

**VIDA COTIDIANA NA METRÓPOLE MODERNA: INVESTIGAÇÃO
PSICOSSOCIOLÓGICA DA APROPRIAÇÃO DOS ESPAÇOS PÚBLICOS DE
BRASÍLIA/DF**

Bárbara Helena Cunha de Sousa Barbosa
Acadêmica, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília – FAU UnB
barbarahcsb@gmail.com

Patrícia Silva Gomes
Professora, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília – FAU UnB
sgomespatricia@yahoo.com.br

RESUMO:

O trabalho busca uma investigação crítica sobre como os espaços públicos de Brasília, resultantes das decisões de planejamento e desenhos urbanos realizadas na escala do espaço abstrato – concebido –, são percebidos, usados e apropriados pela população em sua *práxis* cotidiana. Aborda-se teoricamente o exercício do urbanismo como representação do poder, ao longo da história, e, sobretudo no modernismo, bem como a centralidade do espaço como *locus* de compreensão da sociedade e da vida cotidiana. As investigações psicossociológicas realizadas por meio do cruzamento de questionários e mapas afetivos, aplicados à cinquenta pessoas abordadas nas principais estações de metrô de Brasília, permitiram identificar as subjetividades e recorrências da percepção e vivência da população em relação à imagem da cidade monumental, da segregação e exclusão, bem como das vinculações afetivas aos seus espaços.

Palavras-chave: Brasília, vida cotidiana, produção do espaço.

GT – 7: Produção do espaço urbano numa perspectiva crítica

1 INTRODUÇÃO

Brasília é resultado das decisões tomadas sobre o espaço abstrato, o que pode ser observado tanto no plano varguista, de marcha para o oeste, quanto juscelinista, do sonho do Brasil grande, que queimaria etapas e se modernizaria 50 anos em cinco, quanto ainda pelo seu desenho de poder, expresso pelo seu criador, Lúcio Costa, já no ato inaugural – “nasce 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).

Contudo, a cidade desenhada para as representações do poder e para a programação da sociedade, vai ser habitada por pessoas comuns, oriundas de diversas partes do país, que migrariam para a “capital esperança”. Essa multidão metropolitana de anônimos, corpos errantes, forja, em sua *práxis* cotidiana no espaço, formas de uso, apropriação e vinculação afetiva à cidade, que podem confirmar o desenho moderno, ou desenvolver-se contra ele ou apesar dele.

Com efeito, as primeiras iniciativas de planejamento de Brasília determinaram que, por premissas de proteção dos mananciais, do Lago Paranoá e do conjunto monumental, a capital deveria crescer por cidades-satélites¹ implantadas a distâncias não inferiores a 15 km do Plano Piloto, e a ele conectadas por Estadas-Parques (PAVIANI, 2010); esses tecidos seriam separados por um cinturão sanitário-bucólico, conformando um verde estrutural.

Segundo Paviani (2011), as regiões administrativas foram se constituindo com usos residenciais e comerciais, porém com dependência do Plano Piloto quanto à procura de empregos e serviços. Sendo assim, o cotidiano da periferia ainda se resume em constantes deslocamentos pendulares casa-trabalho. Dados da PDAD (2015), ainda confirmam essa concentração de empregos, visto que 41,53% dos postos de trabalho do DF encontram-se no Plano Piloto.

As primeiras cidades-satélites seriam inauguradas antes mesmo do Plano, apesar de Lúcio Costa prever a sua criação somente depois que o Plano Piloto atingisse cerca de 500 mil habitantes, fazendo com que a utopia social de integração de classes no Plano não se confirmasse. Adicionalmente, frente ao problema de abastecimento dos acampamentos de obras, ou mesmo da necessidade de fixação dos migrantes ao território, desde 1957, o Governo Federal promoveu a

¹ Considerando que as antigas cidades-satélites, atualmente denominadas de cidades ou regiões administrativas, constituem uma rede policêntrica e dispersa, que conforma a metropolização do território mais ampla, forjando um emaranhado de fluxos cotidianos por esses espaços, embora com a primazia do Plano Piloto. Derntl (2019) observa que o termo cidade-satélite foi institucionalmente banido em razão da conotação negativa, reveladora de uma desigualdade socioespacial, bem como pela tentativa de fazer destas cidades dinamicamente independentes, como no congênere inglês da cidade-jardim.

concessão de lotes rurais, por longo prazo, para a formação de colônias agrícolas (DERNTL, 2019).

Derntl (2019) assinala que, na medida em que as novas urbanizações foram sendo criadas, adotava-se o desenho do moderno periférico (HOLANDA, 2003), que reproduz o zoneamento funcionalista, mas longe da monumentalidade do conjunto do poder. Enquanto isso, havia a extensão periférica das cidades-satélites, em desenhos populares ou assentamentos precários, e a proliferação de condomínios fechados, como alternativa de moradia da população de média renda, que não queria morar nas cidades-satélites, mas não conseguia acessar o Plano; além da dispersão da mancha urbana pelo entorno goiano, onde a atuação do solo privado representaria a possibilidade de acesso ao pedaço de chão na metrópole brasiliense pelos segmentos populares – todo esse conjunto conforma hoje a denominada Área Metropolitana de Brasília (AMB) (figuras 3 e 4).

Desse modo, a pretensão inicial de formação de uma rede urbana policêntrica, que pudesse contrabalançar o Plano Piloto é contrastada pela formação de núcleos urbanos dormitórios, carentes de uma base econômica diversificada e de equipamentos coletivos mais qualificados, passando a depender, cotidianamente, de grandes deslocamentos para acessar alternativas de emprego, saúde, educação e lazer melhor estruturados, enfim, o “direito à cidade”, negado em seus territórios (PAVIANI, 2010). Assim, a cidade concebida para a manifestação do poder político ao se transmutar em metrópole dispersa, segregada e fragmentada, expõe os limites do desenho enquanto manifestação da técnica enquanto gera o cidadão metropolitano.

Frente a esses contornos, o trabalho tem por objetivo investigar a Brasília vivida e experienciada pela população metropolitana, em seu uso cotidiano e em seu imaginário, isto é, em seu espaço vivido e percebido. Essa investigação se alinha às contribuições teóricas da crítica ao urbanismo e da proposição de um urbanismo humano/unitário de Lefebvre (1991, 1993, 1999, e 2001²), De Certeau (2003), Debord (1997) e, na prática, aos estudos de percepção ambiental de Lynch (1997). O método de trabalho consistiu na aplicação cruzada de questionários e mapas afetivos, de tal modo a identificar as subjetividades e recorrências nas vozes da rua, que se constituem uma força bastante potente para um planejamento e desenho urbanos mais humanos.

² Filósofo neomarxista com ampla produção ao longo dos anos 1970, da qual, quatro obras, em particular, são utilizadas como referência ao pensamento desenvolvido neste trabalho: O Direito à cidade (2001) [1968]; A revolução urbana (1999) [1970]; A crítica da vida cotidiana (1991) [1968]; A produção social do espaço (1993) [1974].

2 O DESENHO DO PODER E O PODER DO DESENHO

Se a política é a organização social de um grupo que se desenvolve em um espaço, o lugar no qual esse espaço é criado será integrador ou segregador, inclusivo ou excludente, estará orientado de acordo com a aspiração à redistribuição da qualidade de vida ou com a perpetuação da exclusão e do domínio dos poderes. É por isso que a arquitetura é sempre política (MONTANER; MUXÍ, 2014. p. 65-66).

É a partir do renascimento que a aliança entre o urbanismo e o poder se estabelece, quando o arquiteto passa a emprestar os seus serviços para a realização do espaço extraordinário, das manifestações do poder econômico e político, afastando-se do canteiro (FERRO, 1979). Sob a égide da ordem estética e funcional dos tratados de Alberti, nesse momento, a praça e a rua passam por uma primeira inflexão, deixando de ser o lugar das funções urbanas e da festa cultural (sagrada e profana) das diversas classes sociais, para se tornarem percursos visuais, decorativos e com segregação dos espaços de sociabilização da burguesia nascente (CALDEIRA, 2007).

Sobre as alianças que tangem a participação de arquitetos, Montaner e Muxí (2014) observam que o surgimento dos Estados-nação na Europa e nos Estados Unidos fez com que instituições vinculadas ao Estado o consolidassem politicamente, concretizando edifícios projetados por arquitetos e engenheiros que transmitiam a cultura dominante e outros ensinamentos, fazendo com que estes simbolizassem um novo poder administrativo e legislativo próximo à população.

Segundo eles, essas instituições promoveriam uma nova distinção entre o domínio público e o privado. Se na Idade Média a noção desses domínios coexistia dentro da casa, ao longo da Idade Moderna, o público passa a exercer um papel de garantia de igualdade e oportunidades de um bem-estar social, enquanto o privado é construído no direito à propriedade, privacidade e intimidade.

A grande reforma de Paris, em meados do século XIX, mostra o expoente desse urbanismo utilizado como manifestação do poder político-militar e a serviço da reprodução mercantil (HARVEY, 2012). As diferentes classes sociais, já imersas no projeto de modernidade, passariam a usar espaços diferentes – a população de baixa renda é afastada para os arrabaldes da cidade, enquanto a burguesia triunfante, sob o signo da belle époque, frequentaria os grandes cafés, galerias, teatros e bares.

Em 1929, Georges Bataille escreveu um artigo sobre o papel da arquitetura enquanto expressão dos comportamentos de uma sociedade e sua imposição como uma forma de autoridade,

por meio de monumentos arquitetônicos e suas grandes escalas (MONTANER; MUXÍ, 2014. p. 31). Tais monumentos poderiam ser a representação de um poder existente, seja do Estado ou da Igreja, estabelecendo o silêncio ou medo às sociedades.

Cumprе ressaltar também que as noções de princípios éticos, morais e estéticos nas relações entre a arquitetura e a sociedade surgiram no século XIX, a partir dos estudos e publicações embasados nas mudanças sociais introduzidas pelo ano de 1848 (MONTANER; MUXÍ, 2014). A proposição da função social da arquitetura só poderia ser pautada após os inúmeros protestos da classe trabalhadora e a tomada da consciência de classe, culminando na primavera dos povos (MONTANER; MUXÍ, 2014).

Se a arquitetura funciona como forma de domínio e controle perante à população, como não pensar as cidades como produto de vários fatores históricos, políticos e sociais que obedecem ou projetam uma ideologia? Para Lefebvre (1993), o espaço concebido – dos planejadores e urbanistas – desempenha um papel social e político de maneira abstrata, estabelecendo uma relação entre objetos e pessoas em uma lógica de dissolução de conflitos e contradições que surgem a partir dele. Esse espaço abstrato teria, assim, um impacto prático, onde os usuários experimentarіam o que foi imposto a eles, justificado pelas representações concebidas por esses planejadores.

Ademais, geraria também uma homogeneização e normatização denominada pelo Estado, conforme suas forças políticas e econômicas. De tal modo que o espaço acaba sendo um produto conjunto entre a arquitetura e o Estado, em uma lógica de ordem, racionalização e higienização.

Por meio de um discurso de ruptura com uma “arquitetura conservadora do passado”, os arquitetos do início do movimento moderno, em 1920, rejeitariam a monumentalidade de estéticas anteriores e buscariam uma utilização ideológica-simbólica do novo estilo. Assim, a indústria e a arte de vanguardas – o *L’esprit Nouveau* – se aliarіam ao *Establishment*³, para promover, em escala colossal, os grandes conjuntos e urbanizações da reconstrução pós-guerra, sob a égide do capitalismo fordista.

Ao mesmo tempo, os modernos ambicionavam tornar o modernismo um instrumento de construção e uma nova era de liberdade e progresso social. A nova monumentalidade pautada pelo moderno simbolizava ideais coletivos, porém, se transformou em instrumentos de controle do

³ Em suas inquietações políticas, Vilanova Artigas no texto “Le Corbusier e o imperialismo”, publicado na revista Fundamentos, de 27 de maio de 1951, da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, mostra essa aliança autoritária de Le Corbusier.

espaço, aumento dos lucros e a construção de um imaginário que vinculava o progresso social ao econômico (RODRIGUES, 2001). Na cidade moderna, a monumentalidade se afirmaria nas diferenças de escalas, noções de hierarquia e setorizações muito bem delimitadas⁴.

Os modernos, sobre a pretensão da utopia social, desenhariam o espaço conforme seus desígnios, encarando o homem como mero sujeito e homogeneizariam a cidade, exercendo um papel conjunto ao lado do Estado.

Juntamente ao debate da produção do desenho de poder, cabe registrar o surgimento, no século XX, da figura do arquiteto liberal, gerando, no corpo da Bauhaus e do Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM), a pressão para a regulamentação do exercício das atividades técnicas na arquitetura por colégios profissionais (MONTANER; MUXÍ, 2014).

A Bauhaus se dividiria, então, em um lado imaginista, que buscava a arquitetura como uma prática emancipadora e coletiva, na qual o arquiteto seria um “técnico a serviço da sociedade”, e a funcionalista, que enfatizaria a sociedade liberal e a figura do arquiteto como criador. A ascensão do arquiteto liberal, cuja contratação corporativa acabaria por marginalizar arquitetos autodidatas de vanguarda se adequou melhor ao funcionamento do sistema capitalista, pois incentivava sua função elitista perante a sociedade.

Brasília surgiria assim como materialização axiomática dos princípios do urbanismo moderno levada ao cerrado interiorano, em um momento em que os próprios princípios do moderno estavam em crise no corpo do CIAM. Vale lembrar que Brasília, embora não seja diretamente afetada pelo projeto industrial – não é uma cidade industrial, apesar de sofrer as influências da industrialização (BAHIA, 1978; MONTE-MÓR, 2007) – teve no projeto político da cidade administrativa-monumental importante força dominante.

Surgida com ideais de construção de uma nova sociedade, a capital foi executada por pessoas de todos os cantos do país, que vinham alimentadas por uma esperança estimulada pelo governo, porém, acabou sendo habitada por setores populacionais privilegiados, “pelo resto do Brasil que se pretendia negar” (HOLSTON, 1993).

Monte-Mór (2007) observa que, em sua macroestrutura, Brasília não difere das cidades brasileiras geradas no capitalismo industrial, onde uma área central concentra o capital – o centro

⁴ Lucio Costa, no Relatório do Plano Piloto de Brasília, descreve a necessidade da concepção da nova capital ser monumental e organiza a cidade em eixos e setores, configurando suas hierarquias com centralidades e diferenças de escala (CODEPLAN, 1991); o que vai contribuir, por conseguinte, para a reificação dos indivíduos.

de negócios, o poder político e as classes dominantes – e a cidade se estende por uma periferia precária, "marginal" à acumulação de capital fixo.

Torna-se até mesmo mais injusta que as demais cidades brasileiras, ao adotar um modelo de ocupação caro, que aumenta a densidade na medida em que se afasta do Plano. Ademais, a utopia de espaços verdes ocorre às custas de uma segregação terrível, além de sujeitar os espaços da natureza não à lógica dos processos ecológicos, mas à racionalidade moderna; e, apesar da primazia dos espaços coletivos – abertos e públicos –, não presentes nas demais cidades brasileiras, os mesmos são amorfos e impessoais, não promovendo o convívio social com qualidade.

O conjunto do poder, pela monumentalidade, acaba produzindo uma paisagem de objetos, ao invés de uma paisagem de lugares (HOLANDA, 2003), são monumentos que não têm portas para a rua, as pessoas não sabem/não são convidadas a acessar. Brasília promove também a morte da rua, como lugar simbólico das manifestações e encontros. Não é à toa que a cidade, sobretudo durante a ditadura militar, pode ser vista como autoritária, não só por possuir seus conjuntos monumentais/simbólicos protegidos da população, mas também por gerar um domínio perspectivo, muito propenso ao controle panóptico.

Além disso, a cidade protegida pelo patrimônio, não possibilita a oportunidade de construção do espaço pela população, enquanto as cidades-satélites periféricas suprem o desejo da população de fazer a cidade, gerando, conseqüentemente, maior sentimento de pertencimento.

3 A PRODUÇÃO SOCIAL DO ESPAÇO E A VIDA COTIDIANA

O desenho urbano, resultante deste espaço do poder, acaba por definir, de uma forma mais facilitada (sugestiva) ou dificultada (coibida), diversas formas de uso e apropriação cotidianos pela população. Lefebvre (1999) oferece uma grande contribuição ao entendimento do espaço como *locus* fundamental para a compreensão da sociedade, bem como da vida cotidiana como possibilidade potente e humana de transformação da realidade.

Para tanto, o autor distingue a cidade – realidade presente, imediata, dado prático-sensível, arquitetônico – e o “urbano” – realidade social, composta de relações a serem concebidas ou reconstruídas pelo pensamento (LEFEBVRE, 1999. p.54). Distingue ainda a teoria e a prática, a qual separa, por sua vez, em *práxis* (ação sobre os grupos humanos), *polésis* (criação de obras), *techmé* (atividade armada com técnicas e orientada para os produtos, LEFEBVRE, 1999. p.36).

A dialética da tríade espacial proposta por Lefebvre (1993) – o concebido, o percebido e o vivido – mostra como as decisões tomadas na escala do desenho de poder – o espaço concebido – acabam por refletir em uma série de transformações nas escalas das decisões coletivas e da vida cotidiana – os espaços percebido e vivido.

O concebido, na abordagem lefebvriana, isto é, das representações do espaço, é o espaço dominante em qualquer sociedade; é o espaço do ato do pensamento (mental), mas que se transforma em prática, a partir da construção concreta (Schmid, 2012). É aquele dos cientistas, dos planejadores, dos urbanistas, dos tecnocratas fragmentadores, engenheiros sociais e até o de certos tipos de artistas próximos da cientificidade (Lefebvre, 1993). O percebido, isto é, da prática espacial, é o espaço da identificação (percepção) da manifestação da natureza (transformada, dominada, apropriada) pela ação coletiva nas diversas escalas – do indivíduo, da família, da vizinhança (Lefebvre, 1993). Ao passo que o vivido, dito, espaços de representação, são os espaços da vida cotidiana, dominada, passivamente experienciada por meio de um sistema mais ou menos coerente de símbolos e signos não-verbais que a imaginação deseja modificar e apropriar (LEFEBVRE, 1993. p. 98).

De acordo com o pensamento lefebvriano, não se trata da prevalência de uma escala sobre a outra, mas da compreensão de que o espaço é, ao mesmo tempo, percebido, concebido e vivido; de tal modo que assim como o concebido e o percebido afetam a vida cotidiana, esta pode transformar coletivamente o espaço hegemônico/dominante. O autor denuncia a falta de relação entre teoria e *práxis*, e, por conseguinte, a falta de apropriação do espaço que o concebido – quando realizado de maneira separada do vivido – inevitavelmente propicia (Schmid, 2012).

Para Lefebvre (1999), a cidade emite e recebe mensagens, de tal modo que a sua semiologia alinha interesses teóricos e práticos. Para o autor:

Existe a falta da cidade: aquilo que acontece na rua, nas praças, nos vazios, aquilo que aí se diz. Existe a língua da cidade: as particularidades próprias a uma tal cidade e que são expressas nas conversas, nos gestos, nas roupas, nas palavras e nos empregos das palavras pelos habitantes. Existe a linguagem urbana, que se pode considerar como linguagem de conotações, sistema secundário e derivado no interior do sistema denotativo (empregando aqui a terminologia de Hjelmslev e de Greimas). Finalmente, existe a escrita da cidade: aquilo que se inscreve e se prescreve em seus muros, na disposição dos lugares e no seu encadeamento, em suma, o emprego do tempo na cidade pelos habitantes dessa cidade (LEFEBVRE, 1999. p.75).

Na análise de Lefebvre (1991), a modernidade instaura o domínio do homem sobre a natureza, sobre o mundo e sobre a própria vida; o que é um domínio alienado, no qual o homem se vê prisioneiro de sua própria dominação e de sua própria vida (Lefebvre, 1991). O autor faz uma crítica mordaz à *mass media* do seu tempo, típica do capitalismo fordista, que compromete e

esvazia, conjuntamente, a vida, baseada no consumo de *gadgets*, e os lugares, saturados de objetos. Para ele, a *mass media* ergue-se como um sistema que aliena o indivíduo, mesmo que sob o argumento do gozo e da libertação.

O cotidiano programado se impõe assim mesmo durante o tempo do não-trabalho, isto é, do lazer, pela prevalência da utilização dos locais de recreação em massa, notadamente o parque urbano, e de não-lugares, como os *shoppings centers*.

A vida cotidiana tem assim o peso de ser o lugar onde a cidade é apropriada e pode vir a ser transformada coletivamente, por uma revolução urbana de baixo para cima. Com efeito, a obra de Lefebvre defende um marxismo humano, apostando em uma revolução do cotidiano, como aquela que combateria as decisões hegemônicas, que atomizam e alienam os sujeitos, libertando-os como “prisioneiros”.

A partir daí o autor advoga pelo direito à cidade como um apelo, uma exigência (Lefebvre, 2001), entendido como o direito de (luta por) acesso à direitos – especialmente para as classes expropriadas e minorias – apesar da inscrição, ainda que de forma incompleta, desses direitos nos códigos. O direito à cidade tem, assim, na obra de Lefebvre, o sentido amplo de acesso não apenas aos objetos físicos da cidade – habitação, mobilidade, saneamento, etc. –, mas antes, e também, o direito de acesso político à cidade, às lutas, à diferença, à vida cotidiana, à cidade como valor de uso coletivo, feita de satisfação e prazer, encontros, ludicidade, imprevisibilidade. Carlos *et al.* (2017) apontam que pensar o direito à cidade a partir da obra de Lefebvre significa desinverter o mundo invertido pela sociedade de consumo – marcada pela instituição de relações sociais pautadas na lógica do mercado, pelo modelo de felicidade baseado na posse e no consumo de bens, na hegemonia do homogêneo sobre o diverso, na propriedade privada, que submete o acesso à habitação e aos serviços coletivos, à uma lógica de exclusão e espoliação da vida.

O cenário que enceta a obra de Lefebvre (2001) – as manifestações de maio de 1968, na França – vai influenciar também outros autores fundantes do entendimento da vida cotidiana como força potente de transformação da realidade urbana, dentre eles Débord (1997) e De Certeau (2003). Nesse bojo, Debord e a Internacional Situacionista buscaram uma crítica irônica, criativa, marginal e radical ao movimento moderno em arquitetura, principalmente ao formalismo e ao funcionalismo; segundo o grupo, a repressão social se dava no espaço urbano e o urbanismo estava a serviço dessa repressão (Jacques, 2003).

Em vários textos, o grupo busca uma crítica à sociedade de consumo do capitalismo fordista que, imersa em um mundo do triunfo da imagem sobre as coisas – a sociedade do

espetáculo (Debord, 1997) –, aliena e atomiza os cidadãos, tornando-os não atores, mas espectadores do espaço. Na visão de Lefebvre (1993), que chegou a contribuir com o grupo, o cotidiano programado teria como consequência expropriar os corpos pelo lado de fora, através do espetáculo. Jacques (2003) observa que o grupo vai questionar também a automatização do projeto e dos processos construtivos, que teria por consequência a museificação da cidade e sua transformação em espetáculos urbanos estáticos e não-participativos.

A partir daí o grupo advoga pela teoria do urbanismo unitário, que não pretende ser uma teoria do urbanismo, mas sim uma crítica ao urbanismo e a favor da cidade, isto é, ao monopólio urbano dos urbanistas e planejadores em geral e a favor de uma construção realmente coletiva das cidades (JACQUES, 2003. p.17).

As propostas se baseiam na criação de espaços mais humanos, trocando os desejos impostos pela cultura dominante por aqueles latentes no cotidiano das pessoas, buscando explorar a cidade como condicionadora e condicionada de/pelas experiências comportamentais; para tanto, propõe a exploração de situações pelos métodos técnico-artísticos da psicogeografia e da deriva.

A psicogeografia foi definida como um “estudo dos efeitos exatos do meio geográfico, conscientemente planejado ou não, que agem diretamente sobre o comportamento afetivo dos indivíduos” (JACQUES, 2003. p.18); assim, a mesma busca compreender como as ambiências urbanas são percebidas pelos cidadãos. A deriva, por sua vez, conforme observa Jacques (2003), consiste na técnica de andar sem rumo pela cidade (errâncias), perdendo-se voluntaria e lentamente, escapando-se da rotina do cotidiano e misturando-se à influência do cenário, para registrar as sensações obtidas. Jacques (2003) observa que, pela proposta da deriva, os situacionistas propunham a experimentação lúdica da cidade atual, enxergando-a como um jogo que deve ser jogado até chegar-se a uma formulação da cidade futura, inédita (JACQUES, 2003. p. 20).

Jacques (2003) observa que a crítica dos situacionistas ao urbanismo moderno vai ocorrer no mesmo momento em que o grupo Team X buscava, pela denúncia ao excesso de racionalismo e funcionalismo, introduzir, no corpo do CIAM, o pós-moderno; de tal modo que a tirania do consenso cartesiano chegaria à sua última fase, tentando redigir sem sucesso a Carta do Habitat, em 1956 (Jacques, 2003).

Em termos gerais, os dois grupos – Team X e Situacionistas –, buscavam, cada um à sua maneira, voltar-se contra a generalidade, a impessoalidade, a grande escala e a autoridade do Estado e dos próprios urbanistas ligados às pretensões modernas, simbolizadas pelo *modulor*

corbusiano, a tábula rasa, a racionalidade e a separação de funções (*zoning*). Com isso, eles propunham ideias semelhantes de bricolagem, mistura de usos, diversidade, volta à escala humana.

Outros autores se juntam a esse uníssono de manifestações críticas, sobretudo a partir dos estudos de comportamento, denunciando as patologias psicossociais geradas pelos grandes conjuntos dormitórios – neurastenia, delinquência juvenil, crimes, prostituição, tédio e isolamento social –; dentre elas a suburbanização das cidades norte-americanas (Jacobs, 2007), tendo à frente a atuação de Moses, e as *banlieues* francesas, como Sarcelles.

Todavia, enquanto os situacionistas não queriam criar um novo urbanismo, mas sim buscar uma crítica ao urbanismo, incorporando um jeito de fazer cidade pelas contribuições da população, esses autores pós-modernos, ao buscarem respostas aos problemas urbanos não resolvidos pelo moderno e/ou causados por ele, acabaram por gerar uma série de obras referentes ao urbanismo, muito incorporadas na prática profissional, isto é, pelos *experts*.

É nesse bojo que a obra de Lynch (1997) busca, pela ponte com as pesquisas de psicologia ambiental, compreender como a cidade é percebida e imaginada pelos cidadãos, para tanto, o autor aplicou, cruzadamente, mapas mentais e questionários junto à população. A psicologia ambiental esclarece que a formação da imagem mental inicia-se pela cognição, quando os organismos do sujeito se adaptam ao meio, a partir daí, a forma física da cidade é selecionada e organizada, no campo da memória, e recebe um significado, no campo do raciocínio; e, apesar das subjetividades, os grupos socioculturais tendem a formar imagens mentais parecidas.

Pela interpretação dos resultados, os estudos de Lynch puderam identificar uma espécie de imagem pública do lugar, a partir das recorrências, bem como estudar os elementos da estrutura urbana capazes de gerar uma boa forma física da cidade – imaginabilidade, identidade, legibilidade, orientabilidade –; parte dos quais foram investigados pelas teorias de *gestalt*, semiologia e semiótica. O autor identificou também que especialmente cinco elementos da estrutura urbana são mais recorrentemente usados pela população na representação imagética da cidade, a saber: marcos (que são os pontos e as edificações mais marcantes), nós (que são os pontos de confluência de veículos e pessoas), percursos (que são os espaços de deslocamento, notadamente as ruas), limites (que são linhas divisórias reais ou simbólicas entre morfologias distintas) e bairros (que são setores da cidade com morfologia similar).

A narrativa do corpo como escala de luta, de subversão, de reflexão, de sentidos e sentimentos, em oposição a figura do homem padrão *modular* – do gênero masculino, branco, de 1,83 m, heterossexual, programado para o trabalho e o consumo – permeiam esses debates,

evidenciando o poder da vida, da diversidade e das relações interpessoais como força biopotente (Foucault, 2008) em oposição aos poderes instituídos e aos projetos totalizantes.

É nesse contexto que De Certeau (2003) vai advogar pela importância das práticas ordinárias – pelos “modos de fazer” o espaço pelas pessoas comuns, os usuários anônimos. Tais práticas muitas vezes fazem uso das regras e convenções impostas por uma ordem social e economicamente dominante, bem como pelo desenho urbano instituído, mas outras definem comportamentos, usos e apropriações, não previstos nas normas sociais e nos planos urbanísticos.

O autor propõe a arte de andar pela rua, compreendendo sua linguística e performance, os diversos *patchworks* (microrredes do cotidiano) e as diversas bricolagens poéticas (ambiências criadas pelos diversos grupos sociais), a partir das “focalizações enunciativas”, ou seja, do lugar do corpo no discurso.

O autor desenvolve também a ideia de tática e estratégia, para ele, a estratégia é a ciência dos movimentos bélicos, que ocorre fora do campo de visão do inimigo, enquanto a tática, é a ação que se realizada nas dentro do campo de visão deste (De Certeau, 2003). Assim, defende que as táticas são forças que a população dispõe para acessar seus objetivos, e que são das brechas deixadas pela sociedade de controle, do poder dominado (panóptico), que as populações têm reais possibilidades de transformação.

De Certeau (2003) observa que a rua, geometricamente definida pelo urbanismo, transforma-se em lugar pelos pedestres. Harvey (2012) complementa que a rua historicamente foi o espaço de poder dos sem poder.

O pensamento desses autores, além de buscar uma análise crítica da cidade moderna – marcada em Brasília – também fornece métodos bastante pertinentes para investigação psicossociológica do uso, apropriação e percepção dos espaços públicos e de mobilidade de Brasília pela população, assim como de identificação das possibilidades reais e emancipatórias de transformação da realidade urbana de Brasília, a partir das vozes da rua, ouvidas no trabalho.

4 INVESTIGAÇÃO PSICOSSOLÓGICA DA VIDA COTIDIANA NOS ESPAÇOS PÚBLICOS DE BRASÍLIA

O desenho de Brasília, os modos de gestão do espaço urbano e os fatores socioeconômicos contribuíram para a sua segregação socioespacial (HOLANDA, 2002). Sua distribuição espacial foi concebida como núcleos urbanos conectados por rodovias, traduzindo o resultado de uma política rodoviarista durante o governo JK e estimulando a utilização do automóvel como principal

meio de transporte (PDTU, 2010). Do total dos moradores do Distrito Federal, 41,42% disseram que utilizam o próprio veículo para ir ao trabalho, seguidos por 38,07% que fazem uso do ônibus (PDAD 2015).

Desse modo, a demanda na rede viária vem aumentando continuamente, as relações entre o volume e a capacidade de tráfego geram congestionamentos no sistema viário regional. Atualmente, o sistema de transporte se estrutura em modos rodoviários e metroviários, atendendo às principais necessidades deslocamento da população. Assim, as RA's que mais se deslocam para o Plano Piloto são, respectivamente, Taguatinga, Ceilândia e Sobradinho. E além da dependência em relação ao Plano Piloto, esses deslocamentos quase diários demandam tempo e comprometem a qualidade de vida da população, pelo aumento do estresse do dia a dia e a má utilização do espaço urbano (PDTU, 2010).

A pesquisa in loco teve por objetivo investigar as relações cotidianas que ocorrem no deslocamento em massa dos brasilienses para outras cidades, bem como suas relações psicoafetivas com as mesmas. Obteve-se uma amostra total de 50 pessoas, que acabou por formar dois grupos com relações distintas: deslocamentos das Regiões Administrativas (R.A.) ou do Entorno goiano para o Plano Piloto e das R.A's e Entorno com a R.A Taguatinga.

Como escolha de análise para a pesquisa, optou-se por apresentar a relação da R.A. Taguatinga e o Plano Piloto, uma vez que a mesma, por mais que se estabeleça enquanto um grande polo comercial e de serviços, ainda possui vínculos com o centro de Brasília⁵.

Primeiramente, foram levantados perfis socioeconômicos dos questionados: idade, sexo (vide figura 1) e fluxos e fixos especializados (origem e destino x frequência semanal e durante o final de semana x meio de transporte utilizado x tempo de deslocamento - vide figura 2 (a) e (b) e figura 3 (a) e (b)). Posteriormente, mapas afetivos aplicados em pontos focais de mobilidade que concentram grandes fluxos de transporte de acordo com Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal e Entorno (PDTU). No Plano Piloto, foram escolhidos a estação metroviária Galeria e a Rodoviária, em Taguatinga, foi escolhida a estação metroviária Praça do Relógio.

Para a aplicação dos questionários foram abordadas questões como: i) vínculo com a cidade de destino dos deslocamentos cotidianos: motivo da viagem, frequência e tempo de permanência, meio e tempo de deslocamento, efeitos do deslocamento na qualidade de vida; ii) percepção e

⁵ Dados do PDAD (2015) apontam Taguatinga como o segundo local que mais concentra postos de trabalho no DF depois do Plano Piloto.

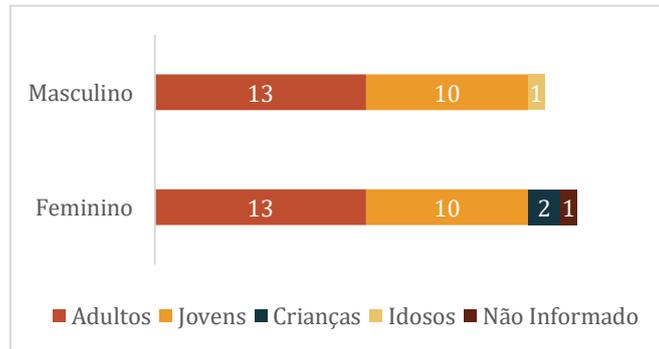
práticas na cidade de origem: lembranças dos lugares frequentados na infância, lugares favoritos, significados, descrição da cidade; iii) percepção e práticas na cidade de destino: significados, o que chama a atenção na paisagem, pontos positivos e negativos, o que chama a atenção no deslocamento, mudanças na paisagem ao longo do dia e do ano.

Na elaboração dos mapas afetivos, solicitou-se que a população representasse, sobre o mapa do Plano Piloto e de Taguatinga, o caminho percorrido do seu local de saída até o ponto de tomada de transporte público, utilizando barbante colorido, bem como registrasse, em linguagem de ícones e/ou *post-its*, as sensações e afeições marcantes do percurso. Os ícones foram divididos em quatro categorias – elementos espaciais (conforme Lynch, 1997), elementos geográficos, experiências afetivas e atividades desenvolvidas (conforme Débord, 1997; Jacques, 2003; De Certeau, 2003). Os mapas afetivos permitem explorar os contatos entre o mundo físico e mental de cada um, representando suas histórias, percepções, sentimentos, experiências pessoais, limites e possibilidades que identificam no território⁶.

As perguntas subjetivas revelam uma segregação classista entre ser um morador do Plano Piloto ou das regiões administrativas, a descrição do Plano Piloto como a capital da esperança e símbolo de ascensão no imaginário coletivo é recorrente, sendo comum a utilização de palavras que remetiam à beleza, organização e qualidade de vida. Seus monumentos e arborização são fortemente percebidos pela população e a sensação de “morar dentro de um parque” e ter contato com uma “arquitetura com identidade” contribuem para que muitas falas que coloquem o centro de Brasília como meta de vida. Inclusive, por mais que o Plano Piloto fosse colocado enquanto meta, também foi criticado por ser uma cidade com falta de vínculos de pertencimento.

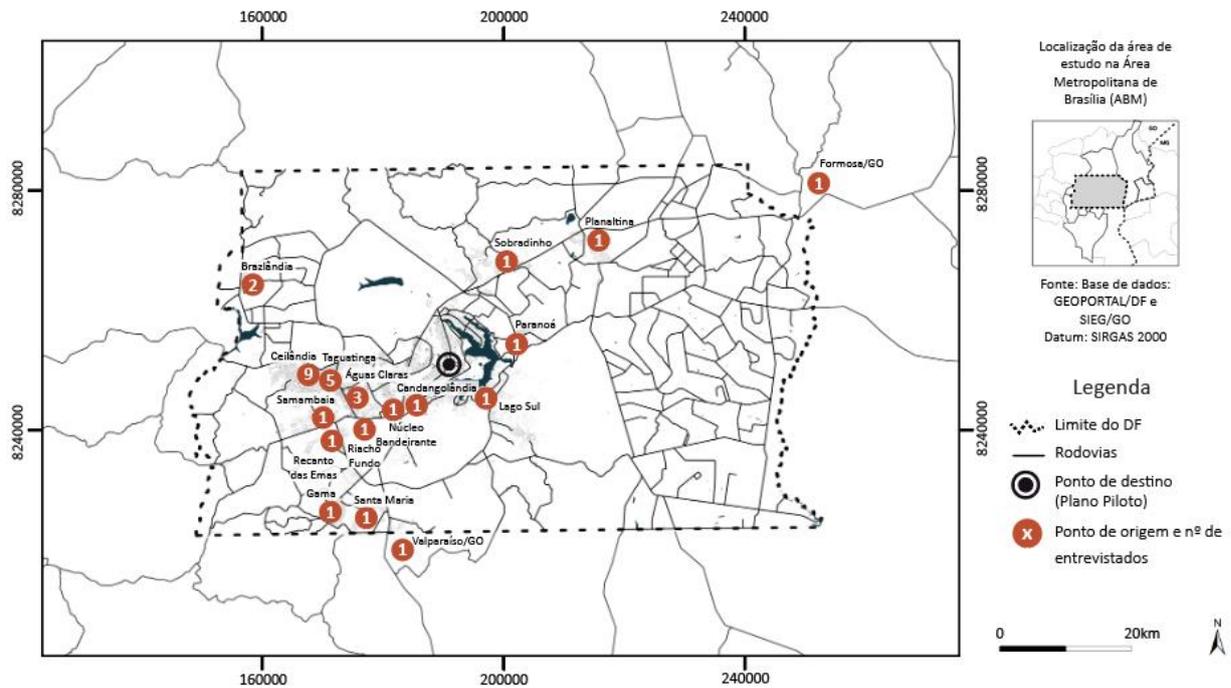
⁶ Cumpre ressaltar que esse método é uma adaptação daquele proposto por Lynch, visto que, ao solicitar aos investigados a representação do trajeto e afeições sobre mapa da cidade já pronto, não se conseguiu extrair a qualidade/facilidade com que a imagem mental da cidade é formada, expressa, geralmente, no desenho livre, como é caso do mapa mental. Assim como não adotou a técnica da deriva urbana, mas apenas incorporou a interpretação dos caminhos e ambiências da psicogeografia.

Figura 1: Dados gerais dos questionados.

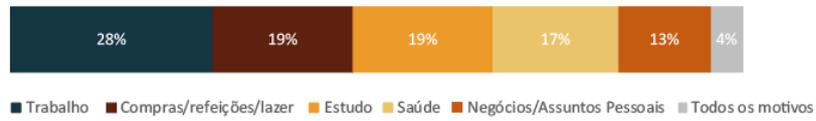


Fonte: arquivo pessoal das autoras, 2019.

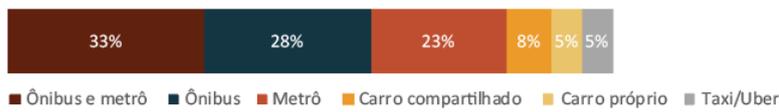
Figura 2 (a) e (b): Deslocamentos das Regiões Administrativas (RA) e do Entorno goiano RA para o Plano Piloto e vínculo, meio de transporte utilizado e horas de deslocamento.



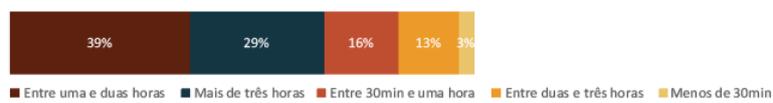
Vínculo com a cidade destino



Meio de transporte utilizado

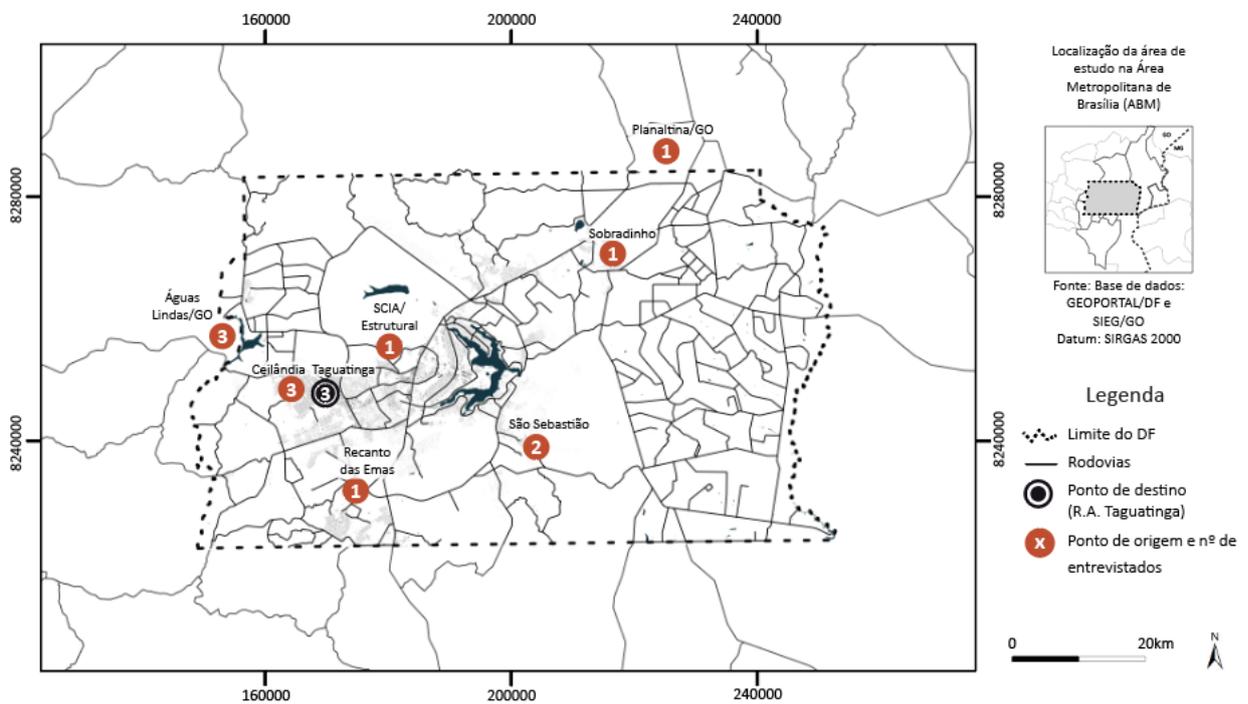


Horas de deslocamento (durante a semana)

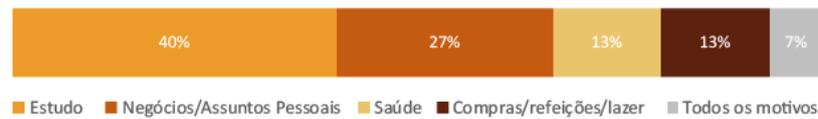


Fonte: arquivo pessoal das autoras, 2019.

Figura 3 (a) e (b): Deslocamentos das Regiões Administrativas (RA) e do Entorno goiano RA para Taguatinga e vínculo, meio de transporte utilizado e horas de deslocamento.



Vínculo com a cidade destino (Taguatinga)



Meio de transporte utilizado



Horas de deslocamento (durante a semana)



Fonte: arquivo pessoal das autoras, 2019.

Apesar da predominância das falas de orgulho aos espaços monumentais de Brasília, marcando, possivelmente uma alienação sobre a realidade do espaço, algumas passagens permitiram identificar problemas do desenho monumental: a excessiva distância para percorrer os atrativos (a Feira da Torre, por exemplo), coibindo o seu uso mais sistemático; o Eixo Rodoviário e as passagens subterrâneas sendo apresentados como barreiras e a excessiva setorização como dificultadora da realização das tarefas cotidianas e orientabilidade na cidade.

O verde bucólico de Brasília demarcou a segregação socioespacial existente, falas da população como "o verde vai mudando e ficando mais bonito quando chega no Plano" descrevem a transição de uma cidade verde para as regiões administrativas que não possuem tal característica. Com isso, reforça o papel de um paisagismo de qualidade acessível somente para uns, corroborando para que o mesmo seja privilegiado em áreas com maior poder aquisitivo.

O Parque da Cidade foi muito relacionado como atrativo de finais de semana, o que pode representar ainda um comportamento de lazer em massa. Porém, nas falas da população, as dificuldades de acesso a ele, por meio do transporte coletivo, foram presentes em várias respostas. Além disso, o uso dos *shoppings centers* prevaleceu dentre as opções de lazer em massa das populações, representando uma cultura consumista capitalista onde o lazer predominante não se estabelece em espaços públicos, e sim, privados.

No imaginário coletivo sobre as RA's, Ceilândia se apresenta como uma cidade que possui "raízes" e se ressignifica como "resistência", a defesa da cidade como vítima de um preconceito geral surge em várias falas que a defendem da imagem pejorativa que a perpetua como um lugar

violento. Tanto ela, quanto Taguatinga foram colocadas como cidades autossuficientes, com polos de cultura, comércio e essência.

Os mapas afetivos aplicados em Taguatinga relacionaram comumente pontos de interesse afetivos específicos do tecido urbano: uma padaria, uma lanchonete, as casas de uma rua, uma árvore na porta de uma casa, etc.; ao passo que, no Plano Piloto, referenciou-se mais os principais atrativos – os *shoppings*, o Parque da Cidade, o Jardim Zoológico, a Torre de TV, o Mané Garrincha, o Teatro Nacional e o Lago Paranoá.

No que tange aos aspectos negativos relacionados à qualidade de vida e à mobilidade por meio dos transportes públicos, 76% dos entrevistados afirmam que o tempo gasto no deslocamento causa cansaço e estresse, atrapalhando a organização do tempo e diminuindo o tempo gasto em atividades que promoveriam um maior bem-estar. Esses dados, então, confirmam a rotina exaustiva em que a população é submetida nesses movimentos pendulares diários para o centro da capital.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A profissão do arquiteto, mesmo prestando serviços a instituições privadas, estabelece diálogo com instituições públicas pois as mesmas regulamentam sua atuação profissional ou no território. E no caso de Brasília, a relação da arquitetura com o Estado já estabelecia um vínculo de proposta de serviço para com eles, uma vez que o concurso de projeto da capital permitiu a implantação de um plano arquitetônico urbanístico em grande escala.

O imaginário ainda presente de Brasília como a capital da esperança, estimulado pelo governo na época de sua ocupação, ainda possui forte imageabilidade na percepção de vários brasileiros que enxergam a capital como esperança na oferta de empregos. Todavia, cabe ressaltar que não somente o caráter político da cidade a incentiva enquanto símbolo de ascensão, e sim, também sua desigualdade socioespacial devido seu plano urbanístico concebido na parceria entre arquitetura e o Estado. O centro de Brasília é tido como símbolo de sucesso e expectativa dos moradores do DF que não o ocupam.

O dia a dia do brasiliense demonstra uma série de reivindicações, quer por melhorias urbanas nas Regiões Administrativas em que residem – pelo acesso aos serviços coletivos, mas também por sua inclusão simbólica como referência monumental-modernista –, quer em Brasília –

sobretudo, pela demanda de melhoria do transporte coletivo e de melhor acessibilidade aos diversos pontos.

Diariamente, pessoas se deslocam até o centro da capital, usam-no e percebem-no como um sonho quase inatingível e voltam para o seu território de origem. É urgente o incentivo a uma urbanidade não centralizada, de proposições que fortaleçam os diferentes usos e apropriações nas cidades da metrópole e possam desconstruir esse imaginário de reverência e desigualdade.

6 REFERÊNCIAS

BAHIA, L. A. **A cidade política: mudanças e perspectivas**. Revista de Administração Pública 12 (2):33-50, abr./jun. Rio de Janeiro, 1978.

CALDEIRA, J. M. **A praça na cidade brasileira, trajetória de um espaço urbano: origem e modernidade**. Campinas: Unicamp, 2007.

CODEPLAN. **Relatório do Plano Piloto**. Brasília, 1991.

_____. **Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios do Distrito Federal – PDADDF**. Brasília, 2015.

DE CERTEAU, M. **A invenção do cotidiano: 1. Artes de fazer**. Petrópolis, RJ: Vozes, 2003.

DEBORD, G. **A sociedade do espetáculo**. Rio de Janeiro: Contraponto, 1997.

DERNTL, M. F. **O Plano Piloto e os planos regionais para Brasília entre fins da década de 1940 e início dos anos 60**. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, V.21, N.2. São Paulo, 2019.

FERRO, S. **O Canteiro e o desenho**. São Paulo: Projeto, 1979.

GDF. **Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal e Entorno – PDTU – 2010**. Brasília, 2010.

HARVEY, D. **O direito à cidade**. Lutas Sociais, n.29, p.73-89, jul. /dez. São Paulo, 2012.

HOLANDA, F. R. V. de. **Uma ponte para a urbanidade**. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, nº5. São Paulo, 2002.

_____, F. R. B. de. **Brasília: da Carta de Atenas à cidade de muros**. V Seminário Nacional Docomomo Brasil, EESC USP. São Carlos, 2003.

HOLSTON, J. **A Cidade Modernista: uma crítica de Brasília e sua utopia**/ James Holston; Tradução Marcelo Coelho. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.



JACQUES, Paola B. (org.). **Apologia da Deriva – escritos situacionistas sobre a cidade / Internacional Situacionista**. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003.

LEFEBVRE, H. **A vida cotidiana do mundo moderno**. São Paulo: Ática, 1991.

_____, H. **The production of space**. Oxford, UK & Cambridge, 1993.

_____, H. **A Revolução urbana**. Belo Horizonte: UFMG, 1999.

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

LYNCH, K. **Imagem da Cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

MONTANER, J. M. MUXÍ, Z. **Arquitetura e política: ensaios para mundos alternativos/ Josep Maria Montaner e Zaida Muxí**. São Paulo: Gustavo Gili, 2014.

MONTE-MÓR, R. L. **Planejamento urbano no Brasil, emergência e consolidação**. Etc., Espaço, Tempo e Crítica. Revista Eletrônica de Ciências Humanas e Sociais, v. I, n. 1. Minas Gerais, 2007.

PAVIANI, A. **Brasília, a metrópole em crise: ensaios sobre urbanização**. Brasília: Ed. UnB, 2010.

_____, A. **Patrimônio urbano de Brasília: urbanização com desigualdade socioespacial**. Brasília, 2011.

RODRIGUES, C. M. **Cidade, monumentalidade e poder**. Paraná, 2001.