



Câmpus
Anápolis de Ciências
Socioeconômicas
e Humanas



Universidade
Estadual de Goiás

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE GOIÁS
UNIDADE UNIVERSITÁRIA ANÁPOLIS DE CIÊNCIAS SOCIOECONÔMICAS E
HUMANAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM “TERRITÓRIOS E EXPRESSÕES
CULTURAIS NO CERRADO”

KEVIN GUIMARÃES BARBOSA DOS SANTOS

A RODOVIÁRIA DO PLANO PILOTO DE BRASÍLIA: ENTRE O IDEALIZADO E O
REALIZADO

ANÁPOLIS

2021

KEVIN GUIMARÃES BARBOSA DOS SANTOS

**A RODOVIÁRIA DO PLANO PILOTO DE BRASÍLIA: ENTRE O IDEALIZADO E O
REALIZADO**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação TECCER, da Universidade Estadual de Goiás, como requisito Parcial para obtenção do título de Mestre em Ciências Sociais e Humanidades Territórios e Expressões Culturais no Cerrado, na área interdisciplinar, linha de pesquisa: Dinâmicas territoriais no cerrado.

Orientador: Prof. Dr. Marcelo de Mello

Anápolis

2021

KEVIN GUIMARÃES BARBOSA DOS SANTOS

**A RODOVIÁRIA DO PLANO PILOTO DE BRASÍLIA: ENTRE O IDEALIZADO E O
REALIZADO**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação TECCER, da Universidade Estadual de Goiás, como requisito Parcial para obtenção do título de Mestre em Ciências Sociais e Humanidades Territórios e Expressões Culturais no Cerrado, na área interdisciplinar, linha de pesquisa: Dinâmicas territoriais no cerrado.

Orientador: Prof. Dr. Marcelo de Mello

Banca Examinadora

Prof (a). Dr (a). Marcelo de Mello

Presidente /UEG - TECCER

Prof. (a). Dr. (a). Milena D'ayala Valva

Membro/UEG – TECCER

Prof. (a). Dr. (a). Bruno Augusto de Souza

Membro/Externo

Prof(a). Dr. (a). Janes Socorro da Luz

Suplente/UEG – TECCER

Prof. (a). Dr. (a). Aristeu Geovani de Oliveira

Suplente/Externo

Anápolis, __ de _____ de 2021

A todos e todas que, de algum forma, foram afetados pela pandemia da COVID-19.

AGRADECIMENTOS

Agradeço inicialmente a minha família. As pessoas presentes neste círculo familiar, composto por meu pai José Wilson, minha mãe Cinere, meus irmãos e irmã Nicolas, Yuri e Cinara e meu filho Miguel Felipe foram cruciais para não me deixar desistir. De continuar trilhando caminhos que me levam a cada dia ser um professor, pesquisador e humano melhor.

Também agradeço profundamente a pessoa de meu orientador, Professor Dr. Marcelo de Mello. Marcelo se tornou mais que um orientador, mas grande amigo. A minha admiração pelo seu conhecimento e pela sua pessoa me fizeram um orientando melhor. Agradeço assim, de forma geral a casa que tem me formado neste últimos anos, Universidade Estadual de Goiás. Em especial, agradeço ao Programa de Pós-Graduação Territórios e Expressões Culturais no Cerrado, e todos aqueles que compõe o corpo deste importante programa. Agradeço a fundação CAPES, por conceder-me a bolsa que viabilizou a presente pesquisa.

Grato também os professores que contribuíram para esta pesquisa ministrando disciplinas, ou participando de seminários e bancas. Obrigado Professora Dr^a. Milena d' Ayala Valva, Divina Aparecida Leonel Lunas, Janes Socorro da Luz, Jean Carlos Viera Santos, Adriana Aparecida Silva, Dulce Portilho Macial, Fernando Lobo Lemes, dentre outros docentes.

Agradeço também aos meu colegas, que participaram do processo, apoiando ou dando contribuições. Em especial, agradeço a Talles Santos, Isadora de Paula, Rozangela Oliveira, Denise Ramos, Rubens Elias, Valto e demais colegas.

Aqui também agradeço a pessoal de Esther Cristine, com quem dividi medos, anseios, dificuldades, sorrisos e que me deu muito apoio para que a investigação aqui presente fosse de certa forma finalizada. E por fim agradeço a todos que contribuíram de forma direta ou indiretamente para que este trabalho viesse a ser realizado.

RESUMO

O espaço urbano é marcado por uma gama de possibilidades. A complexidade presente na cidade nos faz buscar explicações para os fenômenos presente neste espaço. Mesmo as cidades planejadas apresentam peculiaridades que precisam ser investigadas. No caso da presente pesquisa, destacamos a cidade de Brasília. A atual capital da república foi idealizada por agentes hegemônicos. Contudo para além do que foi idealizado existe o que foi materializado: uma realidade marcada pela desigualdade característica de um mundo contraditório. Para compreender as contradições presentes em Brasília, relacionamos as formas espaciais como os processos sociais. No decorrer da pesquisa utilizamos conceitos importantes para analisar o objeto de pesquisa. Entre os conceitos presentes na investigação destacamos aqui espaço, território e centralidade. Para balisar nossas ações investigativas, recorremos a autores como Harvey (1980); Correa (1989); Carlos (2007); Raffestin (1993); Santos (1988; 2006); Saquet (2015); Castells (1984; 2000); Sposito (2013); Souza (2020). Esses pesquisadores foram essenciais para pensar a cidade idealizada; bem como a efetivamente realizada. Os conceitos e os autores aqui destacados contribuíram para a compreensão dos usos dos território da Rodoviária do Plano Piloto e suas adjacências. Partimos em busca de entendimento de processos profundamente densos que produzem centralidades marginais. Neste contexto, analisamos processos de segregação socioespacial como fator importante para o entendimento do território em questão. Para uma aproximação segura das dinâmicas presentes neste território, trabalhamos com a paisagem, por meio de autores como Serpa (2019); Santos (1988); Cullen (1971). Neste sentido, consideramos que a leitura da paisagem se dá por meio da percepção. Em relação os procedimentos metodológicos, o cenário pandêmico fez com que nos aproximássemos de uma proposta elaborada por Ferrara (1988). A urbanista construiu caminhos investigativos pautados em uma leitura não-verbal do diálogo travado entre as formas e os conteúdos presentes na cidade. Na leitura diferenciada da realidade, proposta pela autora, a imagem torna-se meio para reflexões fundamentais para a compreensão de territórios como a Rodoviária do Plano Piloto e seu entorno.

Palavras-Chave: Brasília; formas espaciais e processos sociais; direito à cidade; território; leitura não-verbal.

ABSTRACT

Urban space is marked by a range of possibilities. The complexity present in the city makes us increasingly seek to explain the phenomena present in this space. Even the cities that were planned present peculiarities that need to be investigated. In this research, we highlight the city of Brasília. The current capital of the republic was idealized by hegemonic agents. However, beyond what was idealized, there is what was materialized: a reality marked by the inequality characteristic of a contradictory world. To understand the contradictions present in Brasília, we relate spatial forms to social processes. During the research we used important concepts to analyze the research object. Among the concepts present in the investigation, we highlight here the space, the territory and the centrality. To guide our investigative actions, we turn to authors such as Harvey (1980); Correa (1989); Carlos (2007); Raffestin (1993); Santos (1988; 2006); Saquet (2015); Castells (1984; 2000); Sposito (2013); Souza (2020). These researchers were essential to think about the idealized city; as well as the one performed. The concepts and authors highlighted here contributed to the understanding of the uses of the territory of the bus station of the Plano Piloto and its surroundings. We set out in search of an understanding of deeply dense processes that produce marginal centralities. In this context, we analyze processes of socio-spatial segregation as an important factor for understanding the territory in question. For a safe approximation of the dynamics present in this territory, we work with the landscape, through authors such as Serpa (2019); Santos (1988); Cullen (1971). In this sense, we consider that the reading of the landscape takes place through perception. Regarding the methodological procedures, the pandemic scenario brought us closer to a proposal elaborated by Ferrara (1988). The urban planner built investigative paths based on a non-verbal reading of the dialogue between forms and contents present in the city. In the differentiated reading of reality, proposed by the author, the image becomes a means for fundamental reflections for the understanding of territories such as the bus station of the Plano Piloto and its surroundings.

Keywords: Brasília; spatial forms and social processes; right to the city; territory; non-verbal reading.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Ilustração 1: Croqui de Lúcio Costa para o Plano Piloto de Brasília.....	21
Ilustração 2: Presidente Juscelino Kubitschek e o arquiteto Lúcio Costa.....	24
Ilustração 3: Croqui de Lúcio Costa para as vias de acesso da capital	31
Ilustração 4: Concepção urbanística de Brasília	33
Ilustração 5: Localização da Rodoviária do Plano Piloto.....	35
Ilustração 6: Renda Per Capita por Região Administrativa do DF.....	52
Ilustração 7: Número de Habitantes por Região Administrativa do DF	55

LISTA DE IMAGENS

Imagem 1: Interior do Conic.	49
Imagem 2: Viaduto desabado no Eixo Rodoviário	59
Imagem 3: Quadrilátero de definição da área de estudo - 2021	61
Imagem 4: Vista do Eixo Monumental a partir da Torre de TV	68
Imagem 5: Vista da torre Eiffel no sentido do campo de Marte	68
Imagem 6: Pessoas caminhando na Plataforma Superior da Rodoviária do Plano Piloto	69
Imagem 7: Vendedores ambulantes na Plataforma superior da Rodoviária do Plano Piloto..	69
Imagem 8: Vista da Plataforma Superior para a Inferior e o “buraco do tatu”	70
Imagem 9: Homem dormindo na Plataforma Superior da rodoviária	71
Imagem 10: Busto Zumbi dos Palmares vista por trás	72
Imagem 11: Busto Zumbi dos Palmares vista de frente.....	72
Imagem 12: Vista da rodoviária para a Esplanada dos Ministérios.....	73
Imagem 13: Pessoas dormindo no mezanino da rodoviária, em frente as lojas	74
Imagem 14: Pessoas dormindo no mezanino da rodoviária, próximo aos elevadores	74
Imagem 15: Objetos de pessoas em situação de rua, na Plataforma Inferior da Rodoviária do Plano Piloto	75

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Brasil: Produto Interno Bruto, 1946-1960	25
---	----

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

IBGE -	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
DF -	Distrito Federal
JK -	Juscelino Kubitschek

SUMÁRIO

_Toc82683814

INTRODUÇÃO	12
PARTE 1 – O IDEALIZADO	17
1.1 As cidades renascentistas idealizadas	19
1.2 Brasília, Bensalém e Amaurota	24
1.3 Lúcio Costa e o Plano Piloto	29
PARTE 2 - O REALIZADO	37
2.1 As simetrias das formas espaciais e as assimetrias das relações sociais no encontro de dois eixos	38
2.2 Entre encontros e desencontros: emerge um novo “território usado” na rodoviária do plano piloto	41
2.3 Uma urbanização desurbanizante: centralidades e relações periféricas	44
PARTE 3 – O PERCEBIDO	58
3.1 Uma leitura não-verbal da rodoviária do plano piloto	63
3.2. A desmontagem	65
3.3 A remontagem	75
CONSIDERAÇÕES FINAIS	78
REFERÊNCIAS	80

INTRODUÇÃO

O mundo hodierno nos convida a análise da realidade, dos espaços e das relações que se manifestam de forma cada vez mais acelerada, a partir da intensificação do dinamismo dos movimentos sociais territorializados. E neste contexto, os cenários que percebemos apresentam crises de diversas naturezas. Souza (2000) considera que estas crises não se restringem a esferas econômicas, ambientais ou sociais. Para ele, o que se apresenta é uma crise do modelo civilizatório¹. A presente pesquisa aborda dimensões desta crise, ressaltando aspectos presentes no espaço urbano.

Sabe-se que a cidade e o espaço urbano não são produtos de um único momento histórico, de uma única percepção, de um único modelo ou fundamento. Pelo contrário, estas realidades são produtos de diferentes tempos e espaços complexos e diversos. Carlos destaca que:

Em primeiro lugar, a compreensão da cidade nos coloca diante de sua dimensão espacial — a cidade analisada enquanto realidade material — a qual, por sua vez, se revela através do conteúdo das relações sociais que lhe dão forma. A produção geográfica aponta claramente o fato de que não há um único modo de se pensar a cidade, indicando que não há um único caminho a ser trilhado pela pesquisa. (2007, p. 20).

A presente investigação objetiva compreender os encontros e os desencontros estabelecidos entre o que foi idealizado e o que se encontra realizado em Brasília, enfatizando o território da Rodoviária do Plano Piloto e de seu entorno: uma área estratégica e representativa do território brasiliense.

Elencamos alguns conceitos e categorias que norteiam nossa pesquisa. O primeiro parte da concepção de espaço, considerando as suas (re)produções a partir das práticas sociais; referenciadas pelo diálogo travado entre os processos sociais e as formas espaciais apresentados por Harvey (1980), em sua obra “Justiça Social e Cidade”.

Compreendemos que a produção do espaço urbano, no processo de acumulação capitalista, oculta, ou não, diversos e complexos problemas urbanos. Como afirmou Santos (2001), vivemos em um mundo confuso e confusamente percebido. Certamente, entre os elementos produtores de confusões podemos destacar o fetichismo da mercadoria destacado por Harvey (2004), em suas análises da obra de Marx. O fetichismo conduz a uma perda progressiva da consciência relativa à realidade. Certamente, superar as dificuldades de percepção em um

¹ Entende modelo civilizatório como processo de maior dimensão que modo de produção. Esse modelo consiste em contemplar as diversas dimensões que envolvem as práticas sociais. (SOUZA, 2000).

mundo confuso e confusamente percebido, quando se analisa realidades metropolitanas, exige critério e disciplina no processo investigativo.

Neste contexto, Lefebvre evidencia a produção de uma urbanização desurbanizante, que podemos indicar como uma das produtoras da crise do modelo civilizatório. A cidade têm continuamente reproduzindo desigualdades de forma exponencial, e isso têm evidenciado a necessidade de se pensar cada vez mais a lógica do espaço urbano (LEFEBVRE, 2001).

Nesta perspectiva, é importante analisar as contradições presentes no espaço urbano em suas distintas escalas, como a intraurbana e interurbana. Mesmo que a escala intraurbana seja a mais destacada no decorrer da pesquisa, haverá a necessidade de pensar o espaço para além dela. Sposito contribui nesse sentido afirmando que:

Nada pode ser explicado apenas numa escala, mesmo que estejamos nos referindo à escala internacional. Toda a compreensão requer a articulação entre as escalas, ou seja, a avaliação dos modos, intensidades e arranjos, segundo os quais os movimentos se realizam e as dinâmicas e o processos se desenvolvem, combinando interesses e administrando conflitos que não se restringem a uma parcela do espaço, mesmo quando sujeitos sociais, que têm menos poder aquisitivo, parecem atados a territórios relativamente restritos. (2019, p. 130).

A presente pesquisa encontra justificativa na necessidade de entendimento das complexas realidades manifestadas em territórios produzidos por ações oficiais e ocupados por sujeitos caracterizados por distintas intencionalidades. Neste contexto, a Rodoviária do Plano Piloto passou a ser marcada por uma expressiva e complexa heterogeneidade no que diz respeito ao uso de seu território. Este fato solicita análises e investigações para um entendimento criterioso do processo produtor desta realidade diversa.

Além da ideia de ordem territorialmente impressa por meio dos traçados das ruas e dos estilos arquitetônicos manifestados no território em análise, vigoram relações estabelecidas às margens dos que ditam as normas que regulam as relações socioespaciais. Sendo assim, a compreensão dessa densa realidade é importante.

A margem das concessões oficiais, um expressivo universo de pessoas desenvolvem atividades de diversas naturezas no entorno e no interior desses terminais rodoviários. A função oficial desses equipamentos é, muitas vezes, encoberta pelo contingente de homens, mulheres e crianças que buscam sobreviver a partir do exercício de atividades marginalizadas desenvolvidas nos territórios em questão.

A pesquisa irá também considerar, de maneira privilegiada, os conceitos de centro e centralidade, que serão à base da análise teórica. Para que se possa entender o que é e como ocorre o processo de formação de centralidades marginais, é preciso analisar o que são as

centralidades, assim como suas relações com áreas centrais.

Como elemento privilegiado, a investigação em curso destaca a Rodoviária do Plano Piloto: idealizada pelo arquiteto urbanista Lúcio Costa, na segunda metade da década de 1950. O terminal rodoviário caracteriza-se, a princípio, por ser o ponto de encontro do Eixo Monumental, que corta o Plano Piloto de Leste a Oeste, com o Eixo Rodoviário, de Norte a Sul.

Neste ponto, é fundamental ressaltar que uma capital planejada não é um ponto isolado numa área. Cidades como Belo Horizonte, Brasília, Goiânia e Palmas foram edificadas para redefinir lógicas e fluxos. Não existe fluxo sem a infraestrutura necessária. Assim, as rodoviárias são equipamentos territorializados para viabilizar o fluxo de pessoas, mercadorias e capital. A lógica da rodoviária nos remete a cenários em que pessoas estão de passagem, principalmente em grandes cidades onde o fluxo de veículos, pessoas, mercadorias e capital é acentuado.

Diante da discussão apresentada, apresentamos os seguintes questionamentos: Como a rodoviária da cidade-capital da República foi convertida em espaço de permanência para sujeitos posicionados de maneiras distintas quando consideramos as relações por eles estabelecidas com os territórios e as normas? Os territórios da rodoviária analisada, e de seu entorno, promovem os encontros que eram esperados no tempo de sua criação, ou os encontros que hoje neles se fazem presente têm outros sentidos e significados? Como perceber os diferentes usos do território da rodoviária e especificar as diferentes territorialidades ali presentes? Como identificar as diferenças estabelecidas entre os sujeitos que passam e os que permanecem no território das rodoviárias e seu entorno? Quais características do projeto original que ainda se fazem presentes no território que hoje abriga a rodoviária do Plano Piloto e como podemos perceber as realidades marginais materializadas ao longo do tempo?

E a presente pesquisa se pautou nos seguintes objetivos: Compreender o processo de transformação dos usos dos territórios da Rodoviária do Plano Piloto, ressaltando a complexidade manifestada pela diversidade de interesses dos sujeitos que permanecem em um lugar de passagem. Descrever as características dos encontros e desencontros promovidos no território de influência da rodoviária do Plano Piloto. Analisar o processo de transformação dos usos dos territórios diretamente influenciados pela rodoviária do Plano Piloto, enfatizando a distância manifestada entre o projeto original e a realidade evidenciada na atualidade. Identificar os interesses dos sujeitos que gravitam no entorno do terminal rodoviário em análise.

É necessário evidenciar que a pesquisa parte de uma produção interdisciplinar. Aqui o pensamento teórico e as práticas, direcionadas a partir dele, são norteados pela Geografia. Mas se faz substancial abordar outras visões para compreender, de forma integrada, a totalidade do

espaço e os fenômenos nele presentes.

Por esta razão, o processo de aproximação da realidade será mediado pelo território como elemento conceitual; da mesma forma, a paisagem é um conceito que conduzirá o processo de percepção das relações territorializadas, entendendo que ela (a paisagem) é constituída não somente pelo que vemos, mas pelo que ouvimos (sons e músicas) e o que lemos (literatura). A pesquisa também irá dialogar com a fenomenologia, que será de grande importância para nossas análises. Como destaca Serpa (2019, p. 9), “mais que método, uma doutrina ou uma filosofia, a Fenomenologia permite o retorno às experiências e práticas espaciais primeiras, sobre as quais construímos nossas referências de mundo e lugar”.

É necessário salientar que durante o processo de produção da pesquisa o mundo enfrentou uma realidade fora do comum, caracterizada por um contexto pandêmico. E este fato contribuiu para uma percepção diferencial da realidade apresentada no território em questão. Pelo momento de crise, a desigualdade e as mazelas apresentadas se fizeram ainda mais presentes no território da Rodoviária do Plano Piloto. É fundamental destacar, ainda, que a pandemia exigiu mudanças metodológicas para o atendimento medidas recomendadas pela Organização Mundial de Saúde, como manter o distanciamento social.

Utilizamos, principalmente, da pesquisa documental, com base em jornais, revistas blogs etc., para analisar o objeto de estudo em questão. Mas se faz importante, também, o trabalhos de campo, com o objetivo de analisar a realidade investigada, mas mantendo o distanciamento de pessoas durante o processo.

Na **primeira parte**, nosso objetivo se pauta em apresentar a cidade que foi idealizada para se tornar a presente capital do Brasil. Nesta parte realizamos uma comparação das ideias renascentistas com a moderna Brasília e uma análise do que foi idealizado por Lúcio Costa, criador do Plano Piloto, como também pelo Presidente JK.

Na **segunda parte**, apresentaremos a cidade realizada, a cidade real. Partindo do objeto central na pesquisa, a Rodoviária do Plano Piloto. Nesta parte, analisamos a formas espaciais e os processos sociais presentes no espaço em questão, expondo suas contradições. Também apresentamos as novas territorialidades num espaço marcado por dinâmicas e movimentos diversos; como também descreveremos a urbanização desurbanizante presente na cidade de Brasília.

Na **terceira parte**, será apresentado as possibilidades de entendimento a partir de uma leitura da percepção das realidades presentes na paisagem em questão. Esse processo será mediado pela metodologia da leitura não-verbal, apresentado na obra “*Ver a Cidade*”, de Lucrécia Ferrara (1988), como sendo de extrema importância para a pesquisa. Essa metodologia

propõe compreender o espaço urbano por uma leitura que vá contra a hegemonia verbal, buscando a partir da percepção dos sentidos entender espaços heterogêneos na sua completude.

PARTE 1 – O IDEALIZADO

De você fiz o desenho
 Mais perfeito que se fez
 Os traços copiei
 Do que não aconteceu
 As cores que escolhi
 Entre as tintas que inventei
 Misturei com a promessa
 Que nós dois nunca fizemos
 De um dia sermos três
 Trabalhei você
 Em luz e sombra

Legião Urbana

Para compreender os cenários que serão apresentados aqui é preciso analisar criteriosamente o espaço contemplado pela pesquisa. Há uma realidade complexa existente no espaço urbano de Brasília. Como referência teórica na condução da investigação, elegemos a proposta elaborada por Harvey (1980), que estabelece uma relação entre processos sociais e formas espaciais na condução da análise da realidade. Isso remetendo-nos tanto as formas físicas que a cidade toma para si, daquilo que foi materializado no território, como ao modelo de sociedade urbana percebida para além da matéria.

Nesta perspectiva, é importante analisar o que foi idealizado pelos agentes oficiais, que se pautaram em um ordenamento territorial e urbano caracterizado pela simetria na composição de formas, que, posteriormente, foram desafiadas pelas contradições sociais territorializadas no solo da nova capital.

Assim, destacamos inicialmente que a cidade de Brasília foi construída nos moldes de uma arquitetura moderna e de um urbanismo racionalista e funcionalista. Esse modelo estava ligado ao pensamento de Le Corbusier, presente na Carta de Atenas, onde a cidade foi pensada como lugar do progresso coletivo, com um desejo utópico de desenvolvimento social (LE CORBUSIER, 1993).

Como aponta Oliveira (2008, p. 36), “a Carta tornou-se um ícone, um fetiche modernista que visava dar aos centros-urbanos mundiais uma solução para o que identificava como o caos”, em uma conjuntura de busca por uma ordem espacial. Contudo, a Carta de Atenas passou a ser criticada², o que não impediu que fosse assumida como referência no processo de edificação de

² No VIII CIAM, ocorrido em 1951 em Hoddesdon, a Carta de Atenas se mostrou insuficiente. Sendo, antes mesmo de 1960, reconhecido novamente o centro da cidade a formação do “coração da cidade”, aspectos como preocupação com o habitat e os direitos dos pedestres.

Brasília.

As críticas ao modelo funcionalista representado pela Carta de Atenas, utilizado para dar forma à cidade moderna, ficaram mais evidentes na década de 1960. Um exemplo de crítica ao modelo é o livro “Morte e vida de grandes cidades” de Jane Jacobs, lançado em 1961. Na obra, a autora apresenta o urbano por meio do cotidiano e da cidade real. Logo na introdução, ela deixa claro que:

Este livro é um ataque aos fundamentos do planejamento urbano e da reurbanização ora vigentes. É também, e principalmente, uma tentativa de introduzir novos princípios no planejamento urbano e na reurbanização, diferentes daqueles que hoje são ensinados em todos os lugares, de escolas de arquitetura e urbanismo a suplementos dominicais e revistas femininas, e até mesmo conflitantes em relação a eles. Meu ataque não se baseia em tergiversações sobre métodos de reurbanização ou minúcias sobre modismos em projetos. Mais que isso, é uma ofensiva contra os princípios e os objetivos que moldaram o planejamento urbano e a reurbanização modernos e ortodoxos. (JACOBS, 2011, p. 14).

É de conhecimento geral que Brasília foi planejada e desenhada para ser a capital que iria integrar todo território brasileiro e redefinir ordenamentos em escalas regionais e nacionais (MELLO, 2015). O modelo de cidade estava associado ao fortalecimento do Estado Republicano como agente fundamental para a consolidação de um ordenamento social.

A escala do projeto que deu forma a cidade indica tanto um forte ordenamento territorial, pensado para centralização do poder, como uma racionalidade voltada para o pensamento do progresso da nação: características que dão visão a esse pensamento são a planificação do terreno, o desenho do projeto e as formas arquitetônicas presentes na cidade. E aqui voltamos novamente a Jacobs, onde ela critica, de forma aspera, esse pensamento relativo a cidade, pois “é tolice planejar a aparência de uma cidade sem saber que tipo de ordem inata e funcional ela possui. Encarar a aparência como objetivo primordial ou como preocupação central não leva a nada, a não ser a problemas” (JACOBS, 2011, p. 21).

Neste contexto, quando pensamos na edificação da nova capital da república, devemos considerar que existe a dimensão do que foi idealizado: as linhas e curvas simetricamente desenhadas, associadas ao ideal cartesiano de um racionalismo instrumentalizado (MELLO, 2009). Esta foi uma referência importante para a cidade modernista nos anos iniciais do século XX. A geometria foi, dentro deste processo, importante para projetar Brasília como cidade moderna. Neste sentido, Prado explica que:

O racionalismo geométrico, neste caso, estava intrinsecamente ligado ao caráter funcional que se queria dar a uma capital administrativa, função primordial conferida a Brasília. Funcionalidade que era das principais características da arquitetura e

urbanismo modernistas, tornando-se um elemento primordial na análise da comissão julgadora que, dentre os projetos premiados, conferiu o primeiro lugar ao de Lúcio Costa. (2007, p. 41).

Assim, iniciaremos nosso percurso retomando o que foi pensado como sociedade/cidade ideal no momento em que um renascimento cultural entra em cena. No tópico a seguir, destacamos duas obras emblemáticas, com o intuito de indentificar as bases que pavimentaram o caminho para a idealização da cidade de Brasília. As obras em questão apresentam duas cidades também idealizadas: Bensalém, de Francis Bacon, e Amarouta, de Thomas Morus.

1.1 As cidades renascentistas idealizadas

No período renascentista, a razão volta a ocupar um espaço representativo na sociedade. Este período foi marcado pela reafirmação do homem como ser livre, que se distancia das concepções feudais pautadas em um teocentrismo rígido e aspero. Neste contexto, é importante considerar alguns modelos de sociedade elaborados no curso do movimento renascentista: uma sociedade que retoma a vida nas cidades. Para Mello:

A cidade é o grande destaque desse modelo de sociedade guiada pela razão emergente. É nela que a proximidade entre as pessoas começa a tecer um novo tipo de relação que se distancia do modo de vida isolado do mundo feudal. Nas cidades europeias, o Renascimento dá início a uma série de manifestações que, por meio da arte, passam a representar os desejos de um homem que se tornou o centro do mundo. (MELLO, 2009, p. 216).

Na mesma direção, Tavares destaca que:

O renascimento é reconhecido como o primeiro período em que a cidade é pensada de forma totalitária, abrangendo para a sua compreensão, relevantes estéticos, funcionais, ideológicos e tecnológicos. Consagra esse período ao promover a efetivação de um ideal. A condição do homem em edificá-lo, sua dignidade em poder realizá-lo através de um modelo que coloca em discussão a realização concreta da utopia. (TAVARES, 2004, p.26).

Neste contexto, apresentamos, inicialmente, a obra “A Nova Atlântida”, de Francis Bacon, publicada em 1627. O texto é uma abordagem filosófica da idealização de uma sociedade urbana utópica. Trata-se de um romance, incompleto, onde o autor cria uma cidade hipotética que se apresenta simbolicamente como a própria razão. Bacon tem a intenção de divulgar uma sociedade ideal a partir do conhecimento científico.

Bensalém, como é denominada a ilha da fábula, surge diante dos olhares estrangeiros dos personagens que estão à deriva no mar; bem como de seus habitantes, sujeitos

excepcionalmente “iluminados”, como sendo o lugar onde reina a busca pelo conhecimento. Em certa passagem, um personagem destaca a relação de Bensalém com o resto do mundo:

Como se vê, mantemos um comércio não para obter ouro, prata ou jóias, nem sedas, especiarias ou qualquer outra mercadoria, mas tão-somente a primeira criação de Deus, que foi a luz: obter luz do desenvolvimento de todas as partes do mundo. (BACON, 1979, p. 253).

Na obra de Bacon, percebemos um forte teor religioso, ligado ao cristianismo (a citação acima, por exemplo, faz clara alusão bíblica). Sendo assim, é necessário aqui destacar um elemento emblemático nos escritos de Bacon: o cristianismo. Partindo desse elemento, o texto nos dá possibilidades de refletir sobre a sociedade idealizada por ele. Em dado momento, o personagem que narra a história se pergunta como Bensalém, uma terra diferente e distante de todas as outras, foi convertida a fé cristã. A resposta emerge da seguinte forma:

Cerca de 20 anos depois da ascensão do nosso Salvador, aconteceu ser visto pelo povo de Refusa (cidade na Costa oriental da ilha), durante à noite (a ilha era nublada e calma), há algumas milhas mar adentro, um grande pilar de luz, não facetado, mas em forma de uma coluna ou cilindro, formando um grande caminho, nascendo do mar em direção aos céus; e no alto resplandecia uma grande cruz, mais brilhante e fulgurante que o corpo do pilar. (BACON, 1979, p. 244).

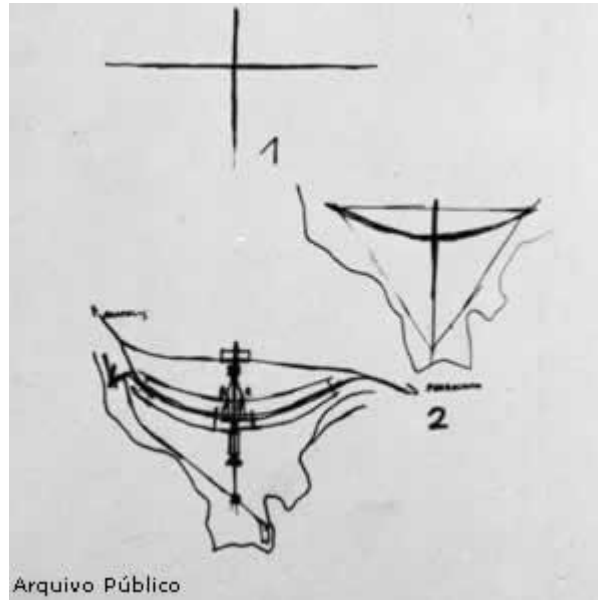
Um objeto essencial, citado no trecho acima, e que nos dá a possibilidade de pensar tanto Bensalém como Brasília, é a cruz. Este objeto, que traz consigo uma expressiva carga simbólica, aparece em Nova Atlântida como anúncio da chegada de algo extraordinário; pois é indo de encontro da cruz iluminada, que surge no horizonte, que a sociedade hipotética de Bensalém encontrou o progresso de sua civilização. É importante destacar que a cruz nos remete a ideia simétrica de eixo, aspecto de grande relevância no período do Renascimento.

Este mesmo signo aparecerá nos primeiros traços de Lúcio Costa no projeto da nova cidade-capital da república, o Plano Piloto (Ilustração 01). Dois eixos: o Monumental e o Rodoviário, que foi arqueado. Existe grande importância na existência do cruzamento desses dois eixos para o surgimento da cidade-capital idealizada; pois, segundo Barki, “esse conceito subentende formalmente valores primários como ordem, estabilidade, dominância, permanência, etc” (2005, p. 11).

Como o próprio Lúcio Costa descreveu, “a presente solução nasceu do gesto primário de quem assinala um lugar ou dele toma posse: dois eixos cruzando-se em ângulo reto, ou seja, o próprio sinal da cruz” (CODEPLAN, 1991, p. 22). O urbanista oferece para o projeto de cidade uma dimensão religiosa, algo imprescindível se tratado da realidade brasileira; contudo,

os objetivos com a construção de uma capital no interior sertanejo eram necessariamente de desenvolvimento econômico.

Ilustração 1: Croqui de Lúcio Costa para o Plano Piloto de Brasília.



Fonte: Arquivo Público do Distrito Federal.

Neste ponto, é importante destacar que “A Nova Atlântida” aborda o aspecto religioso a todo o momento, mas a figura de um ser divino ou uma ascensão puramente religiosa não é o real propósito de Bacon. A ideia dos preceitos religiosos, como de humanidade e piedade, por exemplo, se justificativa para levar o povo à emancipação das mazelas humanas por meio da ciência, e não necessariamente pela religião cristã. Fato que se liga também aos anseios com a construção da nova capital para o Brasil. Como aponta Vesentini, é “nos moldes do urbanismo à Le Corbusier e da Carta de Atenas, que Brasília se expressa como uma ideologia de salvação, por meio de um racionalismo messiânico que pretendia anunciar uma nova era” (1986, p. 150). Desta forma, cabe destacar que as sociedades apresentadas tanto pela fábula de Bacon, como pelo projeto de Lúcio Costa, indicam a necessidade de um desenvolvimento científico, por meio de um racionalismo instrumental, para que o progresso da sociedade possa ser alcançado.

Nesta perspectiva, o progresso da humanidade viria por meio da razão, da funcionalidade, das técnicas e da instrumentalização dos modos de produção. Certamente, esta perspectiva revela uma expressiva proximidade com a Carta de Atenas. Segundo Vesentini:

Para os adeptos da carta de Atenas o futuro pertence à ciência e à técnica. O desenvolvimento científico e tecnológico da humanidade permitiria que uma ordem racional fosse estabelecida, atendendo aos “interesses coletivos” em detrimento dos “interesses particulares”. A reordenação societária com vistas a esse futuro desejável

passaria pela organização do espaço, pelo urbanismo principalmente [...]. (1986, p. 150).

Nesta mesma direção, destacamos outra obra emblemática caracterizada pela apresentação de uma sociedade marcada pela busca da perfeição em suas relações. Trata-se de “Utopia”, de Thomas Morus. O autor foi um filósofo que ocupou o cargo de Chanceler da Inglaterra, durante o reinado de Henrique VIII. Em 1532, abandonou a função por ser contrário a Reforma Protestante, pois tinha como doutrina o catolicismo, sendo decapitado pouco depois por traição.

Utopia é uma de suas principais obras. O texto é uma sátira, ou crítica, ao modelo de sociedade inglesa do século XVI. Neste período, a Inglaterra passava por conflitos civis em um contexto marcado pela disputa da coroa. Isso fica bem exposto na primeira parte do livro:

Arrancai de vossa ilha essas pestes públicas, esses germes do crime e da miséria. Obrigai os vossos nobres demolidores a reconstruir as quintas e burgos que destruíram, ou a ceder os terrenos para os que quiserem reconstruir sobre as ruínas. Colocai um freio ao avarento egoísmo dos ricos; tirai-lhes o direito do açambarcamento e monopólio. Que não haja mais ociosos entre vós. Dai à agricultura um grande desenvolvimento; criai a manufatura de lã e a de outros ramos de indústria, para que venha a ser ocupada utilmente esta massa de homens que a miséria transformou em ladrões, vagabundos ou lacaios, o que é aproximadamente a mesma coisa. (MORUS, p. 32).

É, então, na segunda parte do livro, que Thomas Morus cria outra sociedade hipotética, que foi perfeitamente planejada para abrigar o progresso social, um Estado perfeito, que fugia da Inglaterra do século XVI. Sobre a obra de Morus e a relação que ela tem com um ideia de cidade Arrais (2017) esclarece que:

O discurso de Morus sobre a cidade e as formas de governo alinha-se a uma tradição consagrada de descrição das sociedades ideais. Com muita frequência, estas eram chamadas de cidades. De difícil localização geográfica, tais cidades são não lugares, por isso cada qual funciona como negação, em cada tempo, da realidade vivida por seus idealizadores. (ARRAIS, 2017, p. 17).

Sendo assim, localizada em uma ilha, o autor nos apresenta a cidade-capital de Amaurota. Uma cidade planejada, onde todos os cidadãos estabelecem relações marcadas pela sincronia e simetria, onde tudo é bem organizado. Ao falar sobre as cidades presentes na obra, o autor deixa claro que em Utopia:

Quem conhece uma cidade, conhece todas, porque todas são exatamente semelhantes, tanto quanto a natureza do lugar o permitia. Poderia, portanto, descrever-vos indiferentemente a primeira que me ocorresse; mas escolherei de preferência a cidade

de Amaurota, porque é a sede do governo e do senado, fato que lhe dá preeminência sobre as demais. (MORUS, p. 80).

Ao analisar a obra, identificamos uma proximidade com os pensamentos que foram apresentados para Brasília, ou mesmo para a já citada Bensalém de Bacon. Amaurota, se localiza exatamente no centro do país de Utopia, é a sede do governo. Arrais contribui novamente aqui, deixando claro que essas cidades:

Sem existir na esfera concreta do mundo, seus idealizadores contentaram-se em reproduzi-las em modelos radiais ou cônicos que, quase sempre, miravam para um centro, demonstrando que o propósito sacro, republicano ou mesmo carismático comandaria a vida nessas cidades. (ARRAIS, 2017, p. 17).

Outro fator que deve ser destacado, aproximando as cidades renascentistas da nova cidade-capital do Brasil: na obra, existem rígidas leis para que as cidades se mantenham dentro dos limites impostos pelo Estado. Vejamos o que encontramos em “Utopia”: “estas felizes cidades não procuram aumentar os limites fixados pela lei. Os habitantes se olham mais como reideiros do que como proprietários dos solos” (MORUS, p. 76). Neste ponto, vale aqui destacar que o Plano Piloto foi tombado como Patrimônio Histórico da Humanidade, o que alimentou narrativas relativas às demandas pela manutenção das formas edificadas no processo de construção de Brasília.

Em Utopia, quem produziu o plano para as cidades descritas foi seu fundador, Utopus. Aproximamos, a seguir, a figura de Utopus a dois personagens (Ilustração 02) centrais para a construção de Brasília como cidade-capital do Brasil. Lúcio Costa, como idealizador, e o presidente Juscelino Kubitschek, como responsável pela realização do projeto.

Ilustração 2: Presidente Juscelino Kubitschek e o arquiteto Lúcio Costa



Fonte: Revista Brasília³, 1957.

1.2 Brasília, Bensalém e Amaurota

Juscelino Kubitschek de Oliveira, sem dúvidas, foi um dos presidentes de maior destaque na história do Brasil. Oriundo de Minas Gerais, onde iniciou sua trajetória na política, foi prefeito da capital Belo Horizonte e Governador do estado, chegando à presidência da República em 1955.

Kubitschek venceu as eleições no dia 3 de outubro de 1955, com João Goulart como vice-presidente. Eles compuseram uma aliança entre o Partido Social Democrático (PSD) e o Partido Trabalhista Brasileiro (PTB), estabelecendo como lema de governo a equação “50 anos em 5”, num claro apego a ideia de progresso anunciado em seu Programa de Metas.

Para que o Programa fosse desenvolvido, Juscelino criou o Conselho de Desenvolvimento, ainda no ano de 1956. Neste contexto, o Programa de Metas foi formulado destacando 30 objetivos específicos a serem alcançados nos setores de Energia, Transportes, Alimentação, Indústria de base e Educação (BRASIL, 1958).

³ Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil. **Brasília**. Rio de Janeiro, ano 1, n. 4, abr. 1957. Disponível no Arquivo Público do Distrito Federal.

É importante destacar que o Programa de Metas utilizou recursos estatais e privados, como explicitam Faro e Silva:

[...] a execução do Programa de Metas foi efetuada não só por meio de investimentos estatais, basicamente no caso das metas de infra-estrutura (energia e transporte), de refino de petróleo e de siderurgia, contando com a participação financeira e a supervisão do BNDS, como por meio de investimentos privados. (FARO; SILVA, 1991, p.85).

Tabela 1: Brasil: Produto Interno Bruto, 1946-1960

Governo	Média da variação do PIB (%)
Eurico Dutra (1946-1950)	7,6
Getúlio Vargas (1951-1955)	6,7
Juscelino Kubitschek (1956-1960)	8,2

Fonte: IBGE, 2020.

Pode-se dizer que o Programa obteve sucesso a partir do crescimento do PIB durante o governo de JK em relação aos governos anteriores, como podemos constatar na tabela acima, com média de 8,2% (FARO; SILVA, 1991). Contudo, as ações coordenadas via Programa não estão isentas de críticas. Benevides ressalta que:

A meu ver, a ambiguidade mais visível nos discursos juscelinistas refere-se, de início à conjugação entre o nacionalismo da herança varguista e um novo modelo de desenvolvimento amarrado ao capital estrangeiro. Tais contradições compõem o perfil ideológico do governo e se inserem no projeto político que, no caso do juscelinismo, era o projeto de desenvolvimento econômico [...], profundamente dependente de planos específicos de execução num prazo determinado. (BENEVIDES, 1991, p. 15).

Nesse sentido, é importante salientar que JK atribuiu grande valor ao chamado desenvolvimentismo brasileiro, ligados não somente pelo Programa de Metas. Juscelino foi além e se preocupou com a ideologia da modernização conservadora; bem como com a dimensão arquitetônica de cidades capitais. Santos (2013) destaca a importância da arquitetura para o governo de JK, pois:

A tentativa da arquitetura e do urbanismo modernistas nesse sentido coincidia com o

momento de um grande esforço formativo do Estado Nacional no Brasil – que rumava à hegemonização – e com a formação de um capitalismo industrial na periferia – que representava a confirmação da vocação nacional diante do horizonte internacional do capital. (2013, p.34).

Já como prefeito de Belo Horizonte, ele demonstrou preocupação com a estética das formas espaciais urbanas, como na criação do conjunto da Pampulha, com Oscar Niemeyer a frente do projeto. Assim, a construção da capital federal é um ponto chave para seu governo. Prado nos esclarece que:

Ao escolher Brasília como meta-síntese de seu Plano de Metas, JK queria revesti-la de uma grandeza simbólica que pairasse sobre todas as outras metas contidas no plano, onde quer que estas estivessem sendo implementadas. JK almejava que Brasília fosse a parte visível, palpável, que desse a medida do sucesso da implementação do Plano de Metas, que pelo seu caráter difuso, com intervenções em várias áreas, em diferentes pontos do território nacional, causava dificuldade de visualização quanto a sua efetividade. (2007, p. 47).

A monumentalidade de Brasília representa o sentido da ordem e do progresso fortemente presentes nos discursos de JK. A cidade deu tangibilidade à política ideológica, que, em tese, deveria levar o Brasil para um futuro triunfante. Bicca ressalta que:

E tendo-se a “ordem e o progresso” como fins aparentes, uma pretensa e singular “racionalidade” impunha-se como meio. Os espaços assim concebidos seriam, supostamente, frutos exclusivos da Razão, outra das tantas ilusões e mitificações que acompanham Brasília desde as suas origens. (BICCA 2010, p.162).

O governo JK, a partir de seus discursos e de suas ações concretas, conseguiu produzir um ambiente favorável para a execução do Plano de Metas. Como elemento evidenciado, emerge os possíveis benefícios conquistados por uma sociedade que assume o lema da ordem e do progresso. De acordo com Benevides:

Não há como negar, no entanto, que se o discurso juscelinista identificava a ordem pública como requisito para o desenvolvimento, enfatizava também a subordinação das exigências de “ordem” à manutenção dos direitos civis, o respeito à Constituição. Os militares eram, sem dúvida, essencialmente importantes para a estabilidade do governo sem, contudo, abalar de maneira irreversível os alicerces do poder civil. (1991, p. 18).

O presidente, que colocou a estrela da capital federal no Planalto Central do Brasil, tinha o apoio de diversos setores para executar seus planos. Diferente de Getúlio Vargas, depois do fim do Estado Novo, o mineiro atuava de forma alinhada com militares, assim como com forças sindicais, políticos oligárquicos e outras classes burocráticas, mantendo a “ordem pacífica” nos

anos dourados.

Juscelino também era um líder populista. Esta característica fica evidenciada no seu discurso aos operários que construíram Brasília: proferido no dia 20 de abril de 1960. Nele, o ex-presidente se expressa nas seguintes palavras:

Entre o Presidente da República, que vos fala, e vós, trabalhadores de várias categorias — técnicos, empreiteiros, fornecedores, mestres-de-obras, operários e aprendizes, homens da iniciativa privada, que para cá vos transferistes e me ajudastes — nestes anos de labor incessante, pelos dias e pelas noites, se formou tal vínculo de amizade, se estreitou tal estima, se estabeleceu tal corrente de compreensão, que nos ligamos todos para o mesmo objetivo, que se nos faziam comuns os problemas de cada um. (BRASIL, 2009, p. 47).

A forma com que Juscelino trata os trabalhadores como “bons amigos”. que o ajudaram a construir Brasília, é emblemática. A imensa maioria das pessoas que ouviram o discurso não poderia habitar a cidade idealizada que ajudaram a erguer no Planalto Central brasileiro. Mello expõe essa realidade apresentado que:

A face coercitiva, não revelada pelos discursos oficiais que forjaram a imagem de Brasília no imaginário popular, entrou em conflito com as expectativas dos migrantes que partiram rumo a Brasília em busca de melhores condições de vida. A forma como a cidade-capital acolhia os “chegantes” fez com que a cidade do desejo e do direito fosse dissolvida e que surgisse em seu lugar uma cidade a ser criticada, uma realidade a ser combatida. (MELLO, 2009, p. 20).

No mesmo discurso, JK expressa a ideia de monumentalidade que Brasília oferece. Para os que admiram a arquitetura modernista e as grandes obras urbanas, Brasília seria memorável. Segundo ele, “a irmanação de quantos aqui trabalharam lembra a construção das catedrais da Idade Média, quando artistas anônimos, mestres, aprendizes se animavam pela fé em Deus, em cuja honra se levantaram êsses poemas arquitetônicos” (BRASIL, 2009, p. 47).

As bases expressas nas palavras do então presidente do Brasil se aproximam dos ideais e das críticas presentes das obras dos renascentistas destacados na presente pesquisa. A força presente nas palavras de JK; bem como nos personagens das histórias de Nova Atlântida e Utopia, residia em suas materializações urbanas como ponte para o progresso. Juscelino, ao citar o porquê de escolher o projeto de Lúcio Costa, afirma que:

Nele, tudo era coerente. Racional. E em face da sua essência urbana, caso fosse executado, conferiria grandeza à nova capital. Tratava-se, sem dúvida, de uma verdadeira obra de arte, tanto pela clareza quanto pela hierarquia dos elementos integrantes do conjunto. (KUBITSCHKE, 2000, p. 63).

A construção da imagem idealizada de Brasília foi essencial para a consolidação de um

projeto de governo e de nação desejados pelo então presidente do país. Sua imagem teria papel fundamental por demonstrar a desejo da modernidade, partindo de uma racionalidade instrumentalizada para alcance do progresso nacional. Assim sendo, Mello nos esclarece que:

Juscelino Kubitschek ressaltou as demandas por um Estado racional, capaz de superar as mazelas que, durante séculos, teimavam em perseguir o Brasil. Em seus discursos, o ex-presidente condenou o atraso e a de desarticulação do território brasileiro ao extermínio, por meio de um planejamento pautado em uma racionalidade instrumental, produtora de um novo país. Um novo país que em cinco anos iria atingir um desenvolvimento que o modelo tradicional demandaria cinquenta anos para alcançar. O *slogan* “50 anos em 5”, repetido sistematicamente, anunciava a chegada de um novo modelo de gestão, que garantiria o estabelecimento do tão esperado progresso. (MELLO, 2015, p. 3).

Podemos considerar que a imagem de Brasília e de JK se tornaram muito representativas, como explicita Bicca:

Também é preciso lembrar que, para muitos, a nova capital era vista como a consagração ou, no mínimo, o ponto de partida indispensável de um suposto projeto nacional, a despertar toda sorte de ufanismos e ilusões: Brasília, capital do futuro; Brasília, capital da esperança; Brasília, afirmação da cultura nacional. (BICCA, 2010, p. 150).

O próprio JK considerava Brasília a cidade da esperança. A nova capital foi chamada de “Capital da Esperança” pelo escritor francês André Malraux (MELLO, 2009). Brasília representava a indicação de novos rumos para o futuro do Brasil. Em seus pronunciamentos, o ex-presidente destaca esse fato criticando aqueles que se empenharam em obstruir a transposição da capital para o Centro-Oeste.

Em seu discurso, no dia 21 de abril de 1960, na inauguração de Brasília, Kubitschek evidencia que o espaço em que a cidade foi construída era, até recentemente, apenas um deserto:

Quando aqui chegamos, havia na grande extensão deserta apenas o silêncio e o mistério da natureza inviolada. No sertão bruto iam-se multiplicando os momentos felizes em que percebíamos tomar formas e erguesse por fim a jovem Cidade. Vós todos, aqui presentes, a estais vendo, agora, estais pisando as suas ruas, contemplando os seus belos edifícios, respirando o seu ar, sentindo o sangue da vida em suas artérias. (BRASIL, 2009, p. 51).

É importante ressaltar que na região onde foi erguida a nova capital, havia pequenos núcleos habitados. Outro fato a ser destacado: quando a notícia da transferência da capital se espalhou, deslocamentos populacionais, rumo ao território onde a cidade seria construída, já se fizeram presentes, em 1956. Nas palavras de Juscelino, percebemos a importância que era dada à construção de uma cidade-capital no interior do país, onde poucos recursos havia para

reprodução do sistema capitalista vigente. A capital levaria uma nova malha rodoviária e um moderno tecido urbano para a Região do Centro-Oeste.

O ex-presidente, construtor de Brasília, ressalta a admiração em torno das obras que materializaram a nova capital em terras doadas pelo estado de Goiás. A exaltação a arquitetura modernista da cidade de Brasília é um marco para o processo de desenvolvimento.

Sendo assim, a cidade de Brasília foi apresentada como elemento central para consolidação de um Estado forte em busca de modernização. Nesse sentido, é necessário destacar a importância das formas espaciais dos equipamentos arquitetônicos no processo de formação de um ideal modernista; bem como seu papel na consolidação de um modelo de planejamento urbano extremamente ordenado, pensado pelo Estado para a cidade de Brasília. Assim sendo, Santos (2013, p. 33) aponta que:

Evidentemente, a arquitetura não ocupa seu lugar privilegiado entre as artes, às quais o Estado se apegou para consolidar seu estatuto reprodutivo diante de toda a sociedade, pelo simples fato de que carregava sua “Ideia” e a tornava, de alguma forma, inteligível para o povo. Entretanto, isso se deve, em princípio, também, pelo fato de que o veio de normatização do espaço, embutido na perspectiva de dominação presente no programa de constituição hegemônica do Estado, é potencializado diante das novas técnicas do urbanismo modernista, descendente dos mesmos princípios que deram origem à moderna arquitetura.

Segue o autor dizendo que:

Então, se o Estado não realiza seu poder e seu estatuto de dominação senão sobre uma base real, um espaço, um território e um povo localizado e determinado, ele permanece na condição de Ideia abstrata, não realizada. A transmissão das condições de exercício da dominação e do poder para a base real do território conta com o domínio do espaço: a arquitetura e o urbanismo se colocam a serviço desse Estado do capitalismo como mediação fundamental para o exercício dessa dominação. (SANTOS, 2013, p. 33).

No tópico a seguir abordaremos o pensamento arquitetônico e urbanístico que guiou a busca pelo progresso associado à imagem da cidade de Brasília, sendo ele orientado pelo urbanista Lúcio Costa.

1.3 Lúcio Costa e o Plano Piloto

Neste tópico, destacamos como Lúcio Costa idealizou, desenhou e planejou a nova cidade-capital brasileira, a partir de elementos presentes em seu projeto. Inicialmente, destacamos a concepção de Brasília anunciada pelo urbanista:

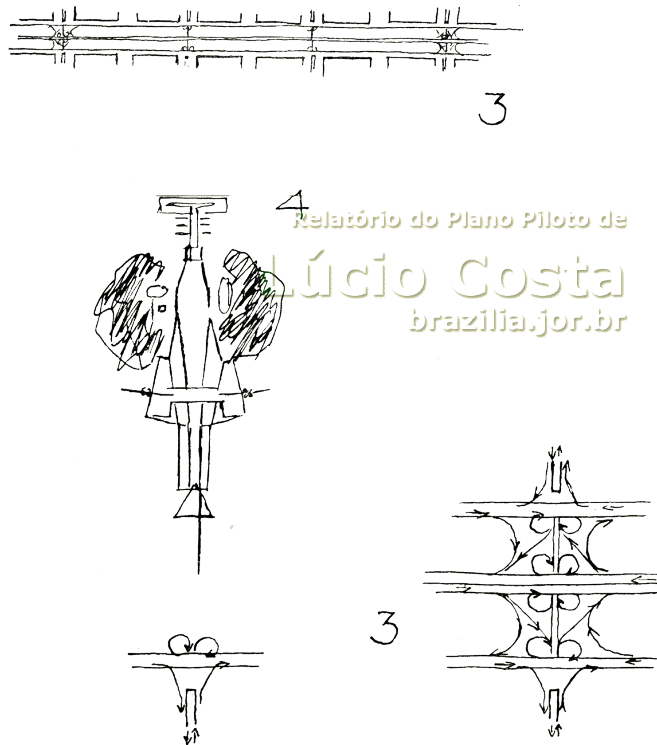
Ela deve ser concebida não como simples organismo capaz de preencher satisfatoriamente e sem esforço as funções vitais próprias de uma cidade moderna qualquer, não apenas como *urbs*, mas como *civitas*, possuidora dos atributos inerentes a uma capital. E, para tanto, a condição primeira é achar-se o urbanista imbuído de uma certa dignidade e nobreza de intenção, porquanto dessa atitude fundamental decorrem a ordenação e o senso de conveniência e medida capazes de conferir, ao conjunto projetado, o desejável caráter monumental. Monumental, não no sentido de ostentação, mas no sentido da expressão palpável, por assim dizer, consciente, significa. (CODEPLAN, 1991).

No tópico a seguir, abordaremos o pensamento arquitetônico e urbanístico que guiou a busca pelo progresso associado a imagem de Brasília, orientado por Lúcio Costa. Na citação acima a expressão monumental nos remete, novamente, a ideia de uma cidade-capital direcionada a formatação de um Estado moderno voltado para o estabelecimento do progresso em todo território brasileiro. Outro aspecto relevante é a forma como o urbanista é apresentado como sujeito capaz de exercer o papel de idealizador de um projeto civilizatório.

Faz-se necessário, aqui, expor os parâmetros, modelos e referências que pautaram Lúcio Costa na construção do que viria ser o Plano Piloto. Inicialmente, destacando a Carta de Atenas, já citada, como sendo a importante referência para o desenho de Brasília. Como afirma a carta, “a arquitetura é a chave de tudo” (LE CORBUSIER, 1993).

Segundo Le Corbusier, a cidade moderna apresenta uma série de aspectos, estando à geometria entre os principais, por permitir, através de ângulos retos, um ordenamento eficaz e funcional. Desta forma, as ruas podem ser convertidas em vias expressas definidoras de zoneamentos em diferentes setores (CHOAY, 1992). Esses aspectos estão visivelmente inseridos no Plano Piloto, como destaca o ponto 3 do relatório de Lucio Costa (Ilustração 3).

Ilustração 3: Croqui de Lúcio Costa para as vias de acesso da capital



Fonte: Relatório de Lúcio Costa⁴.

Estes aspectos remetem sempre a um sentido geométrico, indicando que o ordenamento do espaço urbano faria da cidade um lugar de excelência. Le Corbusier afirmou que as grandes cidades se encontravam num estado caótico, fruto da intensa industrialização nos séculos XIX e XX.

Sendo assim, havia a intenção de produzir algo que fosse diametralmente oposto à realidade apresentada, por exemplo, pelo Rio de Janeiro, antiga capital brasileira⁵. A construção da nova capital federal, no interior do Brasil, contribuiu para um afastamento dos interesses de uma sociedade localizada no litoral, que sofria com tensões socioeconômicas. Neste ponto, Brasília se assemelha com Versalhes, construída no final do século XVII por Luís XIV, para afastar a corte do “caos”, que era a capital Paris na França. Tavares acrescenta que:

A dificuldade em atender às mudanças estruturais da cidade, decorrentes das transformações industriais, e de absorver a demanda migratória demonstravam a necessidade de se propor uma nova estrutura urbana. Brasília construiu-se a partir dessas condições e correspondeu a esses sintomas buscando erguer-se impoluta. A Nova Capital sintetizava todas essas ansiedades. Na sua concepção, seria o local, da vida moderna. A idealização de uma utopia, como definiu Mário Pedrosa. Seria a prova dos nove aos olhos internacionais de que o Brasil teria alcançado seu

⁴ Disponível em: <http://doc.brazilia.jor.br/plano-piloto-Brasilia/relatorio-Lucio-Costa.shtml>.

⁵ A cidade de Salvador, capital do estado da Bahia, também já foi capital do Brasil entre os anos de 1549 e 1763.

desenvolvimento. (TAVARES, 2004, p. 56).

É sabido, no entanto, que a geometria e o ordenamento urbano desejados para Brasília não foram seguidos em todo o território do Distrito Federal. Benevolo destaca a incapacidade de se construir o idealismo utópico, desejado anteriormente, no mundo concreto. Segundo ele:

A deficiência fica ainda mais evidente no estágio atual das obras; enquanto, com efeito, a cidade concebida por Costa tomou forma sobre o terreno, muitas construções situaram-se em outras partes, ocupando quase que por inteiro as margens do lago artificial. Assim, a figura simétrica desejada pelo arquiteto já não corresponde à totalidade do organismo urbano, mas apenas a um pequeno núcleo, em torno do qual está crescendo uma periferia, tal como ocorre em relação aos centros antigos definidos por uma forma fechada. (BENEVOLO, 2001, p. 719).

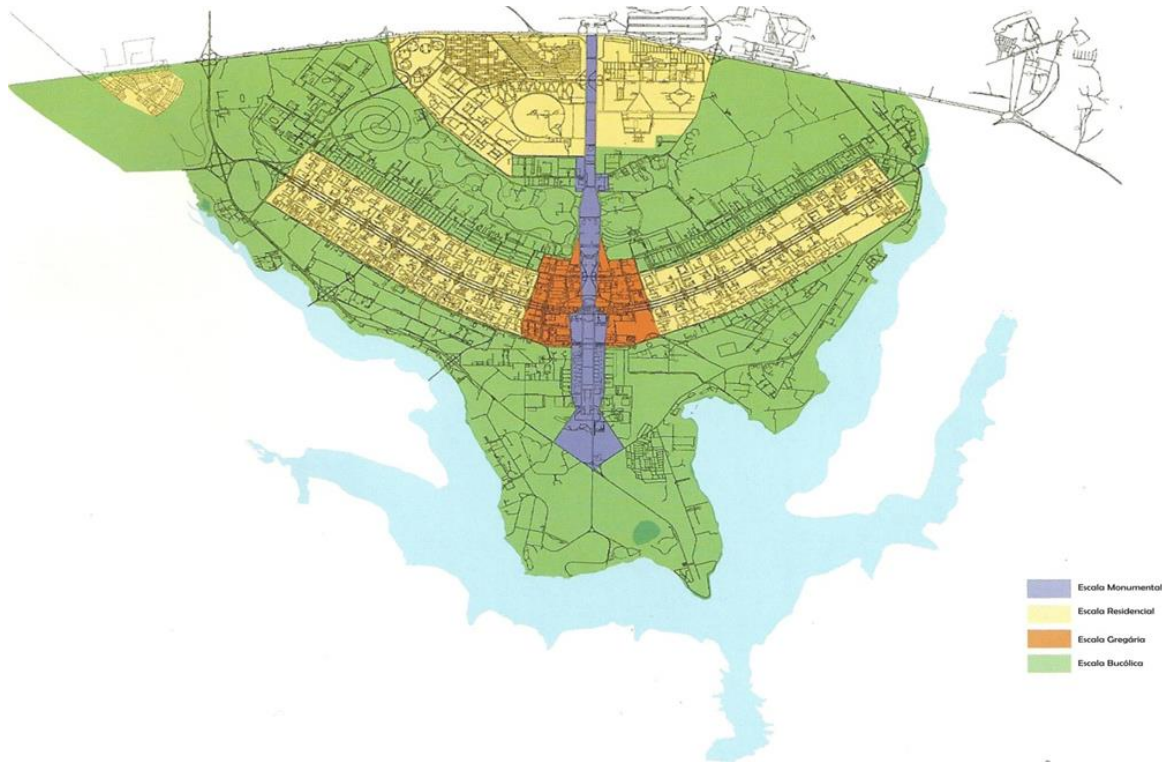
O Plano Piloto aparece como o núcleo central de Brasília: a área de destaque do Distrito Federal, completamente diferente das cidades-satélites que foram surgindo ao longo dos anos. Neste contexto, é necessário destacar que Lúcio Costa, em entrevista ao *Jornal do Brasil*, no ano de 1961, ao ser questionado sobre as críticas que Brasília era uma cidade que abandonava os sujeitos, dividiu o Plano Piloto em diferentes escalas⁶ (Ilustração 04), as definindo como “o jogo das escalas que vai caracterizar e dar sentido a Brasília [...]”. Sendo elas:

- 1- Residencial: A escala residencial, quotidiana; nas áreas de vizinhança constituídas de superquadras, que embora autônomas, se encadeiam umas às outras, permitindo às pessoas encontrar-se, conversar, conviver, compreender-se.
- 2- Monumental: em que o homem adquire dimensão coletiva; a expressão urbanística desse novo conceito de nobreza – que não se opõe ao individual, mas o acrescenta e enriquece – traduz-se no jogo mais livre do espaço e numa modulação arquitetônica maior. Se a Praça dos Três Poderes corresponde em termos de espaço e por intenção a Versalhes, a majestade é outra, é o povo – é o Versalhes do Povo.
- 3- Gregária: onde as dimensões e o espaço são deliberadamente reduzidos e concentrados a fim de criar clima propício ao agrupamento, tanto no sentido exterior da tradição mediterrânea, como no sentido nórdico do convívio interior. As áreas destinadas a esta terceira escala são contíguas à Plataforma, onde se cruzam os eixos da cidade.

⁶ Essas escalas foram instituídas pelo Decreto n° 10.829, de 14 de outubro de 1987 (ATLAS, 2020).

- 4- Bucólica: das áreas abertas destinadas a fins de semana lacustres ou campestres.

Ilustração 4: Concepção urbanística de Brasília



Fonte: MDC – Revista de Arquitetura e Urbanismo⁷, 2011.

A escala Residencial foi edificada em ao logo do eixo norte-sul, partindo de unidades de vizinhança. Já a escala Monumental foi inserida ao longo do eixo leste-oeste, onde se encontram a Explanada do Ministerios e a Praça dos Três Poderes. No encontro desses eixos emerge a escala gregária, que concentra o centro de diversões, com cinemas, teatros, shopping center etc.

Partindo da sistematização de escalas apresentada por Costa, podemos pensar no Plano Piloto dividido em diferentes escalas de ação, pensadas especialmente para as diferentes práticas sociais nos diferentes espaços. Esse modo de pensar a cidade, em diferentes escalas de usos, está presente no pensamento moderno de Le Corbusier. Na Carta de Atenas, por exemplo, Le Corbusier pensa a cidade em espaços de Lazer, Habitação, Trabalho, Circulação e Patrimônio Histórico. Santos (2013) fala sobre a necessidade de Le Corbusier em dividir a cidade desta forma:

⁷ Disponível em: <https://mdc.arq.br/2011/02/17/da-insustentabilidade-do-plano-piloto/>.

Para Le Corbusier, as possibilidades da reprodutibilidade técnica e da produção em massa pontuam com força a nova era de uma produção arquitetônica que deve atender aos reclames sociais: dentre eles a harmonia entre a necessidade de reprodução dos momentos de realização do capital (habitação, trabalho, lazer) e as demandas sociais de uma democratização dos produtos (arquitetônicos e urbanísticos inclusive e principalmente) possibilitados por essas novas técnicas do período industrial e da razão, da produção em massa. (SANTOS, 2013, p. 45).

Neste contexto, a presente pesquisa destaca a Rodoviária do Plano Piloto (Ilustração 05), pois esta plataforma se insere no projeto de Brasília como o equipamento que conecta os diferentes setores e escalas pensadas para o plano. Corullon definiu a plataforma rodoviária com sendo:

[...] uma construção que reúne atributos de um projeto de infraestrutura, de um edifício (ou projeto de arquitetura), tem uma atuação técnica marcante na estrutura da cidade, e abriga e articula simultaneamente diversas atividades, previstas e não previstas em seu programa. Ela desfaz assim os limites entre infraestrutura e arquitetura, entre edifício e cidade, em um ambiente com alto grau de urbanidade. (CORULLON, 2013, p. 39).

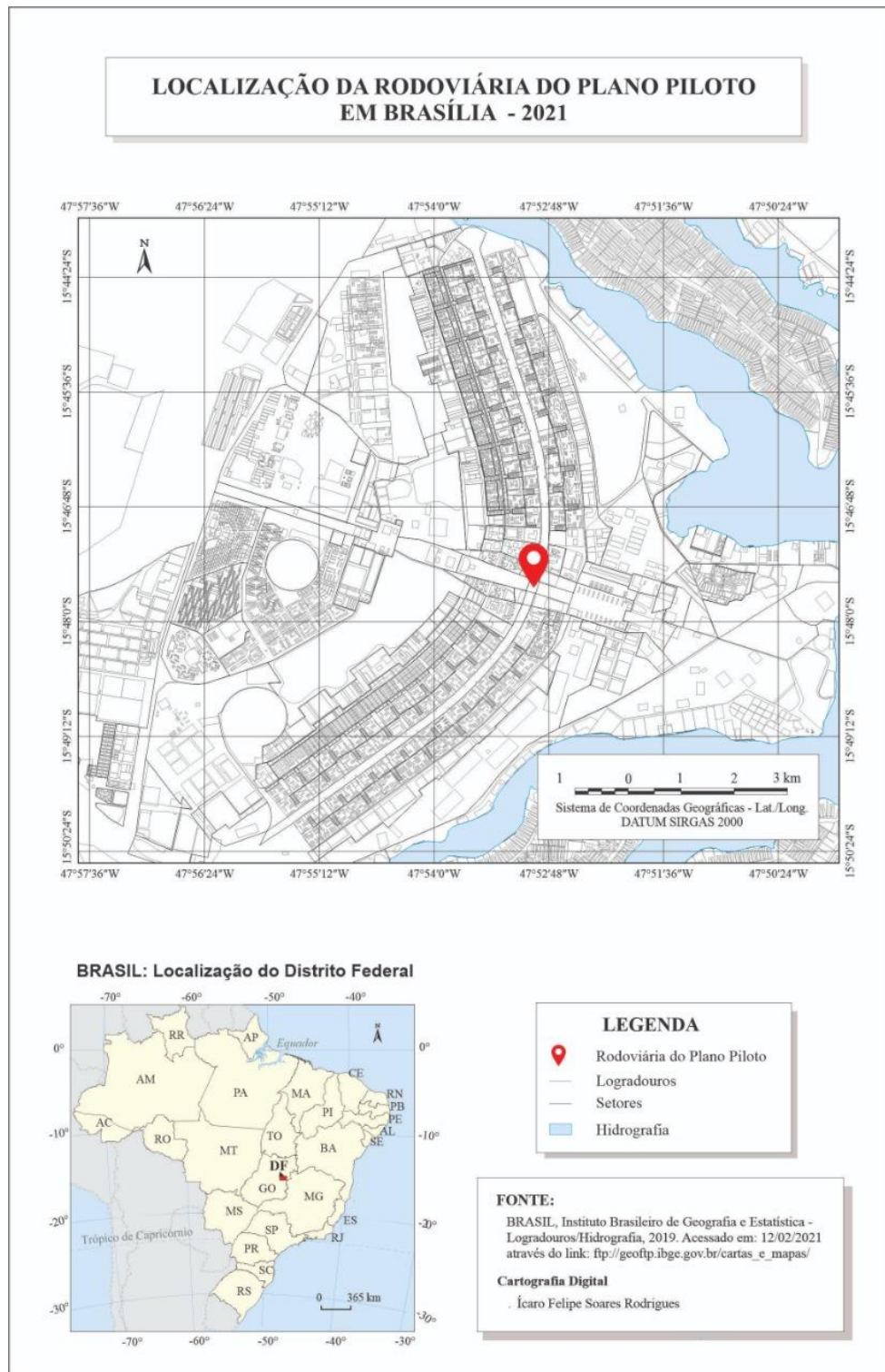
No que se refere à Rodoviária do Plano Piloto, objeto fundamental no estudo aqui realizado, Le Corbusier expressa que “só há uma estação. A estação só pode ficar no centro da cidade. Esse é o único lugar; não há nenhum motivo para instalar em outro. A estação é o cubo da roda” (CHOAY, 1992, p. 193).

Após mais de 20 anos da materialização de Brasília, no Planalto Central brasileiro, Lúcio Costa relata, em uma carta, sua percepção de certos objetos edificados na cidade-capital. O urbanista destaca a diferença entre o que foi idealizado e a realidade por ele encontrada. O relato inicia com considerações relativas à Rodoviária do Plano Piloto:

Eu caí em cheio na realidade, e uma das realidades que me surpreenderam foi a rodoviária, à noite. Eu sempre repeti que essa plataforma rodoviária era o traço de união da metrópole, da capital, com as cidades-satélites improvisadas da periferia. (CODEPLAN, 1991).

Nesse trecho, fica explícito, nas palavras de Costa, que a realidade se distanciou do idealizado. Neste sentido, o movimento e a paisagem percebidos eram a manifestação da contradição entre o que foi idealizado e o que foi realizado. Costa continua sua narrativa:

Ilustração 5: Localização da Rodoviária do Plano Piloto



Fonte: IBGE (2019).

Então eu senti esse movimento, essa vida intensa dos verdadeiros brasileiros, essa massa que vive fora e converge para a rodoviária. Ali é a casa deles, é um lugar onde eles se sentem à vontade. [...] Isso tudo é muito diferente do que eu tinha imaginado para esse centro urbano, como uma coisa requintada, meio cosmopolita. Mas não é. Quem tomou conta dele foram esses brasileiros verdadeiros que construíram a cidade

estão ali legitimamente. (CODEPLAN, 1991).

Contribuindo no processo de investigação da realidade, Rossetti analisa a cidade revistada por Lúcio Costa. Segundo o autor, as expectativas em relação à Plataforma, como sendo um espaço aproximado dos grandes centros urbanos, com alusão a avenidas como Champs-Élysées em Paris, e a Times Square em Nova York, não foram concebidas. Segundo ele:

A constatação em muito se diferencia da sofisticada e elegante dinâmica vislumbrada por ele com casas de ópera, cafés, restaurantes... que lembraria mais a visão de urbanidade da *Cité Contemporain* de Le Corbusier - com mesas e cadeirinhas, xícaras, bule de chá sobre uma badeja - do que a urbanidade amalgamada no meio do cerrado. (ROSSETTI, 2010).

Percebemos na fala de Lúcio Costa, que Brasília foi, no mundo real, se distanciando do idealismo modernista. As formas espaciais ainda estavam ali, mas os processos sociais, presentes no ponto fulcral de seu projeto, revelam uma significativa distância dos cenários idealizados e realizados. Lefebvre oferece uma importante contribuição para o entendimento desta realidade do urbano, onde:

Os conteúdos (coisas, objetos, pessoas, situações) excluem-se, e se incluem e se supõem enquanto reunidos. Pode-se dizer que o urbano é a forma e receptáculo, vazio e plenitude, superobjeto e não-objeto, supraconsciência e totalidade das consciências. Ele se liga, de um lado, à lógica da forma, e, de outra, à dialética dos conteúdos (às diferenças e contradições do conteúdo). (LEFEBVRE, 1999, p. 110).

Desta forma, torna-se importante apresentar o que foi efetivamente realizado no espaço urbano de Brasília, mais especificamente, na Rodoviária do Plano Piloto. Na próxima parte do texto, abordaremos a produção das contradições territorializadas em um espaço idealizado a partir de uma simetria geometricamente referenciada. A análise se pautou em como os processos sociais repercutiram nas formas espaciais.

PARTE 2 - O REALIZADO

Palavras vão de encontro
 Discussão de meio fio
 Cacos de uma festa que acabou
 Estrago nosso encontro nesse impacto sutil
 Junção que com o tempo extraviou
 Carros se chocam a palma da mão
 Cortando as horas
 A cada desencontro as cinzas no chão
 Tanto tempo pra nada

Miopia Não Tem Cura

Depois de percorrer caminhos investigativos direcionados para a compreensão de Brasília como cidade idealizada, faz-se necessário apresentar os processos produtores da realidade urbana efetivamente realizada. Para tanto, abordaremos algumas contradições evidenciadas em seu território, a partir das relações urbanas que lhes deram corpo. Contradições estas que não foram levadas em consideração quando se idealizou, planejou e desenhou a nova capital do Brasil. Como nos diz Santos:

A cidade é essa heterogeneidade de formas, mas subordinada a um movimento global. O que se chama desordem é apenas a ordem do possível, já que nada é desordenado. Somente uma parte dos objetos geográficos não mais atende aos fins de quando foi construída. Assim, a paisagem é uma herança de muitos momentos, já passados, o que levou Lênin a dizer que a grande cidade é uma herança do capitalismo, e veio para ficar, devendo os planejadores do futuro levar em conta essa realidade. (SANTOS, 1988, p. 23).

Cabe aqui ressaltar, de forma sucinta, a ideia de ordem e desordem. Souza (2020) destaca que esses dois conceitos são carregados de vasta possibilidades, proporcionando análises criteriosas na reflexão sobre o espaço urbano e sua (re)produção. Quando pensamos no planejamento urbano, principalmente de uma cidade como Brasília, percebemos uma forte carga ideológica presente na ideia de “ordem”, justamente por estar atrelada ao poder do Estado; bem como de outras forças hegemônicas.

Seguindo este percurso, percebemos que existem, também, movimentos e forças que fogem à lógica hegemônica, ou que são contrários a ela. Esses movimentos e forças que buscam romper com as injustiças, desigualdades e assimetrias na distribuição da riqueza, desafiam a ordem e, por esta razão, são vinculados a ideia de “desordem”. Não que estes movimentos sejam desorganizados ou proponham um espaço da desordem. Na realidade, eles indicam a

necessidade de uma nova “ordem”, que garanta condições adequadas de vida para um expressivo contingente populacional marginalizado pela ação de forças hegemônicas.

Sabemos que o plano concebido para Brasília não levou em consideração as contradições presentes no mundo concreto, seguindo apenas a racionalidade instrumental como referência para a criação a cidade ideal. Não foram levados em consideração os sujeitos reais que habitariam, porventura, a cidade real. A desordem existente nos diferentes planos que confrontam o plano do idealizado com o produto produzido no mundo real e concreto, marcado pelas contradições desconsideradas nos projetos oficiais para a edificação de Brasília (MELLO, 2009).

Percebemos, aqui, uma relação contraditória entre a ordem e a desordem manifestadas no Plano Piloto. De um lado, percebemos o mundo das formas simétricas, por meio de monumentos, dos desenhos das ruas e das quadras, pautadas em um ordenamento urbano; de outro, fica evidenciado os processos sociais que afrontam a ordem idealizada, representados pelos movimentos difusos de quem segue errante em torno da rodoviária do Plano Piloto em busca de meios para sobreviver, a partir da prática de contravenções e pequenos delitos; bem como permanecendo em um lugar estratégico sem um objetivo preciso. A grande ambição de muitos sujeitos que habitam este território e sobreviver, mesmo de maneira precária.

2.1 As simetrias das formas espaciais e as assimetrias das relações sociais no encontro de dois eixos

Antes de apresentar as contradições presente na relação das formas espaciais e os processos sociais, faz-se necessário abordar uma categoria geográfica importante para as análises aqui propostas. Assim, conferimos a categoria *espaço* lugar de relevância na pesquisa. Para Corrêa (2000) e outros pensadores (LEFÉBVRE, 1999, 2001; HARVEY, 1980), “o espaço é concebido como *locus* da reprodução das relações sociais de produção, isto é, reprodução da sociedade” (CORRÊA, 2000, p. 26).

A categoria espaço tem aqui um caráter profundamente dialético. As contradições do espaço se realizam por sua dimensão técnica ou formal, e pelos conteúdos pautados na prática social. Nesta perspectiva, Santos (2006) destaca que o espaço é um conjunto de sistemas, sendo eles constituídos por objetos e ações marcados pela indissociabilidade. O autor destaca que “o espaço é hoje um sistema de objetos cada vez mais artificial, povoado por sistemas de ações igualmente imbuídos de artificialidade, e cada vez mais tendentes a fins estranhos ao lugar e a seus habitantes” (SANTOS, 2006, p. 39). Portanto, é importante estudar o espaço considerando

a indissociabilidade existente em suas formas e seus conteúdos.

Sendo assim, consideramos o espaço a partir das (re)produções das práticas sociais; referenciadas pelo diálogo travado entre os processos sociais e as formas espaciais apresentados por Harvey (1980). O geógrafo propõe que relacionemos os imaginários sociais e geográficos para compreender as práticas sociais presentes na cidade. Segundo o referido autor, “devemos reconhecer que uma vez criada uma forma espacial particular, ela tende a institucionalizar e, em alguns aspectos, a determinar o futuro desenvolvimento do processo social” (HARVEY, 1980, p. 17).

Nesse sentido, é necessário pensar o espaço para além da lógica da física moderna ou da geometria euclidiana. Se olharmos as cidades com as perspectivas idealizadas pelo pensamento cartesiano; bem como a partir das estruturas urbanas imaginadas por Francis Bacon e Thomas Moore, apresentadas no capítulo anterior, limitaremos as possibilidades de entendimento da realidade. A questão a ser destacada é que o espaço socialmente produzido não é mensurado unicamente por modelos matemáticos lineares: ele não é isomórfico em relação ao espaço físico ou passível de uma subordinação mediante a utilização de modelos idealizados (MELLO, 2009).

Assim, não tratamos somente do espaço idealizado para a cidade de Brasília, principalmente no que se refere as suas formas arquitetônicas modernistas de grande escala. Como referência para a condução de nossos passos investigativos, recorremos a Lefebvre:

O espaço arquitetônico e urbanístico, enquanto espaço, tem essa dupla característica: desarticulado e até estilhaçado sob a coerência fictícia do olhar, espaço de coações e de normas disseminadas. Ele tem esse caráter paradoxal que se tenta definir aqui: junto e separado. É dessa maneira que ele é concomitantemente dominado (pela técnica) e não-apropriado (para e pelo uso). Ele é imediato e mediato, ou seja, pertence a uma certa ordem próxima, a ordem da vizinhança, e uma ordem distante, a sociedade, o Estado. (2008, p. 53).

A visão do pensador francês permite analisar as intenções e a realidades presentes no espaço conhecido como Plano Piloto, na cidade de Brasília. Neste sentido, Virilio (2014) também oferece possibilidades interessantes, quando adverte que algo tem que ser pensado, discutido e não esquecido, que vai além da admiração das técnicas e suntuosidade das estruturas arquitetônicas construídas por sobre a cidade. Segundo Virilio:

O espaço construído não o é exclusivamente pelo efeito material e concreto das estruturas construídas, da permanência de elementos e marcas arquiteturais ou urbanísticas, mas igualmente pela súbita proliferação, a incessante profusão de efeitos especiais que afetam a consciência do tempo e das distâncias, assim como a percepção do meio. (VIRILIO, 2014, p. 17).

É necessário considerar as diferentes percepções que podem surgir no espaço produzido: no caso da presente pesquisa a cidade de Brasília, mais especificamente, a rodoviária de seu Plano Piloto. Uma dessas análises possíveis parte de pensar o espaço urbano da capital como símbolo de um Estado centralizador, de interesses das classes hegemônicas. O modelo de urbanismo proposto para a cidade emerge da vontade de produzir um ordenamento territorial, extremamente geométrico, pautado pelo pensamento modernista que abordamos na primeira parte deste trabalho. Santos contribui neste sentido, afirmando que:

Com a ordenação racional e autoritária do espaço há um favorecimento do poder. Ao mesmo tempo em que essa ordenação autoritária é fruto do poder, ela o favorece na medida em que retira do controle dos habitantes a possibilidade de se apropriarem desse espaço. Este é o espaço do controle burocratizado e centralizado. Brasília foi produzida assim, na tentativa de eliminar as contradições e seus resquícios - como os conflitos sociais que movem a história[...]. (2013, p. 49).

Este ambiente urbano moldado por lógicas que, em tese, seriam seguidas por homens em busca de um progresso social, deve levar em consideração diversos aspectos, não somente aqueles ligados a arquitetura do que é visível. Isto porque o espaço sofre mutações, partido de uma da relação espaço-tempo, no campo do visível e do invisível, constantemente.

É importante trazer aqui o conceito de cotidiano, muito empregado por Lefebvre em suas obras, destacando que o cotidiano é produto do modo de produção vigente; assim como ele próprio realiza os processos de produção de mercadorias, sendo o espaço, também um produto destinado ao consumo. Segundo ele, “a análise se refere ao conjunto das atividades prático-sociais, na medida em que elas se imbricam num espaço complexo, urbano e cotidiano, assegurando até certo ponto a reprodução das relações de produção (relações sociais)” (LEFEBVRE, 2008, p.17).

Sendo assim, devemos ressaltar que é no cotidiano que sujeitos diversos e distintos estabelecem relações, se apropriando de espaços caracterizados por uma diversidade semântica. Como aponta Carlos:

Assim, a ação que se volta para o fim de concretizar, ou melhor, viabilizar a existência humana se realizaria enquanto processo de reprodução da vida, pela mediação do processo de apropriação do mundo. É nesse sentido que o espaço aparece como condição meio e produto da reprodução social, revelando uma prática sócio-espacial. (2007, p. 25).

É importante pensar o conceito de espaço social, que se caracteriza na apropriação, transformação e (re)produção da sociedade (LEFEBVRE, 1981; SOUZA, 2020). A prática

social está diretamente ligada ao espaço, que é (re)produzido e percebido pela cotidianidade, partindo tanto de escalas espaciais como também temporais (CARLOS, 2007).

Na presente pesquisa, o espaço social em destaque é a realidade urbana de Brasília, mais especificamente, a Rodoviária do Plano Piloto. Essa realidade urbana manifesta as contradições existentes no espaço social. Carlos reforça que:

[...] a realidade urbana se constrói a partir das seguintes contradições: de um lado os sinais, os códigos delimitam e marcam o processo de mundialização pela articulação da cidade ao plano do mundial e de outro, o lugar se reproduz como exterioridade em relação ao indivíduo. Nesse processo se gesta a situação de estranhamento do habitante diante da cidade em constante mudança, iluminando o fato que evidencia processo de produção alienada da cidade. (2007, p. 26).

Este espaço foi escolhido como objeto para nossas análises, pois apresenta um cenário em que o cotidiano produz transformações nos diferentes usos do espaço, marcado pelas relações (espaço-temporais) de diferentes grupos. Segundo a autora anteriormente citada:

O tempo e o espaço da vida cotidiana vão sendo invadidos por exigências que passam a organizar os momentos da vida submetendo-os à repetição. Nesta direção, o uso do espaço, que comporta um emprego de tempo, vai se explicitando pela homogeneidade apoiada na medida abstrata (do tempo) que passa a comandar a vida social. (CARLOS, 2007, p. 52).

Este espaço, da Rodoviária do Plano Piloto de Brasília, se distanciou do que foi idealizado para ser, no que Lucio Costa e outros agentes sociais imaginaram para ele. Hoje, o que se manifesta são novas práticas sociais, que trazem uma outra percepção do espaço. No próximo tópico, abordaremos o desencontro do idealizado com o realizado na cidade de Brasília, mais especificamente na Rodoviária do Plano Piloto.

2.2 Entre encontros e desencontros: emerge um novo “território usado” na rodoviária do plano piloto

O espaço produzido pelo homem é marcado por uma expressiva complexidade. Quando pensamos nos espaços urbanos produzidos para assumir a condição de cidades-capitais, temos a convicção de que o estado de complexidade é ampliado. Para justificar o entendimento desta complexidade ampliada, podemos partir do princípio que nas capitais vigora uma demanda ainda maior pelo controle: o controle do uso do espaço. Assim, fica evidente que o espaço habitado pelo homem apresenta uma dimensão política inalienável.

Essa dimensão política do espaço nos leva a destacar uma categoria que terá grande

importância nas análises da pesquisa: território. Como aponta Vicentini (2001, p. 10) “[...] a utopia da cidade moderna difunde no território mais do que um plano, um poder instituído a partir de uma complexa trama de ações de transformação territorial”. Assim, o território apresenta extrema relevância, pois é a partir dele que compreendemos as relações de poder que são (re)produzidas no espaço. Raffestin nos diz que:

Evidentemente, o território se apoia no espaço, mas não é o espaço. É uma produção, a partir do espaço. Ora, a produção, por causa de todas as relações que envolve, se inscreve num campo de poder. Produzir uma representação do espaço já é uma apropriação, uma empresa, um controle portanto, mesmo se isso permanece nos limites de um conhecimento. Qualquer projeto no espaço que é expresso por uma representação revela a imagem desejada de um território, de um local de relações. (1993, p. 144).

Dentro de um contexto em que a sociedade se encontra, de mundo globalizado, o território vai ser categoria importante para análises no espaço geográfico. A complexidade espacial, que hoje se encontra no mundo, apresenta inúmeras possibilidades de uso dos territórios, sendo a localização espacial fundamental para a relações sociais e de produção. Santos vai considerar que para “os atores mais poderosos se reservam os melhores pedaços do território e deixam o resto para os outros” (2001, p.79). Ele ainda caracteriza o território como espaço marcado pela esquizofrenia:

[...] já que os lugares escolhidos acolhem e beneficiam os vetores da racionalidade dominante mas também permitem a emergência de outras formas de vida. Essa esquizofrenia do território e do lugar tem um papel ativo na formação da consciência. (SANTOS, 2001, p. 80).

Santos afirma que “o território não é apenas o conjunto dos sistemas naturais e de sistemas de coisas superpostas; o território tem que ser entendido como o território usado, não o território em si” (2007, p. 14). Ou seja, o território usado vai além daquele entendido como um recorte de limites espaciais; portanto, é necessário considerar suas diversas dimensões concernentes com as relações de poder que são travadas em um determinado espaço. O autor acrescenta que:

O território usado é o chão mais a identidade. A identidade é o sentimento de pertencer àquilo que nos pertence. O território é o fundamento do trabalho; o lugar da residência, das trocas materiais e espirituais e do exercício da vida. O território em si não é uma categoria de análise em disciplinas históricas, como a geografia. É o território usado que é uma categoria de análise. (2007, p. 14).

Devemos pensar nesta categoria de análise não apenas como território político ligado a

um Estado-nação; mas lançar luz para as relações de poder que são assimétricas na realidade cotidiana em questão. Souza (2020) nos apresenta uma excelente contribuição nesse sentido, afirmando que:

Dar a devida atenção ao que se passa com o “mundo da vida” (Lebenswelt), ou, em outras palavras, com o cotidiano dos indivíduos e dos grupos sociais, nos leva a observar e considerar, em matéria de “campos de força” do poder espacializado - isto é, em matéria de territórios -, realidades espaço-temporais bem diferentes da aparente fixidez das fronteiras estatais. (SOUZA, 2020, 103).

Neste contexto, é importante identificar os diferentes “campos de força” que coexistem em um mesmo território, que se dividem em diversas territorialidades. Essas territorialidades podem surgir de forma plural, se apropriando de um fragmento do espaço geográfico, cada vez mais de forma fluído, alargado e desterritorializado (SAQUET, 2015). Saquet defende que:

As territorialidades (econômicas, políticas e culturais) são, simultaneamente, resultado, condicionante e caracterizadoras da territorialização e do território num movimento contínuo de desterritorialização e reterritorialização: as relações sociais, as territorialidades determinam cada território, influenciando, ao mesmo tempo, a sua própria reprodução (com rupturas e permanências), a partir do território formado, isto é, são influenciadas pelo território em cada relação espaço-tempo. (SAQUET, 2015, p. 45).

Segundo Saquet (2015, p. 45), “historicamente, formam-se territórios heterogêneos e sobrepostos. Cristalizam-se territorialidades e interesses predominantemente econômicos e/ou políticos e/ou culturais e/ou ambientais que dão significados pluridimensionais aos territórios”.

É importante aqui remetermo-nos à ideia de Milton Santos (2001; 2006) de verticalidades e horizontalidades, pois o objeto de estudo apresenta grande contribuição. A Rodoviária do Plano Piloto é um equipamento múltiplo, é sua concepção nos remete a ideia geométrica. Este espaço se apresenta verticalmente como sendo um espaço de fluxo, por ser um espaço de passagem, de pessoas e mercadorias. Mas também é um espaço horizontal, onde todos comungam desta localização, deste espaço banal⁸. Segundo Santos:

Pode-se dizer que, ao contrário da ordem imposta, nos espaços de fluxos, pelos atores hegemônicos e da obediência alienada dos atores subalternizados, hegemonizados, nos espaços banais se recria a idéia e o fato da Política, cujo exercício se torna indispensável, para providenciar os ajustamentos necessários ao funcionamento do conjunto, dentro de uma área específica. Por meio de encontros e desencontros e do exercício do debate e dos acordos, busca-se explícita ou tacitamente a readaptação às novas formas de existência. (2001, p. 111).

⁸ O espaço banal para Santos (2001, p. 108) é o “espaço de todos: empresas, instituições, pessoas; o espaço das vivências”.

Faz-se necessário compreender essas relações manifestadas no território ou nos territórios, pois elas se apresentam como sendo processos sociais presentes neste cenário composto pelas formas espaciais.

2.3 Uma urbanização desurbanizante: centralidades e relações periféricas

Consideramos inicialmente que é a partir de um processo de modernização que o espaço urbano passa a concentrar um quantitativo de pessoas expressivo. O crescimento das cidades vai vivenciando ao longo dos últimos dois séculos, cada vez mais, questões complexas. Estas questões vão da formação de grandes centros atrativos à formação de favelas, por exemplo. Processos estes que foram intensificados após a Revolução Industrial.

Engels deixa isso bem claro em sua obra “A situação da classe trabalhadora na Inglaterra”, onde mostra como o crescimento das cidades, fruto da industrialização no século XIX, foi perverso com a classe dos operários que habitavam o espaço urbano inglês. Em dado momento do texto, ele demonstra o quão era negativo este fato, onde inúmeras pessoas, entre homens, mulheres e crianças, dividiam um mesmo quarto. Segundo ele:

Essa indiferença brutal, esse insensível isolamento de cada um no terreno de seu interesse pessoal é tanto mais repugnante e chocante quanto maior é o número desses indivíduos confinados nesse espaço limitado; e mesmo que saibamos que esse isolamento do indivíduo, esse mesquinho egoísmo, constitui em toda a parte o princípio fundamental da nossa sociedade moderna, em lugar nenhum ele se manifesta de modo tão impudente e claro como na confusão da grande cidade. (2010, p. 68).

Pensar o espaço urbano das metrópoles ou grandes cidades, assim como as cidades médias, nos leva a entender que a estruturação do espaço intraurbano ocorre em um contexto de luta incessante de classes sociais, levando, por exemplo, ao processo de segregação.

A segregação aparece aqui pois ela se apresenta como um processo de (re)produção social, importante para análises realizadas nesta pesquisa. Como aponta Souza, “dois grandes conjuntos de problemas, ou duas grandes problemáticas, associam-se fortemente às grandes cidades: a da pobreza e a da segregação residencial” (2005, p. 82). É importante salientar que esses problemas são produtos dos processos de reprodução do espaço e que dão suporte para uma análise da divisão social do território (CORREA, 1989).

Vale destacar que o Estado tem papel fundamental na produção da segregação residencial. É este agente social quem dita as normas relacionadas à habitação. Ele pode tanto, indiretamente, financiar clientes e construtoras e, diretamente, promover a construção de

habitações (CORREA, 1989). Corrêa vai nos dizer a dinâmica da segregação está diretamente ligada ao habitar ou vivenciar os espaços urbanos. Segundo ele:

A segregação tem um dinamismo onde uma determinada área social é habitada durante um período de tempo por um grupo social e, a partir de um dado momento, por outro grupo de status inferior ou, em alguns casos, superior, através do processo de renovação urbana. (CORRÊA, 1989, p. 70).

Sendo assim, o processo de segregação é muito dinâmico. Em dado momento uma área pode ser tomada pelas classes hegemônicas que ditam a valorização da terra urbana, como também uma área que foi abandonada por uma classe pode ser refuncionalizada por outra.

Nessa perspectiva, devemos considerar a existência de uma intencionalidade oficial, que pode ser hegemônica (partindo principalmente de forças do Estado); mas, certamente, o fato de ser oficial e hegemônica não a torna única. Neste sentido, Corrêa nos esclarece que:

A produção do espaço, seja o da rede urbana, seja o intraurbano, não é resultado da “mão invisível do mercado”, nem de um Estado hegeliano, visto como entidade supraorgânica, ou de um capital abstrato que emerge de fora das relações sociais. É consequência da ação de agentes sociais concretos, históricos, dotados de interesses, estratégias e práticas espaciais próprias, portadores de contradições e geradores de conflitos entre eles mesmos e com outros segmentos da sociedade. (2019, p. 43).

Sendo assim, é importante destacar que uma série de outras intenções marginais se fazem presentes no território compartilhado por homens caracterizados por diferenças profundas. Intenções evidenciadas e reproduzidas, também, pelos agentes sociais excluídos (CORRÊA, 1989). Essas intenções, ou fenômenos, que surgem no espaço pelos diferentes agentes urbanos, ocorrem pela dinâmica entre forma e conteúdo. Segundo Serpa (2019, p. 101):

A forma urbana tem “caráter cumulativo”, a partir de conteúdos diversos, como o meio natural, os parques industriais, as técnicas e as riquezas, as obras da cultura, os modos de vida, as situações, modulações e rupturas do cotidiano. Mas isso é mais amplo e distinto que a simples acumulação. Os conteúdos (objetos, indivíduos, situações) se excluem na diversidade, mas também se misturam e se superpõem como congregados, como “centralidades” de conteúdos diversos.

Portanto, apresentamos a seguir um conceito que nos evidencia essa relação. A análise da realidade aqui evidenciada faz com que compreendamos as razões que tornaram a centralidade um dos fenômenos urbanos mais estudados. Em um mundo urbano assimétrico e heterogêneo, a centralidade é um conceito que permite analisar densos campos de forças e de tensões. Este fenômeno vem, progressivamente, ganhando destaque nas pesquisas dedicadas ao entendimento do espaço urbano. Segundo Sposito (2001, p. 236):

Analisando o processo de urbanização no século XX, verifica-se que um dos fenômenos mais marcantes dentre as transformações urbanas por que passam as cidades é o da multiplicação e diversificação das áreas de concentração de atividades e de serviços.

Aqui se faz necessário apresentar o que é são as centralidades, assim como suas relações com áreas centrais. Isto porque a rodoviária do Plano Piloto, como destacado anteriormente, está no centro do Plano Piloto e se apresenta como elemento central no projeto de Brasília. Por esta razão, é fundamental evidenciar as ideias de centro e centralidade.

Castells (1984, p.181) entende que o centro é “um certo tipo de ocupação do espaço, um conjunto de actividades, de funções e de grupos sociais localizados num lugar de características mais ou menos específicas”. Para Villaça, o centro é “um conjunto vivo de instituições sociais e de cruzamento de fluxos de uma cidade real” (1998, p. 238). Segundo Corrêa (1989, p. 38), o centro, ou a área central, se define ou se constitui:

[...] no foco principal não apenas da cidade, mas também de sua hinterlândia. Nela concentram-se as principais atividades comerciais, de serviço, da gestão pública e privada, e os terminais de transportes inter-regionais e intra-urbanos. Ela se destaca na paisagem da cidade pela sua verticalização.

Em relação à centralidade, Sposito (2013, p. 72) esclarece que “em modos de produção pretéritos, tanto quanto em boa parte do desenvolvimento do modo capitalista de produção, as cidades tiveram suas estruturas espaciais articuladas em torno de um centro principal”. Com o desenvolvimento das técnicas, principalmente dos transportes, que é um elemento de fluxo – que constitui a essência da centralidade –, se inicia o processo de descentralização da área central. Neste sentido, Sposito (2013, p.73) segue seu raciocínio afirmando que “a centralidade não é um lugar ou uma área da cidade, mas, sim, a condição e expressão que uma área pode exercer e representar”.

A articulação do espaço urbano é pautada nas relações de produção e consumo, a partir de organizações definidas socialmente (CASTELLS, 1983). Castells coloca que as novas centralidades são um “processo de troca urbana que compreende ao mesmo tempo um sistema de fluxo, isto é, a circulação, e as placas giratórias de comunicação, isto é, os centros” (CASTELLS, 1983, p. 316). Ainda segundo o autor, os centros de uma cidade são lugares de representatividade, pois revelam uma carga simbólica. Mas a caracterização destes centros não pode ser feita apenas pelas formas, deve considerar também o que elas representam, o que o lugar significa. Castells (1983, p. 318) afirma que:

O centro simbólico, portanto, é a organização espacial dos pontos de intersecção dos eixos do campo semântico da cidade, quer dizer o lugar ou os lugares que condensam de uma maneira intensa uma carga valorizante, em função da qual se organiza de forma significativa o espaço urbano.

Esta afirmação nos remete a realidade encontrada na rodoviária do Plano Piloto. Este território caracterizado, material e simbolicamente (suas formas e seus conteúdos), pelo que o autor apresenta como centro simbólico. Castells (1983) também caracteriza esses centros como meio social. Eles possibilitam a “organização espacial dos processos de reprodução e transformações das relações sociais de uma estrutura urbana” (CASTELLS, 1983, p. 319). Essas duas formas de centralidade, simbólica (que é percebido) e material (que é construído), estão presentes na investigação aqui apresentada.

Contudo, áreas centrais podem perder sua condição de centralidade. Certamente, elas permanecem no centro de um cenário considerado a partir de uma análise pautada na geometria plana; todavia, sem a mesma capacidade de se manter como centro gravitacional de processos sociais territorializados, a partir do consumo de produtos e serviços destinados a segmentos sociais posicionados de forma privilegiada na sociedade. Mas o que acontece com uma área central que perde sua condição de centralidade?

Para compreender a lógica do abandono do centro e de centralidades, é necessário voltar a questão da segregação. Sposito (2013) chama a atenção para essa questão, ressaltando a lógica de implantação de novas centralidades. Segundo a autora, “as grandes incorporações responsáveis pela implantação das novas superfícies comerciais e de serviços não procuram a cidade, mas esperam e realizam ações para que a cidade e os cidadãos a procurem” (SPOSITO, 2013, p. 77). E para que esse processo ocorra são reservadas grandes áreas do solo urbano, criando um vínculo com empreendimentos imobiliários para fins de residência.

A reestruturação do espaço intraurbano leva, muitas vezes, a uma dispersão da cidade. Com uma urbanização intensa, fruto de (re)produções principalmente daqueles que detêm o poder hegemônico, os espaços se tornam cada vez mais distantes. Com isso, pelo processo de segregação espacial, as pessoas são direcionadas para as franjas da cidade, ou para espaços residuais.

Podemos pensar na articulação desses espaços como sendo fragmentados, porém articulados. Para Corrêa (1989) a cidade é como um corpo fragmentado, mas articulado. Para ele, “as relações espaciais integram, ainda que diferentemente, as diversas partes da cidade, unindo-as em um conjunto articulado cujo núcleo de articulação tem sido, tradicionalmente, o

centro da cidade” (CORRÊA, 1989, p. 8). No entanto, é necessário destacar que essa fragmentação do espaço urbano é complexamente desigual.

Um exemplo flagrante desta desigualdade é percebido quando segmentos caracterizados por elevada renda deixam de frequentar áreas centrais. Isto ocorre quando há um processo de deslocamento no lugar de oferta de serviços e produtos, que passam a ser oferecidos em outras áreas da cidade. As novas áreas caracterizadas pela alocação de investimentos originam novas centralidades. Assim, quando uma área perde valor outra é afetada, dando curso ao processo contraditório de reprodução das realidades produzidas sob a égide da lógica capitalista. Segundo Nunes (2009), isso vem acontecendo dentro do próprio Plano Piloto, onde novos empreendimentos, mais sofisticados, têm atraído o público hegemônico do Plano. Ele aponta que:

Os primeiros centros comerciais (Setor de Diversão Sul – Conic e Setor de Diversões Norte – Conjunto Nacional) vão perdendo status perante os novos que se implantam nos arredores. Há, portanto, um movimento de valorização de novos espaços da cidade e desvalorização de outros, manifestos no perfil do consumidor médio que os frequenta. (NUNES, 2009, p. 19).

Esses dois centros de atração (o Conic e o Conjunto Nacional) estão presentes nas adjacências da Rodoviária do Plano Piloto. São dois empreendimentos que surgiram pouco tempo depois da rodoviária. Eles, apesar de terem características semelhantes, de serem dois *shoppings centers*, tem atraído públicos distintos. O Conjunto Nacional tem um perfil mais globalizado, de um shopping stricto sensu, e apresenta um público de classe média. Já o Conic (Figura 01), foge desse padrão, sendo um prédio muito heterogêneo. Nunes, ao falar do Conic, expõe que:

[...] o Conic vem, devagar, se tornando uma área alternativa dentro do Plano Piloto, numa clara diferenciação entre o organizado e o racional cartesiano que é o Projeto de Lúcio Costa; de fato, por se tratar de uma área anárquica, caótica, enfim urbana, e graças a essa indefinição, uma área com maior liberdade de uso, o edifício começa a seduzir uma gama de artistas, arquitetos, poetas, cineastas, etc., atraídos justamente por esta “irracionalidade” e este ar de pretensa “marginalidade”. Na verdade, uma área que aparece quase que como um gueto dentro do Plano Piloto. (NUNES, 2009, p. 26).

Imagem 1: Interior do Conic.



Fonte: Portal Metr p les, 2019⁹.

Deve ressaltar que existem espaços dentro do projeto idealizado para Brasília que mesmo estando no centro, quando nos aproximamos percebemos uma perda de atra o hegemônica, para outras áreas. Mas isso não o faz perder um carácter de centralidade, podendo ela aqui ser marginal.

No entanto,   preciso destacar que a lógica predatória do capital pelo solo urbano produz um distanciamento das classes de menor renda das novas centralidades. A prática socioespacial se torna desigual pela fragmenta o dos usos do território urbano, pautados em lógicas de ordenamentos, normas e leis. O distanciamento do local de moradia para o local de trabalho, a centraliza o dos espaços de lazer fazem com que a segrega o da cidade se perpetue. Neste sentido Sposito (2013, p. 78) coloca que:

A dispersão do tecido urbano, pela combina o de novas áreas residenciais para todos os padrões com novas superfícies comerciais, nos anéis em que antes predominava a “periferia” dos mais pobres, amplia as distâncias que todos têm de percorrer nas cidades.

⁹ Disponível em: <https://www.metrolopes.com/conceicao-freitas/conic-um-labirinto-de-cultura-jovem-no-centro-urbano-de-brasilia>. Acesso em: 09 de jul de 2020.

Esse fato é evidenciado pela utilização do fluxo dos transportes públicos. A população de baixa renda não tem a opção do transporte individual, levando mais tempo para percorrer a cidade, além do fato dos principais eixos do transporte público passarem pelos centros tradicionais, habitados frequentemente pelos sujeitos marginalizados. Mesmo não sendo o único fator de segregação, a referida autora afirma que “a ampliação do uso do transporte individual em todos os estratos sociais, [...], é fator primordial de segregação” (SPOSITO, 2013, p. 79).

Ao analisar o processo de segregação do espaço, de formação de centralidades marginais e da desigualdade, tão presente em Brasília, constasse que a cidade (o espaço intraurbano) não é para todos. Afinal, Brasília foi uma cidade pensada para a utilização do transporte individual, pela estruturação de suas vias em seu desenho original. É importante destacar que as principais paisagens encontradas nas cidades estão nas ruas (JACOBS, 2011), que elas não são percebidas por quem passam em alta velocidade nas vias da capital. Mas daremos ênfase a importância da percepção na próxima Parte.

Sendo assim, se faz necessário discutir aqui conceito de “direito a cidade”, apresentado por Lefebvre (2001). Segundo o autor, o direito a cidade se restringe a uma pequena parcela da população: aquela que detém maior renda. Lefebvre adverte que este conceito não faz referência a um direito individual por sobre o urbano, mas um direito coletivo. Segundo o referido autor:

O direito à cidade se manifesta como forma superior dos direitos: direito à liberdade, à individualização na socialização, ao habitat e ao habitar. O direito à obra (atividade participativa) e o direito à apropriação (bem distinto do direito à propriedade) estão implicados no direito à cidade. (LEFEBVRE, 2001, p. 134).

Posto isso, cabenos dizer que a luta por esse direito, o direito a urbanização, se encontra como ponto chave nas discussões acerca da cidade, do espaço urbano. Segundo Carlos (2007, p.109):

[...] a luta pelo “direito à cidade” aparece como questão no momento em que a sociedade vive a tensão entre a apropriação e a dominação do espaço – bem como as contradições que emergem desse processo –, que é revelada de forma profunda pelo conflito uso-troca dos lugares da cidade.

E aqui iremos destacar espaço que tem passado por diferentes usos, que no seu projeto, ou em sua concepção, não deveriam conter esses usos que se materializam no espaço em questão.

Estes espaços (as centralidades), que antes eram valorizados, são abandonados ou

desvalorizados a partir da gestão territorializada de processos essencialmente capitalistas, resta os pobres e/ou aqueles que não têm o pleno direito a cidade, habitá-los como quem busca um direito a uma vida urbana, um direito de poder transformar, renovar e criar uma cidade, um direito participativo, de refuncionalizar o espaço abandonado. Para Maricato, “nessas áreas ditas “deterioradas”, está a única alternativa de os pobres vivenciarem o “direito a cidade” (2015, p. 62).

Aqui, então, lançamos luz por sobre os agentes sociais excluídos (CORRÊA, 1989) que habitam a cidade: pois eles têm extrema relevância para a compreensão da realidade urbana. Estes agentes do espaço urbano também têm sua importância na (re)produção da cidade: eles se apropriam do espaço. Segundo o autor:

É na produção da favela, em terrenos públicos ou privados invadidos, que os grupos sociais excluídos tornam-se, efetivamente, agentes modeladores, produzindo seu próprio espaço, na maioria dos casos independentemente e a despeito de outros agentes. A produção deste espaço é, antes de mais nada, uma forma de resistência e, ao mesmo tempo, uma estratégia de sobrevivência. (CORRÊA, 2004, p. 30).

Nesse sentido, Tuan vai afirmar que “o homem, como resultado de sua experiência íntima com seu corpo e com outras pessoas, organiza o espaço a fim de conformá-lo a suas necessidades biológicas e relações sociais” (1983, p.39). Os agentes sociais excluídos, também coabitam a cidade. Eles consomem, transformam, vivenciam o espaço urbano. Mas, como aponta Maricato (2015, p. 72), “diferentemente da desigualdade social ou inserção social precária existentes anteriormente à globalização, após sua dominação hegemônica ganha destaque uma marca, a da exclusão social [...]”. Essa marca aparece na forma como esses agentes habitam a cidade e buscam ter direito a ela.

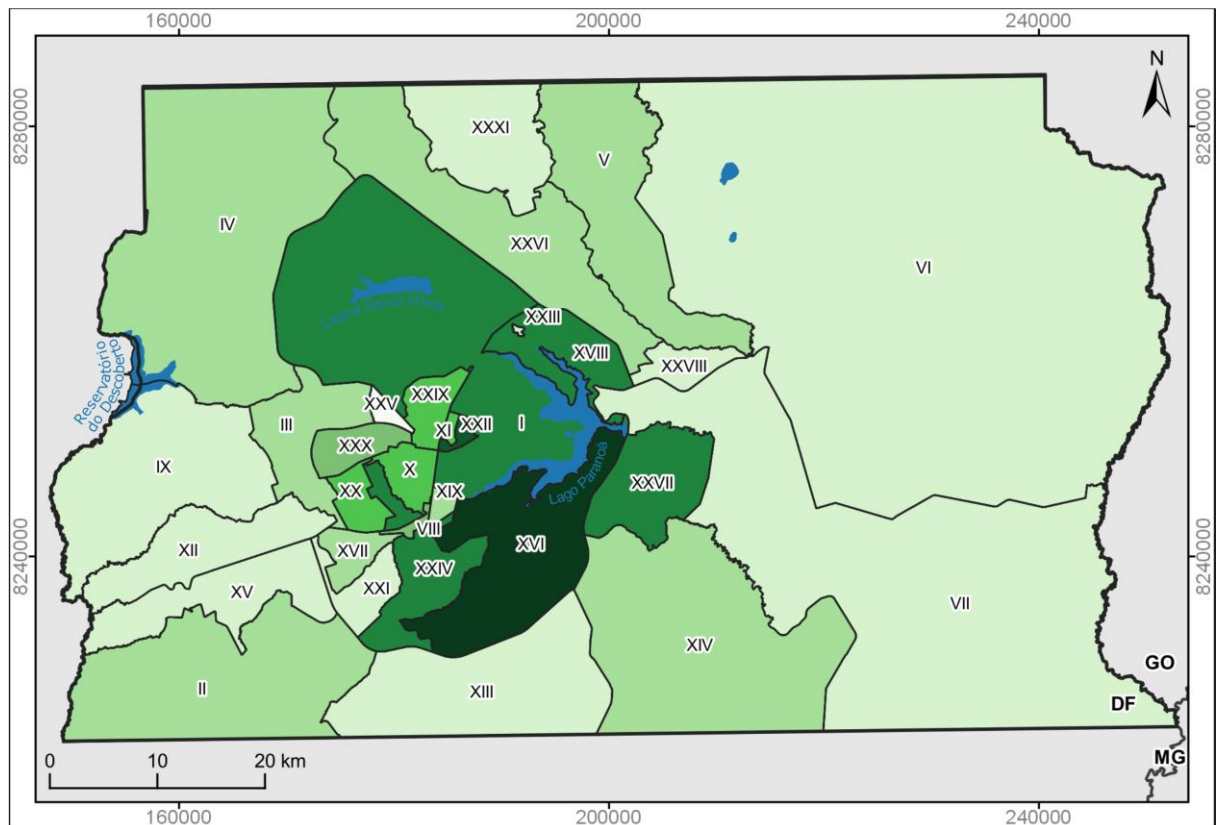
Na cidade capitalista, os indivíduos e grupos de baixa renda – ou mesmo sem renda – não tem acesso pleno aos melhores lugares na cidade. Esses lugares são restritos, pelo que já foi explicitado no texto acima. Restará a estes grupos habitar os lugares que são abandonados pela lógica do capital. Muitos deles vão refuncionalizar espaços como da rua, das praças, prédios ou terminais rodoviários em residências. Segundo Maricato:

O planejamento urbano modernista funcionalista, importante instrumento de dominação ideológica, contribuiu para a consolidação de sociedades desiguais ao ocultar a cidade real e preservar condições para a formação de um mercado imobiliário especulativo e restrito a uma minoria. (2015, p. 87).

Sabe-se que Distrito Federal concentra um enorme quantitativo de pessoas e que a desigualdade nela, e em seu entorno, é uma realidade conhecida. O crescimento desordenado

da cidade, ligado a acumulação de capital, se torna extremamente predatória por sobre o espaço (o solo) e promove uma urbanização/desurbanizante (HARVEY, 2012; LEFEBVRE, 2001). A ocupação do espaço urbano se dá a partir da renda dos indivíduos, através das mediações do mercado imobiliário.

Ilustração 6: Renda Per Capita por Região Administrativa do DF



Corpos D'Água
Water Bodies/ Cuerpos de Agua

Limite do Distrito Federal
Federal District Boundary/Limite del Distrito Federal

Limite Estadual
State Boundary/Limite Estadual

Renda Per Capita por Região Administrativa

Household Income Per Capita by Administrative Region/ Ingreso Per Cápita del Hogar por Región Administrativa

 Até R\$ 500	 R\$ 2.000 - R\$ 3.000	 R\$ 5.000 - R\$ 6.000
 R\$ 500 - R\$ 1.000	 R\$ 3.000 - R\$ 4.000	 R\$ 6.000 - R\$ 7.000
 R\$ 1.000 - R\$ 2.000	 R\$ 4.000 - R\$ 5.000	 R\$ 7.000 - R\$ 8.000

Regiões Administrativas *Administrative Regions/ Regiones Administrativas*

I - Plano Piloto	IX - Ceilândia	XVII - Riacho Fundo	XXV - SCIA
II - Gama	X - Guará	XVIII - Lago Norte	XXVI - Sobradinho II
III - Taguatinga	XI - Cruzeiro	XIX - Candangolândia	XXVII - Jardim Botânico
IV - Brazlândia	XII - Samambaia	XX - Águas Claras	XXVIII - Itapoã
V - Sobradinho	XIII - Santa Maria	XXI - Riacho Fundo II	XXIX - SIA
VI - Planaltina	XIV - São Sebastião	XXII - Sudoeste/Octogonal	XXX - Vicente Pires
VII - Paranoá	XV - Recanto das Emas	XXIII - Varjão	XXXI - Fercal
VIII - Núcleo Bandeirante	XVI - Lago Sul	XXIV - Park Way	

Sistema de Coordenadas UTM, Zona 23 Sul, Datum Sirgas 2000. Fonte: CODEPLAN, 2018. Elaboração: DEURA/CODEPLAN.

Fonte: Atlas do Distrito Federal, 2020.

Portanto, devemos salientar que na cidade capitalista o acúmulo de capital incorporado

ao solo urbano nos apresenta uma realidade segragadora. O valor agregado ao solo urbano passa por uma valorização diferencial, ou seja, não se trata mais somente de valor definido pelo uso. Este valor irá incorporar uma precificação pautada nos processos sociais (MELLO, 2014). Sendo assim, é o capital que dita como as pessoas vão habitar a cidade.

Nesta dimensão o espaço traria como fundamento a desigualdade sustentada pela contradição entre a sua produção social do espaço e sua apropriação privada. Neste percurso a propriedade do solo urbano se torna abstrata sob a sua forma privada delimitando, através da norma e da lei, as possibilidades do uso dos lugares revelando a justaposição espacial entre morfologia espacial e morfologia social. (CARLOS, 2020, p. 355).

É importante destacar que Brasília se apresenta com uma das maiores cidades brasileiras, em número populacional, sendo a quarta. Segundo o censo do IBGE de 2010, a cidade tinha cerca de 2.570.160 de habitantes, sendo que a estimativa para o ano de 2021 esse número aumente para 3.094.325¹⁰. E analisando o mapa a seguir (ILUSTRAÇÃO 7), percebemos que grande parte desse contingente populacional não está presente no centro do DF.

A Região Administrativa que mais concentra pessoas é Ceilândia. E existe um ponto significativo para ser destacado acerca desta região, pois nela está presente a maior favela da América Latina, chamada Sol Nascente¹¹. E Fazendo uma análise com o mapa de referente a renda (ILUSTRAÇÃO 6), constata-se que essa região apresenta uma das menores de todo o DF. Este fato é significativo pois se apresenta extremamente contraditório com o DF como um todo, pois como destaca o ATLAS do DF:

O Distrito Federal, além de abrigar o centro político do Brasil, também é um importante centro econômico, possuindo o oitavo maior produto interno bruto (PIB) entre as unidades da Federação e o maior PIB per capita do Brasil. O rendimento mensal médio domiciliar per capita é de R\$ 2.460, o maior entre todas as unidades da Federação. Na dimensão renda, do Índice de Desenvolvimento Humano (IDH), o DF possui a oitava maior entre os municípios brasileiros. Considerando o IDH total, o DF ocupa a nona posição entre 5.565 municípios. (ATLAS, 2020).

Destacamos aqui também a relação contraditória com que foi desejado por Lúcio Costa em seu plano urbanístico para Brasília, e que está presente em uma edição da Revista NovaCap de 1957. Lá se aponta que um dos objetivos do plano era acabar com as favelas, e fazer com que trabalhadores de diferentes classes morassem com relativa proximidade. Segundo a Revista:

¹⁰ Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/df/panorama>.

¹¹ Disponível em:

https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2013/09/28/interna_cidadesdf,390588/maior-favela-da-america-latina-sol-nascente-toma-posto-da-rocinha.shtml.

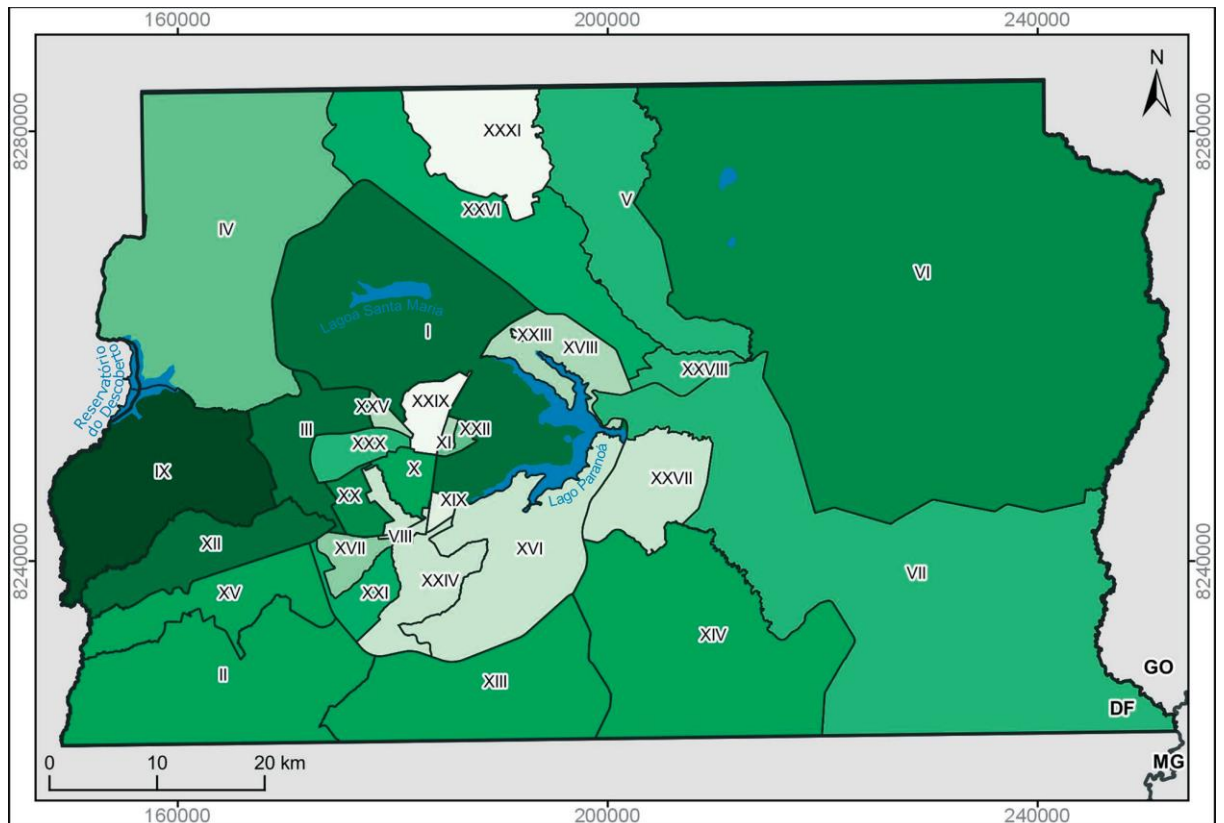
Uma das causas principais da formação de "favelas" nas grandes cidades é a considerável distância que separa as zonas de residência proletária das zonas residenciais das classes média e abastada. Lúcio Costa elimina essa causa no seu Plano, dispondo ao lado das moradias dos mais favorecidos as quadras populares. Entre as quadras de diferentes níveis sociais se estabelecerá a divisão verde dos parques, tornando indevassáveis umas e outras. Isso permitirá, por exemplo, que as empregadas domésticas residam a 200 metros dos locais de serviço. (1957, p.7)¹².

Hoje constatasse que grande parte das pessoas que trabalham no Plano Piloto não residem no mesmo. E que hoje Brasília, em seu espaço territorial comporta a maior favela da América Latina. Nesse sentido Maricato contribui que:

A produção ilegal de moradias e o urbanismo segregador estão, portanto, relacionados: às características do processo de desenvolvimento industrial – uma vez que o salário do operário industrial não o qualifica para adquirir uma casa no mercado imobiliário legal; às características do mercado imobiliário capitalista – sobre cujos agentes não pesa nenhum constringimento antiespeculativo como seria o caso da aplicação de função social da propriedade, e também às características dos investimentos públicos – que favorecem a infraestrutura industrial e o mercado concentrado e restrito. (1996, p. 43).

Transportando para a realidade da cidade de Brasília, onde os trabalhadores que se encontram, na sua grande maioria, no setor de serviços seguem o mesmo dilema. Não tem a possibilidade de adquirir um imóvel de qualidade no território do DF. Maricato conclui que “num processo de urbanização assim engendrado, a exclusão é estrutural, o que exige reflexão mais aprofundada sobre o papel da regulamentação urbana na construção da cidadania ou da qualidade ambiental urbana para todos” (1996, p. 49). Sendo assim é importante repensar o direito a cidade e a construção de uma cidadania que seja igualitária.

¹² Revista da Companhia Urbanizadora da Capital do Brasil, disponível em: <http://www.arpdf.df.gov.br/revista-brasilia/>.

Ilustração 7: Número de Habitantes por Região Administrativa do DF**Número de Habitantes por Região Administrativa***Population Number by Administrative Region/ Número de Habitantes por Región Administrativa***Regiões Administrativas** *Administrative Regions/ Regiones Administrativas*

I - Plano Piloto	IX - Ceilândia	XVII - Riacho Fundo	XXV - SCIA
II - Gama	X - Guará	XVIII - Lago Norte	XXVI - Sobradinho II
III - Taguatinga	XI - Cruzeiro	XIX - Candangolândia	XXVII - Jardim Botânico
IV - Brazlândia	XII - Samambaia	XX - Águas Claras	XXVIII - Itapoã
V - Sobradinho	XIII - Santa Maria	XXI - Riacho Fundo II	XXIX - SIA
VI - Planaltina	XIV - São Sebastião	XXII - Sudoeste/Octogonal	XXX - Vicente Pires
VII - Paranoá	XV - Recanto das Emas	XXIII - Varjão	XXXI - Fercal
VIII - Núcleo Bandeirante	XVI - Lago Sul	XXIV - Park Way	

Sistema de Coordenadas UTM, Zona 23 Sul, Datum Sirgas 2000. Fonte: CODEPLAN, 2018. Elaboração: DEURA/CODEPLAN.

Fonte: Atlas do Distrito Federal, 2020.

A cidade de Brasília não foi planejada para todos os que desejassem residir na área do Plano Piloto. Ela foi pensada para sujeitos com características que se aproximavam do seu objetivo, de ser uma cidade pautada no ordenamento, na racionalidade, na modernidade tão presente nos discursos de seus idealizadores.

Mas a capital foi construída, desde suas primeiras obras, e habitada, por sujeitos distintos, com histórias e desejos diversos, que buscavam melhor qualidade na capital federal,

estabelecendo relações permanentes ou transitórias com Brasília. Esses sujeitos eram brasileiros advindos de todo o território nacional, de todas as classes sociais.

Nesse sentido, as cidades-satélites, que não estavam previstas no plano original que foi idealizado para a capital, começaram a surgir ainda durante a construção do Plano Piloto, se materializando no Distrito Federal. E a falta de projeto que abarcasse as cidades-satélites demonstra uma negligência em relação aqueles que por ventura habitariam o DF. Esse é um dos fatores que acentuam a diferença que se encontra hoje no espaço urbano (re)produzido de Brasília. Como nos apresenta Vesentini:

Brasília, dessa forma, é uma só cidade, do Plano Piloto às cidades-satélites. Mas os mecanismos de segregação espacial que operam nas demais cidades do País, onde as diferenças sócio-econômicas a nível territorial existem mas não são tão evidentes assim, já que nelas o edifício luxuoso convive com frequência ao lado dos cortiços ou das favelas, em Brasília são mais acentuados: eles já foram dados por princípio, desde a concepção e a edificação da cidade. (1986, p. 145).

No que se refere à formação precoce de cidades-satélites Mello relata que:

Os núcleos precoces fizeram com que uma dimensão polinucleada fosse consolidada em Brasília antes mesmo de sua inauguração. A partir deles, o cronograma de implantação das cidades-satélites foi revisto e, em 1960 – ano de inauguração da nova capital –, o Distrito Federal já possuía três cidades-satélites, além de outros núcleos ainda não reconhecidos. (2009, p. 21).

É importante salientar que quando pensamos nas diferentes realidades materializadas no Plano Piloto e nas chamadas cidades-satélites é preciso analisar com cuidado. Sabe-se que essas cidades-satélites não fizeram parte do projeto original e que a contradição existente no espaço urbano de Brasília evidencia lógicas distintas. Arrais contribui neste sentido afirmando que “o processo de construção da Cidade Livre, um dos primeiros assentamentos de Brasília, carrega esse quadra de intenções que desafiou a racionalidade dominante” (2017, p. 87).

Mello nos apresenta uma análise importante a respeito da formação das chamadas cidades-satélites no espaço urbano do DF, segundo ele:

Muitos pensam que Brasília se restringe ao Plano Piloto e vêem este território como a capital federal. Nesta equivocada perspectiva, as cidades-satélites – ou melhor, as Regiões Administrativas – são vistas como cidades “independentes”; o que contraria a Constituição Federal e a Lei Orgânica do Distrito Federal. (MELLO, 2009, p. 23).

Vesentini nos apresenta importante contribuição nesta perspectiva, apontando para a urbanização/desurbanizante de Lefebvre. Segundo a autor as cidades-satélites só existem pela própria existência do Plano Piloto, e vice-versa. Para ele:

Ao invés de negarem a Plano urbanístico, as cidades-satélites de fato o afirmam. Ele só continua até hoje a nortear o crescimento do Plano Piloto porque aqueles que poderiam transformá-lo são impedidos de resistir nesse núcleo planejado da cidade. (VESENTINI, 1986, p. 156).

Desse modo, compreende-se que a produção do espaço urbano, idealizada pelo processo de acumulação capitalista, oculta, ou não, os diversos e complexos problemas urbanos. Maricato destaca que:

Se, de um lado, o crescimento urbano foi intenso e o Estado teve dificuldades de responder às dimensões de demanda, de outro, a tolerância para com essa ocupação anárquica do solo está coerente com a lógica do mercado fundiário capitalista, restrito, especulativo, discriminatório e com o investimento público concentrado. (1996, p. 66).

Existe uma perda de consciência do que seja essencialmente a cidade: a contradição da urbanização desurbanizante. A cidade reproduz suas desigualdades de forma exponencial: crescimentos e adensamentos, extremamente desiguais, denunciam a perversidade da hegemonia capitalista reinante no interior da lógica de reprodução do espaço urbano (LEFEBVRE, 2001).

PARTE 3 – O PERCEBIDO

Nas partes anteriores, traçamos um caminho de apresentação de uma cidade idealizada por agentes hegemônicos, a partir de narrativas utópicas; bem como evidenciamos a distinção entre o idealizado e o realizado, exumando o que é revelado pelo mundo concreto: uma cidade que se manifesta de diferentes formas complexas e que se diferencia da cidade que foi idealizada para ser a capital da República.

Existe então uma cidade que foi planejada e idealizada. Esse planejamento teve uma base cartesiana, que desconsiderou a existência das contradições. A priori, estes (des)encontros de projetos não são considerados de maneira a expressar a real dimensão da contradição existente entre os discursos e as práticas manifestas pelos agentes públicos responsáveis para edificação da nova capital nacional.

Há, então, uma contradição presente no espaço urbano de Brasília. Mas não há uma percepção clara do (des)encontro de projetos distintos: o projeto que fez Brasília surgir (vislumbrando uma longevidade utópica) e os projetos particulares de pessoas que só querem sobreviver (projeto de curto prazo): projetos que contemplam realidades banais de um cotidiano real: “eu preciso comer hoje”! “Eu necessito morar em algum lugar”!

E fazendo uma análise a partir de premissas geométricas (concepção matemática), os migrantes que construíram os desenhos da cidade moderna foram segregados para fora do espaço por eles produzido. A cidade ilegal se manifesta em um contexto marcado pela trigonometria, assumindo o lugar da geometria plana que desenhou a cidade da capital. A dimensão da cidade idealizada fica, muitas vezes, soterrada ante a realidade contraditória manifestada neste território.

Um território que apresenta vários níveis e planos: evidenciando uma similaridade com os encontros dos eixos Rodoviário e Monumental, em que há estradas (caminhos) entricheirados por obras de engenharia, caminhos destacados por um elevado e outro em um plano que tem correspondência com o nível comum. Sabemos que a Plataforma da Rodoviária é dividida em três níveis. O nível superior, como observamos, conta com áreas de estacionamento e dá acesso ao nível inferior e ao Shopping do Conjunto Nacional, bem como outras áreas de lazer. O nível inferior abrange a plataforma de embarque e desembarque de passageiros. Já o terceiro nível, subterrâneo, corresponde à passagem do Eixo Rodoviário, que liga as Asas Norte e Sul. A Rodoviária, também abriga algumas bancas de jornal, dentre outras pequenas lojas e diversos vendedores ambulantes.

Vale aqui dizer que a rodoviária passou por um processo de revitalização entre os anos de 2019 e 2020, pois existia um risco de desabamento da estrutura física situada no nível superior. A plataforma contava com uma estrutura deteriorada, e as escadas rolantes e elevadores que dão acesso ao outro nível, não estavam funcionando.

Na realidade, o complexo rodoviário que circunda a rodoviária foi recentemente comprometido com o colapso da estrutura de um viaduto, que liga a saída sul de Brasília. O desabamento (IMAGEM 2) de parte da estrutura ocorreu a 1km da Rodoviária do Plano Piloto. Durante um período de mais de seis meses uma série de desvios foram implementados para que o viaduto fosse reparado.

Imagem 2: Viaduto desabado no Eixo Rodoviário



Fonte: G1¹³, 2018.

Contudo, outros riscos de colapsos são percebidos neste território. Ao caminhar pela rodoviária, e sua estrutura adjacente, percebemos que a dimensão do que foi idealizado se encontra, também, “colapsado”. Isto porque no ponto central de convergência dos eixos, que deveriam expressar o equilíbrio na sede dos Poderes Republicanos, vigora uma desordem que salta aos olhos de quem observa as relações que lá são travadas.

A margem da ideia de ordem impressa por meio dos traçados das ruas e dos estilos arquitetônicos vigoram relações estabelecidas às margens do que ditam as normas que regulam

¹³ Disponível em: <https://g1.globo.com/df/distrito-federal/noticia/parte-do-eixao-sul-desaba-no-centro-de-brasilia.ghtml>

as relações territorializadas. Um exemplo é fato ocorrido no início do ano de 2021, onde uma operação policial efetuou diversas prisões de usuários de droga que consomem entorpecentes comercializados nas adjacências das estruturas que abrigam os três Poderes do Estado. Esta realidade convida a um questionamento: Será que o entorpecimento promovido pelo consumo de drogas é o único presente e manifestado neste território?

Segundo a Agência de Brasília “responsáveis pelo patrulhamento de locais como a Rodoviária e o Conic, os policiais efetuaram 60 prisões em flagrante de traficantes em 2020. Esse ano, já foram presas, até o momento, 12 pessoas pelo mesmo crime”. A matéria ressalta que a Rodoviária é uma área por onde passam muitos destes usuários de droga, e pela grande demanda, diversos traficantes atuam naquele espaço.

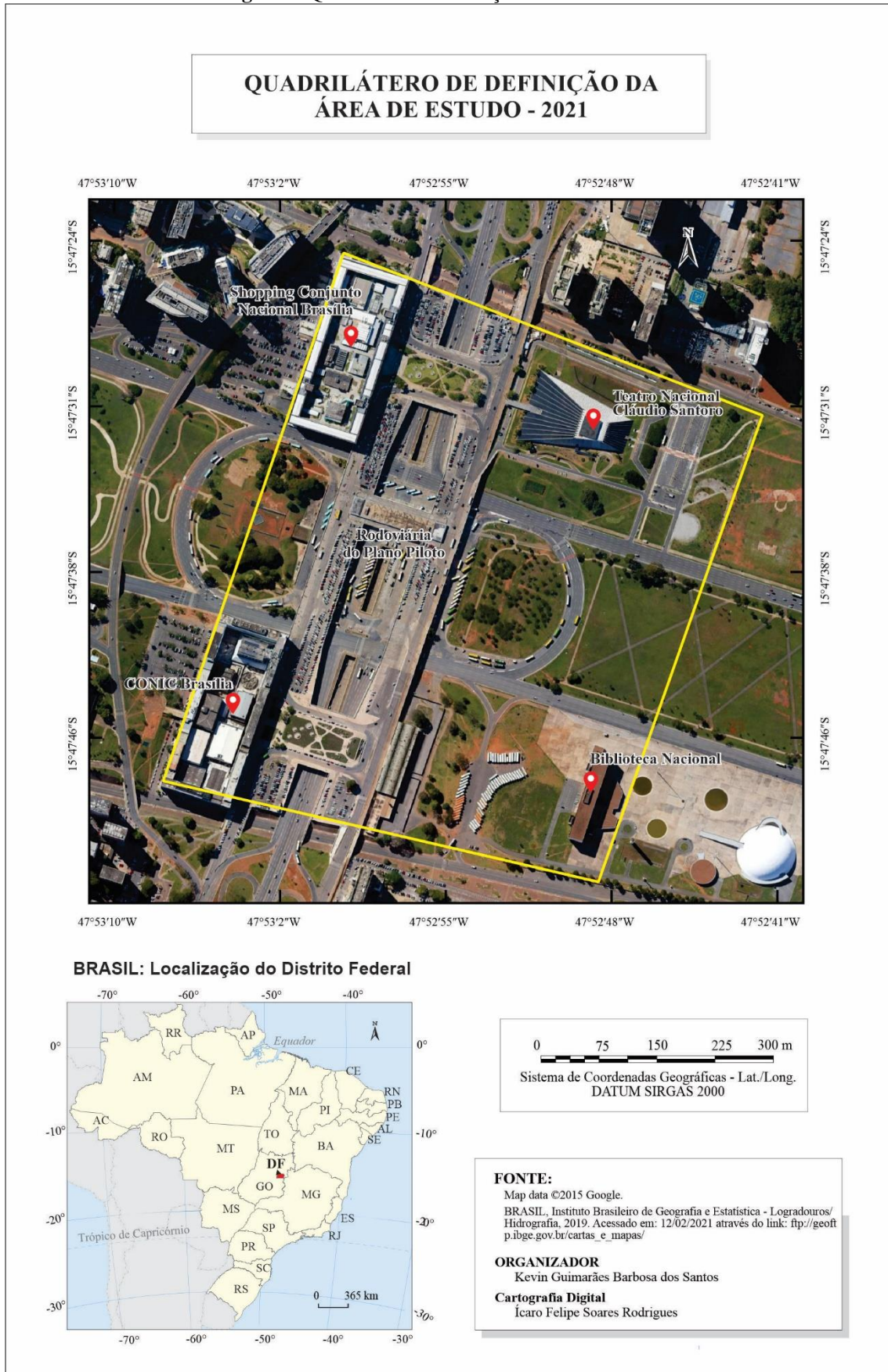
Nas análises teóricas apresentadas na segunda parte do texto discorreremos acerca do conceito de espaço, como categoria macro para explicar a realidade do espaço urbano de Brasília. Pois esta categoria é chave para a compreensão da realidade estudada.

Em sequência, abordamos o conceito de território, por ser a categoria de análise que privilegia a dimensão das relações de poder e suas dinâmicas especializadas. A partir destes conceitos, observamos a Rodoviária do Plano Piloto e seu entorno como um território fraturado em diversos níveis e planos. Essa realidade talvez nunca aparecerá aos olhos mais desavisados, por ser fragmentada em diversas escalas e dimensões presentes neste território.

Nesta perspectiva, com o objetivo de apresentar os elementos que indiquem os sentidos contidos nesta realidade fragmentada, nossos olhares se voltam para a Rodoviária do Plano Piloto e seu entorno direto sendo ele um quadrilátero (IMAGEM 3). A escolha de um quadrilátero é significativa, visto que o Distrito Federal se encontra dentro do Quadrilátero Cruls¹⁴. Esse quadrilátero tem no centro a própria rodoviária, e seus níveis, e nos vértices o prédio do Conjunto Nacional, o Conic, o Teatro Nacional e a Biblioteca Nacional. Os caminhos por onde passarão nos olhares serão calibrados também pelo conceito de paisagem. Este conceito contribuirá teórico e metodologicamente para compreendermos melhor a realidade vivenciada nas territorialidades presentes no espaço em questão.

¹⁴ Nome dando em referência a missão feita pelo engenheiro Luís Cruls, no ano de 1892, que realizou a entrega de um relatório que definiria onde a capital do Brasil se instalaria no futuro.

Imagem 3: Quadrilátero de definição da área de estudo - 2021



Fonte: IBGE (2019).

Milton Santos destaca, numa passagem conhecida, que “tudo aquilo que nós vemos, o que nossa visão alcança, é a paisagem” (1988, p. 21). Mas não se trata aqui apenas de uma visão de sobrevo, de olhar de forma superficial para a paisagem. O predito autor complementa que ela “não é formada apenas de volumes, mas também de cores, movimentos, odores, sons etc.” (SANTOS, 1988, p. 21).

Nesse sentido, se faz necessário apreender a paisagem a partir da mediação dos sentidos. É por meio da percepção que dialogamos com a paisagem (re)produzida e identificamos os diversos significados atribuídos pelos distintos agentes produtores do espaço urbano. Heidrich contribui para a pesquisa analisando a relação travadas entre estas categorias (espaço, território e paisagem) tão importantes para análises do espaço socialmente produzido:

Uso do espaço é, em essência, geração de valor, de utilidade. Posse/domínio e uso/valor dizem respeito a limite e conteúdo territorial. Tratando-se de fato humano e social, a compreensão da ação que impõe limite e faz uso da área definida é o que dá condição deste ser um objeto geográfico. Paisagem pode fazer parte disto. Como história congelada, porém, é objeto de posse e uso, nem sempre coerente em relação às dimensões e funcionalidades. (2008).

Nesta perspectiva, podemos apreender não apenas os significados objetivos dos objetos materializados, como também as subjetividades produzidas. No percurso investigativo, dialogaremos com contribuições de Serpa, que destacou contribuições de Merleau-Ponty (1999; 2013). Segundo Serpa:

É Merleau-Ponty quem vai formular uma fenomenologia da percepção, buscando explicitar o fenômeno da percepção originária, que antecede a sensação, a associação, a atenção, o juízo e a memória. Suas formulações delineiam também um “campo fenomenal” para a análise da paisagem percebida. (2019, p. 25).

Sendo assim, partimos do princípio de que a paisagem pode nos revelar a diversidade presente nas relações dos sujeitos com o território e entre eles mesmos. Souza afirma que “a paisagem é uma forma, uma aparência. O conteúdo “por trás” da paisagem pode estar em consonância ou em contradição com essa forma e com o que ela, por hábito ou ideologia, nos “sugere” (SOUZA, 2020, p. 46).

Entendemos que o território privilegiado pela pesquisa pode nos apresentar uma contradição profunda entre a forma e o conteúdo, que tem sido uma relação de extrema importância ao longo da pesquisa: que se propôs a investigar o diálogo manifestado entre as Formas Espaciais e os Processos Sociais (HARVEY, 1980). Souza ainda complementa que “o

fato de ser uma forma, uma aparência, significa que é saudável “desconfiar” da paisagem. É conveniente sempre buscar interpretá-la ou decodificá-la à luz das relações entre forma e conteúdo, aparência e essência” (SOUZA, 2020, p. 48).

Portanto, pensar os territórios a partir da percepção fenomenológica da paisagem permite o acesso aos conteúdos que são invisíveis ou que foram/são velados, a partir da ação de agentes hegemônicos (SERPA, 2019).

3.1 Uma leitura não-verbal da rodoviária do plano piloto

Para iniciar nossa apresentação da percepção urbana adquirida a partir da paisagem da Rodoviária do Plano Piloto, faz necessário destacar a importância de uma leitura diferencial do espaço urbano. Assim sendo, recorreremos aos direcionamentos trazidos por Lucrécia Ferrara, no seu livro “ver a cidade” (1988), no qual é apresentado uma metodologia para apreender a cidade real a partir de seus signos e por nossa percepção, por uma leitura não-verbal. A autora vai nos dizer a princípio que:

A percepção urbana é uma prática cultural que concretiza certa compreensão da cidade e se apóia, de um lado, no uso urbano e, de outro, na imagem física da cidade, da praça, do quarteirão, da rua, entendidos como fragmentos habituais da cidade. Uso e hábito, reunidos, criam uma imagem perceptiva que se sobrepõe ao projeto urbano e constitui o elemento de manifestação concreta do espaço. (FERRARA, 1988, p. 3).

Sendo assim, essa prática metodológica da leitura não-verbal pode nos levar a produção de uma síntese de um espaço que parece ser homogêneo, mas não o é. Buscando apreender, a partir da percepção dos diferentes signos, os sentidos sociais, econômicos e culturais presentes na paisagem da Rodoviária do Plano Piloto e em seu entorno direto.

Vale aqui ressaltar que essa proposta do não-verbal não exclui a linguagem por meio de frases ou palavras. Na realidade, ela acrescenta possibilidades quando é pensada em consonância com o que vemos, ouvimos, sentimos e tocamos, unindo todos os códigos. As palavras perdem a hegemonia logocêntrica (FERRARA, 1988). E a partir dessa metodologia, na qual a leitura passa por diversos signos, que o espaço se transforma em linguagem. O espaço se apresenta como uma página, e:

Estudar o espaço como página onde se emite e se recebe um texto não-verbal supõe estudá-lo como extensão daquela mesma prática representativa, ou seja, nele escreve a história sucessiva de um modo de pensar, desejar, desprezar, escolher, relacionar e sentir. (FERRARA, 1988, p. 11).

Assim a uma leitura não-verbal é essencial para a análise dos fenômenos investigados nesta pesquisa, e de outras que pensam a cidade. A autora, antes citada, completa que:

O texto não-verbal é urbano, não só porque se inscreve no espaço, mas porque, na multiplicidade significativa que compõe sua densidade, o espaço urbano lhe serve de suporte, ao mesmo tempo que é um dos signos que o compõe em semiose com outros. (FERRARA, 1988, p. 11).

A cidade é um lugar privilegiado para leitura não-verbal, pois a cidade fala e pode ser lida de diferentes formas, com complexidade. É, pois, com a vivência de quem a habita e a (re)produz, de quem dita seu ritmo, a sua velocidade, que ela se escreve no tempo e no espaço.

Assim sendo, a metodologia da leitura não-verbal, e os diversos textos que a cidade promove, permite superar a noção da cidade planejada, idealizada ou projetada, pela dinâmica dos processos sociais, como propõe Ferrara (1988). A autora vai nos dizer que “nessa cidade-lugar, o uso é uma espécie de quarta dimensão significativa que projeta sobre a tridimensionalidade física do espaço uma síntese que lhe permite falar ou gritar” (FERRARA, 1988, p.14).

Com isso surge a figura do leitor, sendo ele aqui o pesquisador. O leitor enquanto pesquisador precisa estar ciente da melhor estratégia de leitura não-verbal do espaço urbano. Sabemos que a cidade é composta por muitas variáveis, e que ela produz significados simultâneos; bem como diferenciados. Por isso é necessário organizar o texto que foi produzido pela leitura, com rapidez, mas sem perder as informações coletadas.

Outro fator importante é buscarmos fugir do nosso cotidiano, para que a leitura seja mais assertiva pelo olho-percepção. Olhar para aquilo que nos é estranho nos levava a olhar para as diversas singularidades presentes na paisagem e criar uma unidade textual, a partir das fragmentações. Ferrara vai nos dizer que “não é possível ler o que não conseguimos estranhar. Essa distância estratégica entre o usuário-leitor e seu espaço diário na cidade permite-lhe ler, ver e descobrir” (1988, p. 15).

Aqui emerge um ponto chave em relação a leitura não-verbal, por ser dinâmica e sem os ordenamentos lógicos e estruturais da leitura verbal, ela exige uma leitura contrária, ou seja, sem uma ordem preestabelecida, sendo de certo modo desorganizada. A intenção aqui é não ter um texto dominante, mas um texto em que todos os códigos e significados tenham relevância na leitura da cidade. Ela é essencial para nosso olhar, pois, como diz Ferrara “a leitura não-verbal é assimétrica em relação ao texto” (1988, p. 17), assim como os processos sociais são assimétricos em relação as formas espaciais.

Cabe-nos aqui dizer que um conceito importante nessa leitura será o da percepção. A percepção (SERPA, 2019; MERLEAU-PONTY, 1999) acerca do ambiente e dos usos incorporados nele e por ele, darão as informações necessárias para a compreensão e formação do texto urbano. Segundo Ferrara:

Para a percepção ambiental, a leitura preenche e evidencia, logicamente, o significado urbano, mas se instala, ao mesmo tempo, como percepção propriamente dita do ambiente, salientando sua insuficiência auto-explicativa como signo, e resgatando seu sentido incorporado ao cotidiano na dimensão pasteurizada do hábito.” (FERRARA, 1988, p. 28).

De acordo com Ferrara, para decodificarmos a mensagem do não-verbal e buscar sua concretude são necessárias duas operações básicas. A primeira é a da Desmontagem, onde iremos descobrir os fragmentos, resíduos, índices sógnicos. A segunda é a da Remontagem, que procurara gerar sentidos, produzido significados (FERRARA, 1988).

Desta forma, orientados pela proposta de Lucrécia (1988), partiremos para a primeira etapa de decodificação da mensagem não verbal, realizando a Desmontagem para descobrir os fragmentos, resíduos e índices sógnicos, para depois partir para a Remontagem capaz de revelar os significados produzidos.

3.2. A desmontagem

Iniciamos essa sessão informando que a leitura não-verbal será para nós um procedimento de desverbalização, ou seja, tudo aquilo que nossos sentidos captarem para formamos o texto será levado em consideração, e não somente o verbal. Este procedimento tem por meta trabalhar de forma integrada o mundo dos sentidos, buscando na desordem da leitura criar o produto que será a mensagem concreta da cidade.

Sendo assim, ao trabalhar com a metodologia do não-verbal, pensaremos em semiotização como uma perspectiva de análise, para, a partir de diferentes associações, chegar em diferentes significados.

Será, principalmente, a partir da leitura fotográfica que buscaremos emitir a mensagem não-verbal. Ferrara esclarece que a “a leitura não-verbal é uma leitura fotográfica, espaço aliado a um novo ritmo bem mais veloz. É um apelo visual à sensação onde o instantâneo supõe um tempo simultâneo” (FERRARA, 1988, p. 33). É, portanto, essencial trabalhar fotografias nesse modo de leitura, pois a capacidade de informações é significativa e traz uma carga de sensibilidade para a própria leitura da paisagem.

Desta forma, destacamos que a cidade é o espaço privilegiado para essa metodologia. Pois um primeiro procedimento aqui será de recomposição como chave para leitura da cidade. A partir dela apresentaremos as formas, volumes e movimentos que o espaço urbano revela a partir da exploração visual (FERRARA, 1988).

Para codificar a mensagem que a cidade revela, nesta perspectiva, buscaremos perceber os usos que povoam o espaço urbano investigado pela presente dissertação. Ferrara (1988, p. 41) vai nos dizer que “o discurso urbano se dispersa na morfologia urbana: na paisagem, nos edifícios, nas ruas e praças e no próprio usuário como agenciador do ambiente urbano enquanto sistema de comunicação”.

Este posicionamento diante da realidade se aproxima da proposta elaborada por Harvey (1980), quando o geógrafo destaca a necessidade de investigar a cidade articulando formas espaciais e os processos sociais, como destacado ao longo do trabalho: são duas variáveis que se complementam. Neste contexto Ferrara destaca:

São estes elementos vistos como signos que possibilitam a leitura do ambiente urbano, a instauração de um método de análise e crítica de certa forma pouco desenvolvido no âmbito dos estudos da cidade entre nós. É este tipo de reflexão que permite colocar a questão da pertinência do enfoque semiológico da arquitetura e do ambiente urbanos. (FERRARA, 1988, p. 41).

Assim, começamos a examinar a cidade enquanto linguagem, por meio das imagens que capturamos ou que foram capturadas: por meio delas, assumidas como enunciados, que investigamos os usos revelados pelo território da Rodoviária do Plano Piloto. Ferrara deixa claro que:

A questão da cidade enquanto linguagem é a percepção que dela tem o usuário na projeção de usos que, como leituras, marcam uma estesia urbana e são demonstrações de sua atuação na qualidade de interpretante urbano que transforma a paisagem e é por ela transformado. (1988, p. 56).

Neste contexto, traçamos pontos importantes, aparados no livro “Ver a Cidade”. Para tanto, trabalhamos a imagem urbana a partir da análise de leitura semiótica da percepção. Neste momento, é importante destacar que esse modo de análise é por si só interdisciplinar. Por isso, levaremos em consideração três aspectos importantes citados pela autora do livro:

- 1 Para apreender a cidade como imagem, como espetáculo, é necessária uma indagação colada à sua própria realidade cotidiana, ou seja, é necessário colher informações diretamente, ir para ver.

- 2 A cidade como espaço do pesquisado.
- 3 A cidade como espaço do pesquisador.

Os três aspectos destacados evidenciam a necessidade do contato direto com a realidade urbana: somente assim a informação chegara de forma mais límpida no pesquisador. É também tendo contato com o pesquisado que o pesquisador trará mais informações e será capaz de ler e interpretar a imagem da cidade: ou o texto que a cidade irá nos apresentar.

Iremos, como dito anteriormente, captar os usos revelados pela paisagem, pela imagem. Buscamos então verbalizar as fotografias do território da Rodoviária do Plano Piloto, dando peso ao que a imagem supõe. Destacamos, também, que outras técnicas foram utilizadas para auxiliar na pesquisa, como a documentação jornalística sobre o espaço ou o objeto alvo da pesquisa; documentação iconográfica por meio de mapas, croquis, plantas, tabelas; e a documentação visual, por meio de imagens capturadas do espaço.

Vamos iniciar nossa abordagem fazendo uma comparação entre duas imagens. As duas fotos são registros feitos de dois pontos muito conhecidos em suas cidades. A primeira diz respeito a uma vista a partir da Torre de TV, importante ponto turístico da cidade de Brasília, e visualizamos o Eixo Monumental. Na segunda imagem temos a vista do Campo de Marte a partir da Torre Eiffel, em Paris na França, um ponto extremamente conhecido. As duas nos apresentam uma questão de escala muito parecida, guardada as devidas proporções. A comparação aqui se faz necessária, pois se desejava para Brasília algo próximo à Paris, e no nosso olhar de sobrevoo por essas duas capitais vemos certa semelhança. Cabe a nós, agora, caminhar pela primeira imagem, e buscar perceber a realidade que se apresenta na Rodoviária do Plano Piloto, que aparece no segundo plano da imagem e é ponto fulcral para Brasília e nossa pesquisa.

Imagem 4: Vista do Eixo Monumental a partir da Torre de TV



Fonte: Eduardo Pierrotti Rossetti¹⁵, 2005.

Imagem 5: Vista da torre Eiffel no sentido do campo de Marte



Fonte: Site dreamstime¹⁶.

¹⁵ Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/10.119/3371>

¹⁶ Disponível: <https://pt.dreamstime.com/imagem-de-stock-vista-da-torre-eiffel-no-sentido-do-campo-de-marte-escola-militar-torre-de-montparnasse-paris-france-image30002441>

Ao longo da pesquisa, realizamos diversas visitas de campo na rodoviária, a fim de capturar, por meio de nossa percepção, as imagens, os textos do objeto de estudo em questão. Saímos inicialmente do Conjunto Nacional em direção ao Conic em linha reta, registrado nossa percepção.

Imagem 6: Pessoas caminhando na Plataforma Superior da Rodoviária do Plano Piloto



Fonte: SANTOS, K. G. B., 2021

Imagem 7: Vendedores ambulantes na Plataforma Superior da Rodoviária do Plano Piloto



Fonte: SANTOS, K. G. B., 2021

As imagens acima nos dão uma primeira impressão de grupos que vivenciam este espaço. São diversos vendedores ambulantes, de diversos produtos, ou andarilhos com sua arte

que ocupam o espaço da calçada que vai do Conjunto Nacional ao Conic. Pessoas diariamente estão ali para trabalhar: passam ou permanecem por um período em busca de uma renda.

Imagem 8: Vista da Plataforma Superior para a Inferior e o “buraco do tatu”



Fonte: SANTOS, K. G. B., 2021

A imagem acima destaca a paisagem revelada por quem passa pelo nível/plano superior da Rodoviária do Plano Piloto, que possui os três níveis/planos presentes neste espaço. Vemos aqui o plano superior, de onde a foto obtida, em um espaço utilizado como estacionamento. Ao fundo estão presentes o acesso principal à plataforma inferior, e equipamentos como o Teatro Nacional, a direita, e o shopping do Conjunto Nacional, a esquerda. No último nível está o “buraco do Tatu”, por onde segue o eixo rodoviário.

Olhando para a imagem, as vias largas e retas remetem a ideia de rapidez. Os carros se deslocando sem interrupção e não se atentam para as pessoas que buscam a rodoviária. Ela apresenta as linhas retas e altamente simétricas, que são marcas da cidade de Brasília: nota-se um padrão estético que remete à pela busca por um ambiente higienizado.

Vale ressaltar que a Rodoviária do Plano Piloto foi planejada para uma função pré-definida. Ela é um elemento de um espaço que deveria ser utilizado por pessoas de passagem. Contudo, nossa percepção, por meio da semantização, indica realidades distintas reveladas pelo

território em questão: observamos diferentes funções naquele território, que destacamos na sequência do texto.

Imagem 9: Homem dormindo na Plataforma Superior da rodoviária



Fonte: SANTOS, K. G. B., 2021

Observando a imagem acima (Imagem 9), que foi feita quase que do mesmo ponto da imagem anterior, surge uma indicação de ruptura com o projeto higienizador que primava pela disciplina no uso do território: no caso, um território de passagem. Na fotografia, tirada próximo do horário do meio-dia, observamos um homem que dorme ao relento, exposto ao sol que queima quem permanece ao invés que passar disciplinadamente.

Esse fragmento nos diz muito sobre este território. Sabemos que durante a noite a Rodoviária é um território “selvagem”, que contraria o projeto civilizador pautado em uma ordem social esquadrihada geometricamente! Nas noites, as pessoas se movimentam erraticamente, pelo consumo de drogas, pela procura de um local para dormir, ou mesmo para venda do próprio corpo. Podemos imaginar que o homem que dorme ao sol não tenha dormido durante a “selvageria” da noite? Ou ainda, este homem, que dorme no chão quente de concreto, realmente vivência a rodoviária pela noite e dorme neste território durante o dia? O que nos

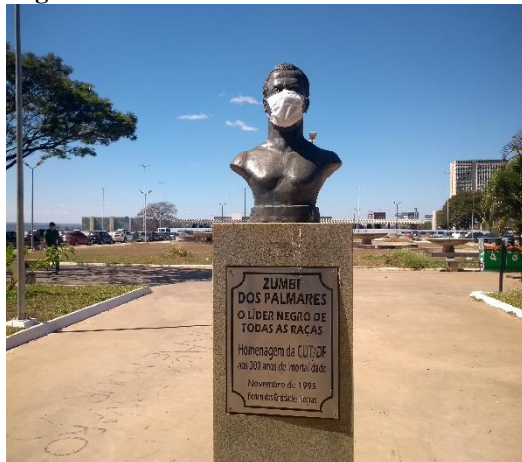
vemos pode nos levar a diversos questionamentos, e podem vir a revelar diversos significados. Mas o que já nos foi revelado aqui, por meio de nossa percepção é algo profundamente desigual.

Imagem 10: Busto de Zumbi do Palmares por trás



Fonte: SANTOS, K. G. B., 2021

Imagem 11: Busto de Zumbi dos Palmares de frente



Fonte: SANTOS, K. G. B., 2021

Destacamos, também, um objeto significativo presente nas áreas de convivência do Primeiro Nível da Rodoviária do Plano Piloto, que se encontra em frente ao Conic. Este objeto é um busto de Zumbi dos Palmares (Imagens 10 e 11). É possível perceber uma máscara em seu rosto. Esta máscara representa o momento em que passamos. Momento marcado por uma pandemia global, que ocorre pela disseminação do vírus da COVID-19. Na estátua, percebemos, ainda, tintura vermelha, muito possivelmente jogada para simbolizar o sangue que foi derramado na luta do homem que está representado, ou não! Vemos também cartazes de cunho político anarquista: assim, a ordem indicada pela geometria presente no território

produzido por forças oficiais divide território com elementos por ela questionados historicamente.

Imagem 12: Vista da rodoviária para a Esplanada do Ministérios



Fonte: SANTOS, K. G. B., 2021

Dando continuidade à nossa leitura descontínua, avistamos, pela Plataforma Superior da Rodoviária, a Esplanada dos Ministérios (Imagem 12). Podemos visualizar os equipamentos da Biblioteca Nacional, o Museu Nacional e a Catedral de Brasília, e ao fundo a Palácio do Planalto. Mas se olharmos em primeiro plano, no jardim, por entre a vegetação típica do Cerrado brasileiro, perceberemos pessoas acampadas com barracas e outros objetos.

Essas pessoas vêm habitando, de forma precária, este território que se encontra nas adjacências da rodoviária. Existe aqui uma perspectiva velada, encoberta pela vegetação, e que não é percebida por quem passa em alta velocidade nas vias do Eixo Monumental.

Imagem 13: Pessoas dormindo no mezanino da rodoviária, em frente as lojas



Fonte: SANTOS, K. G. B., 2021

Imagem 14: Pessoas dormindo no mezanino da rodoviária, próximo aos elevadores



Fonte: SANTOS, K. G. B., 2021

Já acessando ao mezanino, que dá acesso do Nível Superior da Rodoviária ao Nível inferior, nos deparamos que as duas imagens acima (Imagens 13 e 14). Enquanto a grande parte das pessoas presentes naquele espaço cumprem a função preestabelecida de passageiros, outras repousam no chão. Existe ali um quantitativo enorme de pessoas na situação de rua, não só dentro da Rodoviária, mas em diversos lugares em seu entorno, e próximo dali. Em meio a hotéis luxuosos e equipamentos importantes, vivenciam pessoas que estão invisíveis pelo olhar de sobrevoos.

3.3 A remontagem

Nos encaminhamos para o fechamento desta parte apresentando a parte mais significativa desta dissertação, dar significado a tudo que foi estabelecido até esta parte do texto.

Como vimos anteriormente, este tópico tem como objetivo fazer uma remontagem significativa de nossas percepções acerca do que foi visualizado no território da Rodoviária do Plano Piloto e seu entorno.

Cabe aqui iniciarmos com uma das imagens mais profundas capturadas daquela paisagem urbana da cidade de Brasília. Esta cidade, que foi chamada de “Capital da Esperança”, prometia ser um lugar de progresso para a Nação e conseqüentemente para o homem urbano. Esta cidade evidencia hoje contradições que indicam que o projeto não foi cumprido. Visualizemos a seguir uma realidade que dimensiona esse fato, por nós evidenciado:

Imagem 15: Objetos de pessoas em situação de rua, na Plataforma Inferior da Rodoviária do Plano Piloto



Fonte: SANTOS, K. G. B., 2021

Na imagem conseguimos perceber um espaço que foi organizado para ser habitado por pessoas em situação de rua. Vemos que há ali objetos de cama, como cobertores e

travesseiros, para dormir; visualizamos potes com comidas e outros objetos. Mas o que é mais significativo na imagem são os livros.

O livro que se encontra no travesseiro é um exemplar de “Esperança além da crise”, de Mark Finley. Um livro com título tão emblemático nos leva diretamente a reflexão acerca do direito a cidade, discutida na Parte anterior, e a busca de uma vida melhor e mais igualitária. Livro este que foi escrito durante a pandemia da Covid-19, a maior pandemia global e crise deste século XXI.

A cidade que levaria esperança apresenta em seu centro resíduos, fragmentos daquilo que é visto em grande parte do território brasiliense, uma desigualdade profunda. E vale o questionamento: quem lê essa realidade manifestada na dimensão concreta desse território? Quem lê o livro deixado por alguém que permanece em um lugar de passagem? Na sinopse, disponível no site que se pode baixar o livro livremente, está descrito que:

Nestas páginas, você encontrará clareza para a mente e paz para o coração. Elas revelarão a rota para um abrigo seguro. A cada capítulo você será exposto ao brilho de um novo dia, que dissipará as trevas e iluminará sua vida. Não se esqueça: existe esperança além da crise.¹⁷

É notável perceber que um livro, que trata justamente da crise pandêmica em que vivemos, esteja presente naquela paisagem de forma tão significativa. As palavras citadas acima nos levam a reflexões importantes. A questão do abrigo, é a primeira. Essas pessoas vivem de forma precária, onde seu habitat, seu direito a cidade e por moradia está visivelmente restringindo a um local que não tem essa função. Restringindo por toda a lógica presente na sociedade atual, que se promove em meio a uma crise civilizatória.

Mas alguns questionamentos podem ser imprescindíveis, haverá para esses grupos, que habitam o território da Rodoviária do Plano Piloto, esperança da busca pelo do direito a cidade? Esses grupos, presentes neste espaço fragmentado, como eles estariam situados no universo idealizado pelos agentes produtores dos projetos que guiaram Brasília e que guiaram as cidades renascentistas.

O processo de análise a partir da percepção que adquirimos durante a pesquisa reafirma a importância de destacarmos o conceito de direito a cidade (LEFEBVRE, 2001; HARVEY, 2008). Segundo Harvey, esse direito e tem uma essência libertaria, que nos garante o poder de construir, reconstruir, transformar a cidade a nossa necessidade, sendo ele um direito humano e que tem sido negligenciado. Para Harvey:

¹⁷ Disponível em: <https://livro.esperanca.com.br/esperanca-alem-da-crise/>

A democratização deste direito e a construção de um amplo movimento social para fortalecer seu desígnio é imperativo, se os despossuídos pretendem tomar para si o controle que, há muito, lhes tem sido negado, assim como se pretendem instituir novos modos de urbanização. Lefebvre estava certo ao insistir que a revolução tem de ser urbana, no sentido mais amplo deste termo, ou nada mais. (2012, p. 88).

Essa negligência é percebida nas mazelas apresentadas nos fragmentos da leitura não-verbal que fizemos do espaço urbano de Brasília, uma cidade símbolo, e que também está no texto da grande maioria das cidades brasileiras.

Brasília é uma cidade símbolo, mas apresenta uma distância extrema entre os discursos e as práticas sociais atualmente realizadas em seu território. Essa distância relava uma necessidade de se discutir o direito a cidade. Nesse sentido Carlos irá nos dizer que “a crítica radical deve ser capaz de revelar, com profundidade, o movimento contraditório da realidade, no qual o direito à cidade apareceria como conteúdo da cidadania, orientando o movimento que vai da cidadania real à cidadania possível” (2007, p.110).

Entendemos que leituras mediadas pela proposta elaborada por Ferrara (1988) contribui para reafirmar a necessidade de se pensar em novas formas de planejamento urbano. Mais do que isso, de refletir no processo de urbanização. A partir das formas espaciais e processos sociais, destacamos que o processo de urbanização tem sido desurbanizante. Cullen (1971) destaca que o desurbanismo deve passar pela análise das paisagens urbanas que têm sido construídas. Segundo ele:

Uma das características essenciais de um aglomerado traduz-se num encontro de pessoas e serviços tendente a gerar um “calor cívico”. Por muito sobreocupadas, sombrias e sujas e asfixiantes que sejam as cidades mais antigas, na sua maioria mantêm essa virtude, que representa o elemento essencial sem o qual uma cidade não será cidade [...]. (CULLEN, 1971, p. 137).

Todo esse processo de Remontagem, utilizados por nós a partir de Ferrara (1988), consistiu em não só dar significado, mas a partir da experiência vivida criar esses significados. O processo de leitura não-verbal, de desverbalização, é importante não só por emitir um texto referente aquele espaço urbano, sendo o objeto específico a Rodoviária do Plano Piloto, mas um “processo de recepção”, como coloca Ferrara (1988, p. 32). É buscando as informações presentes no território, e recebendo todas elas pela percepção dos sentidos, que surgirão formulações que darão significado. A percepção acerca do espaço, do território ou do lugar, se torna essencial para evidenciar a relação das formas que estão presentes no espaço urbano como os processos sociais ali presentes.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

É importante iniciarmos essas considerações dizendo que, por mais que o espaço urbano esteja sendo continuamente estudado, sua complexidade e dinâmica fazem com que pesquisas como essa sejam de extrema relevância.

No decorrer desta investigação destacamos como ponto chave para nossa discussão a relação entre as Formas Espaciais e Processos Sociais de Harvey (1980). Essa relação se apresentou como de profunda importância para os diálogos aqui propostos acerca da cidade de Brasília.

Entendemos, no decorrer da pesquisa, que Brasília foi idealizada a partir de concepções ligadas a um modernismo funcionalista. As ideias para a edificação da cidade-capital se pautavam num ordenamento territorial rígido. Neste ponto, destacamos que a ordem visual, proposta para a cidade, não pode substituir a ordem da vida (JACOBS, 2011).

Assim, as formas e os traçados idealizados foram materializados no espaço urbano brasileiro. Aqueles que idealizavam Brasília, como a cidade que levaria a nação a novos rumos, conseguiram dar uma forma a cidade. Contudo, a cidade não pode ser pensada como uma “forma de bolo”.

Ao pensar nas escalas que Lúcio Costa pensou para o Plano Piloto, destacamos a escala do gregário. Ela evidencia a dimensão do convívio e das vivências que apresentaria Brasília como uma cidade moderna. Esta escala coloca em evidência o ponto de encontro de dois eixos que marca o território investigado na presente dissertação: a Rodoviária do Plano Piloto.

No decorrer da pesquisa buscamos elucidar, a partir da relação travada entre as formas e os conteúdos, a realidade produtora de sujeitos que permanecem em um território de passagem. Neste contexto, a rodoviária se mostra como um ponto de atração de diferentes agentes socialmente excluídos. Esses agentes encontram neste espaço de passagem um local para realizar as suas diferentes atividades. Essas atividades são realizadas no território da rodoviária e de seu entorno de formas distintas no tempo e no espaço.

Alguns desses agentes permanecem de forma intermitente, como andarilhos, vendedores ambulantes, usuários de drogas e pessoas ligadas a prostituição. Já outros agentes permanecem de forma contínua, habitando aqueles espaços como local de moradia. Esses agentes se territorializam na rodoviária, buscando manter seus campos de formas, pelas relações de poder estabelecidas.

Assim, procedendo com a pesquisa, procuramos evidenciar uma urbanização

desurbanizante que faz com que pessoas segregadas socialmente habitem este tipo de espaço, de forma profundamente desigual. Por esta razão, o conceito de centralidade foi importante para destacar um local de atração, historicamente reconhecido, que vem sendo ponto de atração para pessoas caracterizadas por diferenças profundas. Sabemos que uma centralidade pode perder sua força hegemônica se convertendo num ponto de atração de sujeitos marginalizados, estabelecendo uma alteração profunda nas relações travadas territorialmente.

A Rodoviária do Plano Piloto se insere na escala gregária do Plano de Lúcio Costa, mas ela e seu entorno tem perdido sua hegemonia como centro dos espaços de lazer da cidade de Brasília. Assim, seu território passa por um processo de abandono, se tornando alvo para sujeitos que vivem à margem da ordem. É nesse sentido que apresentamos o conceito de direito à cidade.

Sabe-se que o direito à cidade é mais do que um título de propriedade. Na realidade, trata-se de um direito vinculado a condição de dignidade humana. Mas isso não ocorre nas cidades contemporâneas. Existe, então, a busca pelo mínimo de direito que um habitante necessita: o de morar em algum lugar. É na busca pelo direito de morar, de residir, que os agentes socialmente excluídos habitam espaço que são negligenciados, refuncionalizando-os na busca pelo acesso a direitos sistematicamente negados.

E para investigarmos como essa realidade segregadora que está presente na rodoviária, utilizamos o conceito de paisagem para, a partir da percepção, apresentarmos os processos sociais que ocorrem no interior das formas presentes no centro de Brasília. Neste contexto, utilizamos de uma metodologia diferenciada de análise da paisagem urbana. Buscamos, por meio de Ferrara (1988), apresentar a nossa percepção do território da Rodoviária do Plano Piloto pela leitura não-verbal. Essa forma de ler a cidade contribuiu imensamente para pesquisa, pois, a partir dela, nosso texto sobre a cidade passou a contemplar diferentes pontos presentes num mesmo espaço.

REFERÊNCIAS

ARRAIS, T. A. **Seis modos de ver a cidade**. Goiânia: Cãnone Editorial, 2017.

BANCON, F. **Nova Atlântida**. São Paulo: Abril Cultural, 1979.

BARSKI, J. A invenção de Brasília: o "risco" de Lúcio Costa. **Risco - Revista De Pesquisa Em Arquitetura e Urbanismo**, n. 2, 2015, p. 4-23. Disponível em: <https://doi.org/10.11606/issn.1984-4506.v0i2p4-23>. Acesso em: 24 de jul. 2020.

BENEVIDES, M. V. O governo Kubitschek: a esperança como fator de desenvolvimento. In: GOMES, A. C. (org.). **O Brasil de JK**. Rio de Janeiro: Fundação Getulio Vargas, 1991, p. 9-22.

BENEVOLO, L. **História da Arquitetura Moderna**. Tradução de Ana M. Goldberger. São Paulo: Perspectiva, 2001.

BICCA, P. R. S. Brasília: mitos e realidades. In: PAVIANI, Aldo (org.). **Brasília, ideologia e realidade: espaço urbano em questão**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2010, p. 37-60.

BRASIL, Presidência da República. **Programa de Metas Espaço Urbano**. Conselho de Desenvolvimento, 1958. Disponível em: <http://bibspi.planejamento.gov.br/>. Acesso em: 10 de de abr. De 2020

BRASIL. Presidente (1956-1961). **Discursos selecionados do Presidente Juscelino Kubitschek**. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2009. 68p.

CARLOS, A. F. A. **O Espaço Urbano: novos escritos sobre a cidade**. São Paulo: FFLCH, 2007, 123p.

CARLOS, A. F. A. Henri Lefebvre: o espaço, a cidade e o "direito à cidade". **Rev. Direito Práx.**, Rio de Janeiro, v.11, n.01, 2020, p.349-369. Disponível em: <https://www.e-publicacoes.uerj.br/index.php/revistaceaju/article/view/48199>. Acesso em: 06 junho de 2020.

CASTELLS, M. **Problemas de investigação em sociologia urbana**. Lisboa: Editorial Presença, 1984.

CASTELLS, M. **A Questão urbana**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2000.

CASTRO, K. B. de; LIMA, L. A. de S. **Atlas do Distrito Federal**. Brasília: CODEPLAN, 2020.

CHOAY, F. **O Urbanismo**. São Paulo: Editora Perspectiva, 1992.

CODEPLAN. **Relatório do Plano Piloto de Brasília**. Elaborado pelo ArPDF, CODEPLAN. Brasília: GDF, 1991.

CORRÊA, R. L. **Rede Urbana**. São Paulo: Ática, 1989.

CORRÊA, R. L. Espaço, um conceito chave da Geografia. In: CASTRO, Iná E. C; GOMES, Paulo Cesar da C; CORREA, Roberto L. (Orgs). **Geografia: Conceitos e temas**. 2 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000, p. 15-48.

CORRÊA, R. L. Sobre agentes sociais, escalas e produção do espaço: um texto para discussão. In: CARLOS, A. F. A.; SOUZA, M. L.; SPOSITO, M. A. B.(org.). **A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios**. São Paulo: Contexto, 2019, p. 41-52.

CORULLON, M. G. **A plataforma rodoviária de Brasília: infraestrutura, arquitetura e urbanidade**. 151 f. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2013.

CULLEN, G. **Paisagem urbana**. Lisboa: Edições 70, 1971.

ENGELS, F. **A situação da classe trabalhadora na Inglaterra**. Tradução B. A. Schumann. São Paulo: Boitempo, 2010.

FARO, C. de; SILVA, S. L. Q. A década de 1950 e o Programa de Metas. In: GOMES, A. C. (org.). **O Brasil de JK**. Rio de Janeiro: Fundação Getulio Vargas, 1991, p. 67-105.

FERRARA, L. A. **Ver a cidade: cidade, imagem, leitura**. São Paulo: Nobel, 1988.

HARVEY, D. **A justiça social e a cidade**. São Paulo: Hucitec, 1980. 291p.

HARVEY, D. **Espaços de Esperança**. São Paulo: Edições Loyola, 2004.

HARVEY, D. **O direito a cidade**. Lutas Sociais, São Paulo, n.29. 2012, p.73-89.

JACOBS, J. **Morte e vida de grandes cidades**. Tradução Carlos S. Mendes Rosa. 3. ed. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2011.

KUBITSCHKE, J. **Por que construí Brasília**. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2000.

LE CORBUSIER. **Carta de Atenas**. Tradução de Rebeca Scherer. São Paulo: Hucitec, 1993.

LEFEBVRE, H. **A revolução urbana**. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 1999.

LEFEBVRE, H. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro, 2001.

LEFEBVRE, H. **A produção do espaço**. Trad. Doralice Barros Pereira e Sérgio Martins (do original: La production de l'espace). 4. ed. Paris: Éditions Anthropos, 2000. Primeira versão: início - fev. 2006.

LEFEBVRE, H. **Espaço e política**. Trad. Margarida Maria de Andrade e Sérgio Martins. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008.

MARICATO, E. **Metrópole na periferia do capitalismo – desigualdade, ilegalidade e**

violência. São Paulo: Hucitec, 1996.

MARICATO, E. **Para entender a crise urbana.** São Paulo: Expressão Popular, 2015.

MELLO, M. de. **Brasília, Águas Lindas de Goiás e o (des)encontro da racionalidade com a irracionalidade.** Tese (Doutorado). Goiânia: Instituto de Estudos Sócio-Ambientais, Universidade Federal de Goiás, 2009.

MELLO, M. de. Goiânia e os diálogos (re)produtores de um “corpo híbrido”. **Boletim Goiano de Geografia.** Goiânia, v. 34, n. 3, p. 465-479, set./dez. 2014.

MELLO, M. de. Brasília e Goiânia no processo de modernização produtiva do Cerrado. **Caderno de Geografia** [en línea], v. 25, n. 43, 2015. Disponível em: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=333238464001>. Acesso em: 08 de jun. de 2020.

MERLEAU-PONTY, M. **Fenomenologia da percepção.** Tradução Carlos Alberto Ribeiro de Moura. 2. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1999.

MORUS, T. **Outopia.** Versão para ebook. 2001.

NUNES, B. F. Elementos para uma sociologia dos espaços edificados em cidades: o "Conic" no Plano Piloto de Brasília. **Cadernos Metrópole** [en línea], n. 21, p. 13-32, 2009. Disponível em: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=402837805001>. Acesso em: 20 de julh. de 2020.

OLIVEIRA, R. A. **Brasília e o paradigma modernista: planejamento urbano do moderno atraso.** 195 f. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo. São Paulo, 2008.

PRADO, E. P. A. **Brasília: construção modernizante da imagem do poder.** 163 f. Dissertação (Mestrado). Centro de Ciências Humanas e Naturais, Universidade Federal do Espírito Santo. Vitória, 2007.

RAFFESTIN, C. **Por uma geografia do poder.** São Paulo: Ática, 1993.

ROSSETTI, E. P. Lúcio Costa e a Plataforma Rodoviária de Brasília. **Revista Vitruvius**, v. 10, 2015. Disponível em: <https://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/10.119/3371>. Acesso em: 15 de nov. de 2020.

SANTOS, C. R. S. **Brasília: do projeto hegeliano ao espaço da acumulação.** São Paulo: FFLCH, 2013. 222p.

SANTOS, M. **Metamorfoses do espaço habitado.** Hucitec: São Paulo, 1988.

SANTOS, M. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal.** 6. ed. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SANTOS, M. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção / Milton Santos.** 4. ed. 2. reimpr. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2006.

SAQUET, M. A. **Por uma geografia das territorialidades e das temporalidades: uma**

concepção multidimensional voltada para a cooperação e para o desenvolvimento territorial. 2. ed. Rio de Janeiro: Consequência, 2015.

SERPA, A. **Espaços Culturais**: vivências, imaginações e representações. SciELO - EDUFBA. Edição do Kindle, 2008. Disponível em: <https://www.livrosgratis.com.br/ler-livro-online-19419/corpo-e-cidade--as-narrativas-urbanas-como-producao-do-lugar>. Acesso em: 15 de set. de 2021.

SERPA, A. Lugar e Centralidade em um contexto metropolitano. In: CARLOS, A. F. A.; SOUZA, M. L.; SPOSITO, M. A. B.(org.). **A produção do espaço urbano**: agentes e processos, escalas e desafios. São Paulo: Contexto, 2019, p. 97-108.

SOUZA, M. L. **ABC do desenvolvimento urbano**. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.

SOUZA, M. L. **Os conceitos e fundamentos da pesquisa sócio-espacial**. 5. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2020.

SPOSITO, M. E. B. Novas formas comerciais e redefinição da centralidade intra-urbana. In: SPOSITO, M. E. B (Org.). **Textos e contextos para a leitura geográfica de uma cidade média**. Presidente Prudente: [s.n.], 2001, p. 235-253.

SPOSITO, M. E. B. Segregação socioespacial e centralidade urbana. In: VASCONCELOS, P. A.; CORREA, R. L.; PINTAUDI, S. M. (Orgs). **A cidade contemporânea**: Segregação espacial. São Paulo: Contexto, 2013, p. 61-93.

TAVARES, J. C. **Projetos para Brasília e a cultura urbanística nacional**. Dissertação (Mestrado). Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo. São Carlos, 2004.

TUAN, Yi-Fu. **Espaço e lugar**: a perspectiva da experiência. São Paulo: DIFEL, 1983.

VESENTINI, J. W. **A capital da geopolítica**. São Paulo: Ática, 1986.

VIRILIO, P. **O espaço crítico**: e as perspectivas do tempo real. Tradução de Paulo Roberto Pires. 2. ed. São Paulo: Editora 34, 2014.