



# XIV Encontro Nacional da ANPUR

23 a 27 · maio · 2011 · Rio de Janeiro

---

XIV ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR  
Maio de 2011  
Rio de Janeiro - RJ - Brasil

---

BRASÍLIA: AS LINHAS RETAS PELO AVESSE OU NO ENTRECORTAR DO USO

**Rosângela Viana Vieira Neri** (IESA-UFG) - [rvianavieira@gmail.com](mailto:rvianavieira@gmail.com)

*Graduada em Geografia pela UFMG, Mestre em Geografia pela UnB, Doutoranda em Geografia pelo IESA-UFG, assessora em assuntos territoriais e ensino de geografia pela UnB.*

**Ananda de Melo Martins** (UnB) - [anandamartins@unb.br](mailto:anandamartins@unb.br)

*Graduada em Geografia pela UFPE e Mestre em Geografia pela UnB. Analista de projetos do Centro de Excelência de Turismo da UnB.*

**Karla Christina Batista de França** (UnB) - [karlinha@unb.br](mailto:karlinha@unb.br)

*Graduada em Geografia pela UEG e Mestre em Geografia pela UnB. Pesquisadora do Centro de Estudos Avançados do Governo e da Administração Pública- UnB*

# **Brasília: As Linhas Retas Pelo Averso Ou No Entrecortar Do Uso**

## **Resumo**

Este artigo tem como objetivo compreender algumas expressões da metrópole que emergem no uso cotidiano do espaço. O ponto de partida é compreender a utilização/inserção no espaço do Plano Piloto de Brasília por aqueles que de certa maneira rompem com as normatizações do uso e fazem emergir as contradições urbanísticas. Torna-se necessário ressaltar que não analisamos o plano urbanístico de Lúcio Costa, muito menos o desdobramento da urbanização contemporânea, ainda que tais elementos formem a tessitura em nossa análise. Antes estamos, metodologicamente, refletindo por meio da prática e pelo conhecimento, a realidade expressa no sentido da cidade. Tais expressões desvelam o avesso do plano urbanístico e conseqüentemente da urbanização que em consonância com a reprodução do espaço faz emergir partes da metrópole. Neste sentido, aparecem outras apropriações na tensão constante e contraditória do fazer a sociedade urbana. Tais apropriações, que nos interstícios do processo de urbanização emergem, são os fios nos quais o espaço vivido se articula tanto ao espaço concebido quanto ao espaço percebido nos desvãos do Plano Piloto de Brasília e compoe seu sentido.

Palavras-chave: metrópole, reprodução do espaço, cidade, plano urbanístico, urbano

## Introdução

“Marcovaldo sonhara o ano inteiro em poder usar as ruas como ruas, isto é, caminhar no meio delas: agora podia fazê-lo, e também podia passar os semáforos no vermelho, e atravessar em diagonal, e parar no meio das praças. Mas entendeu que o prazer não era tanto o de fazer essas coisas insólitas quanto o de ver tudo de um outro modo: as ruas como fundos de vale ou leitos secos, as casas como blocos de montanhas íngremes, ou paredes de escolhos (CALVINO, 1994, p.11-112)”

Este artigo<sup>1</sup> tem como objetivo compreender algumas expressões<sup>2</sup> da metrópole que emergem no uso e no cotidiano<sup>3</sup> do espaço na metrópole. O recorte empírico utilizado é a prática espacial no Plano Piloto de Brasília<sup>4</sup>. A provocação da epígrafe mantém consonância com o tipo de uso que a grande maioria dos habitantes<sup>5</sup> da cidade de Brasília – não diferentemente como em outras cidades – deseja, sonha e vive no espaço urbano. O sentido do urbano, aqui, ultrapassa o modo de produção. Assim é um modo de consumo no qual o pensamento e o sentimento caracterizam, também, um modo de vida (CARLOS, 1994).

Simultaneamente a uma lógica capitalista que ordena o território, dá o sentido e a materialidade às condições de reprodução das relações de produção. Configura-se um processo que ultrapassa os planos urbanísticos, a ordem cartesiana espacial e, que cria rupturas – ainda que cambiantes – na organização do espaço. É neste movimento que a articulação entre plano, preservação e cidade acaba por favorecer no cotidiano<sup>6</sup> continuidade-ruptura, passividade-atividade no uso do espaço.

Assim, o que nos diz tais materialidades específicas, contidas nos ritmos e imposições da metrópole<sup>7</sup> na cidade brasiliense? Pressupomos que ao mesmo tempo evidencia-se a imbricação do espaço vivido ao espaço produzido e, conseqüentemente, ao espaço concebido<sup>8</sup> na vida na cidade. Nesse contexto, também como expressões da metrópole, contudo analisada em seus avessos, observamos as moradias existentes nos subsolos das quadras comerciais da via W-3 Norte, bem como as grandes placas propagandísticas que ocultam outro andar burlando a norma de gabarito prevista no ordenamento do Plano Piloto de Brasília<sup>9</sup>, todos a evidenciar a forma como um fundo que volta à superfície na composição da representação urbanística (VIRILIO, 1993, p.52), conflituosas, contudo constituintes da vida.

Ressalta-se que não se tratam de rupturas na cidade política. Mas, de adaptações que mantem a urdidura do projeto urbanístico tombado intrinsecamente no sentido de habitar a cidade. Embora num processo de tensão, mas costurado de concordância. Quais seriam as tessituras desta concordância? Não se trata de invenções no sentido dado à construção de tradições por Hobsbawm (2008), mas mantem vínculo a uma formalização no espaço.

São estas quebras no uso normativo do espaço no Plano Piloto que nos instiga, uma vez que não contradiz os ritmos desta Capital onde a técnica ampliou a fluidez do tempo no espaço. Ora a utilização do espaço antes o confirma, ora torna-se insurgência. Mas interessa que este tipo de utilização, tal como ocorre em alguns tipos de moradia, nega a intencionalidade que contem o tempo como superfície. A nosso ver, a moradia humaniza e cria possibilidades de mudança. Inclui retornar ao espaço a sua materialidade em relação ao ritmo do corpo e não da mercadoria. Mas quando tal ruptura se dá para ganhos capitalistas o tempo é tornado permanente (VIRILIO, 1993).

Como aporte metodológico, tendo em vista que partimos da observação de formas urbanísticas no recorte indicado, foram utilizados registros fotográficos para refletir por meio da prática e pelo conhecimento, a realidade expressa no sentido de viver na cidade. Ou seja, compreender o fenomênico e sua articulação nas normatizações e na vida.

Neste movimento, compreender melhor os processos mediadores imanentes à (re)produção do espaço extensivos e imbricados ao sentido de cidade, do mundo e da vida. A consolidação da cidade de Brasília se efetiva no contexto da dinâmica da ocupação do território do Distrito Federal e das peculiaridades desse processo. Portanto, o espaço concebido está sempre sujeito a um interromper que advem do espaço vivido. Por isso o uso do espaço no Plano Piloto, ao longo destes cinquenta anos, nos fornece alguns fios que encaminha a análise para o sentido da cidade contemporânea.

O corte se deu a partir do entendimento da via secundária denominada de W-3<sup>10</sup>, especificadamente ruelas contíguas à W-3 Norte, que fazem parte das quadras denominadas de 700<sup>11</sup>. Tal via abriga comércio e serviços com um perfil popular e com “má arquitetura”<sup>12</sup> que reúne, nas faixas das quadras 500, edifícios institucionais e centros comerciais.

Ao contrário, na W-3 Sul as quadras 500 tem-se estabelecimentos comerciais, enquanto nas quadras 700 a destinação de uso é residencial. Este comércio (W-3 Sul) possui características associadas a atividades variadas como: bares, lojas de departamento, butikues, lanchonetes, etc, embora com índices de degradação urbanística, ainda guardam uma tradição. Na análise de Brandão, tal tradição é expressa no uso: “A W3 Sul serviu também, de palco para as manifestações estudantis, da década de 60, porque, segundo depoimento de um antigo morador, era mais fácil fugir pelas casas das 700 (que ainda não eram gradeadas) do que pela Praça dos Três Poderes (s.d.,p.08)”<sup>13</sup>.

O uso permitido para ocupação da W-3 N, segundo as Normas de Edificação, Uso e Gabarito (NGB) 56/89 seriam: comércio de bens (abastecimento alimentar – mercado e supermercado -, artigos pessoais e de saúde, artigos eventuais, artigos excepcionais – automotores: peças e acessórios, revendedores de automóveis, bicicletas e motos);

prestação de serviços (financeiros, negócios, profissionais e de comunicação); serviços sociais (sociocultural); educação (ensino não seriado). A generalidade da NGB 56/89 não delimita efetivamente a ocupação do espaço aí analisado. Nesta profusão de ordem-desordem, nesse conjunto-disjunto, a compreensão da cidade aparece na relação necessária entre espaço e sociedade. Em desvãos que nos chamam a atenção de um viver que nos escapa, posto que lado a lado com as chamadas “desordens urbanísticas”, mas faz tornar a cotidianidade na questão espacial. Um espaço cingido por tempos diversos e incoerências típicas de nossa modernidade brasileira. Neste sentido, que este artigo foi feito a partir da referência do vivido para na aproximação da realidade urbana encontrar o sentido da cidade.

Para José de Souza Martins “são os simples que nos libertam dos simplismos, que nos pedem a explicação científica mais consistente, a melhor e mais profunda compreensão da totalidade concreta que reveste de sentido o visível e o invisível (2010, p.12)”. Pois os meios dos quais os “simples” necessitam conquistar para permanecerem na cidade são muito mais complexos. No Plano Piloto de Brasília, tais adaptações de sobrevivência tornam-se ainda mais instigantes. Tanto em relação ao alto custo de vida, quanto à vigilância ostensiva do poder público e de algumas entidades de classe devido ao tombamento do Projeto Urbanístico. Compreender tais ruelas demanda pela análise da instituição da W-3 Norte tão diferente da W-3 Sul.

Assim, a forma urbana concreta que emerge, resulta tanto das políticas públicas e do planejamento territorial do governo federal e dos impactos, quanto dos atos que compõe o cotidiano. Em conjunto criam a reprodução da sociedade e do espaço. A cidade define-se tal qual um produto social, também enquanto mediação nas relações de produção por sua capacidade organizativa e enquanto lugar da produção de bens, serviços e sentidos. A cidade resulta, portanto, de um processo político, social e historicamente construído no âmbito da nação brasileira e também da história do lugar: espacializando seus conflitos, contradições e lutas sociais.

### **Nas linhas retas**

É preciso considerar que as determinações urbanísticas no Plano Piloto da cidade de Brasília tornam a terra raridade e contribuem para a sua alta valorização, tendo como consequência a elevação nos custos da produção imobiliária. Assim a própria concepção do plano de Lúcio Costa (com suas divisões setoriais, ideologias e enquanto patrimônio da humanidade), a existência de ampla área verde, que fomenta uma rentável associação entre o discurso verde e a criação de valor imobiliário e a determinação limitante à expansão e ao adensamento urbano que provoca a escassez de terrenos. A consequência advinda contribui para elevar o valor de venda das projeções<sup>14</sup> que tende a propiciar a formação de

oligopólios e a produzir estes terrenos como raridades. Portanto, lucro e escassez estão numa mesma relação, na qual o valor de uso apenas irá se realizar para alguns.

A configuração do capitalismo mundial e os mecanismos que comandam e regulam seu desempenho fazem surgir novas formas e conteúdos. Essas novidades, segundo Viana (2008), apresentam-se na materialidade do espaço uma vez que vem modificando a divisão do trabalho no conjunto da sociedade, a indicar outra produção espacial específica do conjunto dos meios de reprodução (do capital e da força de trabalho). No Plano Piloto edificações modernas nas quais o “tempo constitui superfície (VIRILIO, 1993, p.11)” evidenciam as adequações ao capitalismo financeiro nas representações das fachadas envidraçadas dos imóveis. Trata-se das formas que guardam o empreendedorismo urbano e que pelos constituintes geográficos<sup>15</sup> une tempo e espaço produzindo aquilo que Virilio (1993) denomina de tempo permanente posto superfície. O empreendedorismo urbano como conjunto de ações políticas, econômicas e técnicas para impulsionar o desenvolvimento econômico e social nas cidades, é assim um modelo que continua a pressupor a racionalidade da ação capitalista e do uso da técnica que apontam o sentido da urbanização nesse momento de desregulamentação e liberalização dos mercados pelo modelo de produtividade dado na atual mundialização.

Entretanto, outras formas de utilização do Plano Piloto tornam-se possíveis. Mesmo porque “todo crescimento econômico pressupõe, portanto, simultaneamente, a reprodução alargada da força de trabalho e da maquinaria, por outras palavras, do capital constante (fixo, investido) e do capital variável (salários) (LEFEBVRE 1973, p.49)”. A economia não prescinde o espaço e inerente a este há a heterogeneidade apresentadas em suas formas e usos. Contudo a dificuldade de explicar as relações que na cidade tornam possível o entendimento de partes em seu conjunto é inúmera. Diante da realidade urbana torna-se necessário pensar na vida cotidiana, substrato da mão-de-obra, fonte de riqueza capitalista. Cientes de que estamos tratando de um tema complexo nos limitaremos a indicar algumas relações possíveis, mesmo que ainda isso possa oferecer riscos de distanciamento dos fatos. A análise demanda por uma unidade nas relações sociais sob o sentido amplo de produção, extensivo ao espaço como mercadoria<sup>16</sup>.

Neste sentido, o projeto de revitalização da via W-3 torna-se significativo. Analisemos tendo como premissa a cidade enquanto mediação entre forças produtivas e as relações de produção<sup>17</sup>. A nosso ver estas mediações articulam-se ao projeto de revitalização<sup>18</sup> da via W-3 Norte, embora este projeto ainda não tenha sido implementado. Neste, a via W-3 em seu segmento Sul e Norte possuem propostas distintas para a sua revitalização. Tais distinções fazem emergir conteúdos geográficos significativos. Nota-se que em vários registros jornalísticos da mídia impressa e televisiva, e mesmo no citado projeto de

revitalização, a repetição de que nas quadras 700, em especial, do Setor Comercial Residencial Norte (SCRN), ocorre uma significativa deterioração dos prédios e desvio do uso. Esses desvios, já há algum tempo, começaram a ser banidos com a retirada de alguns serviços, por exemplo, as lojas de revendas de automóveis<sup>19</sup>. Contudo, permanece ainda a diversidade de serviços e comércios, lojas de autopeças, oficinas, pousadas, lanchonetes, moradias, bares entre lixo e edificações destoantes da “bela arquitetura”.

Atualmente nas quadras 700 da via W-3 temos duas categorias de zona urbana ao contrário da via W-3 Sul, como afirma Barreto (2002, p. 37). No segmento norte. urbanistas do Governo do Distrito Federal (GDF) aprovaram a criação, ao longo do tempo, de três séries de blocos de uso misto. A primeira série de blocos, paralelos a via W-3 Norte, guardam um padrão semelhante ao comércio central de qualquer grande cidade se o observador não se atentar para os subsolos, que em sua maioria possuem uso residencial (Fotos 1 e 2). Ali quartos mal ventilados e iluminados, com banheiro e cozinha coletivos são alugados a uma média de R\$750,00 (dólar comercial em R\$ 1,6810). Em nossos registros fotográficos constatamos estes ambientes com grande acúmulo de lixo, tanto nas ruelas quanto ao fundo das janelas protegidas por grades (fotografia 01 e 02), construídas no nível da rua para levar um pouco de ar aos subsolos.

Fotografia 01: Janela vista a partir do subsolo/ Fotografia 02: Janela vista a partir do plano da rua



Fonte: VIANA, Rosângela.  
Data: 15/12/10



Fonte: VIANA, Rosângela.  
Data: 15/12/10

Entre os blocos da primeira e segunda série há uma ruela de circulação utilizadas pelos transeuntes. Nesta “ruela” além das moradias no subsolo verificam-se também casas construídas no nível do passeio e no andar acima em cada uma da série de blocos. Na segunda série de blocos, especificadamente, encontramos, ainda, diversos estabelecimentos comerciais, como restaurantes, lan houses, lanchonetes, entre outros. Todos estes elementos apontam para emersão com mais intensidade do avesso das linhas retas de Lúcio Costa.

Embora, perceba-se a adequação ao plano urbanístico de Lúcio Costa, dada na similaridade e geometria nas construções aí existentes, esta área não recebe atendimento quanto a prestação de serviços básicos, tal como limpeza urbana e iluminação pública. O uso tanto para moradia quanto para fins comerciais configuram-se por isto uma ordem na desordem. A ordem é expressa pela normatização imposta no plano urbanístico que se materializa nas construções, enquanto a desordem se dá, contrapondo-se a esta normatização, pelo do uso diferenciado e não previsto.

A nosso ver, essa permanência de algo que destoa da norma diz sobre a comercialização de um espaço integrado ao capitalismo, mas de uma outra etapa. Ou seja, uma etapa em que as demandas de configurações e mecanismos de acumulação capitalista eram outras se comparadas a mundialização do capital da década de 1980 até o momento atual. Momento este caracterizado pelo conteúdo do empreendedorismo urbano, constituído também por projetos de revitalização e instrumentalização da cultura como forma de empresariamento da cidade.

Assim, a proposta de revitalização sugere a criação de circuitos viários cujo objetivo é priorizar a passagem dos pedestres de forma segura às quadras comerciais e residenciais, bem como forma de coibir que estes espaços sejam utilizados como estacionamentos como ocorre atualmente. No entanto, os projetos de revitalização, em geral, não envolvem os moradores destes espaços, pelo contrário, interferem na sua vida cotidiana e transforma tais espaços da cidade para o negócio. Em contrapartida, é importante ressaltar que os cidadãos envolvidos podem, ou não, organizar-se aumentando a possibilidade de permanência. Dessa maneira “a luta emerge e se realiza no nível da vida cotidiana – é neste plano que percebem, lutam e reivindicam (CARLOS, 2001, p. 300)”.

Mas, se a delimitação do Plano Piloto não impediu a consecução do espaço produzido ora pelas necessidades cotidianas da sociedade, tais como nossa pesquisa de campo observou, ora pelas necessidades das realizações capitalistas, tais conteúdos redefinem a dialética cidade-urbano. Até que investimentos sejam feitos no sentido de empresariar esta Via nos mesmos moldes de outras áreas do Plano Piloto, as formas e aqueles que dela se apropriam permanecem. Talvez aí resida um dos fios da rentabilidade que o espaço urbano pode oferecer por meio da organização do território de uma sociedade baseada na produção de mercadorias. Não importam quais sejam e em quais condições. Interessa a funcionalidade do espaço em correspondência à atualidade tempo-espaço do modo de produção. Não se trata de reduzir a análise para o campo da economia vulgar. Mas compreender na contemporaneidade a organização do território para além do discurso da desordem ou caos urbano.

## O avesso ou o entrecortar do uso

Tanto a moradia quanto as atividades comerciais e prestação de serviços observadas ao longo de toda via W-3 Norte de forma inadequada ao plano urbanístico elaborado para Brasília aponta para uma cotidianidade que precisamos desvelar. Segundo Lefebvre (1991, p.13), o cotidiano pode ser expresso com sua miséria e sua riqueza a partir de acontecimentos aparentemente triviais, banais, mas que nos possibilitam desvendar a cotidianidade, por “apresentar o tempo e o espaço ou o espaço no tempo”.

Na observação das formas alguns conteúdos podem ser inferidos, tendo em vista o fenômeno da apropriação por meio do uso diferenciado ao longo das quadras 700, o que torna a ocupação intrigante por duas questões centrais. A primeira questão refere-se às condições de moradia em si; a segunda diz respeito à intensidade de apropriação diversa

A primeira questão indicada nos remete as condições de habitabilidade das residências dos subsolos na primeira e segunda série de blocos da W-3 Norte, tal como descrito na seção anterior. Trata-se de espaços, em geral, coletivos, com pouca privacidade para os moradores e condições de higienização precárias, onde os aluguéis permanecem altos, diante das condições de moradia ofertadas.( ver fotografias 03 e 04).

Fotografia 03 Interior de moradia subsolo



Fonte: MARTINS, A.M.

Data: 15/12/10

Fotografia 04 Outra moradia subsolo



Fonte: MARTINS, A.M.

Data: 15/12/10

Quanto às residências encontradas na terceira série de blocos da W-3 Norte há de se ressaltar as manobras que se fazem para registro legal desses imóveis. Estes apartamentos, em geral estruturados e alugados individualmente, são vistoriados como imóvel comercial, porém com estruturas que podem vir a ser adaptadas para o uso residencial que se modificam após a vistoria.

Observa-se também nesta mesma série de blocos, assim como em alguns edifícios das entrequadras do Setor Comercial Residencial, estratégias para burlar a norma de gabaritos aumentando um piso na edificação que também deveria ser apenas comercial. Alguns proprietários aumentam o número de andares de forma explícita, outros utilizam de placas comerciais na tentativa de escamotear a ação irregular, como evidencia a fotografia 05.

Fotografia 05: Ampliação de andar



Fonte: MARTINS, A.M.

Data: 15/12/10

As condições de moradia nestes apartamentos são melhores em relação aos cômodos no subsolo. Mas quando comparadas com os imóveis em geral no Plano Piloto, os preços de aluguel são mais acessíveis. Ações como estas, seja as dos empreendedores que camuflam irregularidades, seja as dos moradores que resistem às ações segregadoras concebidas por um projeto urbanístico, indicam práticas que trazem o avesso da cidade de Brasília, que foge ao plano cartesiano no qual a (re)produção da vida deva se adequar às normas.

Na ruela entre a primeira e segunda série de blocos as formas de moradia, e algumas atividades comerciais (academia, cozinhas industriais, por exemplo) ocupam uma área que, a priori, deveria ser destinada a depósitos de mercadorias do comércio que é exercido na superfície (ver fotografias 07 ). No entanto, ao longo de sua extensão muitas dessas áreas foram transformadas, a maior parte, em espaço de moradia para uma população de poder aquisitivo mais baixo que não quer se distanciar dos serviços

disponíveis no Plano Piloto de Brasília, bem como ter gasto maior de tempo e dinheiro com deslocamento para chegar ao trabalho, fortemente concentrados no Plano Piloto. A “opção” pela moradia central, mesmo que em condições menos adequadas, dá-se pelas facilidades de acesso aos serviços e postos de trabalho, ao considerarmos que a centralidade, segundo Lefebvre (2008) também faz parte do direito à Cidade, o direito ao urbano construído a partir do cotidiano criativo e humanizado.

Fotografia 07: Vista posterior ruela W-3 Norte



Fonte: MARTINS, A.M.

Data: 15/12/10

Ao observar o cuidado que cada morador direciona ao espaço em que vive ao longo da ruela entre a primeira e a segunda série de blocos, é possível identificar, por meio das aparências, partes que indicam relação de zelo (quadras 711, 710, 709); assim como, em outras partes identificamos aparente degradação, com acúmulo de lixo, principalmente (Quadras 714, 713, 712) como demonstram as fotografias 09 e 10.

Fotografia 09 e 10 : Áreas com forte degradação



Fonte: MARTINS, A.M.

Data: 15/12/10



Fonte: MARTINS, A.M.

Data: 15/12/10

No que tange a relação de zelo, um dos principais indicadores de uso desse espaço, além das casas bem cuidadas na altura do passeio – fachadas pintadas, jardins bem tratados –, tem-se a arte na rua dada pela presença dos *graffitis* e a aparente relação de vizinhança (fotografias 11, 12). Aos poucos, o espaço concebido vai sendo transformado, em certa medida, pelos usos presentes no cotidiano por meio de práticas que apontam para a possibilidade sempre latente de humanização do urbano pela apropriação do espaço ao longo do tempo.

Fotografias 11, 12: Arte e cuidados na ruela



Fonte: VIANA, R.

Data: 15/12/10



Fonte: MARTINS, A.M.

Data: 15/12/10

O entrecortar do uso, indica uma permanência que traz o avesso da cidade que se dá por meio da busca pela sobrevivência em espaços pensados em linhas retas para um público mais seletivo. Ou de um grupo de uma classe específica de servidores do Estado, uma vez que Brasília, especialmente Plano Piloto, foi construída para ser uma cidade política. Nestes termos o discurso normativo que propugna a intervenção urbana como forma de sanar a violência em locais de precária existência material e fomentar o progresso, pela implantação de serviços e obras de infraestrutura, favorece sim as condições da acumulação capitalista. Impossível negar a acumulação enquanto presença imanente nos projetos de revitalização, por isso, devem ser tratadas como aquilo que são políticas urbanas para serem analisadas e debatidas.

Para que não se perpetue a privatização do espaço público e seja possível outro sentido na produção do urbano. Um sentido que encontra na metropolização do espaço um aprofundamento maior e mais amplo que suas significações materiais e mercantis. Onde o retorno ao urbano apenas pode se iniciar pelo dissenso e por outra maneira de produzir a vida. Consequentemente esses avessos urbanísticos deixariam de ser momento negativo do urbano e criaria de fato uma ruptura necessária para o envolvimento da coletividade e de sua humanização.

## **Aproximações ou conclusões**

O empreendimento analítico seguido, ou seja, nosso objetivo de compreender algumas expressões da metrópole que emergem no uso cotidiano do espaço do Plano Piloto de Brasília, dado nos rompimentos das normas urbanísticas ou tal como denominamos de avesso urbanístico, nos aproxima conceitualmente do entendimento da cidade e sua face metropolitana. Evidencia a necessidade de compreendermos as velhas e novas contradições no âmbito das desigualdades que o espaço em sua forma visível apresenta. Nossa pesquisa empírica trouxe esses elementos da feitura espacial que são as articulações fundantes de nosso entendimento da unicidade deste processo. Mas ao mesmo tempo sabíamos do risco do empirismo hipostasiar o sentido da cidade.

Tal hipostasia ao criar uma imagem na qual seu conteúdo poderia enfatizar uma fixação ilusória de interpretação. Pois as partes do Plano Piloto que negam as normas urbanísticas - que em nossa pesquisa foi delimitada pela via W-3 Norte, principalmente a ruela e o transbordamento de outros usos e avessos aí contidos – poderiam fazer deste

artigo uma mera descrição – portanto um retorno aos primórdios da ciência descritiva - e de tal maneira uma simples crítica a uma parte que não “segue” as normas urbanísticas. Significaria a velha e sempre renovada crítica que todos fazem a Brasília “isso aqui não está no plano urbanístico de Lúcio Costa, fere o Patrimônio” e nada disso, a nosso ver, diz sobre afinal que cidade-metrópole é esta.

Esta postura além de obscurecer a realidade e, portanto, de também por a perder o sentido de pesquisar o espaço urbano, cria empecilhos a uma análise possível. Mesmo que esta análise esteja ainda em seu início ou mesmo em seu esboço. A cidade não pode ser traduzida apenas como traçado normatizado, ainda que obra de arte, única e patrimônio. As semelhanças do entendimento dos gregos em relação ao sentido da cidade podem, talvez, nos fazer encontrar fios outros na pesquisa.

Tais como aquelas relações criadas pelo sentido de cidade, de justiça e de natureza, especialmente em Antifonte<sup>20</sup>. Para este pensador ao ser necessário estabelecer acordo, um grupo estabelece leis próprias e necessárias àqueles que habitam determinada cidade e a estas leis devem venerar. A justiça é o ato de seguir tais leis. Natureza é tudo aquilo que todos os homens gregos, bárbaros e estrangeiros sentem, por exemplo, necessidade de respirar, alimentar-se e respirar. Neste sentido para Antifonte, somos naturalmente bárbaros ou gregos uns em relação aos outros por desconhecermos e não venerarmos as leis daqueles que moram longe.

Os conflitos se dão quando as necessidades naturais de cada um se defronta com as leis que compõem a justiça. A lição da razão grega aqui trazida nas questões de Antifonte é que a diferença grego/bárbaro é cultural e não uma questão natural. Nesta esteira o consenso grego significa obedecer a leis que são o sentido da cidade e que ainda assim produzem conflito: entre direito da cidade e direito da família, entre o universal público e o universal privado que se aproxima e se articula à propriedade. Se existe cidade ela é definida pelo acordo, pela cultura e não pela natureza. A cidade é então definida pelo político. Eis então o que compreendemos como expressões possíveis da metrópole: o conflito e a contradição situados na lógica do uso e no cálculo do útil. E que faz emergir o confronto paradoxal (porque renegado) e contraditório entre a cidade (leis) e a natureza (a qual dela não se escapa) no edifício das normas constituídas pela verdade urbanística e pelas opiniões que se tornam uma.

No âmbito da cidade e, assumindo o entendimento grego de que ser justo é não prescindir as leis da cidade, podemos pensar que a natureza é tudo aquilo que escapa ao político. Dessa maneira, as necessidades singulares a cada cidadão, que ultrapassa o simples habitar como ressalta Lefebvre (2004, pp.80-81) e, encontra a vivência em toda a sua complexidade, situa-se no campo da natureza. Assim a maioria das coisas justas,

segundo o acordo feito pelo grupo na cidade, encontra-se em permanente conflito com a natureza (porque esta dá aos homens desejos naturais e por isso inerentes). Em suma o prescritivo (ordem urbanística) sobre o necessário (vivência concreta do ser) nada mais é que a lei do cidadão e a lei do homem. Nessa torção (ou seria um *deus ex machina*?) em que o fundo volta à superfície na composição da cidade-metrópole temos as partes difratadas no seu espaço.

Pode-se compreender a representação do espaço (espaço percebido) como o transgredir a norma urbanística no limite do tombamento. É do exterior (aqui Plano Piloto) que provem a necessidade de aqui permanecer e submeter a tais condições. Por isso, no intuito de escamotear o conflito, uma vez que este traz em si a separação na sociedade pela contestação de um modo único de vida, o espaço de representação (espaço concebido dado pelo plano urbanístico e normatizado) produz e reproduz concepções urbanas que fragilizam o fazer político.

Este fazer político permite o avesso do plano urbanístico. Não parece ser estranho isto numa Capital onde os ritmos e a técnica ampliou a fluidez do tempo no espaço? Sim e não. Se a cidade é ligada às forças produtivas e a formação da mais-valia isso explica o espaço adequado a um tempo acelerado que permite a realização da mercadoria. Concomitante a essa velocidade as construções no Plano Piloto reforçam a representação das grandes cidades em nossa atualidade: o tempo permanente ordenado pela arquitetura. Quase como um eterno presente concretizado, sua função pode ser a de tornar a todos nós expectadores da cultura do progresso. Absorvendo assim até mesmo nossa criticidade em relação a este par contraditório cultura-progresso. Pois cultura articula-se à interiorização de valores comuns a todos, portanto diferente do conteúdo de mudança que o progresso, posto que seja movimento, realiza.

Mas os avessos urbanísticos ainda assim permanecem. A concordância desta permanência reside na manutenção de uma arquitetura, que mesmo sendo de “má qualidade”, não cria confrontos, antes reforça adesões à formalização do espaço produzido. De certa maneira, quase podemos afirmar que os avessos urbanísticos presentes na W-3 Norte são e estão implicados em uma espécie de consonância dada pela própria vida e as suas urgências. Assim o discurso da degradação urbana joga com a culpa e com a opinião pública. A presença dos avessos urbanísticos se dá pela existência de necessidades naturais das pessoas, não da vontade política e menos ainda das leis da cidade. O discurso assim destrói a culpabilidade do poder público de sua organização do território para a lógica mercantil. Dessa maneira é que o processo de urbanização produz e reproduz espaços diferenciados na metrópole. Sob os auspícios de uma verdade que brotou das banalidades

da vida, das opiniões públicas e das formas reconhecidas, para preservar a áurea de cultura no movimento do progresso é a cidade assim tecida.

---

<sup>1</sup> Este artigo, escrito a seis mãos, faz parte do grupo de pesquisa Utopos, constituinte do Laboratório Later do Departamento de Geografia da Universidade de Brasília. Enquanto, colaboradores-pesquisadores agradecemos aos graduandos em geografia Leonardo Rocha de Castro e Tiago Sampaio o auxílio imprescindível na coleta de dados empíricos.

<sup>2</sup> O uso do termo 'expressões' não significa o desprezo aos processos mediadores imanentes à (re)produção do espaço extensivos e imbricados ao sentido de cidade, do mundo e da vida. Mas como algo fenomênico que articula o plano da vida ao instituído e também às representações (Ver CARLOS, 2001, "A forma da cidade").

<sup>3</sup> Trata-se, neste momento, do cotidiano capturado e submerso nas funções corriqueiras do dia a dia, cuja dimensão, ainda que alienada as necessidades da sobrevivência normatizada, pode nos dar indicativos importantes à análise, tendo em vista que, de acordo com Damiani (2002, p. 161), o cotidiano apresenta diversos níveis de alienação e "[...] envolve outros momentos da vida social, além do trabalho, sob sua lógica, momentos que já não são alheios, ingênuos à reprodução do capitalismo".

<sup>4</sup> Concordamos com Vesentini (1985, p.107) ao afirmar que "Brasília é uma só cidade, do Plano Piloto às cidades satélites", pois assim como o Plano Piloto não existiria sem as cidades satélites - atualmente designadas Regiões Administrativas - e essas só existem devido ao plano proposto para a construção da Capital.

<sup>5</sup> Valho-me aqui da definição de Lefebvre para habitantes (2004, pp. 80-81) que não restringe os homens aos atos elementares de sobrevivência e sim de vivência concreta.

<sup>6</sup> Para Lefebvre (1991, p.35) a noção de cotidiano não possui sentido fora das contradições do processo histórico. Nestes termos ao caracterizarmos a sociedade em que vivemos e compreendemos a cotidianidade como o cotidiano situado nas relações do mundo.

<sup>7</sup> As preocupações teóricas de nosso Laboratório envolvem para além do sentido da cidade contemporânea, o entendimento da definição metrópole: "Desse modo, a análise da metrópole se revela na simultaneidade e multiplicidade de lugares que se justapõem e interpõem, gerando situações de conflito, mas também revelando em seus fragmentos o mundo do vivido (CARLOS, 2001, p. 50)".

<sup>8</sup> As noções de espaço concebido, produzido e vivido derivam das análises de Penna (2000, p.13) a partir da obra de Lefebvre. Respectivamente relaciona-se a "representação do espaço" (às deliberações sobre o espaço), à "prática espacial" (diz sobre a produção e reprodução das formas físicas no espaço) e ao "espaço de representação" (a prática cotidiana onde o valor de uso permeia qualitativamente seu significado e abre possibilidades de insurgências).

<sup>9</sup> No Plano Piloto em Brasília, devido à sua concepção urbanística onde os prédios são erguidos sobre "pilotis", vende-se projeções e não terrenos uma vez que as áreas térreas dos prédios devem permanecer abertas para a livre passagem de todos. Tanto a altura dos prédios, localização e função foram estabelecidas no Projeto de Lúcio Costa. Aprofundaremos estas questões ao longo deste artigo.

<sup>10</sup> A destinação inicial dessa Via, segundo o Relatório Lúcio Costa: "Ao fundo das quadras estende-se a via de serviço para o tráfego de caminhões, destinando-se aolongo dela a frente oposta às quadras, à instalação de garagens, oficinas, depósitos do comércio em grosso etc., e reservando-se uma faixa de terreno, equivalente a uma terceira ordem de quadras, para floricultura, horta e pomar. Entaladas entre essa via de serviço e as vias do eixo rodoviário, intercalam-se então largas e extensas faixas com acesso alternado, ora por uma, ora por outra, e onde se localizaram a igreja, as escolas secundárias, o cinema e o varejo do bairro disposto conforme a sua classe ou natureza. O mercadinho, os açougues, as vendas, quitandas, casas de ferragens etc., na primeira metade da faixa correspondente ao acesso de serviço; as barbearias, cabeleireiros, modistas, confeitarias etc., na primeira seção da faixa de acesso privativa dos automóveis e ônibus, onde se encontram igualmente os postos de serviço para venda de gasolina. As lojas dispõem-se em renque com vitrinas e passeio coberto na face fronteira às cintas arborizadas de enquadramento dos quarteirões e privativas dos pedestres, e o estacionamento na face oposta, contígua às vias de acesso motorizado, prevendo-se travessas para ligação de uma parte a outra, ficando assim as lojas geminadas duas a duas, embora o seu conjunto constitua um corpo só".

<sup>11</sup> As quadras residenciais do Plano Piloto de Brasília estão dispostas ao longo do Eixo Rodoviário Norte e Sul que percorre toda a extensão das duas asas – Asa Norte e Asa Sul. As quadras que se localizam a oeste do Eixo tem como endereçamento as centenas ímpares (Quadras 100, 300, 500, 700 e 900). Já as quadras que se localizam a leste do Eixo são numeradas a partir de centenas pares (Quadras 200, 400, 600 e 800).

<sup>12</sup> Segundo Lúcio Costa em seu “Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília”, presente no Livro Brasília 57-85, p.123, item 3.1. Disponível em [http://www.semarh.df.gov.br/005/00502001.asp?ttCD\\_CHAVE=15836](http://www.semarh.df.gov.br/005/00502001.asp?ttCD_CHAVE=15836) acesso em 28/11/10.

<sup>13</sup> Artigo disponível em <http://www.docomomo.org.br/seminario%208%20pdfs/189.pdf> acesso em 02/12/10.

<sup>14</sup> No Plano Piloto em Brasília, devido à sua concepção urbanística onde os prédios são erguidos sobre “pilotis”, vende-se projeções e não terrenos uma vez que as áreas térreas dos prédios devem permanecer abertas para a livre passagem de todos.

<sup>15</sup> Forma, função e processo.

<sup>16</sup> Em relação ao espaço como mercadoria ver dissertação de Viana “A (re)produção do espaço como mercadoria: Pólo 3 - Projeto Orla extensões-latências”, 2008.

<sup>17</sup> Cientes que esta articulação entre forças produtivas (abarca meios de produção e força de trabalho) e relações de produção (são constituídas pela propriedade econômica das forças produtivas) possui ampla controvérsia no pensamento marxista. Adotamos aqui a análise de Cohen em “Karl Marx’s theory of history: a defense”, 1978, especialmente capítulo II.

<sup>18</sup> A análise ao Projeto de Revitalização refere-se a consulta realizada ao documento intitulado “Concurso Público Nacional de Idéias e de Estudos Preliminares de Arquitetura e Urbanismo para a Revitalização das vias W-3 Sul e Norte, em Brasília-DF” publicado no ano de 2002 no Brasília Sustentável- Memorial.

<sup>19</sup> Estes estabelecimentos foram para um novo local denominado “Cidade dos automóveis”.

<sup>20</sup> Ver Cassin, Barbara em “Barbarizar” e “cidadanizar” – ou não se escapa de Antifonte (sobre a verdade, tradução e comentário). In: CASSIN,B;LORAU, N; PESCHANSKI,C. **Gregos, bárbaros, estrangeiros: a cidade e seus outros.**Rio de Janeiro: Ed. 34,1993.pp.98-123, pois evidencia uma tradução possível de um autor grego cuja identidade ainda se discute.

## Referências bibliográficas

BARRETO, Fredérico Flósculo Pinheiro. Concurso Público Nacional de Idéias e de Estudos Preliminares de Arquitetura e Urbanismo para a Revitalização das vias W-3 Sul e Norte, em Brasília-DF” publicado no **Brasília Sustentável- Memorial**, 2002.

CALVINO, Ítalo. **Marcovaldo ou as estações na cidade**. 2.ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

CARLOS, A. F. A. **A (Re)Produção do espaço Urbano**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1994.

\_\_\_\_\_. **Espaço-Tempo na metrópole**. São Paulo: Editora Contexto, 2001.

DAMIANI, Amélia Luisa. *O Lugar e a Produção do Cotidiano*. In: CARLOS,A.F.A.(Org.).

**Novos Caminhos da Geografia**. São Paulo:Contexto,2002.pp.161-172.

HOBBSAWM, E. **A invenção das tradições**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 2008.

---

LEFEBVRE, Henri. Espaço e Política. Tradução Margarida de Andrade e Sérgio Martins. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2008.

\_\_\_\_\_. **A revolução urbana**. 2.ed. Belo Horizonte: UFMG, 2004.

\_\_\_\_\_. **A vida cotidiana no mundo moderno**. São Paulo: Editora Ática, 1991

\_\_\_\_\_. **A reprodução das relações de produção**. Porto: Publicações Escorpião, 1973.

MARTINS, José de Souza. **A sociabilidade do homem simples**: cotidiano e história na modernidade anômala. 2. ed. São Paulo: Contexto, 2010.

PENNA, Nelba Azevedo. **Brasília: do espaço concebido ao espaço produzido. A dinâmica de uma metrópole planejada**. Tese apresentada ao curso de doutorado do Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2000.

VESENTINI, José William. *Construção do espaço e dominação: considerações sobre Brasília*. In: **Revista Teoria & Política**, ano 2 n.7. São Paulo: Editora Brasil Debates, 1985, p. 102-121.

VIANA, Rosângela. **A re-produção do espaço como mercadoria**: Pólo 3 – Projeto Orla extensões-latências. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Programa de Pós-Graduação em Geografia-Universidade de Brasília, Brasília-DF, 2008. 231p.

VIRILIO, Paul. **O espaço crítico e as perspectivas do tempo real**. Rio de Janeiro: Editora 34, 1993.