

Brasília: as linhas retas pelo avesso ou no entrecortar do uso

Brasília: the straight lines in reverse or the intersection of usage

Rosângela Vieira Neri Viana
Karla Christina Batista de França
Ananda de Melo Martins

Resumo

Este artigo analisa algumas expressões da metrópole que surgem no uso cotidiano do espaço. O ponto de partida é a utilização no espaço do Plano Piloto de Brasília – e sua inserção nele – por aqueles que, de certa maneira, rompem com as normatizações do uso e fazem emergir as contradições urbanísticas. Não se trata de um estudo sobre o plano urbanístico de Lúcio Costa, muito menos sobre o desdobramento da urbanização contemporânea, ainda que tais elementos constituam a tessitura da análise. Antes, refere-se a uma reflexão sobre a realidade expressa no sentido da cidade.

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

Abstract

This article aims to understand some expressions of the metropolis which emerge in everyday use of space. The starting point is the analysis of the usage/insertion within the Pilot Plan of Brasilia for those who somehow break the normalizations of usage and emerge urban contradictions. It is necessary to emphasize that we do not analyze the urban plan of Lucio Costa, much less the unfolding contemporary urbanization, even though those elements form the tessitura in our analysis. We are methodologically reflecting through practice and knowledge, the reality expressed towards the meaning of the city.

Keywords: city; metropolis; urban planning; space representation; urban.

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.

Italo Calvino

Este artigo¹ tem como objetivo analisar algumas expressões² da metrópole que emergem no uso e no cotidiano³ do seu espaço na metrópole. O recorte empírico utilizado corresponde à prática espacial no Plano Piloto de Brasília.⁴ A provocação da epígrafe mantém consonância com o tipo de uso que a grande maioria dos habitantes⁵ da cidade de Brasília – o que não é diferente em outras cidades – deseja, sonha e vive no espaço urbano. O sentido do urbano, aqui, ultrapassa o modo de produção, pois é um modo de consumo em que o pensamento e o sentimento caracterizam, também, um modo de vida. Simultaneamente a uma lógica capitalista que ordena o território, ele 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 cria rupturas, ainda que cambiantes, na organização do espaço. E nesse movimento a articulação entre plano, preservação e cidade acaba por favorecer, no cotidiano,⁶ fenômenos

como continuidade-ruptura e passividade-atividade no uso do espaço.

O que dizem tais materialidades específicas, contidas nos ritmos e imposições da metrópole⁷ na cidade brasileira? O pressuposto é que, ao mesmo tempo, elas derivam e são derivadas da imbricação do espaço vivido ao espaço produzido e, conseqüentemente, ao espaço concebido⁸ na vida na cidade. Nessa profusão de ordem-desordem, nesse conjunto-disjunto, a cidade aparece na relação necessária entre sociedade e produção do espaço. Espaço em que desvãos trazem detalhes de um viver que escapam, posto que colocados lado a lado com as chamadas “desordens urbanísticas”, mas que fazem aparecer a cotidianidade na questão espacial. É um espaço cingido por tempos diversos, potência de humanidade e incoerências típicas da modernidade brasileira.

Com referência ao vivido, mediante uma aproximação com a realidade urbana, encontra-se o sentido da cidade. Nesse contexto, as expressões da metrópole, ainda que essa seja analisada em seus avessos, podem ser observadas nas moradias existentes nos subsolos das quadras comerciais da via W-3 Norte, bem como nas grandes placas propagandísticas, que ocultam outro andar, burlando as normas (de gabarito) previstas no ordenamento do Plano Piloto de Brasília.⁹ Todas essas expressões evidenciam a forma como um fundo que volta à superfície na composição da representação urbanística (Virilio, 1993, p. 52). Tais expressões, embora conflituosas, são constituintes da vida.

Não se trata de rupturas na cidade política, mas de adaptações que mantêm a urdidura do projeto urbanístico, tombado intrinsecamente, no sentido de habitar a cidade,

cujo processo é de tensão, mas costurado de concordância. Quais seriam as tessituras dessa concordância?

Não são invenções, como referem Hobsbawm e Roger (2008), no que diz respeito à construção de tradições. As tessituras mantêm um vínculo com uma formalização no espaço, como é o caso do plano urbanístico de Lúcio Costa, tombado pela Unesco, que permanece como regra. Mas as mudanças nas destinações do uso sugerem que o espaço é fim e meio (Lefebvre, 2004, p. 74), em um movimento da vida que tensiona a racionalidade urbanística.

As quebras no uso normativo do espaço no Plano Piloto são instigantes, embora não contradigam os ritmos dessa capital, onde a técnica fixou a fluidez do tempo no espaço. A utilização do espaço ora o confirma, ora torna-se insurgência. Mas interessa que esse tipo de utilização, tal como ocorre em alguns tipos de moradia, nega a intencionalidade que contém o tempo no espaço como superfície. A moradia humaniza e cria possibilidades de mudança, o que inclui retornar o desvio ao espaço, à 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, uma simples sucessão de horas (Virilio, 1993).

Com base em aporte metodológico que faz uso da observação de formas urbanísticas no recorte indicado, registros fotográficos permitem uma reflexão, por meio da prática e pelo conhecimento, sobre a realidade expressa no sentido de viver na cidade. O fenomênico e sua articulação nas normatizações urbanísticas e na vida constituem um movimento que

possibilita elucidar 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. Dada essa característica, o espaço concebido está sempre sujeito a um interromper que advém da força do vivido. Por isso, o uso do espaço no Plano Piloto, ao longo dos seus cinquenta anos, fornece alguns fios que encaminham a análise para o sentido da cidade contemporânea. O corte é o entendimento da via secundária denominada W-3,¹⁰ no caso específico, ruelas contíguas à W-3 Norte, que fazem parte das quadras denominadas 700¹¹ e abrigam comércio e serviços com um perfil popular e com "má arquitetura".¹² Nas faixas das quadras 500, estão edifícios institucionais e centros comerciais.

Já na W-3 Sul, as quadras 500 encontram-se ocupadas por estabelecimentos comerciais e as quadras 700, por residências. Esse comércio na W-3 Sul apresenta características associadas a atividades variadas como bares, lojas de departamento, butiques, lanchonetes, entre outros. Embora com índices de degradação urbanística, elas ainda guardam uma tradição. Na análise de Brandão (2009, p. 8), tal tradição é expressa no uso:

A W-3 Sul serviu, também, de palco para as manifestações estudantis, da década de 1960, 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.¹³

O uso permitido para ocupação da W-3 N, segundo as Normas de Edificação, Uso e Gabarito (NGB) 56/89, seria para comércio de bens (abastecimento alimentar: mercado e supermercado; artigos pessoais e de saúde; artigos eventuais; artigos excepcionais; automóveis: peças e acessórios, revendedores de automóveis, bicicletas e motos); prestação de serviços (financeiros, negócios, profissionais e de comunicação); serviços sociais (socioculturais); educação (ensino não seriado). A generalidade da NGB 56/89 não delimita efetivamente o uso e a ocupação do espaço então analisado.

No Plano Piloto de Brasília, tais adaptações de sobrevivência tornam-se ainda mais instigantes, tendo em vista o elevado custo de vida e a vigilância ostensiva do poder público e de algumas entidades de classe, em virtude do tombamento do seu Projeto Urbanístico. Chama a atenção o fato de as ruelas da W-3 Norte serem muito diferentes das ruelas da W-3 Sul. Para Martins (2010, p. 12), “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”. Isso porque os meios de que os “simples” necessitam conquistar para permanecer na cidade são muito mais complexos.

A forma urbana concreta resulta tanto das políticas públicas e do planejamento territorial do governo como dos respectivos impactos e atos que compõem o cotidiano. Em conjunto, eles reproduzem a sociedade e o espaço. A cidade define-se tal qual um produto social, como mediação nas relações de produção, por sua capacidade organizativa e como 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, suas contradições e lutas sociais.

Nas linhas retas

As determinações urbanísticas no Plano Piloto da cidade de Brasília constituem os mecanismos que formam e tornam a terra raridade. A própria concepção do plano de Lúcio Costa, com suas divisões setoriais, imensas áreas verdes e ideologias, constitui a determinação limitante à expansão e ao adensamento urbano, que provocam a escassez na oferta de terrenos. Essa oferta limitada, lado a lado à transformação do plano urbanístico em patrimônio da humanidade, adiciona a esses terrenos maior valorização imobiliária. Esses fatores contribuem para a alta valorização dos terrenos e para a elevação nos custos da produção imobiliária. Consequentemente, também contribuem para elevar o valor de venda das projeções, o que tende a propiciar a formação de oligopólios e a produzir esses terrenos como raridades, colocando lucro e escassez numa mesma relação e valor de uso apenas alcançado para alguns.

A configuração do capitalismo mundial e os mecanismos que comandam e regulam seu desempenho fazem surgir novas formas e conteúdos nas cidades, principalmente nas metrópoles. A busca de rendimentos e de lucratividade leva os gestores públicos a desenvolverem políticas urbanas no âmbito do empresariamento da cidade, semelhantes àquelas observadas nas operações urbanas desenvolvidas nas metrópoles. Por isso que a gestão financeira dos negócios desenvolvidos na grande

maioria das metrópoles, lado a lado ao setor de comércio e serviços de alto valor agregado, contribui para que partes da cidade recebam maiores investimentos do setor público. Essas novidades, segundo Viana (2008), apresentam-se na materialidade do espaço, uma vez que modificam a divisão do trabalho no conjunto da sociedade e indicam outra produção espacial específica para o conjunto dos meios de reprodução (do capital e da força de trabalho). No Plano Piloto de Brasília, edificações modernas evidenciam as adequações ao capitalismo financeiro nas representações das fachadas envidraçadas dos imóveis e de produção de espaços para atender a uma classe privilegiada de alto valor aquisitivo.

É nesse sentido que afirmamos tratar-se de formas que guardam o empreendedorismo urbano e que, pelo processo que as constitui, subsumem o tempo no espaço, tal como define Lefebvre (2004): tempo permanente posto em superfície. Vale assinalar que o empreendedorismo urbano apresenta-se como conjunto de ações políticas, econômicas e técnicas para impulsionar o desenvolvimento econômico e social nas cidades. Não prescinde, assim, quer da forma quer de projetos políticos urbanos que possibilitem a racionalidade da ação capitalista e do uso da técnica, para realizar 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 [...], 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). Dessa maneira, a economia não prescinde da força de trabalho barata e de um espaço com características lucrativas. Inerente a esse, há a heterogeneidade apresentada 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 grande. A compreensão da realidade urbana requer pensar na vida cotidiana, substrato da mão de obra, fonte de riqueza capitalista. Por ser um tema complexo, limita-se aqui a indicar algumas relações possíveis, mesmo que isso possa oferecer riscos de distanciamento dos fatos. Essa análise demanda uma unidade nas relações sociais sob o sentido amplo de produção, extensivo ao espaço como mercadoria.¹⁴

No que diz respeito à premissa de que a cidade é uma mediação entre forças produtivas e as relações de produção,¹⁵ o projeto de revitalização da via W-3 torna-se significativo. Apesar de esse projeto ainda não ter sido implementado, é interessante notar que, no segmento Sul e Norte da via W-3, há propostas distintas para sua revitalização. Tais distinções fazem emergir conteúdos geográficos significativos. Vários registros jornalísticos da mídia impressa e televisiva e próprio texto do projeto de revitalização mostram que, nas quadras 700 em especial, do Setor Comercial Residencial Norte (SCRN), ocorrem uma significativa deterioração dos prédios e desvio do uso urbanístico estabelecido. Esses desvios, já há algum tempo, começaram a ser banidos, com a retirada de alguns serviços, como por exemplo as lojas de revendas de automóveis.¹⁶ 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” existente no Plano Piloto.

Atualmente, nas quadras 700 da via W-3 Norte, há duas categorias de zona urbana, diferentemente do que ocorre na via W-3 Sul (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 à via W-3 Norte, guarda um padrão semelhante ao comércio central de qualquer grande cidade, se o observador não estiver atento aos subsolos, cujo uso, em sua maioria, foi modificado para residencial. Ali, quartos mal ventilados e iluminados, com

Figura 1 – Janela vista do subsolo



Foto: Rosângela Viana, 15 dez 2010.

Figura 2 – Janela vista do plano da rua

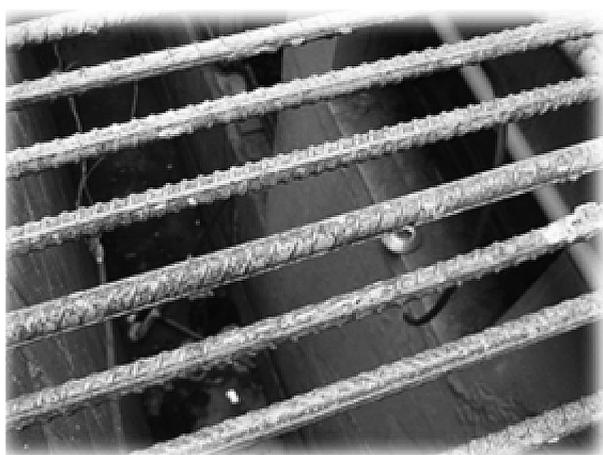


Foto: Rosângela Viana, 15 dez 2010.

banheiro e cozinha coletivos, são alugados em média a R\$750,00 (dólar comercial em R\$1,6810). Em registros fotográficos, constatou-se haver nesses ambientes grande acúmulo de lixo, tanto nas ruelas quanto ao fundo das janelas protegidas por grades (Figuras 1 e 2) construídas no nível do passeio, para levar um pouco de ar aos subsolos.

Entre os blocos da primeira e segunda série, há uma ruela de circulação utilizada pelos transeuntes. Nessa “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, encontram-se, ainda, diversos estabelecimentos comerciais, como restaurantes, *lan houses*, lanchonetes, entre outros. Todos esses elementos apontam para emergência, com mais intensidade, do avesso das linhas retas de Lúcio Costa.

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 esses espaços sejam utilizados como estacionamentos, a exemplo do que ocorre atualmente. No entanto, os projetos de revitalização, em geral, não envolvem os moradores desses espaços; pelo contrário, interferem na sua vida cotidiana e transformam 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).

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

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

Mas se a delimitação do Plano Piloto não impediu a consecução do espaço produzido ora pelas necessidades cotidianas da sociedade, tais como pesquisa de campo mostrou, ora pelas necessidades das realizações capitalistas, esses conteúdos redefinem a dialética cidade *versus* urbano. Até que investimentos sejam feitos no sentido de empresariar essa via em moldes semelhantes a 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 que condições. Interessa a funcionalidade do espaço em correspondência à espacialidade no tempo do modo de produção. Não se trata de reduzir a análise para o campo da economia vulgar, mas de compreender na contemporaneidade a organização do território para além do discurso da desordem ou caos urbano, posto que as normatizações dadas ao espaço urbano, de maneira geral, realizam sua ordem, por meio da dramatização da vida cotidiana como desordem.

O avesso ou o entrecortar do uso

Tanto a moradia quanto as atividades comerciais e de prestação de serviços, observadas ao longo de toda via W-3 Norte, inadequadas ao plano urbanístico elaborado para Brasília, apontam para uma cotidianidade

que é preciso desvelar. Segundo Lefebvre (1991, p. 13), o cotidiano pode ser expresso com sua miséria e sua riqueza, com base em acontecimentos aparentemente triviais, banais, mas que possibilitam desvendar a cotidianidade, por “apresentar o tempo e o espaço ou o espaço no tempo”.

Em 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 refere-se às condições de moradia em si; a segunda diz respeito à intensidade de apropriação diversa.

A primeira questão indicada remete às 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, cujos aluguéis são altos, se consideradas as condições de moradia ofertadas (Figuras 3 e 4).

Figura 3 – Interior de moradia do subsolo



Foto: A. M. Martins, 15 dez 2010.

Figura 4 – Interior de moradia do subsolo



Foto: A. M. Martins, 15 dez 2010.

Quanto às residências encontradas na terceira série de blocos da W-3 Norte, há de se ressaltar as manobras que são feitas para registro legal desses imóveis. Esses 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, as quais se modificam após a vistoria.

A segunda questão pode ser observada também nessa mesma série de blocos, assim como em alguns edifícios das entrequadras do Setor Comercial Residencial Norte. São estratégias usadas para burlar a norma de gabaritos,

umentando um andar na edificação que também deveria ser apenas comercial. Alguns proprietários aumentam o número de andares de forma explícita, outros utilizam placas comerciais, na tentativa de escamotear a ação irregular, como evidencia a Figura 5.

As condições de moradia nesses apartamentos são melhores se comparadas às dos cômodos no subsolo. Mas quando comparadas com as condições dos 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

Figura 5 – Ampliação de andar



Foto: A. M. Martins, 15 dez 2010.

segregadoras concebidas por um projeto urbanístico, indicam práticas que trazem o avesso da cidade de Brasília, que foge ao plano cartesiano em que a (re)produção da vida deve 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 (Figura 6).

No entanto, ao longo de sua extensão, muitas dessas áreas foram transformadas, a maior parte em espaço de moradia para uma

população com menor poder aquisitivo, que procura por residência e por acesso, ainda que em condições precárias, aos serviços disponíveis no Plano Piloto de Brasília. Buscam evitar um uso maior de tempo e de dinheiro com deslocamentos diários para chegar ao trabalho/estudo fortemente concentrado no Plano Piloto. Para a análise, essa “opção” pela moradia central evidencia que ao pensamento teórico está posta a necessidade de compreender a centralidade, segundo Lefebvre (2008), como parte do direito à cidade, o direito ao urbano construído a partir da vida cotidiana criativa e humanizada.

Figura 6 – Vista posterior de ruela W-3 Norte



Foto: A. M. Martins, 15 dez 2010.

O cuidado que cada morador direciona ao espaço em que vive, ao longo da ruela entre a primeira e a segunda série de blocos, mostra, por meio das aparências, partes que indicam relação de zelo (quadras 711, 710, 709). Para Lefebvre (2004, p. 81), a relação do homem tanto com a natureza quanto com sua natureza é mediada pelo habitar. Os elementos de uma humanização possível estão postos nessa espontaneidade ou mesmo são vestígios de arte e poesia, de reencontro com seus desejos e seu corpo, ainda que permeados no vivido obscurecido pelo mundo da mercadoria e conseqüentemente de seu empobrecimento.

Em outras partes, identifica-se aparente degradação, com acúmulo de lixo, principalmente (Quadras 714, 713, 712), como demonstram as Figuras 7 e 8. Estaria esse conjunto de fotografias dizendo algo acerca da contradição humana, entre desejo e racionalidade? Mas a que indagações tais fotografias podem levar? O que é, afinal, a problemática do habitar e não do habitat reduzido, cindido e esfacelado, segundo Lefebvre (2004)? O habitar, segundo esse autor, precisa ser analisado como fundamento basilar da sociedade e não como subordinação e por ele ir para o horizonte possível de nossa humanização. Para entender o habitar no contexto em que se torna *habitat*, é preciso pôr acento no capitalismo. É preciso entender como os homens se inserem e são levados à sua margem e como nesse movimento perdem o uso, a cidade na condição de mediação da sua vida no e para o mundo.

No que tange à 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 grafites e a aparente relação de vizinhança (Figuras 8 e 9). Aos poucos, o espaço concebido se transforma, em certa medida, pelos usos presentes no cotidiano, atravessado pela vida cotidiana que, por meio de práticas, apontam a possibilidade sempre latente de humanização do urbano pela apropriação do espaço ao longo do tempo.

O entrecortar do uso indica uma permanência que traz o avesso da cidade. Ela se dá na busca pela sobrevivência em espaços pensados em linhas retas para um público mais seleto. Ou de um grupo de uma classe específica de servidores do Estado, uma vez que Brasília, especialmente o Plano Piloto, foi construída para ser uma cidade política. Nesses 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 as condições da acumulação capitalista. Impossível negar a acumulação como presença imanente nos projetos de revitalização. Por isso, devem ser tratadas políticas urbanas que são, para serem analisadas e debatidas. Isso para impedir que se perpetue a privatização do espaço público e seja possível outro sentido na produção do urbano.

Figura 7 – Área com forte degradação



Foto: A. M. Martins, 15 dez 2010.

Figura 8 – Cuidado com a limpeza e aparência da ruela



Foto: A. M. Martins, 15 dez 2010.

Foto 9 – Arte na rua, encontrada em algumas ruelas do recorte em análise



Foto: Rosângela Viana, 15 dez 2010.

Refere-se a um sentido que encontra possibilidades de romper, no processo de metropolização do espaço, o 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 criariam, de fato, uma ruptura necessária para o envolvimento da coletividade e de sua humanização.

Aproximações ou conclusões

O empreendimento analítico que se seguiu teve como objetivo compreender algumas expressões da metrópole, que emergem no uso cotidiano do espaço do Plano Piloto de Brasília. Espaço esse que é dado nos rompimentos das normas urbanísticas ou, tal como se denominou aqui, no avesso urbanístico, que aproxima conceitualmente o entendimento da cidade e sua face metropolitana.

Evidencia-se a necessidade de compreensão das velhas e novas contradições, no âmbito das desigualdades, que o espaço em sua forma visível apresenta. Esta pesquisa empírica trouxe esses elementos da feitura espacial. São as articulações fundantes do entendimento da unicidade desse processo. Era conhecido o risco de o empirismo hipostasiar o sentido da cidade.

Tal hipostasia poderia criar uma imagem cujo conteúdo enfatizasse uma fixação ilusória de interpretação. Para isso, considerem-se as partes do Plano Piloto que negam as normas urbanísticas. Nesta pesquisa, trata-se da via W-3 Norte, principalmente a ruela e o transbordamento de outros usos e avessos aí contidos, que poderiam fazer deste artigo uma mera descrição. Assim sendo, estar-se-ia retornando aos primórdios da ciência descritiva, com 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 diz sobre que cidade-metrópole é esta.

Essa postura, além de obscurecer a realidade e, portanto, pôr a perder o sentido de pesquisar o espaço urbano, cria empecilhos a uma análise possível, mesmo que esta esteja ainda em seu início ou seja um esboço dela. 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, fazer encontrar fios outros na pesquisa. Tais como aquelas relações criadas pelo sentido de cidade, de justiça e de natureza, especialmente em Antifonte.¹⁷

Para esse pensador, quando é preciso estabelecer acordo, um grupo estabelece leis

próprias e necessárias àqueles que habitam determinada cidade e a essas 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. Nesse 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 defrontam com as leis que compõem a justiça. A lição da razão grega aqui trazida nas questões de Antifonte é que a diferença entre grego e bárbaro é cultural e não uma questão natural. Nessa 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 se compreende como expressões possíveis da metrópole: o conflito e a contradição situados na lógica capitalista 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, pode-se pensar que a natureza é tudo aquilo que escapa ao político. Dessa maneira, as necessidades singulares a cada cidadão, que ultrapassam o simples

habitat, como ressalta Lefebvre (2004, pp. 80-81), e cuja vivência encontra-se em toda sua complexidade, situam-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 essa 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, tem-se as partes difratadas no seu espaço.

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

Esse fazer político permite o avesso do plano urbanístico. Não parece ser estranho isso numa capital onde os ritmos e a técnica ampliaram a fluidez do tempo no espaço? Sim e não. Se a cidade é ligada às forças produtivas e à formação da mais-valia, isso explica o espaço adequado a um tempo acelerado que permite a realização da mercadoria. Concomitantes a essa velocidade, as construções no Plano Piloto

reforçam a representação das grandes cidades na atualidade: o tempo permanente ordenado pela arquitetura. Quase como um eterno presente concretizado, sua função pode ser a de tornar a todos espectadores da cultura do progresso, absorvendo, assim, até mesmo a criticidade em relação ao par contraditório cultura/progresso. Vale dizer, cultura articula-se à interiorização de valores comuns a todos. Portanto, difere do conteúdo de mudança que o progresso realiza, posto que é movimento.

Mas os avessos urbanísticos ainda assim permanecem. A concordância dessa permanência reside na manutenção de uma arquitetura que, apesar de ser de "má qualidade", não cria confrontos. Antes, reforça adesões à formalização do espaço produzido. De certa maneira, é praticamente possível afirmar que os avessos urbanísticos presentes na W-3 Norte são e estão implicados em uma espécie de consonância dada pela própria vida e suas urgências. Desse modo, 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 das pessoas quando em coletividade, não de um mando político e menos ainda das leis da cidade. O discurso destrói a culpabilidade do poder público de sua organização do território para a lógica mercantil. É dessa maneira 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 área de cultura no movimento do progresso de que a cidade é assim tecida.

Rosângela Vieira Neri Viana

Doutoranda em Geografia na Universidade Federal de Goiás. Goiânia, Goiás, Brasil.

rivanavieira@gmail.com

Karla Christina Batista de França

Doutoranda em Geografia na Universidade de Brasília. Distrito Federal, Goiás, Brasil.

karlinha@unb.br

Ananda de Melo Martins

Msc. em Geografia da Universidade de Brasília. Distrito Federal, Goiás, Brasil.

anandamartins@unb.br

Notas

Este artigo, escrito a seis mãos, tem como colaboradores-pesquisadores os graduandos em geografia Leonardo Rocha de Castro e Tiago Sampaio, cujo auxílio foi imprescindível na coleta de dados empíricos.

- (2) 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 (Carlos, 2001).
- (3) Trata-se, neste momento, do cotidiano capturado e submerso nas funções corriqueiras do dia a dia, cuja dimensão, ainda que alienada às necessidades da sobrevivência normatizada, pode 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”.
- (4) Vesentini (1985, p. 107) afirma que “Brasília é uma só cidade, do Plano Piloto às cidades satélites”. O Plano Piloto não existiria sem as cidades satélites – atualmente designadas Regiões Administrativas – e essas só existem em virtude do plano proposto para a construção da capital.
- (5) Vale-se aqui da definição de Lefebvre (2004, pp. 80-81) para habitantes, que não restringe os homens aos atos elementares de sobrevivência, e sim de vivência concreta.
- (6) Para Lefebvre (1991, p. 35), a noção de cotidiano não possui sentido fora das contradições do processo histórico. Nesses termos, ao caracterizar a sociedade em que se vive, compreende-se a cotidianidade como o cotidiano situado nas relações do mundo.
- (7) As preocupações teóricas 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).

- (8) As noções de espaço concebido, produzido e vivido derivam das análises de Penna (2000, p. 13), a partir da obra de Lefebvre. Respectivamente, relacionam-se à “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 em que o valor de uso permeia qualitativamente seu significado e abre possibilidades de insurgências).
- (9) No Plano Piloto em Brasília, em virtude de sua concepção urbanística, em que os prédios são erguidos sobre pilotis, vendem-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 quanto a localização e a função foram estabelecidas no Projeto de Lúcio Costa. Aprofundam-se essas questões ao longo deste artigo.
- (10) A destinação inicial dessa via consta no Relatório Lúcio Costa: “Ao fundo das quadras estende-se a via de serviço para o tráfego de caminhões, destinando-se ao longo 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”.
- (11) 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 têm como endereçamento as centenas ímpares (Quadras 100, 300, 500, 700 e 900). Já as quadras que se localizam a leste do Eixo são numeradas pelas centenas pares (Quadras 200, 400, 600 e 800).
- (12) Segundo Lúcio Costa, no “Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília”, do livro Brasília 57-85, p. 123, item 3.1. Disponível em: <http://www.semarh.df.gov.br/005/00502001.asp?ttCD_CHAVE=15836>. Acesso em: 28 nov 2010.
- (13) Artigo disponível em: <<http://www.docomomo.org.br/seminario%208%20pdfs/189.pdf>>. Acesso em: 2 dez 2010.
- (14) Em relação ao espaço como mercadoria, ver a dissertação intitulada *A (re)produção do espaço como mercadoria: Pólo 3 - Projeto Orla extensões-latências* (Viana, 2008).
- (15) Com a ciência de que esta articulação entre forças produtivas (meios de produção e força de trabalho) e relações de produção (propriedade econômica das forças produtivas) possui ampla controvérsia no pensamento marxista, adota-se aqui a análise de Cohen (1978, especialmente o capítulo II).
- (16) Esses estabelecimentos foram transferidos para um novo local denominado Cidade dos Automóveis.
- (17) Cassin (1993) evidencia uma tradução possível de um autor grego cuja identidade ainda se discute.

Referências

- BARRETO, F. F. P. (2002). 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. *Brasília Sustentável – Memorial*. Brasília, DF.
- BRANDÃO, V. B. (2009). *W3 Sul, ontem, hoje e amanhã – os dilemas de uma avenida modernista*. 8º Seminário DOCOMOMO Brasil. Rio de Janeiro. Disponível em: <http://www.docommo.org.br>
- CALVINO, I. (1994). *Marcovaldo ou as estações na cidade*. São Paulo, Companhia das Letras.
- CARLOS, A. F. A. (1994). *A (re)produção do espaço urbano*. São Paulo, Edusp.
- _____. (2001). *Espaço-tempo na metrópole*. São Paulo, Contexto.
- CASSIN, B. (1993). “‘Barbarizar’ e ‘cidadanizar’” – ou não se escapa de Antifonte (sobre a verdade, tradução e comentário). In: CASSIN, B.; LORAUX, N. e PESCHANSKI, C. *Gregos, bárbaros, estrangeiros: a cidade e seus outros*. Rio de Janeiro, Ed. 34.
- COHEN, G. A. (1978). *Karl Marx’s Theory of History: A defence*. Oxford: Clarendon; Princeton: Princeton University Press.
- DAMIANI, A. L. (2002). “O lugar e a produção do cotidiano”. In: CARLOS, A. F. A. (org.). *Novos caminhos da Geografia*. São Paulo, Contexto.
- HOBBSAWM, E. e RANGER, T. (org.) (2008). *A invenção das tradições*. Rio de Janeiro, Paz e Terra.
- LEFEBVRE, H. (1973). *A reprodução das relações de produção*. Porto, Publicações Escorpião.
- _____. (1991). *A vida cotidiana no mundo moderno*. São Paulo, Ática.
- _____. (2004). *A revolução urbana*. Belo Horizonte, Editora UFMG.
- _____. (2008). *Espaço e política*. Belo Horizonte, Editora UFMG.
- MARTINS, J. de S. (2010). *A sociabilidade do homem simples: cotidiano e história na modernidade anômala*. São Paulo, Contexto.
- PENNA, N. A. (2000). *Brasília: do espaço concebido ao espaço produzido. A dinâmica de uma metrópole planejada. 2000*. Tese de Doutorado. São Paulo, Universidade de São Paulo.
- VESENTINI, J. W. (1985). Construção do espaço e dominação: considerações sobre Brasília. *Revista Teoria & Política*. São Paulo, Editora Brasil Debates, ano 2, n. 7, pp. 102-121.
- VIANA, R. (2008). *A re-produção do espaço como mercadoria: Pólo 3 – Projeto Orla extensões-latências*. Dissertação de Mestrado. Brasília, Universidade de Brasília.
- VIRILIO, P. (1993). *O espaço crítico e as perspectivas do tempo real*. Rio de Janeiro, Editora 34.

Texto recebido em 30/out/2011
 Texto aprovado em 10/dez/2011

