturantes, onde a combinação entre hierarquia viária e espaços livres poderia favorecer a copresença e a diversidade de usos, conforme previsto para os locais denominados, em seu MDE (1984, p. 46), como Área Mista (Figura 6). Estes locais articulariam os pontos de ônibus com Elups, e seriam “localizadas ao longo das vias arteriais,

são áreas multifuncionais. Nessas áreas deverão se localizar as atividades residenciais, comerciais, de serviços, equipamentos

públicos comunitários e industriais [...]” (GDF, 1984, p. 46).

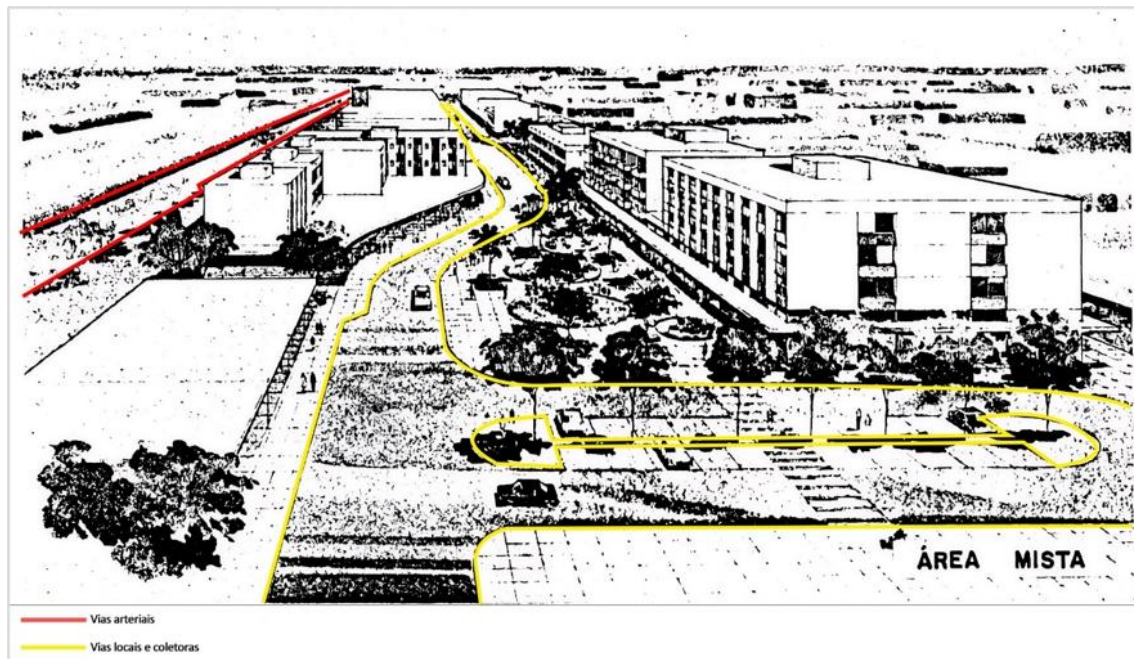


Figura 6. Representação tridimensional de área mista, com delimitação das vias (fonte: GDF, 1984, p. 56, com edição pelos autores)

Contudo, percebe-se um descompasso entre o planejamento e a realidade. A presença de Elups apenas enquanto denominação de localidade para uso social, sem equipamentos de lazer, apresentou o revés de áreas desocupadas e pontos cegos, com destaque às entrequadras, desenhadas em seu projeto urbano com ciclovias, mas ocupadas apenas por edifícios multifamiliares isolados e com vegetação escassa. Essa condição se reflete, configuracionalmente, em de descontinuidades locais na rede de acessibilidade, nas quais espaços projetados para uso social passam a operar como barreiras ou como suportes para percursos informais, alterando os padrões previstos de movimento.

Como exemplo, em relação às mencionadas áreas mistas, se observa, à leste, a presença de elups desocupados articulados com edificações; enquanto na porção oeste da RA, observa-se a presença somente do sistema viário, sem qualquer edificação comercial (Figura 7).

Articulado a isso, como mencionado, a circulação de pedestres e de automóveis ocorre, com frequência, por vias informais. O uso social incorpora projeções de lotes não ocupados, em terra batida: este se torna o

percurso mais curto entre dois pontos e é significativo na perspectiva da SE.

O processo de mudanças urbanas por que tem passado Samambaia, com destaque a seu Centro Urbano - que é um local de grandes equipamentos e comércio (Figura 8) -, sucinta a questionar se novas edificações remetem a seu projeto urbano original, em relação, principalmente, às propostas de mobilidade presentes em seu Memorial Descritivo ou, caso não, que novas soluções são propostas.

Nessa região, se observa um processo recente, acelerado, de urbanização, o qual sugere como o processo de pesquisa sobre urbanismo precisa ser constantemente atualizado. A própria tendência de mudança observada em Samambaia - ou em outras RAs - se torna um objeto possível de pesquisa, de modo que produções científicas se encerrariam com hipóteses sobre o cenário próximo - em um ciclo natural. Sob a perspectiva da Sintaxe Espacial, essas transformações recentes indicam a reconfiguração contínua do sistema de acessibilidade, com possíveis impactos nos valores de integração e *choice*, especialmente nas áreas em processo de adensamento e mudança de uso.

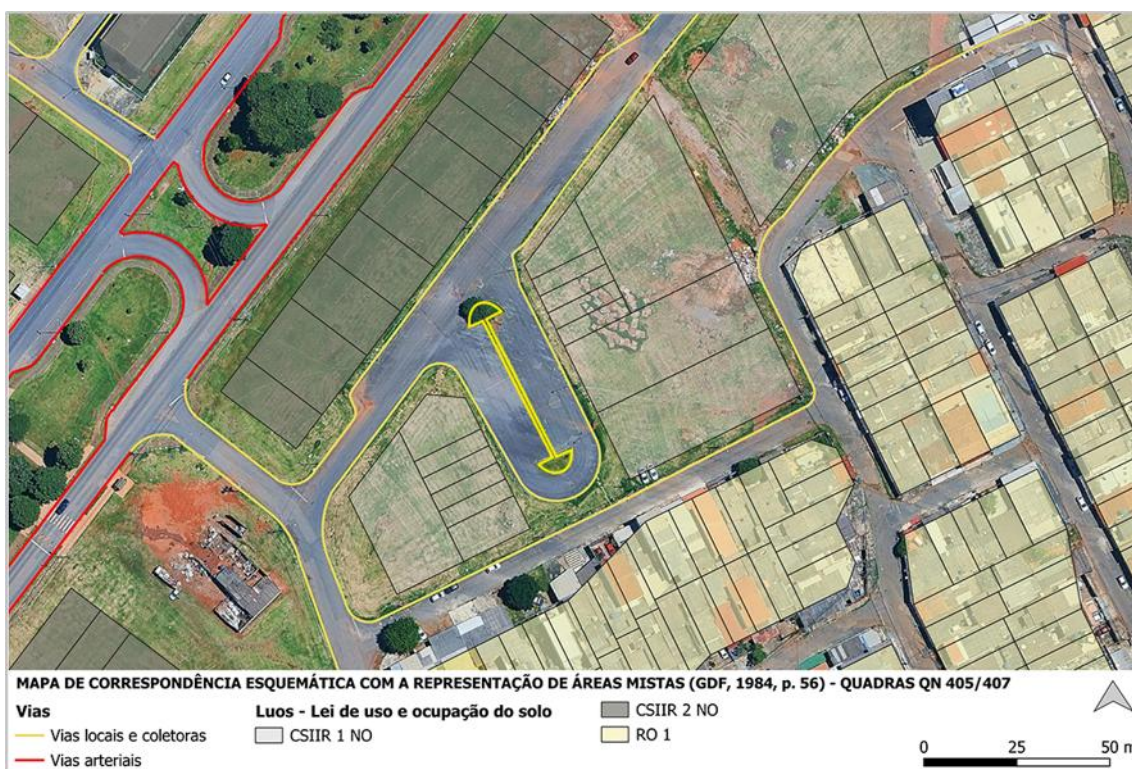


Figura 7. Quadras QN 405/407 – Identificado para áreas mistas (fonte: elaborado pelos autores, com base em Geoportal, s/d)



Figura 8. Centro Urbano – obra de comércio atacadista (fonte: fotografia pelos autores, fevereiro de 2026)

Elups, acessibilidade cotidiana e informalidade morfológica

Embora concebidos no projeto urbano de Samambaia como

aqueles destinados aos pedestres, não afetados com um uso preciso e permanente, mas que possibilitem sucessiva e simultaneamente utilizações diversas (manifestações **públicas**, feiras, exposições, etc.). O caráter essencial destes espaços é ter o solo livre, podendo conter **árvores**, jardins e **mobiliário** urbano como elementos acessórios. Estes **espaços** deverão receber um tratamento cuidadoso, pois é intenção que os mesmos desempenhem um papel de pontos de

encontros da população e se constituam num autêntico referencial urbano (GDF, 1984, p.11),

estes assumiram, ao longo do tempo, mais a função de circulação do que de permanência. A leitura configuracional em escala local - por meio do desenho dos eixos de circulação e a observação do uso revela que muitos desses espaços passaram a integrar efetivamente a rede de acessibilidade da região, sobretudo por meio de percursos informais, enquanto locais carentes de qualquer qualificação ambiental.

O Memorial Descritivo de Samambaia traz representações tridimensionais de seu espaço na forma de croquis. Em relação às

entrequadras, onde se situam edifícios multifamiliares de até quatro pavimentos, são representados espaços lúdicos, arborizados e com uso social (Figura 9).

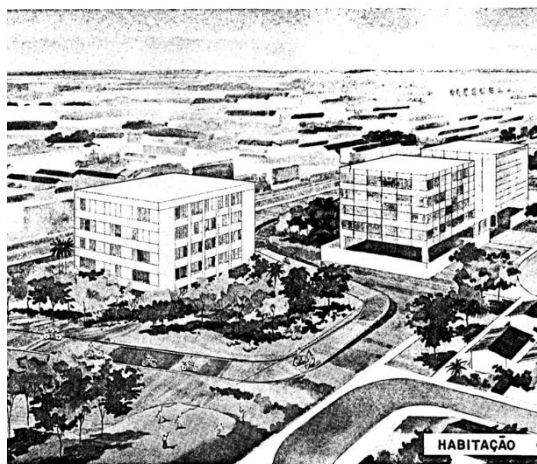


Figura 2. Perspectiva para as entrequadras de Samambaia. Edifícios multifamiliares ladeados por ciclovias e arborização (fonte: GDF, 1984, p. 42)

Ainda assim, não há uma definição oficial de como os Elups devem ser ocupados. Este é retomado pela Lei nº. 6.766 de dezembro de 1979, que prevê Elups proporcionais à densidade da ocupação determinada no Plano Diretor ou lei municipal. Pode sua vez, o PDOT, aprovado pela Lei Complementar 1.065 de 23 de fevereiro de 2026, traz, no artigo 305, a necessidade dos Conselhos

Locais de Planejamento (CLP) das regiões administrativas definirem, em suas respectivas áreas de atuação, “a utilização, acompanhar e fiscalizar o uso de recursos públicos destinados à qualificação de espaços livres de uso público, conforme regulamento”. Frisa-se a necessidade de incentivo previsto neste dispositivo do PDOT, pois questiona-se, assim, se o percentual de Elups presentes nas RAs articula-se com a densidade destas.

Os trajetos nessas áreas, ainda que não oficialmente implantados como vias, desempenham papel relevante na articulação entre quadras, equipamentos e eixos estruturantes. Tal fenômeno indica que a acessibilidade potencial não se restringe ao sistema viário formal, mas é continuamente reinterpretada pelos usuários a partir da busca por percursos mais diretos e eficientes. Nesse sentido, os Elups configuram-se como espaços híbridos, nos quais planejamento urbano, informalidade e prática cotidiana se entrelaçam na constituição da forma urbana. As dinâmicas de deslocamento atuais são resultado da própria configuração do projeto urbano, cuja estratégia não implantada efetivamente, de criar espaços de lazer, levou à ocupação dos Elups como locais de deslocamento, não apenas de pedestres, mas também de veículos (Figura 10).



Figura 10. Entrequadras 408/410 – área idealizada para edifícios multifamiliares, equipamentos públicos e ciclovias (fonte: fotografia pelos autores, 2025)

Nessas áreas foram implantados parcialmente os edifícios multifamiliares, conforme o projeto. A possibilidade de implantação de ciclovias, então, deveria se adaptar às vias de automóveis criadas posteriormente, inexistentes no projeto original. Segundo a Memória Técnica do PDL de Samambaia (GDF, 1999, p. 97),

As áreas livres existentes entre os conjuntos residenciais e os espaços livres dentro das quadras projetadas para abrigar atividades

de encontro social e apoio ao uso residencial das quadras lindeiras, possuem algumas falhas de projeto, o que prejudica a integração da malha urbana. Como consequência temos espaços pouco atrativos para a população, que são frequentemente invadidos. Prevendo a eliminação de espaços ociosos dentro da cidade deverão ser elaborados projetos urbanísticos especiais, que poderão adotar soluções morfológicas diferenciadas para

cada caso desde que atendidas as seguintes diretrizes:

- Urbanização, com criação de equipamentos que necessitam de áreas específicas, cuja demanda não foi atendida no planejamento original (terminais rodoviários, distrito de limpeza, etc);
- Estacionamento de veículos;
- Abertura de vias
- Criação de unidades imobiliárias de categoria L048.

Assim, em 1999, já se observou a problemática de espaços vazios associados à previsão de Elup sem elaboração de projetos por meio de seu MDE.

Centros urbanos: potencial configuracional e subtilização

Em seu PDL (GDF, 1999, p. 3), são identificados três centros em Samambaia: (i) Centro Urbano (central à malha urbana), (ii) subcentro leste e (iii) subcentro oeste. No subcentro oeste, atualmente, está localizado apenas o Centro Olímpico, edifícios educacionais e um edifício de apoio à administração. Seu subcentro Leste é ocupado, atualmente, por dois equipamentos públicos educacionais e pela Estação Furnas do Metrô-DF. Por sua vez, o Centro Urbano é o marco zero morfológico e de endereçamento da RA, apresentando um processo constante de ocupação e estratégia de ordenamento territorial, as Subcentralidades, por meio do PDOT/2026³. Desse modo, será o principal objeto de análise deste trabalho. A partir do Centro Urbano se distribuem as quadras pares e ímpares, a leste e oeste, respectivamente (Figura 11).

Em seu Centro Urbano se localiza a Estação Samambaia, do Metrô-DF e, de acordo com seu Memorial Descritivo, em torno das estações de transporte de massa deveriam se desenvolver “equipamentos com grandes raios de atendimento”, além de situar, ali, projetos especiais a serem desenvolvidos” (GDF, 1984, p. 17).

Seus centros, sob a perspectiva da SE, reforçam as características de seu desenho urbano, isso é, além de centros morfológicos, ambos o Centro Urbano e o Subcentro Oeste são os locais onde se verifica a maior potencialidade econômica (com a presença de lotes de grandes dimensões), cultural (presença do Complexo Cultural e do Estádio)

(Figura 12) e, além da maior parte da sede de órgãos públicos, também há a presença de condomínios verticais de uso residencial (Figura 13).

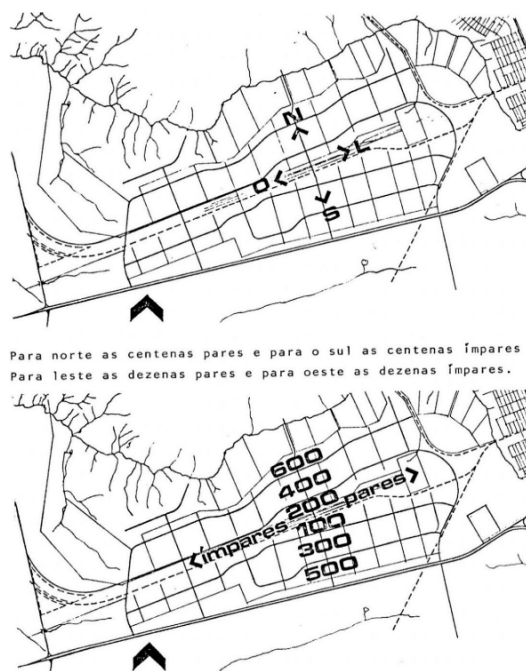


Figura 3. Organização do partido urbanístico (fonte: GDF, 1984, p. 14, com edição pelos autores, 2024)

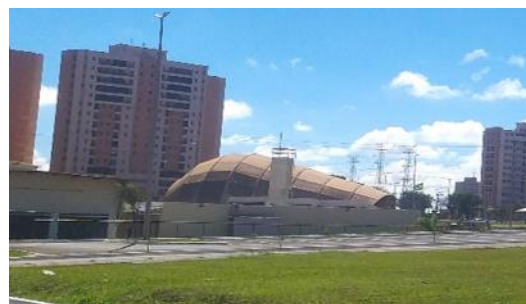


Figura 4 Organização do partido urbanístico (fonte: GDF, 1984, p. 14, com edição pelos autores, 2024)

Por meio de um olhar empírico, verificam-se fenômenos que podem ser interpretados como contraditórios à ideia de Centro. Este apresenta conjuntos residenciais com lotes menores remembrados em maiores, ou em apenas um complexo residencial, conforme a Figura 13. Nesse caso, os quatro muros externos se voltam cegos para a rua, com exceção do acesso ao edifício. Em relação ao uso, está presente a classificação como CSIIR 2 da Lei de Uso e Ocupação do Solo (Luos), que torna obrigatório outro uso além do residencial. Por meio do *Google Maps*, é indicado um galpão que apresenta uso de

gráfica – contudo, sem estabelecimento acessível.

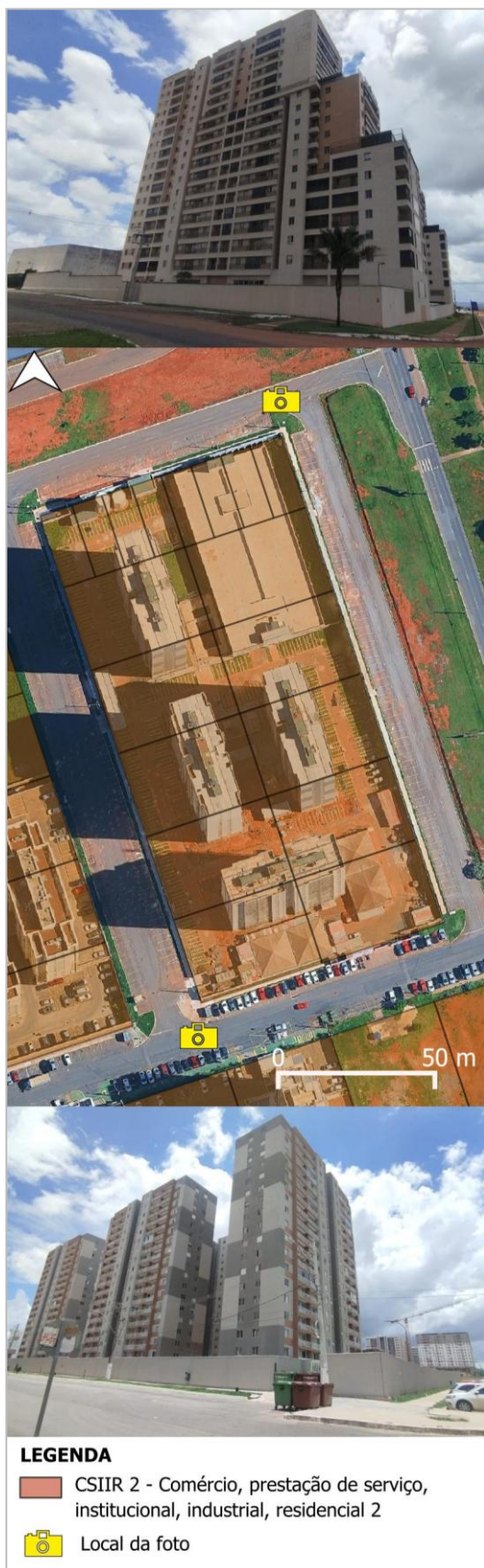


Figura 5. Quadra 301, conjunto 8 (fonte: Geoportal, s.d., e fotografias pelos autores, 2026)

Desse modo, são condomínios verticais que ocupam dois ou mais lotes do projeto de parcelamento inicial, mas com presença comercial mínima, geralmente voltada apenas para uma fachada, quando voltado para a rua.

Também há a presença de edifícios residências, mas com térreos comerciais (Figura 14). Nesse caso, apenas a fachada posterior é cega – em compensação, essa foi alvo de intervenção artística, de modo a dinamizar a estética urbana. Assim, têm-se casos diversos: de edifícios com uso misto a residenciais exclusivos e lotes subutilizados.

Outro exemplo está na grande área localizada na quadra 302, nos conjuntos 4 e 5 (Figura 15). Exemplo atual de subutilização, com lotes institucionais públicos e comerciais, apresenta subutilização em ambos, os quais são ocupados minimamente em relação a suas dimensões.



Figura 6 Quadra 302, conjuntos 4 e 5 (fonte: Geoportal, s.d. Fotografias pelos autores, junho de 2026)

Como se observa, o projeto urbanístico se manifestou, inicialmente, por meio de estacionamentos, de modo que estes

delimitam as projeções dos lotes. A ausência de infraestrutura de mobilidade para pedestres robusta gera fenômenos como avanço de edificações até o estacionamento. Na perspectiva dos equipamentos públicos comunitários na Figura 15 (posto de saúde e CAPS), estes se implantam nas extremidades e possuem acesso pela via coletora, que abrange calçada recém construída.

Por meio da categorização pela CNEFE, somando as atividades presentes nas quadras do Centro Urbano (Q 102, Q 302, Q 101 e Q 301), obtém-se que este possui um total de 112 atividades de natureza econômica. Considerando as dimensões do Centro, tal valor não apresenta expressividade, em comparação às quadras contíguas às avenidas, como será visualizado a seguir.

Avenidas estruturantes e a consolidação de centralidades lineares

Suas avenidas comerciais, com destaque à 200/400 e à 100/300, são eixos de fortes magnetos – cuja densidade comercial supera aquela do Centro Urbano. Um dos princípios de desenho urbano empregado, definido em seu MDE (1984), é a previsão de uma distância máxima a ser percorrida das residências até às vias de transporte de massa, onde se localizariam os principais comércios e equipamentos, por meio de um raio máximo de circulação de 500 metros (Figura 17). Este princípio se manifesta por meio das “Unidades Urbanas”, que são:

agrupamentos de comércio, serviços, equipamentos urbanos comunitários com dimensões de 350 x 350 metros, circunscritas pelas vias arteriais, coletoras e de bicicletas e pedestres estas duas últimas perpendiculares à primeira, formando uma figura de forma quadrangular (GDF, 1984, p.13).

Tal padrão, observado na Figura 16, se refere a um modelo formal que se repetiria ao longo da RA, cujos elementos que se diversificariam seriam os equipamentos, os comércios e as formas dos conjuntos residenciais – enquanto inseridos em uma quadrícula maior.

Tal representação ilustra, ainda, como as ciclovias se assimilam ao desenho urbano longitudinalmente e transversalmente, enquanto infraestrutura de mobilidade presente em toda a malha urbana. Atualmente,

contudo, há ciclovias implantadas somente longitudinalmente e, em sua maioria, na porção leste da RA. Em suas avenidas também há a presença de Elups com equipamentos de uso coletivo, além de arborização densa ao longo dos passeios. A circulação de pessoas é constante, consolidando suas avenidas como principais centralidades lineares de Samambaia (Figura 17 e 18).

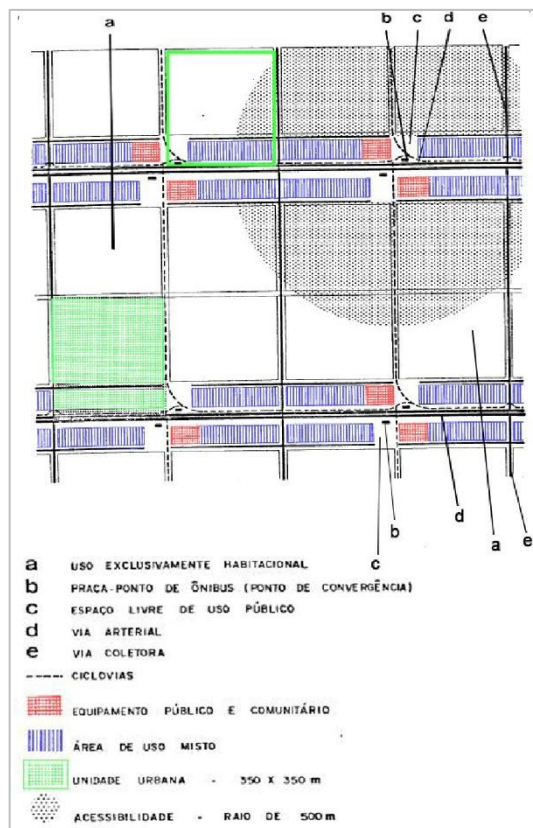


Figura 7. Representação esquemática de uma 'Unidade Urbana' de Samambaia (fonte: GDF, 1984, p. 14, com edição pelos autores, 2024)

O desenho axial de suas séries cartográficas históricas é revelador tanto da RA, como do processo de desenho. O uso social do espaço, por meio do deslocamento sobre áreas desocupadas enquanto percurso mais curto, influenciou sobre as dinâmicas econômicas e culturais, pois altera a acessibilidade estabelecida em projeto para magnetos, assim como os valores de integração global (HH Rn).

O uso informal transparece em sua estrutura urbana, de modo que, metodologicamente para a sintaxe, desenhar apenas as vias “oficiais” pode não ilustrar fielmente a RA (Figura 18). Não se trata apenas das ocupações que nascem às bordas da mancha urbana, mas também dos caminhos que se ocupam sobre

gramados e lotes vazios ou subutilizados, enquanto rotas mais curtas de qualquer hipotético ponto A ao ponto B.



Figura 17. Início à leste da Avenida 100/300 (fonte: fotografia pelos autores, 2025)

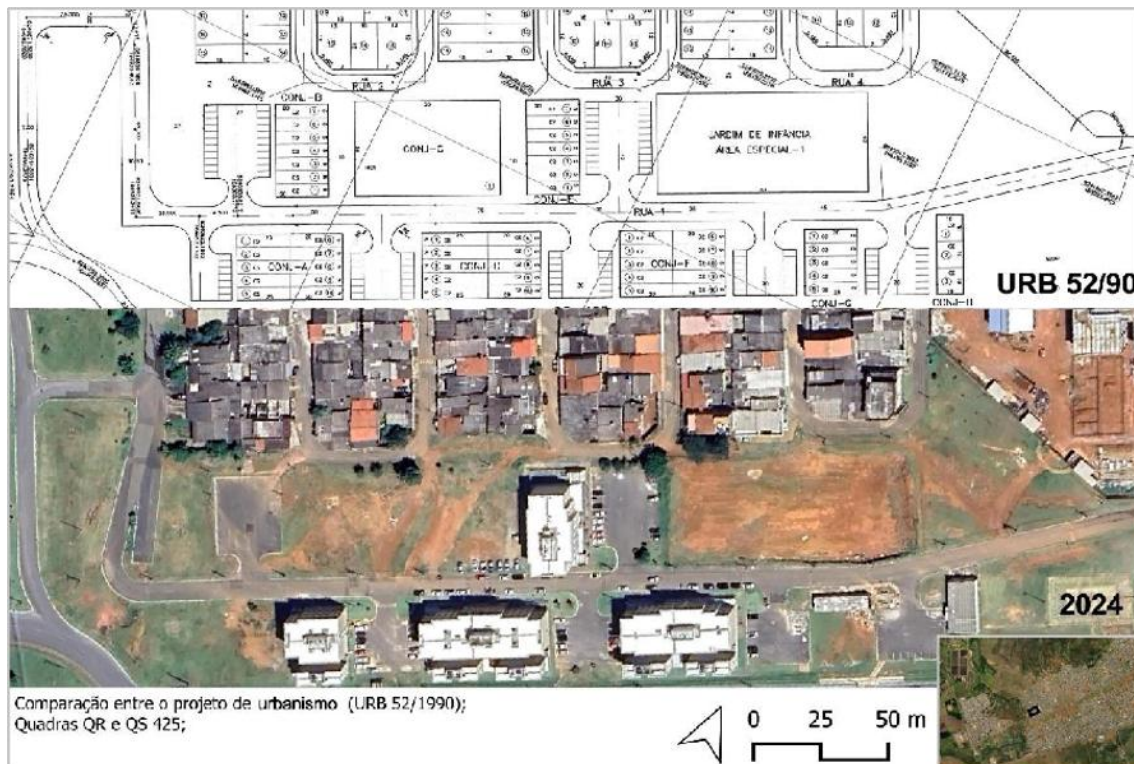


Figura 18. Quadra 425 - comparação entre o URB 52/90 e a base de 2024 (fonte: elaborada pelos autores, com base em Esri Satellite, 2024)

Alguns anos se destacam na análise. 1986 é único por sua configuração enquanto canteiro de obras urbano, ou seja, apresentava uma grelha ortogonal a qual seria a base para o loteamento futuro, mas cuja ortogonalidade também seria um facilitador sob a perspectiva da construção civil (Figura 20). A característica de canteiro de obras perdurou, em menor medida, até o final da década de 1990, quando, um ano após sua fundação, já estava densamente ocupada.

O canteiro de obras urbano, enquanto possibilidade de pesquisa atrelada a qualquer RAs (ou núcleo urbano objeto de intervenção de grande escala), se beneficia de pesquisas antropológicas, históricas e morfológicas. Ao associar o modo de vida à conformação espacial se obtém um retrato do cotidiano e de como se deu a construção – entre aspectos sociais e técnicos⁴.

Traços observados em 1986, sob a perspectiva da mobilidade urbana, mantêm vestígios na década de 1990 enquanto dinâmicas que

ampliam as possibilidades de deslocamento, pois 1986 não corresponde ao projeto; seus percursos apresentam ortogonalidades que estão ausentes no projeto e em sua implantação oficial, cuja forma pode ser atrelada ao referido processo de construção intensa pelo que passava a RA (Figura 21).

É interessante perceber que, quantitativamente, devido à herança axial de 1986, em relação a toda a RA, 1991 é o ano com a melhor distribuição do potencial em integração global (Tabela 1), verificando-se um traçado urbano de transição entre aquele rudimentar, base ao parcelamento, e o definitivo, presente já em 1997.



Figura 8. Avenida 200/400 (fonte: fotografia pelos autores, junho de 2026)

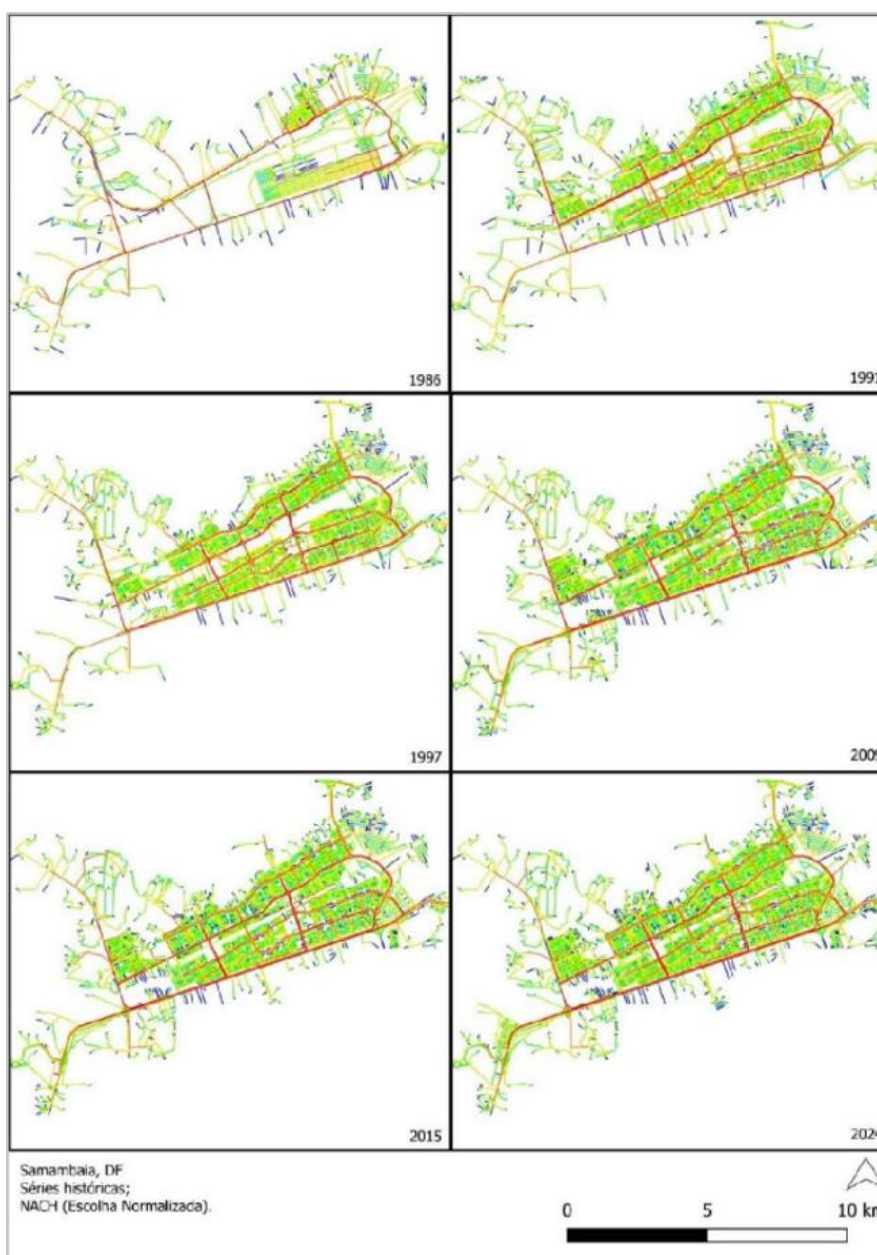


Figura 20. Séries históricas de Samambaia – NACH (fonte: elaborada pelos autores, com base em Coelho (2017), Geoportal (s.d.) e Esri Satellite, 2024)

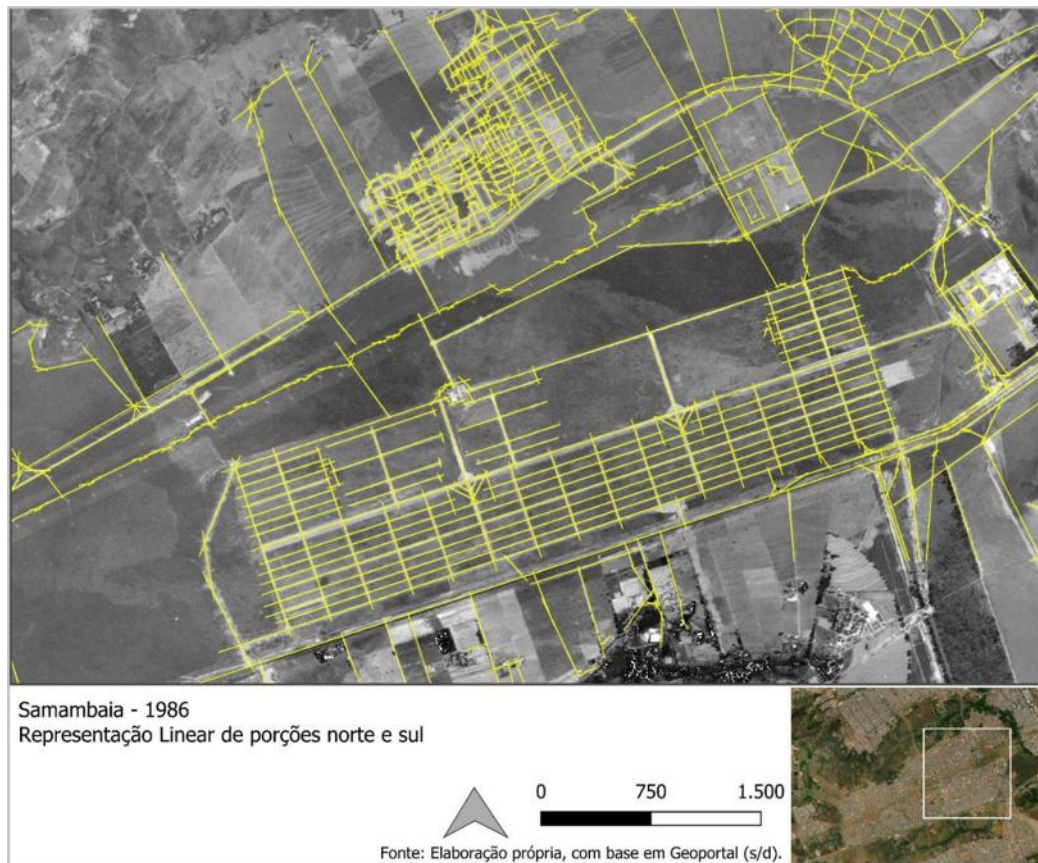


Figura 21. Representação linear da porção leste de Samambaia em 1986 (fonte: elaborada pelos autores, com base em Geoportal, s.d.)

Tabela 1 Análise Topológica (fonte: elaborada pelos autores, 2025)

Ano	INT _{hh} (Média)	INT _{hh} r3 (Média)	INT _{hh} (Base 100) (Média)
1986	0.6033	1.495	50,5881
1991	0.6576	1.717	57,7916
1997	0.5718	1.667	55,3863
2009	0.5418	1.555	50,9955
2015	0.5195	1.517	51,8082
2024	0.5409	1.533	53,0885

Nesse sentido, o ano de 1991 não representa apenas um momento intermediário do processo de ocupação, mas um ponto de inflexão configuracional, no qual coexistem vestígios do traçado provisório associado ao canteiro de obras e elementos do desenho urbano consolidado. Essa condição híbrida amplia as possibilidades de conexão do sistema, resultando em uma distribuição mais homogênea dos valores de integração global. Tal achado evidencia como processos históricos específicos - neste caso, a transição entre implantação e consolidação - podem

produzir efeitos mensuráveis na estrutura configuracional.

A manutenção de vias do passado mantém rugosidades⁵ que persistem devido a necessidades práticas de mobilidade. Representam deslocamentos do passado e incorporam movimentos contemporâneos. Seu uso, não obstante, tem levado à tendência a tornar tais rugosidades fixas e oficiais (por meio do asfalto p.ex.), fruto de ações políticas sobre essas áreas. Espera-se que o passar dos anos e com experimentação da região por novas gerações não se encerrem a textura das rugosidades, mas esta seja sentida e percebida por mais pessoas, de modo que os espaços se tornam cada vez mais acessíveis.

O resultado da análise configuracional evidencia o papel estruturador das avenidas principais de Samambaia na conformação dos padrões de acessibilidade e centralidade da região. Ao longo das diferentes séries históricas analisadas, esses eixos mantêm valores elevados de integração global, indicando elevada acessibilidade relativa em escala urbana. Paralelamente, os valores de *choice* reforçam seu papel como rotas

preferenciais de passagem, conectando áreas residenciais internas, centros urbanos e sistemas viários regionais (Figura 15).

Essa persistência configuracional se reflete diretamente nos usos observados ao longo dessas avenidas, caracterizadas pela concentração de atividades comerciais, serviços e fluxos contínuos de pedestres e veículos. Assim, as avenidas estruturantes configuram-se como centralidades lineares consolidadas, nas quais forma urbana, acessibilidade potencial e uso efetivo do espaço apresentam elevada correspondência.

Apesar do recorte deste estudo focar em Samambaia, a BR-060, paralela à sua malha, ainda apresenta os maiores valores de integração global. Esse fato reforça uma lógica que perpassa a configuração urbana do Distrito Federal, a qual, segundo análise realizada por Coelho (2017), comprova as Estradas Parque, com destaque à EPIA, como locais com níveis mais elevados de integração. Essa descoberta comprova uma herança do urbanismo rodoviário, o qual estruturou o desenho do DF e a relação com as Unidades da Federação. O desenho da RA, elaborado com vistas à rodovia BR-060, possui prenhe uma lógica que foi pensada à escala regional, de vinculação ao Plano Piloto (via EPNB), assim como nacional, considerando o sistema rodoviário como “uma verdadeira costura do Brasil por dentro, aproximando os Estados que, embora geograficamente limítrofes, vivam tão distantes uns dos outros [...]” (Kubitschek, 2000, p. 13 - 14). A escala de análise, desse modo, comprova as relações de dependência em uma perspectiva morfológica e simbólica, pois independente do recorte, o eixo mais integrado na perspectiva da SE é sempre aquele pendular ao Plano Piloto.

A região da Expansão da Samambaia é separada por uma das UCs do DF, o Revis Gatumé, de modo que o acesso à região se dá pela 1ª Avenida Norte. Esse fato é determinante em sua análise axial (Figura 22).

Assim, a referida área interrompe a continuidade observada em suas avenidas, fato este que influencia tanto na análise de integração como de segmentos – no qual, não obstante, tem-se o espelhamento de seu sistema viário.

Apesar do recorte viário devido à Revis Gatumé, a Expansão situa-se como parte do todo, sob a perspectiva morfológica, pois os resultados qualitativos de segmentos e integração se refletem ali devido à continuidade do padrão de ocupação das quadras. A diferença é observada nas comunidades Morro do Sabão e Morro do Macaco, as quais, sob a análise de integração local com raios 3 e 5, são abraçadas por eixos integrados, reforçando o potencial de centralidade, e de desenho de diretrizes de ocupação com base nestes resultados (Figura 23).

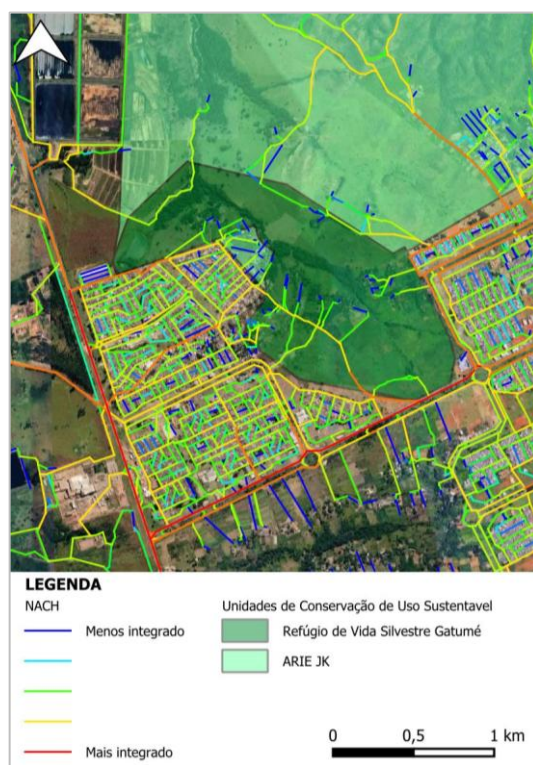


Figura 9 Setor expansão e Revis Gatumé (fonte: elaborada pelos autores, com base em Coelho, 2017 e Geoportal, s.d.)

As avenidas de Samambaia, sob a análise de atividades econômicas com base na categoria 6 do CNEFE apresentam resultados diversos, mas expressivos. Ao processar a rede axial em NACH e NAIN, e então recorta-la de modo a obter somente os eixos contíguos às vias arteriais ou coletoras, obtêm-se os mapas da Figura 24. A leitura conjunta entre os valores sintáticos e a distribuição das atividades econômicas evidencia uma correspondência significativa entre acessibilidade configuracional e uso efetivo do espaço. As quadras adjacentes às avenidas estruturantes, que apresentam maiores valores de integração

e *choice*, concentram também maior densidade de atividades identificadas pelo CNEFE.

Esse padrão reforça a hipótese de que a centralidade linear observada em Samambaia não é apenas um atributo formal do sistema viário, mas um fenômeno socioespacial consolidado, no qual configuração e prática urbana convergem. Ao mesmo tempo, essa relação não se apresenta de forma homogênea,

indicando que fatores como tipologia edilícia, parcelamento e políticas urbanas também interferem na materialização dessas centralidades. Esse contraste torna-se ainda mais evidente quando comparado ao Centro Urbano, onde, apesar de elevados valores de integração, a materialização da centralidade se mostra limitada, evidenciando o papel de fatores morfológicos e tipológicos na mediação entre configuração e uso.



Figura 23. Expansão da Samambaia - HH R3 e HH R5 (fonte: elaborada pelos autores, com base em Coelho, 2017, Geoportal, s.d.)

Enquanto NAIN apresenta maior integração no Centro Urbano, essa variável também demonstra o contraste de cores com a baixa presença de atividades comerciais nessa região. As avenidas, por sua vez, apresentam quadras com boa distribuição de atividades,

com destaque à porção a norte. Devido à grande correlação entre NACH e a hierarquia viária, há o predomínio quase total de vias em cores quentes. Ao hierarquizar as 10 quadras que possuem mais atividades, obtém-se a Tabela 2.

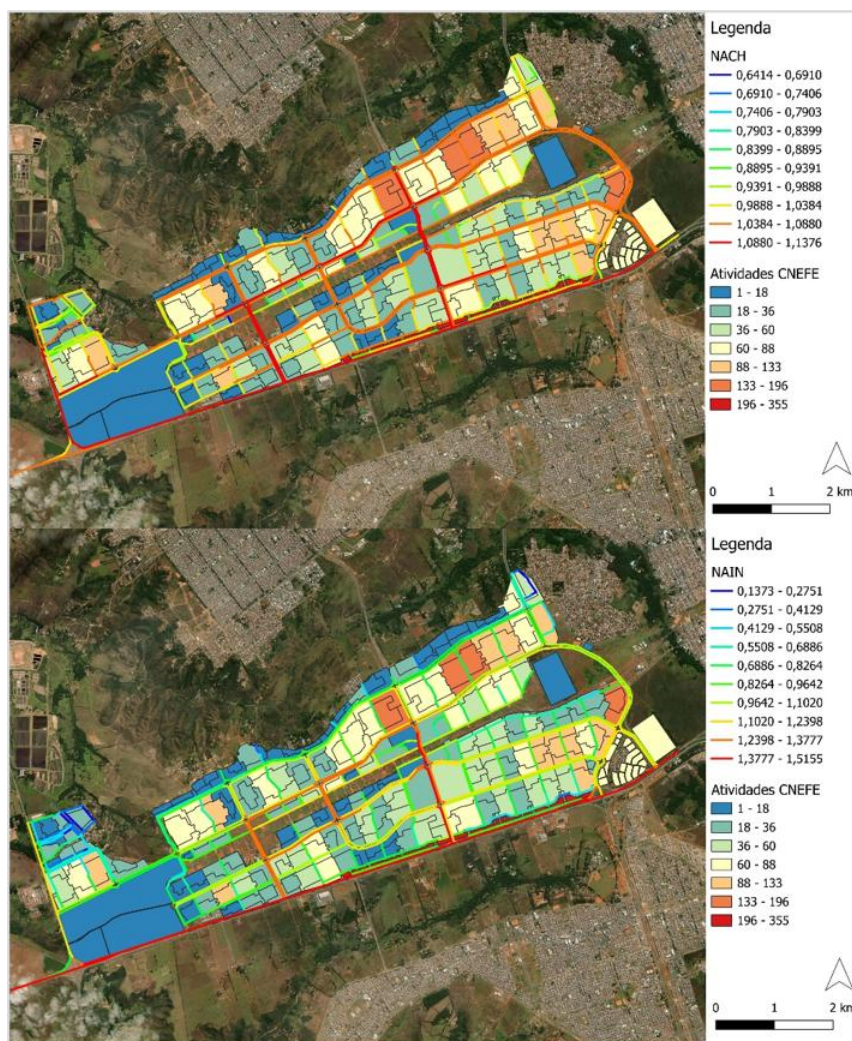


Figura 23. Expansão da Samambaia - HH R3 e HH R5 (fonte: elaborada pelos autores, com base em Coelho, 2017, Geoportal, s.d.)

Tabela 2 Hierarquização das 10 quadras de Samambaia com mais atividades econômicas (fonte: elaborada pelos autores, com base em IBGE, 2022)

Hierarquia	Quadra	Valores de atividades
1	408	196
2	122	173
3	406	150
4	401	141
5	416	133
6	410	127
7	320	116
8	412	116
9	421	110
10	312	106

Obs. A região da ADE, no total, soma 355 atividades em 21 conjuntos. No entanto, as atividades, em sua maioria, está voltada para a BR-060, e não para a RA. A vinculação da ADE à RA (e outras RAs) se torna possível objeto de pesquisa independente.

Tem-se a presença das quadras 400 como predominante. Essas se localizam na porção norte, contíguas à avenida 200/400, de modo a corroborar essa avenida enquanto principal local de atividades comerciais da RA. Não apenas isso, mas também se reforça a localização a leste, verificado por meio do predomínio de quadras pares.

Considerações finais

A análise desenvolvida permite identificar três achados principais. Em primeiro lugar, evidencia-se a forte correspondência entre acessibilidade configuracional e concentração de atividades nas avenidas estruturantes, consolidando-as como centralidades lineares. Em segundo lugar, observa-se um descompasso entre potencial configuracional e uso efetivo no Centro Urbano, indicando que a integração espacial não é condição suficiente para a materialização da centralidade. Por fim,

verifica-se que processos históricos e práticas informais, especialmente os percursos consolidados pelo uso, desempenham papel ativo na reconfiguração da acessibilidade urbana ao longo do tempo.

Esses resultados reforçam a compreensão de que a configuração espacial atua como um campo de possibilidades, cuja materialização depende da interação com fatores morfológicos, tipológicos e socioeconômicos. No caso de Samambaia, essa relação se expressa tanto na consolidação das avenidas como centralidades lineares quanto na subutilização do Centro Urbano, evidenciando diferentes trajetórias de articulação entre forma e uso.

O objetivo pretendido, de analisar, a partir da Sintaxe Espacial e de uma leitura histórico-morfológica, o papel das avenidas estruturantes, dos Espaços Livres de Uso Público (Elups) e dos centros urbanos de Samambaia na constituição de padrões de acessibilidade, centralidade e uso ao longo do tempo, demonstrou a amplitude de possibilidades no âmbito da análise morfológica sobre Regiões Administrativas, tendo como caso de estudo a RA de Samambaia. São possibilidades tanto sob a

perspectiva da Sintaxe e da história como da união de ambas, como pretendido aqui.

Muitas RAs do DF são produtos da expulsão dos trabalhadores das cercanias do Plano Piloto em direção a localidades distantes, sendo Ceilândia o caso mais emblemático do DF⁶. A presente análise pode ser empregada em outras Regiões Administrativas, respeitadas suas peculiaridades.

A associação da história, com destaque à fonte documental, com a Sintaxe Espacial possibilitou uma apreensão única de como se formou seu espaço. Samambaia nasceu em um boom populacional, de modo que a RA se compunha apenas de residências em seus primeiros anos, com uma progressiva implantação de equipamentos e comércios.

A lógica de “cidade-dormitório” influenciou os primeiros anos de sua ocupação. Apesar de um desenho urbano com princípios modernos e que prioriza o pedestre, o propósito se perde em uma cidade sem diversidade de usos. Contudo, suas avenidas progressivamente se tornaram importantes centros de escala regional para o DF (Figura 25), em correspondência à sua forma e potencial.



Figura 25. Quadra 406, contígua à avenida 200/400 (fonte: fotografia pelos autores, 2025)

A porção leste da RA, abrangida pelo metrô, é onde se identificam as principais dinâmicas urbanas econômicas, conforme verificado por meio do levantamento de atividades de categoria 6 do CNEFE. Seus Centros permanecem subutilizados, apesar da forte potencialidade observada sob a variável de NAIN, além de recente ocupação por equipamentos comerciais de grande porte. Frisa-se que, quando da elaboração deste trabalho, mais três estações de Metrô estavam em construção em Samambaia (Figura 26), de modo que a última estação estaria no Subcentro Oeste – fato esse que influenciará a disponibilidade comercial nessa localidade.

Mas o Centro Urbano também tem observado o fenômeno dos condomínios verticais, com poucos comércios, em grandes lotes murados. Apesar do fenômeno atual, não limitam as possibilidades futuras, considerando as potencialidades observadas. É possível um desenvolvimento uniforme, conforme haja incentivo por meio de políticas de planejamento urbano e econômicas locais e regionais. A potencialidade comercial também está sendo incentivada por meio das propostas do PDOT/2026, que põem o Centro Urbano como uma subcentralidade, ou seja, um local a concentrar fluxos internos e de articulação com as RAs vizinhas, devido à sua

localização estratégica e observada já em seu PDL (GDF, 1999). São estratégias que reforçam o papel do Centro Urbano como marco zero de organização da RA.

Em relação às possibilidades de pesquisa, o olhar sintático também seria beneficiado pela ampliação do escopo, de modo que olhar as

RAs vizinhas contribuiria ao estudo de Samambaia, ou seja, de Taguatinga, Riacho Fundo 2, Ceilândia, Sol Nascente/Pôr do Sol ou Água Quente. Essa foi uma limitação encontrada e que abre possibilidades à ampliação de estudos tanto sobre Samambaia como sobre as RAs da porção Sudoeste do DF ou outras regiões.



Figura 26. Obras de expansão do metrô em Samambaia e obra de edificação (fonte: fotografia pelos autores, junho de 2026)

Samambaia é parcialmente privilegiada, em relação ao metrô, mas algumas mudanças na perspectiva da mobilidade são essenciais, como a expansão da rede metroviária, uma melhor distribuição das linhas de ônibus em suas avenidas e a expansão da rede cicloviária e a melhora de infraestruturas de transporte, como nos pontos de ônibus e na segurança destes. Tais mudanças, inclusive, remeteriam ao previsto em seu primeiro Memorial Descritivo (1984), que previu as áreas onde se localizam os pontos de transporte como locais movimentados, de encontro social e de cruzamento de ciclovias.

As imagens pré-concebidas para as RAs (de “cidade dormitório” ou “cidade satélite”) não apenas limitam as percepções e a realização de novas pesquisas, como também a visão de futuro para o DF como um todo. Isso porque as RAs são interpretadas como partes excedentes, nas quais o desenvolvimento econômico e social não alcança. Nessa visão, ainda existem enquanto dormitório para os trabalhadores ou enquanto planetas que orbitam em torno do sol - o Plano Piloto de Brasília.

A diversidade econômica do DF poderia ser o cerne de uma nova questão, pois pergunta-se, cada RA é diferente o suficiente, sob a perspectiva econômica, para afirmar que se tratam de “Quimeras”? Ou seja, partes diferentes sob o território do Distrito Federal.

A integração entre suas partes, sob a perspectiva da mobilidade, poderia formar uma unidade diversa e próspera?

Maiores distâncias devem significar maior autonomia, por meio de, p.ex, subcentralidades ou modais de transporte efetivos. A consolidar, por fim, uma lógica metropolitana verdadeira, em um sistema vivo e saudável no quadrilátero.

Notas

¹ A primeira versão desse artigo foi publicada no 3º Simpósio Brasileiro de Sintaxe Espacial.

² De acordo com a autora (1993, p. 168), a situação se via precária, mas afastava “o fantasma do aluguel, do banheiro para uso de 5/6 famílias, no caso dos ‘inquilinos de fundo-se-quintal’ (...) vivendo-se a perspectiva de um futuro ainda a ser conquistado”.

³ Conforme a Lei 1.065/2026, que aprova o PDOT, em seu art. 133, “a estratégia de implantação de subcentralidades tem o objetivo de fomentar o desenvolvimento de espaços multifuncionais vinculados à acessibilidade decorrente da rede estrutural de transporte coletivo” (GDF, 2026).

⁴ O aspecto de canteiro de obras urbano em Samambaia é explorado por Cruz (1993) sob uma perspectiva social, do cotidiano. Sua pesquisa explora Samambaia quando de sua ocupação, onde a autora identifica “um

formigueiro humano trabalhando na construção de barracos improvisados, famílias inteiras - mulheres, homens, crianças - ativando-se em meio a folhas de madeira, pranchas, utensílios domésticos, animais, camas, panelas, roupas, berços e bebês. Nesta cacofonia de imagens, alguns indícios transformam-se em matéria interpretativa das condições de possibilidade deste momento, em sua historicidade” (Cruz, 1993, p. 164)

⁵ “Chamaremos rugosidade ao que fica do passado como forma, espaço construído, paisagem, o que resta do processo de supressão, acumulação, superposição, com que as coisas se substituem e acumulam em todos os lugares. [...] As rugosidades, vistas individualmente ou nos seus padrões, revelam combinações que eram as únicas possíveis em um tempo e lugar dados” (Santos, 2006, p. 140-141).

⁶ Sobre esse tema, tem-se o filme “A cidade é uma só”, de Adirley Queirós, que estuda a Campanha de Erradicação de Invasões – CEI e as consequências que perduram desse evento.

Referências

- Coelho, J. M. (2017) *Na riqueza e na pobreza: o papel da configuração para o estudo de centralidades e desigualdades socioespaciais em Brasília*. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Brasília: Universidade de Brasília.
- Cruz, I. P. C. (1993) *Imagens e representações no nascimento de novas cidades: Brasília (1958/1960), Samambaia (1989/1993)*. Dissertação (Mestrado em História). Brasília: Universidade de Brasília.
- Distrito Federal. Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação (1984) *MDE-0002/1*. Brasília: SEDUH. Disponível em: <https://www.sisduc.seduh.df.gov.br/v1/> (Acesso em: 10 jun. 2025).
- Distrito Federal. Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação (1997) *MDE-52/90*. Brasília: SEDUH. Disponível em: <https://www.sisduc.seduh.df.gov.br/v1/> (Acesso em: 10 jun. 2025).
- Distrito Federal. Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação (1999) *Memória Técnica do Plano Diretor Local de Samambaia*. Brasília: SEDUH. Disponível em: https://www.seduh.df.gov.br/documents/8133848/9856610/memoria_tecnica-1.pdf (Acesso em: 10 jun. 2025).
- ESRI (2026) *World Imagery*. Disponível em: https://services.arcgisonline.com/ArcGIS/rest/services/World_Imagery/MapServer (Acesso em: 15 fev. 2026).
- Euzébio, V. A. (2025) *Samambaia na Quimera Federativa: Configuração Urbana de uma Região Administrativa do DF*. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo). Brasília: Universidade de Brasília.
- Cidade é uma só?* (2012) Dirigido por Adirley Queirós. Produzido por Adirley Queirós e André Carvalheira. Brasília: Vitrine Filmes. Disponível em: https://www.youtube.com/watch?v=vVlqCVKdlxA&ab_channel=PASSEANDOUNB%E2%80%A2PAS2024 (Acesso em: 21 maio 2024).
- Geoportal (2026) *Infraestrutura de Dados Espaciais – IDE/DF*. Disponível em: <https://www.ide.df.gov.br/geoportal/> (Acesso em: 15 fev. 2026).
- Gurgel, A. P. C. (2016) *As metrópoles do interior e o interior das metrópoles*. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo). Brasília: Universidade de Brasília.
- Hillier, B. e Hanson, J. (1984) *The social logic of space*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Hillier, B. (1996a) *Space is the machine: a configurational theory of architecture*. Cambridge: Cambridge University Press.
- Hillier, B. (1996b) 'Cities as movement economies', *Urban Design International*, 1(1), pp. 41–60.
- Hillier, B. (2007) *Space is the machine revisited*. London: Space Syntax.
- Hillier, B. et al. (2012) *Space syntax methodology*. London: Bartlett School of Architecture, University College London.
- IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2024) *Coordenadas geográficas dos endereços no Censo Demográfico 2022: nota metodológica n.º 01*. Rio de Janeiro: IBGE. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/bibli>

oteca-catalogo?view=detalhes&id=2102063 (Acesso em: 24 abr. 2026).

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2022a) *Quadro geográfico de referência para produção, análise e disseminação de estatísticas*. Rio de Janeiro: IBGE. Disponível em: <https://biblioteca.ibge.gov.br/index.php/biblioteca-catalogo?view=detalhes&id=2101962> (Acesso em: 24 abr. 2026).

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2022b) *Manual do recenseador*. Rio de Janeiro: IBGE. Disponível em: <https://anda.ibge.gov.br/sobre/treinamento/manuais.html> (Acesso em: 24 abr. 2026).

Jornal de Brasília (2026) 'GDF inicia processo para criar regiões administrativas em 26 de Setembro e Ponte Alta do Gama'. Disponível em: <https://jornaldebrasil.com.br/brasil/gdf-inicia-processo-para-criar-regioes-administrativas-em-26-de-setembro-e-ponte-alta-do-gama/> (Acesso em: 24 abr. 2026).

Maeda, G. E. e Ribeiro, R. J. da C. (2025) 'Localidades atratoras: uma correlação entre as variáveis de sintaxe e as atividades urbanas nas áreas de ocupação irregular do Distrito Federal (Brasil)'. In: *13.ª Conferência da Rede Lusófona de Morfologia Urbana (PNUM 2025): Para além da Forma: Território e Desafios Societais*, Porto, Portugal, 25–27 June 2025.

Medeiros, V. A. S. (2006) *Urbe ad hoc: a forma urbana em sistemas de assentamentos espontâneos*. Brasília: Universidade de Brasília.

Medeiros, V. A. S. (2013) *A cidade fragmentada: espaço urbano e sintaxe espacial*. Brasília: Editora UnB.

Carvalho, G. e Medeiros, V. A. S. (2021) 'Caminhos informais e acessibilidade urbana: contribuições da Sintaxe Espacial', *Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais*, 23, e202121.

Tradução do título, resumo e palavras-chave

EMERGING CENTRALITY AND MORPHOLOGY OF MOVEMENT IN THE FEDERAL DISTRICT: The Case of Samambaia

Abstract. *Samambaia, Administrative Region XII (RA XII), exhibits morphological and land-use patterns similar to those observed in other Administrative Regions of the Federal District, which also underwent rapid densification associated with the relocation of settlements to the periphery of Brasília's Plano Piloto (Pilot Plan). Space Syntax (SS), a framework proposed by Hillier and Hanson (1984), translates urban space into a network of axial lines that reveals potential movement patterns. By processing historical and contemporary cartographic data, this study constructs an axial time series for Samambaia, revealing how urban design elements—such as Public Open Spaces, the Urban Center, and structural avenues—have evolved in relation to spatial use and movement. The results identify 1991 as a pivotal year, marking the transition from a construction-site urban morphology (evident in 1986) to a consolidated urban fabric. They also reveal that recurring informal movement patterns, involving the traversal of vacant lots and underutilized public spaces to varying degrees, play a decisive role in local movement and in shaping Global Integration (HH Rn) and Choice values.*

Keywords. *Samambaia, Spatial Syntax, morphology, centrality, Federal District*

Editores responsáveis pela submissão: Edja Trigueiro, Frederico de Holanda, Valério Medeiros.

Licenciado sob uma licença Creative Commons.

