

O CHÃO COMO PAISAGEM

PLATAFORMA CENTRAL
DE BRASÍLIA

CECÍLIA GOMES DE SÁ

Orientadora: Luciana Saboia

Universidade de Brasília

PPG-FAU

2021

Universidade de Brasília

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo

Programa de Pesquisa e Pós-Graduação

**O chão como paisagem:
um estudo da Plataforma Central de Brasília**

Cecília Gomes de Sá

Tese apresentada ao Programa de Pesquisa e Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo como requisito para o título de doutorado.

Orient.: Prof. Dra. Luciana Saboia Fonseca Cruz

Brasília – dezembro/ 2021



Fig. 01. Perspectiva Leste do Eixo Monumental. Foto: Joana França, 2010.

SUMÁRIO

07	Agradecimentos
09	Resumo
13	Abstract
17	Apresentação
25	Introdução
31	Problema e questões de pesquisa
35	Metodologia
36	Estrutura da tese
39	1. Pensar as tramas
42	1.1 Sobre as <i>tramas autônomas</i> e o <i>uso livre do chão</i> em Brasília
50	1.2 Continuidade, fragmentação e segregação
60	1.3 O chão livre de Brasília
66	1.4 Visões sobre a Plataforma Rodoviária de Brasília

79	2. Construir a paisagem
82	2.1 Origens do conceito de paisagem
87	2.2 Paisagem romântica, um <i>mergulho corpóreo</i>
96	2.3 A distinção filosófica entre paisagem e natureza, um olhar cultural
112	2.4 Modernismo e paisagem: espaço contínuo e o pacto com a natureza
128	2.5 Interpretações contemporâneas: a paisagem como chão
139	3. Modelar o chão
143	3.1 Parte I: Entender o chão como propriedade, percurso e topografia
143	3.1.1 O chão como propriedade
157	3.1.2 O chão como percurso
181	3.1.3 O chão como topografia
193	3.2 Parte II: O chão da Plataforma Central
202	3.2.1 Propriedade e percursos: o recurso das projeções
235	3.2.2 Topografia: entre as macro e microescalas
253	O chão como paisagem: reflexões finais
263	Referências bibliográficas
279	Lista de siglas
281	Lista de figuras
293	Desenhos

AGRADECIMENTOS

Esse trabalho de pesquisa teve uma dedicação em visitas ao local de estudo, arquivos públicos e em uma ampla base bibliográfica. O resultado está na tese apresentada, mas também no processo de trocas de conhecimento nos grupos de pesquisa e na construção coletiva de um instrumental teórico e prático em torno de um interesse comum: a paisagem e o projeto de arquitetura. Por isso, me sinto agradecida a diversas pessoas por colaborarem nesse trabalho. Em primeiro lugar, agradeço à CAPES pelo fundamental apoio financeiro em favor da Ciência. Em tempos de deterioração das instituições públicas de incentivo à pesquisa científica ter uma bolsa foi um privilégio.

Agradeço também a minha orientadora Luciana Saboia pelo incentivo, pela amizade e pela ampliação contínua de meus horizontes. Agradeço pela oportunidade de participar dos grupos de pesquisa TOPOS - Paisagem, Projeto e Planejamento (UnB/CNPq), do Núcleo de Estética, Hermenêutica e Semiótica (NEHS/CNPQ) e do grupo: O Ensino e a Pesquisa do Projeto? (UFRGS/UniRitter/UnB/CNPq), que me proporcionaram um ambiente de crescimento intelectual e testes.

Ao melhor companheiro da vida, de afetos e discussões intelectuais, Jéferson Assumção, por me apoiar e acompanhar nesse processo todo, lendo, relendo, criticando e me ensinando a escrever e entender melhor o mundo. Sem seu incentivo eu não teria seguido em frente. E também às minhas filhas, Tarsila,

Martina e meu enteado Guilherme, que abriram mão de seu tempo comigo e souberam esperar tantos anos e tantos finais de semana e férias encurtadas para que eu terminasse a pesquisa. Muito obrigada, pequenos.

Aos meus pais, Ângela e João, que me apoiaram de forma generosa e incontestável em todos os sentidos. assim como a minha sogra, Edite. Sem eles, não existiria esse trabalho mesmo.

Às minhas colegas de discussão e desabafo do grupo Paisagens Expressas: Liz Sandoval, Paola Martins e Tauana Ramthum. Também à amiga e professora Carolina Pescatori, por me escutar tantas vezes.

Aos tantos amigos que colaboraram com acessos a arquivos e informações, em especial à amiga Joana França que cedeu gentilmente suas fotos.

À minha comadre Camila Prando por me acolher em seu refúgio de silêncio, cafezinho e carinho.

À Maria Silvia pelo apoio e ajuda na organização de minhas ideias.

E por fim, dedico a meu sogro, “seu Oriovaldo Assunção”, com sua alegria e risadas profundas, que nos deixou, como milhares, vítima da Covid.

RESUMO

SÁ, Cecília Gomes de. O chão como paisagem: um estudo da Plataforma Central de Brasília. Tese de doutorado apresentada ao Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 2022.

Essa tese trata do problema da desagregação associada ao urbanismo moderno para se pensar a tensão entre continuidade e fragmentação da área central de Brasília pelo projeto do chão. A paisagem é tomada como tanto como arcabouço teórico como modo de investigação dos possíveis aspectos de projeto arquitetônicos e urbanísticos que possibilitariam uma leitura contínua dessa área. Para tanto, toma como estudo de caso e questão alavancadora que a Plataforma Central, localizada no cruzamento dos dois eixos viários que estruturam o desenho da cidade, é o centro irradiante dessa noção de continuidade e que essa qualidade se dá pelo desenho do chão. O estudo de caso, portanto, é o chão da Plataforma Central trazendo como ponto de partida dois termos referidos por Lucio Costa em seu Relatório do Plano Piloto (1957) ao se tratar dessa área: as *tramas autônomas* e o *uso livre do chão*.

Esses termos são engates para expor a problemática da desagregação urbana, no sentido de separar as pessoas umas das outras, associada à proposta de urbanismo moderno em Brasília, sobretudo em relação à separação entre pedestres e veículos, ao zoneamento urbano e aos vastos espaços abertos.

A partir disso, se correlaciona esta ideia de desagregação ao conceito de fragmentação urbana trabalhado por Edward Soja no contexto das cidades contemporâneas e que aponta o processo de individualização das sociedades de forma complexa. Mas também os conceitos de Bernardo Secchi de continuidade e fragmentação, que abordam condições topológicas da relação uno-múltiplo na construção das cidades. Encontram-se nessa associação contatos e formas de avaliar e lidar com o problema na relação da forma física com os aspectos históricos e o desenvolvimento da sociedade no tempo.

A paisagem é trazida como o marco teórico da discussão. Um panorama de seu conceito é disposto desde as origens no início da Idade Moderna até as teorias contemporâneas que a compreendem como um conceito polissêmico e multidisciplinar, mas que tem em comum uma concepção holística, na qual natureza e cidade são um todo indissociável. Nessa abordagem, o chão ganha destaque como uma infraestrutura espessa e abrangente capaz de conectar os fragmentos no todo.

Com base nessas teorias buscou-se aprofundar a conceituação do chão a partir de três possibilidades de leitura: o chão como propriedade, o chão como percurso e o chão como topografia. Nesses três enfoques é feita uma construção histórica do conceito, notando-se uma passagem de visões mais abstratas, relacionadas ao parcelamento do solo, para um incremento de percepções subjetivas e um olhar fenomenológico para as coisas em si, em um plano mais concreto que se aproxima da leitura da paisagem. Em seguida, adentra-se o estudo de caso em uma análise a partir das três categorias colocadas na parte anterior, fazendo um trajeto

metodológico que atravessa tanto as características abstratas (leitura de leis e delimitações do espaço físico) quanto as concretas (sensações e materialidades).

Como reflexões finais, observa-se que ao se trazer o chão como elemento central do projeto, este componente atravessador e ao mesmo tempo reunidor se mostra capaz de lidar com os fragmentos no todo, possibilitando uma ideia de continuidade, atuando como a paisagem. A Plataforma Central de Brasília mostra essa possibilidade.

Palavras-chave: Chão; Topografia; Paisagem; Arquitetura Moderna; Brasília.

ABSTRACT

This thesis treats about the problem of disaggregation associated to modern urban planning to think about a tension between continuity and fragmentation in central area of Brasilia, all this passed across the ground design. Landscape is appealed both as a theoretical framework and as way to investigate the possible architectural and urban design aspects that would allow a continuous reading of that area possible. Therefore, it takes as case study and primeval question that Central Platform, located at the intersection of the two structuring road axes of the city, is the radiating center of this notion of continuity and that quality is related to ground design. The case study, therefore, is the ground of Central Platform, it starts by two terms referred by Lucio Costa in his Pilot Plan Report (1957) about that area: the *autonomous paths* and the free use of ground.

These terms expose the problem of urban disaggregation, in the sense of separating people from each other, associated with the modern urban planning proposal in Brasilia, especially in relation to separation between pedestrians and vehicles, urban zoning and vast open spaces. From this, the idea of disaggregation is correlated to the urban fragmentation concept, worked by Edward Soja in the context of contemporary cities, which points to society process of individualization in a complex way. But also uses the concepts of continuity and fragmentation worked by Bernardo Secchi, which approaches topological conditions and a relationship of one-multiple in cities construction along time.

In this association, contacts and ways of evaluating and dealing with the problem are found in relationship of physical form with historical aspects and the society development in time.

The landscape is brought up as a theoretical framework for the discussion. An overview of its concept is provided, from its origins in the early Modern Age to contemporary theories that understand landscape as a polysemic and multidisciplinary concept, that has in common a holistic vision, in which nature and city are an inseparable whole. In this approach, the ground stands out as a thick and widespread infrastructure capable of connecting the fragments together.

Bases on these theories, we sought to deepen the concept of ground from three comprehension possibilities: the ground as property, the ground as passage and the ground as topography. In these three approaches, a historical construction of the concept is made, observing a shift from abstract views, related to the subdivision of the land, to an increase in subjective perceptions and a phenomenological interpretation at things themselves, on a more concrete plane closer to the apprehension of landscape. Then we enter the case study and bring an analysis based on the three categories placed in the previous part, following a methodological path that crosses both abstract (laws and spatial limits reading) and concrete characteristics (sensations and materiality).

As final reflections, we observe that bringing the ground as a central element of the project, this crossing and at the same time reuniting element is able to deal with the fragments as a whole, enabling an idea of continuity, acting as landscape. Central Platform of Brasilia shows this possibility.

Keywords: Ground; Topography; Landscape; Modern Architecture; Brasilia.

"The origin of architecture is not the primitive hut, but the marking of ground, to establish a cosmic order around the surrounding chaos of nature."

(Vittorio Gregotti, 1983.)

¹GREGOTTI, Vittorio, 1983. In FRAMPTON, Kenneth. Megaform as Urban Landscape. Michigan: University of Michigan, 1999. P. 42.

APRESENTAÇÃO

Essa tese surgiu a partir da vontade de entender uma questão que é tão objetiva quanto subjetiva: a continuidade apreendida na paisagem da área central de Brasília, e cujo núcleo é a Plataforma Rodoviária. O uso da palavra apreensão dá essa medida de algo que não se restringe aos elos físicos, mas em uma primeira suposição feita, ampliava-se a uma combinação de elementos que perpassavam também por uma percepção ótica, atmosférica. Essas conjecturas vieram após o término de minha dissertação sobre os Setores Culturais Norte e Sul em Brasília², quando uma característica especial se destacou na pesquisa: a fluidez e a unidade que os edifícios ligados à Plataforma Rodoviária conseguiam gerar, mesmo transpondo desníveis de cinco, oito e até dez metros de altura. Essas diferenças “desapareciam” na paisagem, reforçando a imagem de uma cidade plana e desimpedida, *como uma mesa de bilhar*. No entanto, havia nos percursos internos e ao redor a presença de vários obstáculos como fossos, vias rápidas e túneis. Surgiu, então, uma questão: como se persistia uma ideia de continuidade na paisagem? Quais eram os elementos arquitetônicos, se é que existiam, que levavam a essa noção de integração?

² SÁ, Cecília Gomes de. Setor Cultural de Brasília: contradições no centro da cidade. Porto Alegre, 2014. Dissertação de mestrado apresentada à Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Orientadora: Andrea Soler Machado.



Fig. 02. Perspectiva Leste do Eixo Monumental. Na sequência, em primeiro plano os Setores de Diversões, logo a Plataforma Rodoviária, os Setores Culturais e a Esplanada dos Ministérios. Crédito: Joana França, 2010.

O projeto de Brasília, realizado por Lucio Costa em um concurso para a nova capital em 1956, tornou-se internacionalmente conhecido pelas referências ao modelo de urbanismo moderno difundido na Carta de Atenas (1933). Dentre suas principais características estão o zoneamento funcional, a hierarquização viária e uma morfologia urbana marcada pela inversão fundo-figura,³ na qual o fundo é o solo livre, o espaço aberto, e a figura são os edifícios isolados entre si, estabelecendo uma matriz urbana diferente da maioria das cidades. (Fig. 4, p.20) A partir dessas ideias, o desenho foi estruturado pelo cruzamento de dois eixos viários principais: o Eixo Rodoviário e o Eixo Monumental. E no centro, está a Plataforma Rodoviária, rodeada pelos Setores Cultural, de Diversões, Comercial, Hoteleiro, de Autarquias, pela Esplanada dos Ministérios e a Torre de TV.

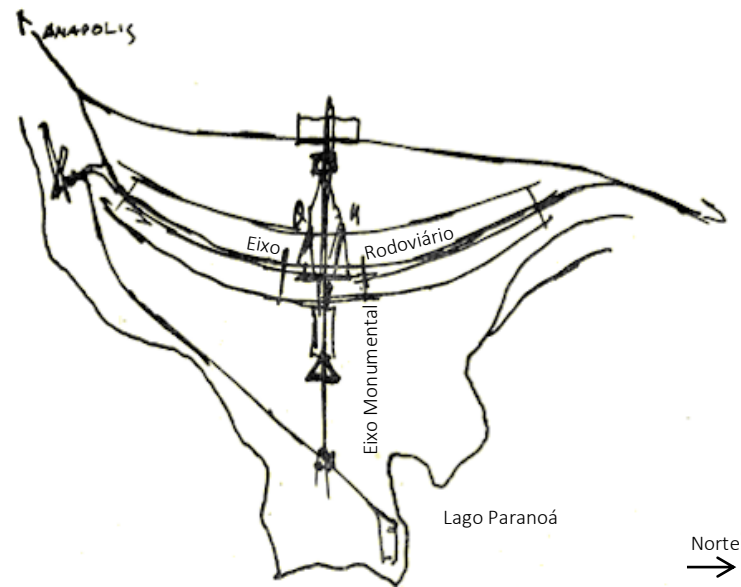


Fig.03 Croquis do Plano Piloto feito por Lucio Costa, 1956. Crédito: COSTA, 1995.

³ ROWE, Collin; KOETTER, Fred. Ciudad Collage. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 1981.

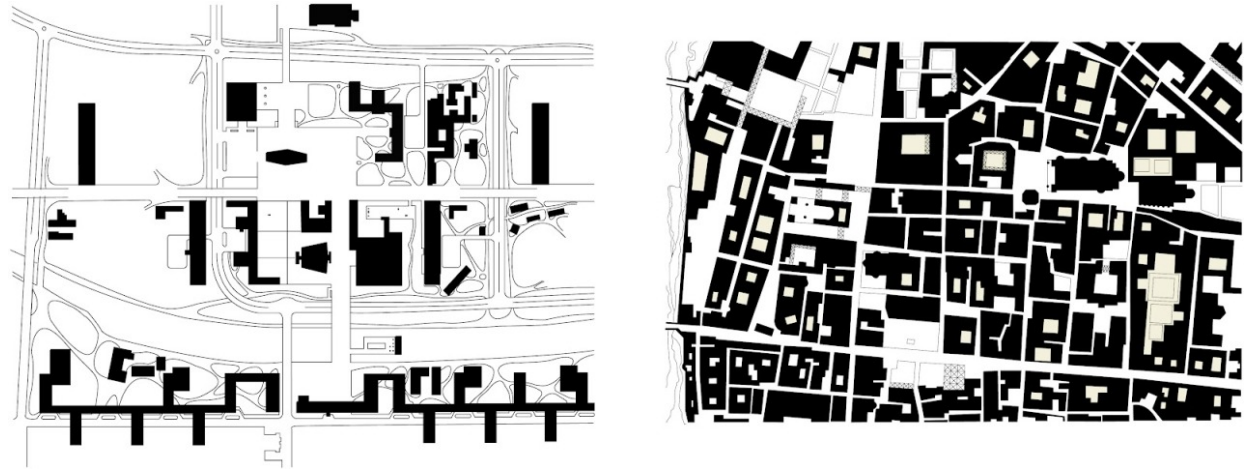


Fig.04 Projeto de matriz moderna para Saint Dié, Le Corbusier e Parma, com matriz tradicional. Crédito: ROWE, Collin; KOETTER, Fred, 1981. p.66-67.

A composição da Plataforma Rodoviária agrega além de sua função, arranjos viários e uma organização que inclui os Setores Culturais e de Diversões, dispostos imediatamente. Ao olhar mais atento, chama a atenção como a articulação entre esse conjunto de edifícios, elaborados por diferentes arquitetos e distintas estratégias projetuais, concatenam-se nessa grande infraestrutura central. Quando me ative às distâncias delimitadas entre os edifícios, aos vazios e aos modos sutis que rampas, galerias e escadas tocam o chão, enlaçando-se à plataforma, percebi a importância de uma leitura para além das relações imediatas com o entorno. Cada gesto projetual parecia repercutir em um projeto mais amplo onde as possibilidades de passagem diluíam os limites entre edifício e cidade.

Surgiu-me, então, a necessidade de entender esse território de maneira extensa e compreender se havia e quais eram as decisões conceituais e projetuais que poderiam levar ao alcance dessa espécie

de unidade. Se eram fruto de uma condição histórica específica, se seria por conta da execução de leis de regulação fundiária e recomendações patrimoniais aplicadas ao longo do processo de tombamento da cidade, se relacionavam-se a aplicação das premissas do urbanismo moderno, que a partir da cidade-jardim de **solo livre**, davam primazia à propriedade pública, substituindo, majoritariamente, o lote pela projeção, etc.

A presença do chão livre, percorrível, seja nos gramados e jardins ou pelos pilotis e plataformas construídas, é notadamente – e intencionalmente – maior em Brasília do que em cidades concentradas. Além disso, se visto como um elemento urbano constituinte e implicante na paisagem e nas dinâmicas urbanas, o chão é um componente altamente moldável e indeterminado, capaz de absorver e sugerir mudanças com rapidez e certa facilidade. Estas questões conjugadas levaram a se pensar na potência unificadora desse chão moderno e em como os elos topográficos desse território são um fator ainda pouco explorado na literatura sobre Brasília.

Por esse motivo, foi optado pela palavra chão em vez de solo, topografia ou piso. Durante a pesquisa notou-se que essa palavra é recorrente nos escritos de Lucio Costa, mas também de seus colaboradores que a utilizavam com frequência ao expressar a obra de “botar no chão” a cidade de Brasília.⁴ No Programa de História Oral do Arquivo Público do Distrito Federal, observou-se que mais do que ocupar o solo ou movimentar a topografia, “botar no chão” parecia tratar de demarcar, imprimir desejos e planos na terra bruta, num ato móvel de domesticação, troca e apropriação daquele

4 LEAL, José de Anchieta. Depoimento - Programa de História Oral. Brasília, Arquivo Público do Distrito Federal, 1989. 31 p. ZETTEL, Jayme. Depoimento - Programa de História Oral. Brasília, Arquivo Público do Distrito Federal, 1989.

território. Embora atravessado nesse momento por um espírito modernizador, é manifestado um desejo de interceder culturalmente.

Apesar disso, os debates em torno de Brasília se concentram em grande parte na ideia do solo livre moderno como o fundo da figura, abstrato e estático.⁵ Às vezes visto como um vazio necessário entre os edifícios – seja para evidenciar a arquitetura ou como medidas sanitárias – e outras como meio para a preservação patrimonial das escalas definidas por Lucio Costa, mas também, um espaço entendido como palco de desequilíbrio social e lugar de privilégios. Ainda que essas constatações tenham sua pertinência, estas questões são tratadas como um dado imutável. Em todos esses casos, o solo mostra-se como fundo inerte, deslocado do tempo e de suas possíveis reconfigurações. Pouco se leva em conta sua dinamicidade diante das transformações contextuais e simbólicas no decurso de sua existência.

A partir dessa problemática, duas imagens se sobrepuseram: a do chão como algo contínuo que percorre amplamente os espaços da cidade, adentrando e saindo, perpassando edifícios, praças, vazios e infraestruturas em uma dinâmica sucessiva e em constante mutação, sentida sobretudo pelos pés no chão dos sujeitos que o percorrem, e a de um solo passivo, estanque e objeto de proteção das leis do patrimônio cultural ou fundiárias. Por esse entendimento, nesta tese, o termo *solo* é empregado como uma camada abstrata, enquanto o *chão* remete a um conceito diverso e mutável, tanto do ponto de vista material quanto simbólico. A visão cultural sobre o solo é que qualifica o termo chão.

⁵ Sophia Telles reflete que “seu desenho é a linha do horizonte, que por ser imanente à superfície ainda virgem, (...) nega qualquer movimento, qualquer ponto de fuga.” TELLES, Sophia. Brasília – o desenho da superfície. In XAVIER, Alberto; KANTINSKY, Julio. Brasília: Antologia crítica. São Paulo: Cosac Naify. 2012. P. 330.

Assim, entende-se que as nuances que designam um conceito de chão, a partir de suas características passivas e dinâmicas, abstratas e concretas são uma potente chave de leitura para a continuidade da paisagem da área central de Brasília, mas também um caminho para a ampliação de sua consciência como elemento e ferramenta de projeto. Esses motivos conduziram o início dessa tese.

INTRODUÇÃO

A relação do homem com a delimitação do chão é tão primitiva quanto a ideia de arquitetura. Antes mesmo de ter transformado um suporte em coluna, um telhado em tímpano ou antes de ter assentado pedra sobre pedra em uma parede, o homem colocou a pedra sobre o chão como forma de reconhecer um determinado sítio no meio do universo desconhecido e caótico da natureza.⁶ A partir de então, ele toma conta desse território e o modifica criando um microcosmo próprio. Ao buscar na terra seu sustento, marca um lugar de sedimentação e reconhecimento que antecipa, como sugere Vittorio Gregotti, a construção da cabana primitiva.⁷ Mas, na história da arquitetura o usual é dar ênfase à história dos edifícios, enxergando o chão como interstício ou apenas suporte.

Durante séculos, o chão ocupou diferentes estaturas no plano da organização espacial e econômica das cidades e áreas rurais, moldou-se com essas transformações e assumiu um caráter cada vez mais abstrato. A noção primitiva de demarcação de determinado território físico como espaço domesticado se transformou no assentamento de moradas fixas, domínios agrícolas e formação de cidades. Com o tempo, o chão foi se tornando objeto de propriedades públicas e privadas. As primeiras foram

⁶ GREGOTTI, Vittorio, 1983. In FRAMPTON, Kenneth. *Megaform as Urban Landscape*. Michigan: University of Michigan, 1999. P. 40.

⁷ Idem.

circunscritas às definições de ruas, praças, parques etc., enquanto as outras limitaram-se às construções arquitetônicas e lotes particulares, separando o plano contínuo do chão em esferas autônomas e cada vez mais distintas: solo urbano e solo agrário, solo público e solo privado, espaço aberto e edifícios etc. Entretanto, desde a virada do século XIX para o XX, essa perspectiva sobre o chão tem se transformado e nas últimas décadas a consciência sobre seu lugar de importância na arquitetura tem vindo à tona.⁸ O arquiteto Garrett Eckbo, no texto *Is Landscape Architecture?*⁹ escrito em 1983, chama a atenção para que na realidade vivenciada das cidades o espaço aberto e a arquitetura são elementos contíguos no mesmo chão e apreendidos no território pela ideia integradora da paisagem. Ele argumenta que não deve se distinguir um espaço construído e outro aberto, como objetos autônomos pensados em disciplinas específicas, mas em um contínuo. Essa relação entre continuidade e fragmentos urbanos também foi relacionada ao solo por Bernardo Secchi, que via nesse elemento constitutivo do espaço urbano, a centralidade do projeto, sobretudo para lidar com as diversas camadas históricas e culturais acumuladas nas cidades contemporâneas.¹⁰

Nas duas últimas décadas, a figura do chão como objeto de estudos tem ganhado ainda mais espaço em abordagens projetuais paisagísticas e arquitetônicas, assim como, em pesquisas importantes no campo teórico, avançando inclusive para a esfera do projeto de edifícios. Na arquitetura produzida nesse período percebe-se, em alcance internacional, a maior presença do chão como motivações formais e conceituais de projeto, além de artifício para resoluções, principalmente, de comunicação com o entorno. Planos de cobertura que simulam linhas do terreno, edifícios escalonados

⁸ RUBY, Ilka & Andreas. *Groundscapes: el reencuentro con el suelo em la arquitectura*. Barcelona: GG Editorial, 2005.

⁹ EBCKO, Garrett in DOHERTY, Gareth; WALDHEIM, Charles. *Is Landscape...?* Londres/Nova York: Ed. Routledge. 2016. P. 9-12.

¹⁰ SECCHI, Bernardo. *Progetto di suolo*. In Casabella, n. 520/521, 1986. P.19-24.

acompanhando declives montanhosos ou a utilização do subsolo na dissimulação da forma-função em projetos semienterrados são estratégias encontradas com frequência no repertório contemporâneo, chamando a atenção para um *reencontro da arquitetura com o solo*, como sugerem Ilka e Andreas Ruby.¹¹ (Fig. 05, 06 e 07, p.27) Mas, do ponto de vista de uma precisão conceitual, esse ainda é um termo pouco explorado e com grande abertura para diferentes delimitações.

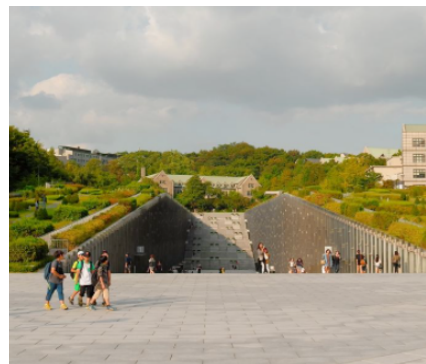


Fig.05 Maritime Youth House, BIG Architecture, 2004. Crédito: big.dk/

Fig.06 Ewha Women University, Dominique Perrault, 2008. Crédito: perraultarchitecture.com/

Fig.07 Museu de Arte Chichu, Tadao Ando, 2005. Crédito: vitruvius.com.br/

O protagonismo do chão no pensamento do projeto de arquitetura é percebido há cerca de um século. Ilka e Andreas Ruby, em *Groundscapes: el reencuentro con el suelo en la arquitectura*,¹² mostram que essa dimensão do solo como um elemento de projeto foi durante um longo período encoberta por intensas críticas ao urbanismo moderno, tornando-se uma espécie de *terra proibida*.¹³ O chão da cidade moderna, acrescido a um pacote de ideias vistas como falidas, foi considerado um campo abandonado, *selvagem*, *negligenciado* e diversas vezes interpretado como agente de *segregação*

¹¹ RUBY, Ilka & Andreas. *Groundscapes: el reencuentro con el suelo en la arquitectura*. Barcelona: GG Editorial, 2005.

¹² Idem. P. 9.

¹³ Idem.

urbana. Essas características, entretanto, não foram notadas apenas por críticos anti-modernos, mas também podem ser observadas em diversos projetos de arquitetos modernos, sobretudo seguidos de um discurso de integração entre natureza e cidade, onde estas duas entidades dispõem-se lado a lado e não necessariamente integradas.

Ao final da década de 1950, os arquitetos do Team 10, ligados ao Congresso Internacional de Arquitetura Moderna (CIAM), alavancaram uma discussão crítica à falta de pertencimento e de urbanidade dos projetos emergentes do urbanismo moderno. Muitas das causas elencadas eram assentadas nos ineficazes modos de ligação dos edifícios com o espaço urbano, o que acabou reativando conceitos como a “rua” e a “casa”,¹⁴ mas também, retomaram os estudos das megaestruturas realizados por Le Corbusier no início do século. Entre os anos 1950 e 1970, junto aos Metabolistas japoneses, ao Urbanismo Espacial francês e à escola italiana do Città-Territorio emergem alternativas para lidar com essa questão. Diversos projetos realizados por Alison e Peter Smithson, Jaap Bakema, Kenzo Tange, Fumihiko Maki e Kisho Kurokawa propunham para as metrópoles *densas* e *monótonas* daquele período uma solução que se definia por uma grande estrutura, muitas vezes chamada de megaestrutura, na qual todas as funções ou parte das funções da cidade estariam concentradas em formas a curto prazo transitórias.¹⁵ Essas megaestruturas constituíam-se em projetos de uma escala intermediária entre o urbanismo e a arquitetura, configuradas muitas vezes por plataformas, passarelas e corredores de ligação (como a Estação Central de Göteborg de Alvar Aalto, a Cidade do Mar, de Kiyonuru Kikutake, o Complexo de piscinas Yamagata Hawaii, feito por Kisho

¹⁴ FRAMPTON, Kenneth. História Crítica da Arquitetura Moderna. São Paulo: Ed. Martins Crêditos. 2008. P. 328.

¹⁵ BANHAM, Reyner. Megastructure: Urban Futures of the Recent Past. Nova York: Monacelli Press. 2000. P. 71; MAKI, Fumihiko. Investigations in Collective Form. St. Louis: Washington University School of Architecture. 1964. P. 8.

Kurokawa etc.), onde um único arquiteto definia as formas edilícias e suas ligações horizontais. O chão projetado ganhou destaque e apontava para diluições dos limites entre público e privado. Segundo Maki, propunha-se um recurso humano de construção da paisagem.¹⁶ Já para Yona Friedman a solução passava, além disso, por uma reorganização conceitual, econômica e política sobre a ideia de propriedade, estabelecendo pela disposição arquitetônica novos modos de ocupação.¹⁷

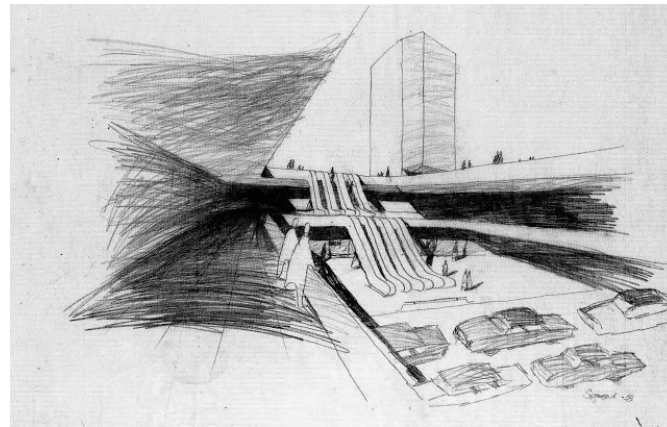


Fig. 08 Projeto para o concurso da Estação Central de Göteborg, Suécia, Alvar Aalto, 1956. Crédito: FLEIG, 1989.

Fig. 09 Projeto para o concurso da Hauptstadt Berlin, Alison and Peter Smithson, 1958. Crédito: FRAMPTON, 2008.

Em *L'Architecture Mobile*, Yona Friedman define com detalhes as condições de viabilidade de suas megaestruturas, a partir, por exemplo, do “direito de livre utilização” onde o Estado organizaria um revezamento das ocupações, em uma espécie de arrendamento temporário. Também Fumihiko Maki,

¹⁶ Fumihiko. *Investigations in Collective Form*. St. Louis: Washington University School of Architecture. 1964. P. 8.

¹⁷ FRIEDMAN, Yona. *La Arquitectura Movil: hacia una ciudad concebida por sus ciudadanos*. Barcelona: Poseidon. 1978.

em seu livro *Investigations in Collective Form*, reflete sobre a questão da propriedade e as viabilidades de um espaço não restrito ao dualismo público-privado, por meio da valorização da coletividade. Mas embora houvesse, de uma parte, um esforço para que essas obras se realizassem de fato, como ocorreu com Golden Lane (1952) e Robin Hood Gardens (1972), do casal Smithson, também houve uma grande dificuldade de implementação dessas obras grandiosas e de certa forma transgressoras da formalidade das normas urbanas vigentes. Elas exigiam uma participação intensa do Estado, que, nos anos 1980 e 1990, vai se diluindo com o avanço das políticas neoliberais no mundo ocidental.¹⁸

Paralelo a isso, há um fortalecimento de um movimento de contraposição às ideias modernas, representado principalmente pela Escola de Veneza e o IAUS (Institute for Architecture and Urban Studies) em Nova York, que valorizavam a ideia de um urbanismo contextualista, *ligado à cidade, às pessoas e aos velhos edifícios*.¹⁹ Mas também segue um contínuo e acelerado crescimento das grandes metrópoles que se desajustava a uma perspectiva nostálgica. A dispersão urbana, as possibilidades de mobilidade em alta velocidade e o acirramento das desigualdades sociais multiplicam os espaços fragmentados,²⁰ os terrenos vagos²¹ e as ilhas de uniformidade²² dentro do território urbano. Tudo isso, acentua a partir do final do século XX, uma discussão sobre as cidades e a tensão entre continuidade e fragmentação, entre contexto e autonomia e *grandeza* das obras²³ e entre difusão e

¹⁸ PRÓSPERO, Victor Piedade de. Megaforma e Mesgaestrutura: categorias entre técnica, território e lugar e sua pertinência na arquitetura brasileira. In *Risco - Revista de pesquisa em arquitetura e urbanismo IAU-USP*. Vol. 16-1. 2018.

¹⁹ JOHNSON, Philip in NESBITT, Kate. Uma nova agenda para a arquitetura. São Paulo: Cosac Naify. 2006. Pg. 27.

²⁰ SECCHI, Bernardo. A cidade do século XX. São Paulo: Perspectiva. 2014.

²¹ SOLÀ-MORALES, Ignasi. Terrain Vague. ArchDaily Brasil: 2012. Disponível em: <<http://www.archdaily.com.br/35561/terrain-vague-ignasi-de-sola-morales>> Acessado em setembro de 2015.

²² BAUMAN, Zigmunt. Confiança e medo na cidade. Rio de Janeiro: ed. Zahar. 2005. Pg. 71.

²³ KOOLHAAS, Rem. Três textos sobre a cidade, Barcelona: GG, 2014.

precisão dos limites entre público e privado, reativando o interesse no chão como figura relacional. Essa visão integradora tem aproximado os estudos atuais do chão à teorias relativas à paisagem, onde existe uma perspectiva holística sobre o território. Entretanto, ao se pensar em uma possível história do conceito de chão, enquanto uma figura para se interpretar o espaço, percebe-se, ainda assim, que não há um panorama coeso. As ideias se confundem com as histórias do paisagismo, da topografia, da propriedade do solo urbano e mesmo do caminhar, tornando-se latente a importância de se reunir dimensões e atributos que possam constituir uma noção de chão e, com isso, se contribuir para uma construção conceitual consistente e o aprofundamento do debate dessas tensões existentes.

Problema e questões de pesquisa

A condição de cidade planejada a partir dos princípios modernos coloca Brasília no centro do debate colocado acima. Uma das maiores críticas que Brasília recebe desde de a elaboração de seu projeto por Lucio Costa, em 1956, está em produzir um **espaço segregador**, no sentido de que distancia fisicamente as pessoas umas das outras. Essa ideia é muitas vezes relacionada às características do urbanismo moderno de zoneamento e separação de vias que a partir da década de 1960 são apontadas por críticos como elementos de dispersão, que acabam forçando os habitantes da cidade a se deslocarem grandes distâncias para acessarem certas necessidades.²⁴ Mas, também, na constituição desses problemas está a configuração de um espaço aberto onde o chão prevalece sobre os edifícios. Essa matriz urbana encontrada em Brasília também gera debates e apontamentos como a sensação

²⁴ JACOBS, Jane. Morte e Vida das Grandes Cidades. São Paulo: Martins Créditos. 2007. P.3.

de falta de intimidade,²⁵ de confinamento,²⁶ de monotonia,²⁷ além de, por um excesso de áreas verdes, existir pouca diversidade de atividades.²⁸ Por outro lado, também há um movimento de defesa grande, que valoriza o espaço aberto como sinônimo de beleza e de uma vida harmônica, calma, comunitária e longe do tráfego e da poluição.

Essa dualidade gerou nas primeiras décadas após o início de sua construção um senso comum de que Brasília é uma cidade que *se ama ou se odeia*. O que acabou reforçando também, principalmente após o tombamento, a ideia de uma cidade inativa, homogênea e amarrada aos seus princípios fundadores, como se a cidade estivesse condenada a ser segregada ou integrada. Mas nas últimas décadas, uma série de pesquisadores tem feito um esforço de compreender as transformações físicas, culturais e sociais da cidade para além do maniqueísmo. Hoje existem evidências de que a sociedade brasiliense é repleta de conflitos e complexidades como toda grande cidade contemporânea.

O arquiteto Frederico Holanda, por exemplo, traz uma pesquisa nas superquadras que mostra que suas diferentes configurações trazem urbanidades peculiares.²⁹ Mesmo os Setores Comerciais Sul e Norte se comportam de formas muito distintas, não se apresentando de fato essa homogeneidade e equilíbrio. A cidade se constitui de diferentes fragmentos, moldados por classe, idade, origens

²⁵ FREYRE, Gilberto. Brasília: prós e contras, in XAVIER, Alberto; KANTINSKY, Julio. Brasília, antologia crítica. São Paulo, Cosac Naify, 2012. P. 49-52.

²⁶ ZEVI, Bruno. Seis perguntas sobre a nova capital sul-americana, in XAVIER, Alberto; KANTINSKY, Julio. Brasília, antologia crítica. São Paulo, Cosac Naify, 2012. P. 66-72.

²⁷ LYNCH, Kevin. Site planning, 1972. In FERREIRA, Mendes Marcílio; GOROVITZ, Matheus. A invenção da superquadra. Brasília: IPHAN. 2021. P. 26.

²⁸ HOLSTON, James. A cidade modernista: uma crítica de Brasília e sua utopia. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

²⁹ HOLANDA, Frederico. Brasília: cidade moderna, cidade eterna. Brasília: FAU/UnB, 2010.

familiares etc. Mas também a própria paisagem e as apreensões desses espaços têm se transformado com o tempo. E essas diferenças mostram-se relacionadas ao modo que o espaço aberto é tratado em cada um desses lugares, comportando-se às vezes de modo agregador e outras separando.

Assim, também ao se tratar do chão livre da cidade moderna, é necessário distinguir que espaços abertos são esses e que chãos os constituem. A imagem do gramado das superquadras, com seus pilotis e árvores rendilhando os prédios é recorrente ao se falar de Brasília. Essa ideia é marcante por sua associação frequente à imagem de *cidade-verde*. Este conceito que foi criado e propagado intensamente por Le Corbusier após suas visitas ao Brasil e suas parcerias com Lucio Costa, se baseava no projeto de cidades-parque livres de barreiras e onde natureza e progresso conviveriam em harmonia em um espaço homogêneo e coeso. No entanto, a área central de Brasília é bem diferente, sobretudo na Plataforma Central (considerada aqui como a Rodoviária e seus arredores). As tipologias arquitetônicas tem gabaritos diversos e são poucas as situações de térreo livre. Nem por isso se trata de uma cidade convencional. Ali há uma proximidade com os projetos da geração do Team-X e do Le Corbusier dos megaedifícios. A preocupação com o chão natural é substituída pela artificialidade do chão urbano que busca estratégias diferentes do pilotis para o mesmo alcance do uso livre do chão.

Entretanto, uma observação mais próxima da área mostra diversas contradições. No Relatório do Plano Piloto apresentado por Lucio Costa em 1957, ele caracterizava a cidade por um conjunto de *tramas autônomas* que se comportavam de diferentes modos nas áreas centrais e nas áreas residenciais, e eram elas, segundo ele, que assegurariam o *uso livre do chão* aos pedestres. No entanto, na obra

executada existiram intercursos que modificaram as circunstâncias do projeto.³⁰ Há setores que se apresentam de modo disperso, outros mais coadunados. Além disso, percebem-se vários obstáculos como fossos, vias rápidas e túneis. Mesmo assim, na paisagem persiste uma noção de continuidade e a cidade é recorrentemente apresentada como uma *mesa de bilhar*: plana e desimpedida.³¹ Apesar dos desníveis de até dez metros de altura, há trechos como o Touring Clube e o Teatro Nacional que funcionam como portais articuladores dos distintos níveis. Essas diferenças de alturas que ora se reforçam e ora “desaparecem na paisagem”, reafirmam dubiamente a imagem de uma cidade plana e contínua e ao mesmo tempo esfacelada, apresentando uma tensão entre fragmentos e continuidade.

Isso levou a questão principal dessa tese: **pode o chão ser considerado um elemento de integração dessa área? Por que existe a percepção de uma paisagem contínua? Existe de fato essa continuidade?** Mesmo projetado, o chão pode assumir um propósito de delimitar, fechar, isolar – criando-se barreiras físicas como cercas, taludes e muros – ou ter propósitos de comunicação e fluência, amenizando as transposições de alturas, possibilitando multiplicidades de caminhos e criando espaços de permanência e contemplação. **Que estratégias de projeto foram utilizadas e como isso pode contribuir para se pensar situações de desintegração das cidades contemporâneas?**

³⁰ O arquiteto Antonio Carpintero mostra em sua tese, as modificações do plano realizadas na construção e argumenta que essas transformações acabaram gerando um esfacelamento da área central de Brasília. In CARPINTERO, Antonio Carlos Cabral. Brasília: prática e teoria urbanística no Brasil, 1956-1998. Tese de doutorado apresentada ao Programa de Pós-graduação de Arquitetura e Urbanismo da FAU-USP. Orientador: REIS FILHO, Nestor Goulart 1998.

³¹ A arquiteta Maria Manuel de Oliveira aponta em sua pesquisa de pós-doutorado, o imaginário criado em torno dessa premissa de Brasília como uma cidade plana, assentado por uma declaração de Israel Pinheiro nos primórdios de Brasília. In OLIVEIRA OLIVEIRA, Maria Manuel. “Construída na linha do horizonte”: Brasília, o Plano Piloto e a manipulação do chão. In IPHAN. Patrimônio em Transformação: Atualidades e permanências na preservação de bens culturais em Brasília. Brasília: IPHAN-DF. 2017. P.14-50.

Metodologia

A tese parte do problema da desagregação associada ao urbanismo moderno para se pensar a tensão entre continuidade e fragmentação da área central de Brasília pelo projeto do chão. A partir disso, é traçado um panorama das mudanças conceituais atribuídas a ideia de solo até sua aproximação atual com a teoria integradora da paisagem, reunindo além das premissas e regras urbanísticas modernas, leituras espaciais que passam por uma análise objetiva dos dispositivos legais que regulam esse espaço, mas também por uma apreciação perceptiva. O estudo se centra na análise da Plataforma Rodoviária e seus arredores, e propõe ao final, uma série de recomendações de projeto sintetizadas no conceito do Chão como Paisagem.

Assim, para se alcançar esse resultado, a pesquisa seguiu uma metodologia investigativa com duas frentes de procedimentos: uma abordagem exploratório-descritiva que ocorre por visitas e caminhadas periódicas ao local, apreciações dos fenômenos ocorridos em diversos horários e dias da semana: movimentos, tipos urbanos, agregações e vazios, além da análise comparativa de fotografias atuais e antigas, desenhos técnicos e demais documentações levantadas. E outra abordagem histórica com revisão de literatura e uma investigação do instrumental teórico. A partir dela houve a construção preliminar de uma história do conceito de chão (como propriedade, como percurso e como topografia) e uma focalização teórica nas abordagens modernas e contemporâneas do conceito de paisagem por meio de leitura de Créditos primárias e secundárias existentes, e de uma pesquisa em bibliotecas especializadas e acervos digitais, principalmente no Arquivo Público do Distrito Federal, Acervo Casa de Lucio Costa, index de periódicos e livros, e por fim pesquisas nas administrações de vários dos edifícios. Por fim, realizou-se a análise e interpretação crítica do estudo de caso – a Plataforma Central

– com o reconhecimento de pontos de confluência teóricos e fundamentação das questões-conceitos desenvolvidas a partir dos critérios expostos e a proposição do conceito de chão como paisagem.

Estrutura da tese

O trabalho foi dividido em três capítulos: um introdutório onde é aprofundada a problemática da tese, um teórico e um analítico. No capítulo 1, “Pensar as tramas”, são percorridos os conceitos de *tramas autônomas* e *uso livre do chão* colocados por Lucio Costa no Relatório do Plano Piloto (1957) para se compreender o que é conceitualmente e como se manifesta o chão de matriz moderna na cidade de Brasília, destacando a Plataforma Central como estudo de caso. Apresenta-se uma revisão dos trabalhos já realizados sobre a Plataforma e uma fundamentação da problemática atual que abarca os temas da continuidade e fragmentação urbana. Edward Soja, Milton Santos, Maria Adélia Souza, Ignasi Solà-Morales e, principalmente, Bernardo Secchi conformam a base do argumento que coloca a fragmentação urbana como um fenômeno acentuado pela globalização e que deve ser encarado a partir do entendimento de uma sociedade complexa e multifacetada e não mais apenas por uma visão de luta de classes. Para isso é importante estabelecer sínteses entre *entre o uno e o múltiplo*, entre fragmentos e espaços contínuos.

No segundo capítulo, “Construir a paisagem”, traça-se uma linha histórica do conceito de paisagem que parte de suas origens no princípio da Era Moderna, onde era fundamentado na distinção entre sujeito e objeto e em um ideal contemplativo sobre a natureza, até o mergulho corpóreo nos séculos XVIII e XIX. Passa pela relevante distinção de Georg Simmel entre natureza, como um totalidade, e paisagem como um olhar cultural sobre a natureza. E por fim, suas transformações em um conceito

contemporâneo holístico e que se aproxima do chão como uma complexa infraestrutura urbana reunidora de percepções objetivas e subjetivas.

Com base nesses fundamentos, o terceiro capítulo, “Modelar o chão”, é dividido em duas partes, na primeira é realizado um panorama preliminar do conceito do chão a partir de três possíveis definições: o chão como propriedade, o chão como percurso e o chão como topografia. A primeira, o chão como propriedade, investiga a transformação do chão tangível em parcelamentos abstratos do solo e como, a partir disso, suas definições vão se alterando e trazendo outras especulações sobre o tema. As noções de percurso, permeabilidade espacial e porosidade emergem como interpretações subjetiva e objetiva da incorporação do sujeito como perceptor do espaço e caminhante sobre a base do chão sobre nossos pés. Por fim, a topografia é trazida em sua recente história, desde o fim do século XVIII, até as interpretações contemporâneas e suas aproximações com o conceito reunidor de paisagem. E Essas categorias servem de base para a análise do estudo de caso na segunda parte, onde é feito um exercício de integração da leitura do território da Plataforma Central em diferentes escalas e camadas de percepção, tanto abstratas como concretas. Para enfim se chegar às reflexões finais e definição do conceito de Chão como Paisagem enquanto uma visão de projeto que reúne perspectivas analíticas, fenomenológicas e ecológicas, variando o foco entre as escalas macro e micro.

pensar as tramas

1. PENSAR AS TRAMAS

O espaço urbano de Brasília é assinalado por uma matriz moderna que inverte as relações de massa construída/ área aberta e busca pela separação da circulação entre pedestres e veículos prover trânsitos fluidos e autônomos. No Relatório do Plano Piloto de Brasília, memorial do concurso entregue em 1956, Lucio Costa apresenta dois termos que contém esses princípios: as *tramas autônomas* e o *uso livre do chão*. No entanto, como veremos adiante, após a construção da cidade essas características foram amplamente criticadas por tornar seu espaço disperso e desagregador. Esse capítulo introdutório parte da compreensão dos dois termos do Relatório e dos fundamentos da crítica que os contorna para entender o problema da *desagregação* em Brasília na atualidade. Com o mesmo fim, também relaciona essa crítica a uma discussão que emerge após os fenômenos da globalização no final do século XX e aponta para a fragmentação dos espaços nas cidades contemporâneas. A intersecção desses pensamentos visa identificar olhares atualizados e infrequentes sobre a questão, além de modos de lidar com as dinâmicas do espaço moderno de Brasília diante da complexificação das relações culturais, sociais e espaciais ocorridas nesses mais de 60 anos de existência da cidade.

A seguir a Plataforma Rodoviária é apresentada como estudo de caso relevante por se tratar de um espaço onde os conceitos das *tramas autônomas* e do *uso livre do chão* moderno entram em constantes conflitos com as transformações da cidade, além de se apresentarem de forma muito peculiar em relação à habitual imagem do chão atravessável pelos pilotis da cidade verde.

1.1 Sobre as “tramas autônomas e o uso livre do chão” em Brasília

Em 1956, no Relatório do Plano Piloto, Lucio Costa apresentava no projeto de Brasília a ideia de uma estrutura urbana integrada por *tramas autônomas*. As *técnicas rodoviárias* e a doutrina do transporte eram princípios fundantes na definição do desenho da cidade planejada, e as tramas, que eram compreendidas como o modo de circulação independente de veículos ou de pedestres em vias específicas, se apresentavam como recurso que garantiria, segundo o autor, o *uso livre do chão*. De acordo com o texto:

“Fixada assim a rede geral do tráfego automóvel, estabeleceram-se, tanto nos setores centrais como nos residenciais tramas autônomas para o trânsito local dos pedestres a fim de garantir-lhes o uso livre do chão, sem, contudo, levar tal separação a extremos sistemáticos e anti-naturais pois não se deve esquecer que o automóvel, hoje em dia, deixou de ser o inimigo inconciliável do homem, domesticou-se, já faz, por assim dizer, parte da família. Ele só se "desumaniza", readquirindo vis-à-vis do pedestre feição ameaçadora e hostil quando incorporado à massa anônima do tráfego. Há então que separá-los, mas sem perder de vista que em determinadas condições e para a comodidade recíproca, a coexistência se impõe.”³²

Ao utilizar o termo *tramas*, Lucio Costa se referenciava em dois princípios fundamentais do urbanismo moderno, o primeiro é a separação da circulação urbana entre pedestres e veículos, junto a especialização das vias de tráfego e o segundo diz respeito a um outro paradigma desse período que é o *uso livre do chão*. Essas duas características em Brasília foram continuamente criticadas desde sua concepção projetual até os dias atuais. Um das principais questões é que o projeto, a partir desses

³² COSTA, Lucio. Relatório do Plano Piloto de Brasília. Brasília: IPHAN. 1991. (negrito acrescentado)

moldes, levaria a uma cidade desagregadora, incomunicável e anacrônica. Do ponto de vista sociológico, em 1960, Gilberto Freyre³³ já questionava a configuração dos espaços livres de circulação sobre o verde e os edifícios de pilotis nas superquadras “sem ruas”, além disso, destacava a falta de intimidade, o isolamento e a ausência de áreas de lazer na cidade. No ano seguinte, Jane Jacobs lança o livro *Morte e Vida das Grandes Cidades* (1961), que critica os princípios do urbanismo moderno e tem grande repercussão nas discussões das próximas décadas. Ela associa a segregação possivelmente ocorrida na cidade moderna à questão do zoneamento urbano, configuração que teria impacto também nas dinâmicas das circulações. Seu argumento estava em que a distribuição em zonas funcionais acabava forçando os habitantes a se deslocarem grandes distâncias para acessarem certas atividades, negligenciando, assim, as interações urbanas e a vitalidade que espaços multifuncionais permitiriam.³⁴ Em Brasília, o zoneamento foi aplicado por segmentação em “setores” bastante específicos, acentuando ainda mais as críticas.³⁵

Mas além da crítica sociológica, também no campo da arquitetura se rechaça o modelo aplicado à Brasília. Em 1960, Bruno Zevi, elencava *seis motivos para o insucesso de Brasília* argumentando que seu plano era estático e sem possibilidades de expansão, que o centro era estrangulado e inflexível, além de que havia uma área residencial monótona e *incapaz de referenciar e se comunicar com o*

³³ FREYRE, Gilberto. Brasília: pros e contras, in XAVIER, Alberto; KANTINSKY, Julio. Brasília, antologia crítica. São Paulo, Cosac Naify, 2012. P. 49-52.

³⁴ Jane Jacobs argumenta que o zoneamento cria de espaços monótonos e sem vitalidade urbana. Para ela, a busca de espaços “acolhedores” e “voltados para si” acaba negligenciando as interações que espaços multifuncionais permitem. In JACOBS, Jane. *Morte e Vida das Grandes Cidades*. São Paulo: Martins Créditos. 2007. P.3.

³⁵ Na setorização estabelecida há separações de funções muito pontuais como os Setores de Diversões, Setores de Embaixadas, Setores de Oficinas e outros quase indefinidos como os Setor de Grandes Áreas, Setores Terminais etc.

cidadão.³⁶ Também, em 1972, Kevin Lynch dizia que as unidades de vizinhança propostas eram uma espécie de confinamento e falta de escolha para os moradores.³⁷ Já James Holston, em 1993, atribui ao isolamento dos edifícios e às grandes áreas verdes o aumento das distâncias percorridas e a diminuição da diversidade de atividades e de pessoas se comparadas a outras cidades brasileiras.³⁸ Boa parte dessas ideias permanece até hoje nos discursos críticos sobre a matriz moderna de Brasília.³⁹ No entanto, há também questões favoráveis nessa configuração da cidade, já identificadas ali no período inicial. Entre elas a unicidade do plano, a facilidade de implantação racional da cidade e a importância dos espaçamentos para se destacar a beleza e simbolismo da arquitetura moderna e assim formar a imagem de uma capital.⁴⁰ David Crease⁴¹ chamava atenção para o espaço livre de convívio comunitário nas superquadras, além da vida calma, longe do tráfego intenso e das indústrias, características, e que, segundo ele, eram possíveis exatamente pela separação segura de pedestres e automóveis.

A partir dessas críticas, observa-se que os conceitos de segregação e integração circundados se caracterizam pela falta ou presença de interação social, no sentido da fruição do espaço e da

³⁶ ZEVI, Bruno. Seis perguntas sobre a nova capital sul-americana, in XAVIER, Alberto; KANTINSKY, Julio. Brasília, antologia crítica. São Paulo, Cosac Naify, 2012. P. 66-72.

³⁷ LYNCH, Kevin, Site planning, 1972. In FERREIRA, Mendes Marcílio; GOROVITZ, Matheus. A invenção da superquadra. Brasília: IPHAN. 2021. P. 26.

³⁸ HOLSTON, James. A cidade modernista: uma crítica de Brasília e sua utopia. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

³⁹ Diante dos problemas e falta de identificação com esse novo espaço, sobretudo pelo sentimento de dispersão causado pelo espaço fluente e pela separação entre rua e pedestre, surgiram nas décadas seguintes diversas abordagens que propunham retornos aos moldes da cidade tradicional (Jane Jacobs, Christopher Alexander, Ian Bentley, Jahn Gehl etc.) ou soluções que eliminavam o espaço vago. Essas correntes persistem até hoje bastante críticas à Brasília.

⁴⁰ MORAVIA, BARATA, CORBISIER etc. in XAVIER, Alberto; KANTINSKY, Julio. Brasília, antologia crítica. São Paulo, Cosac Naify, 2012.

⁴¹ CREASE, David. Progresso em Brasília. in XAVIER, Alberto; KANTINSKY, Julio. Brasília, antologia crítica. São Paulo, Cosac Naify, 2012. P. 94-102.

convivência comunitária, estando mais próximos à ideia de desagregação, e menos, às condições de acesso e de apartações sociais e econômicas tais quais se referem Ermínia Maricato, Tereza Caldeira, Suely Gonzales, Aldo Paviani, Benny Schvartsberg entre outros pesquisadores deste tema.⁴² A discussão focaliza, então, em termos mais culturais do que de uma macro política, podendo variar no tempo a partir das relações cotidianas e interpessoais no espaço, do adensamento da cidade, das consolidações identitárias, etc. Isso nos mostra a relevância de constantes revisões sobre o problema na cidade.

Entretanto, uma forma dupla de se enxergar a cidade tem levado muitas vezes a análises pouco sintéticas e concretas, amparadas por posicionamentos teóricos maniqueístas.⁴³ Especialmente a partir da preparação da inclusão da cidade na lista da UNESCO como patrimônio cultural, realizada em 1987, quando essas defesas e críticas ganham proporções apologéticas. Desde então, a fidelidade ao projeto “original” e as opiniões de Lucio Costa e Oscar Niemeyer são recorrentemente utilizadas como argumentos de autoridade para defender os espaços produzidos, enquanto, de outro lado, acirra-se um discurso de Brasília como cidade falida.⁴⁴ Isso tudo, contribuiu para que se estabelecesse, nas primeiras décadas da cidade, uma disposição binária de apostas e desejos de como se desenvolveria a

42 CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. Cidade de Muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo. São Paulo: Ed. 34/Edusp. 2000. MARICATO, Ermínia. Para entender a crise urbana. São Paulo: Expressão Popular, 2015. PAVIANI, Aldo.; SCHVARSBERG, Benny. Habitação e Exclusão Em Brasília. BRASILIA, DF: EDUNB - EDITORA DA UNIVERSIDADE DE BRASILIA, 1996. 15p.

VILLAÇA, Flavio. São Paulo: segregação urbana e desigualdade. Estudos avançados, n. 25 (71), 2011.

43 HOLANDA, Frederico. Brasília: Cidade Moderna, Cidade Eterna. Brasília: FAU/UnB. 2010.

44 No tombamento de Brasília, em 1991, pelo IPHAN, é publicada a Portaria n. 314. Nessa ocasião há uma grande polêmica, pois um artigo da portaria sugere exclusividade de intervenção no Plano Piloto aos arquitetos Lucio Costa e Oscar Niemeyer. Segundo a portaria: “Excepcionalmente, e como disposição naturalmente temporária, serão permitidas, quando aprovadas pelas instancias legalmente competentes, as propostas para novas edificações, encaminhadas pelos autores de Brasília – arquitetos Lucio Costa e Oscar Niemeyer – como complementações necessárias ao Plano Piloto original e, portanto, implícitas na Lei Santiago Dantas (n. 3.751160) e no Decreto 10.829/87 do GDF, que regulamenta e respalda a inscrição da Cidade no Patrimônio Cultural da Humanidade. Parágrafo 3 da portaria n. 314, de 08 de outubro de 1992.

cidade, alimentando um imaginário de Brasília como uma cidade “que se ama ou se odeia”. Essa disposição acaba reforçando também a ideia de uma cidade inativa, homogênea e amarrada aos seus princípios fundadores, como se a cidade estivesse condenada a ser segregada ou integrada.⁴⁵ De toda forma, as transformações culturais e sociais ocorrem.

Essa consciência, tem levado, desde os anos 1980, a pesquisas com sólida base historiográfica e geográfica, que têm apresentado as contradições e ambiguidades do espaço moderno de Brasília. Frederico Holanda, argumenta que Brasília apresenta urbanidades peculiares em seu território, exigindo novas formas e parâmetros de análise, se comparadas à cidade pré-moderna.⁴⁶ Ideias como a da *ausência de áreas de lazer*, de *confinamento* ou da *ausência de diversidade de atividades* são confirmadas ou desmistificadas de acordo com a configuração e o desenvolvimento específico de cada local da cidade e não apenas por seus conceitos de base. Superquadras têm comportamentos diferentes e até mesmo os “setores”, associados ao princípio do zoneamento, se comportam de modos bem distintos, às vezes ampliando-se a uma noção de bairro, como é o caso do Setor Habitacional Individual Norte, conhecido como Lago Norte; e outras diluindo-se na função de um único edifício integrado a outros setores, como o Setor de Diversões Norte, que é o shopping center Conjunto Nacional. (Fig. 05 e Fig. 06, p.47) Pedro Paulo Pallazzo reflete, nesse sentido, que:

⁴⁵ Lojkine distingue três conceituações de segregação urbana: a que ocorre entre centro e periferia, a que provoca uma desigualdade cada vez mais acirrada entre áreas habitacionais das classes populares e de classes privilegiadas e a terceira que é a segregação em relação às funções urbanas, ou seja, zoneamentos residenciais, industriais, comerciais etc. In LOJKINE, Jean. O estado capitalista e a questão urbana. São Paulo: Martins Créditos, 1997. No caso deste texto, o conceito refere-se mais à terceira definição, levando em conta também, de acordo com a bibliografia crítica analisada, a segregação interpessoal, ou seja, às relações cotidianas: encontros, convivências etc.

⁴⁶ HOLANDA, Frederico. Brasília: cidade moderna, cidade eterna. Brasília: FAU/UnB, 2010.

O diálogo entre experiência direta do espaço e mediação pelo discurso expõe dificuldades interpretativas e incoerências no desempenho dos lugares: contradições dialéticas inerentes ao confronto de uma criação autoral, concebida segundo um sistema moral e teleológico dado, com a multifacetada realidade do crescimento e consolidação da cidade real.⁴⁷



Fig.10 Fotografia aérea do Setor de Diversões Norte, o shopping Conjunto Nacional. Crédito: Joana França, 2010.



Fig.11 Fotografia aérea da península do Lago Norte. Recorte sobre fotografia de Joana França, 2010.

⁴⁷ PALLAZZO, Pedro Paulo. A “escala residencial” na superquadra de Brasília: Paradigma ou mistificação? Revista Paranoá, n. 25, 2020. Disponível em: <https://periodicos.unb.br/index.php/paranoa/issue/view/1954>. Acessado em 10/04/2021.

Esse processo dialético entre o plano e a cidade construída, entre a experiência vivenciada e o discurso propagado e entre as múltiplas realidades acumuladas com as transformações sociais e espaciais da cidade não é promovido exclusivamente pela configuração de Brasília, mas acompanha o desenvolvimento das metrópoles contemporâneas. A percepção mais complexa dos problemas urbanos mostra a importância da confrontação contínua de argumentos apontados pela crítica. Por isso, a compreensão das mudanças no espaço e na sociedade provocadas e vividas ao longo do tempo, pelas pessoas que habitam Brasília são questões que passam a ser consideradas nas pesquisas das últimas décadas, sobretudo, a partir de uma “escola brasiliense de estudos urbanos”.⁴⁸

As especificidades de cada lugar, para além das classificações setoriais ou das premissas do plano inicial mostram, em diversos trabalhos, que mesmo na regularidade das superquadras, as diferenças nas composições dos edifícios levam a espaços de maior ou menor urbanidade, de maior ou menor desagregação, ou mesmo a alternâncias de seu caráter no tempo.⁴⁹ Um exemplo são os Setores Comerciais Locais que no projeto abriam-se para as superquadras, mas nas primeiras décadas da cidade inverteram os acessos das lojas enfatizando o papel da rua e rompendo com a ideia de confinamento nas unidades de vizinhança, mas agora vem passando por outro processo que retoma o

⁴⁸ Pallazzo chama atenção para o despontamento de uma “escola brasiliense de estudos urbanos” comprometida com uma análise histórica e geográfica de Brasília, a partir de estudos científicos sólidos. In PALLAZZO, Pedro Paulo. A “escala residencial” na superquadra de Brasília: Paradigma ou mistificação? Revista Paranoá, n.25,2020. Disponível em: <https://periodicos.unb.br/index.php/paranoa/issue/view/1954>. Acessado em 10/04/2021.

⁴⁹ Dinâmicas, por exemplo, como a ideia “anti-rua”, que é ressignificada com a inversão dos acessos aos Setores Comerciais Locais, enfatizando o papel da rua e rompendo com a ideia de confinamento nas unidades de vizinhança, como aponta PALLAZZO, Pedro Paulo. A “escala residencial” na superquadra de Brasília: Paradigma ou mistificação? Revista Paranoá, n. 25, 2020. Disponível em: <https://periodicos.unb.br/index.php/paranoa/issue/view/1954>. Acessado em 10/04/2021. Ou as diferenças entre as espacialidades das superquadras, mostradas por RIBEIRO, Manuela Souza; HOLANDA, Frederico. Urbanidade nas superquadras de Brasília. Cadernos PROARQ20.

conceito planejado, abrindo-se para as quadras residenciais. Nesse sentido, pesquisas sociológicas,⁵⁰ também crescem em importância ao apontar como os moradores de Brasília atualizam no presente os significados de sua trajetória histórica, construindo novos sentidos a partir da interação dinâmica da vida cotidiana com o espaço urbano.

Esse entendimento revela a importância de compreender que elementos estão por trás dessas ideias de desagregação e integração. Como essas diferenças estabelecidas com o tempo criam outras disposições para além da organização planejada? Quais são os atributos que estabelecem as continuidades espaciais e as fragmentações? É possível coexistirem uma ideia de continuidade e os fragmentos urbanos, diante de notável diversidade social e espacial existente na sociedade contemporânea? O projeto tem um papel para lidar com essas questões? Essas perguntas agenciam a problemática de fundo dessa tese: a dialética entre a fragmentação e a continuidade urbanas em Brasília. Para compreendê-la vamos primeiro aprofundar o entendimento desses conceitos.

⁵⁰ Como a de BRANCO, Maria Cecília Campos Castello. Brasília: Narrativas Urbanas. Dissertação de mestrado apresentada ao Departamento de Sociologia da Universidade de Brasília. Orientadora: Maria Salete Kern Machado. Brasília. 2006.

1.2 Continuidade, fragmentação e segregação

No final do século XX, uma angústia dominava os debates de urbanistas, sociólogos e pesquisadores sobre a cidade: o “fim da cidade”.⁵¹ A persistência do crescimento ilimitado das metrópoles implicava em um distanciamento da noção de cidade tal qual ela era entendida desde a Antiguidade até então, gerando não mais um reconhecimento deste lugar. Em vez de aglomerações concentradas, facilmente apreensíveis e limitadas por barreiras físicas e número de habitantes, cresciam conglomerações urbanas, espaços cada vez mais dispersos e uma sociedade plural em busca de afirmação de suas identidades. Esse momento foi marcado pelo exercício intelectual de compreender e definir a cidade contemporânea, um espaço figurado pelo estranhamento de uma sociedade que já não se identificava com os valores da modernidade e que passa a ser tratado por termos como fragmentação, desordem, descontinuidade, heterogeneidade etc.⁵²

Desde então, o conceito de fragmentação urbana se tornou recorrente nos campos teóricos que tratam de paradigmas ambientais e sociais, emergindo como um dos desdobramentos do fenômeno da globalização no espaço urbano – sobretudo nas grandes metrópoles.⁵³ Entre os efeitos, se mostram o acirramento das desigualdades socioeconômicas, mas também a constituição de enclaves físicos,

⁵¹ SECCHI, Bernardo. *A cidade do século XX*. São Paulo: Ed. Perspectiva, 2009.

⁵² BERMAN, Marshall. *Tudo que é sólido se desmancha no ar*. São Paulo: Cia das Letras, 1986; JAMESON, Fredric. *Pós-modernismo: a lógica cultural do capitalismo tardio*. São Paulo: Ática, 1997; GARREAU, Joel. *Edge City - Life on the New Frontier*. Anchor Books, 1992. EDWARD W. SOJA. *Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions*. Oxford: Blackwell Publishing, 2000.

⁵³ SANTOS, Milton; SOUZA, Maria Adélia Aparecida de; SILVEIRA, Maia Laura. *Território, Globalização e Fragmentação*. São Paulo: Editora HUCITEC – ANPUR, 1998. P. 21.

com a conseqüente perda da continuidade espacial. Esse território descontínuo transforma as compreensões do espaço, do tempo e, em conseqüência, das condições de projeto.

A partir da década de 1990, o acúmulo das transformações tecnológicas alcançadas na comunicação e o surgimento de novas coalizões políticas por meio de blocos econômicos como a ALCA, a União Europeia e o Mercosul afirmam a ideia de uma unificação global e do arrefecimento da coesão das fronteiras nacionais. Essa atitude abre uma dimensão de comunicação e troca cultural sem precedentes, mas paradoxalmente, no cotidiano das cidades crescem as afirmações locais identitárias e o efeito de segmentação da sociedade. Os estudos de Adélia de Souza confirmam que mais do que isso, “os processos de globalização e fragmentação implicam em territórios diversos que se constituem, especialmente neste fim de século, em geografias da desigualdade.”⁵⁴

Essas desigualdades, no entanto, não são mais compreendidas apenas a partir da distribuição de renda, mas de um conjunto variado de condicionantes que acompanham o processo de individualização da sociedade de forma complexa.⁵⁵ Edward Soja afirma que a análise das estruturas sociais sem a consideração de conceitos como a *acumulação flexível* e a ideia de *região* aproxima os resultados de uma compreensão binária da sociedade e atrela-se, todavia, a uma lógica pós-industrial reduzida à

⁵⁴ SANTOS, Milton; SOUZA, Maria Adélia Aparecida de; SILVEIRA, Maia Laura. Território, Globalização e Fragmentação. São Paulo: Editora HUCITEC – ANPUR, 1998. P. 21.

⁵⁵ O sociólogo Zigmunt Bauman entende a ideia de fragmentação, ou desmembramento da cidade, como resultado de uma economia global excludente que gera a partir disso mundos isolados, ilhas de uniformidade dentro do território urbano: espaços urbanos privilegiados, habitados ou utilizados por uma elite que se pode dizer global encerrada em condomínios habitacionais, shopping centers e carros blindados, e uma zona fantasma empurrada para a periferia, na qual a população marginal não pode ser vista. In BAUMAN, Zygmunt. Confiança e medo na cidade. Rio de Janeiro: Ed. Zahar. 2005. Pg. 71. Essa visão, entretanto, é contraposta aqui pela concepção de Edward Soja, que associa à desigualdade econômica os fatores da diversidade cultural, étnica, entre outros valores identitários, além de uma delimitação regional.

divisão de classes.⁵⁶ Entretanto, associar as configurações urbanas à crescente diversidade cultural – abarcadas pelas variações étnicas, raciais, de gênero, de classe etc. – e ao aumento da polarização social faz com que se observe *formas e funções urbanas mutantes*.⁵⁷ Essa percepção gera um fracionamento de dualidades tradicionais fundadas na relação trabalhadores e donos dos meios de produção, rural e urbano, centro e periferia, concentração e dispersão, passando a lidar com interpretações em múltiplas escalas regionais e múltiplas identidades.

Os rebatimentos dessa diversificação no espaço urbano contemporâneo estão em uma disposição “infinitamente” segmentada e de núcleos diversos, que sociólogos e urbanistas contemporâneos tentam descrever e analisar a partir de analogias como o fractal, o *puzzle*, o *patchwork*, a rede etc.⁵⁸ Nesse complexo, misturam-se enormes estruturas para se transportar e comportar as massas a restritivas ilhas de isolamento e homogeneidade. Como reflete Ignasi Solà-Morales, as metrópoles não são mais compreendidas como um elemento unitário, delimitado e articulado por ruas, edifícios e praças, como nas cidades industriais do século XIX. Tampouco são entendidas pela clareza apreensível dos zoneamentos e hierarquizações viárias reivindicadas pelos urbanistas modernos. Novos programas complexos e em constantes mudanças, como aeroportos, shopping centers, parques temáticos e

⁵⁶ Onde até mesmo a visão de globalização é polarizada em dois estratos extremos, comprimindo uma classe média cada vez menor: de um lado há uma classe altamente qualificada e produtora de serviços em favor da era da informação, e do outro, uma massa imigrante, informal e advinda do operariado. In SOJA, Edward. *Postmetropolis: EDWARD W. SOJA. Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions*. Oxford: Blackwell Publishing, 2000. P. 272-273.

⁵⁷ SOJA, Edward. *Postmetropolis: EDWARD W. SOJA. Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions*. Oxford: Blackwell Publishing, 2000. P. 272-273.

⁵⁸ Edward Soja, a partir da sociologia urbana, e Bernardo Sechi e Ignasi Solà-Morales, no campo da arquitetura, são autores que se dedicam a pensar a cidade contemporânea por uma visão complexa e não binária de sociedade e do espaço na qual se insere. Já as visões de Milton Santos e Maria Adélia tem maior acento a questões socioeconômicas. SOJA, Edward. *Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions*. Oxford: Blackwell Publishing, 2000; SECCHI, Bernardo. *A cidade do século XX*. São Paulo: Ed. Perspectiva. 2015.

infraestruturas de abastecimento, além de novas possibilidades de conectividade e transporte, e do caráter dispersivo gerado por vazios urbanos, transformam a cidade contemporânea em um ambiente instável, segregado, de limites extensos, difusos e de difícil apreensão.⁵⁹

Além disso, essa figuração “infinita” do espaço urbano sobre o território faz também com que a experiência da esfera rural e natural se distancie cada vez mais da extensão visível de quem vive nas grandes metrópoles. As paisagens urbanas se afastam do refúgio natural, antes alcançado no horizonte, e perdem a visão que limitava o fim do ambiente urbano. Nas megalópoles atuais, se deparam frente a essa condição majoritária de aglomerações complexas e fragmentadas, acentuando a dificuldade de reconhecimento do território urbano como algo familiar. Por outro lado, de acordo com Bernardo Secchi, nessa tentativa de denominar e descrever a cidade contemporânea, há novamente um enfrentamento de um dos mais relevantes temas da cultura ocidental: *a relação entre o uno e o múltiplo*.⁶⁰

Esse raciocínio leva a outra dialética que se encaixa na interpretação das cidades atuais, a tensão entre duas *figuras do urbanismo* marcantes: a continuidade e a fragmentação.⁶¹ A ideia de continuidade é essencialmente moderna e está presente em toda história da cidade nos últimos quatro séculos.

⁵⁹ SOLÀ-MORALES, Ignasi. Presente y futuros. La arquitectura en las ciudades. In AA. VV, Barcelona: Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya / Centre de Cultura Contemporània, 1996, 10-23.

⁶⁰ SECCHI, Bernardo. Primeira Lição de Urbanismo. São Paulo: Perspectiva. 2019. P. 89.

⁶¹ Bernardo Secchi define como figuras do urbanismo as estruturas narrativas que contribuem, como metonímias, para organizar o pensamento sobre objetos, situações ou eventos nem sempre homogêneos. As cidades, o corpo humano, a parte e o todo, são segundo ele, alguns exemplos. As figuras indicam tanto o nível abstrato das formas de pensamento quanto o nível menos abstrato das formas da cidade, suas partes e arquitetura. São várias as figuras definidas por ele, mas as definições das figuras da continuidade e do fragmento são precisas para a discussão aqui colocada. In SECCHI, Bernardo. Primeira Lição de Urbanismo. São Paulo: Ed. Perspectiva. 2019. P. 21-22.

Segundo Bernardo Secchi, “ela torna-se a captura do infinito no século XVII, regularidade e transparência no século XVIII, articulação e hierarquia no XIX, quando, então, encontra suas representações mais completas e coerentes na unificação do espaço urbano das grandes capitais europeias.”⁶² Mas talvez, o conceito mais esclarecedor para se compreendê-la seja a ideia de infinito, a partir da múltipla e infindável possibilidade de subdivisão.⁶³ Essa ideia está na origem da divisão do trabalho, da especialização, da subdivisão dos poderes, no método cartesiano e também na noção de liberdade, no sentido do rompimento das fronteiras, tanto físicas quanto sociais, rigidamente estabelecidas na Idade Média. Por outro lado, em seu extremo, a figura da continuidade traz consigo uma angústia, pois sua condição contínua não lhe permite alcançar seus ideais de completa transparência, completa articulação, completa ordenação, completa liberdade etc. Em uma relação paradoxal, tenta a universalização e homogeneização permanente, mas provoca a superconcentração e o medo da massificação e da perda de identidade.⁶⁴

Esse incômodo é sentido mais fortemente no fim do século XIX e início do século XX,⁶⁵ quando há uma reação dupla de nostalgia do espaço contido e abarcável e, contraditoriamente, de um deslumbramento com o progresso tecnológico desse período e as possibilidades maiores de expansão. Ambos espíritos são traduzidos, na primeira metade do século XX, em propostas urbanísticas idealistas que buscam “solucionar” de modo definitivo o crescimento desordenado das metrópoles. De toda

⁶² SECCHI, Bernardo. Primeira Lição de Urbanismo. São Paulo: Ed. Perspectiva. 2019. P.27.

⁶³ As concepções matemáticas do cálculo infinitesimal desenvolvidas a partir do século XVII por Leibniz, Newton e outros matemáticos transformaram significativamente a compreensão de mundo circular, fechada e compacta do período medieval, influenciando as diversas áreas do conhecimento.

⁶⁴ SECCHI, Bernardo. Primeira Lição de Urbanismo. São Paulo: Perspectiva. 2019. P. 30.

⁶⁵ Mas também no século XX e segue até hoje.

forma, esse processo de crescimento e dispersão das cidades seguiu e se intensificou, seja nas já implantadas cidades modernas, em fragmentos modernos de cidades convencionais, ou pelos novos programas, principalmente infraestruturais, que seguem surgindo ao longo do desenvolvimento das grandes metrópoles, assim também como os terrenos vagos.⁶⁶ De modo que o século XX é permeado ainda mais pela figura do fragmento.

Contraponto à figura da continuidade, a figura do fragmento também encontra exemplos ao longo da história, principalmente após os anos 1500, quando se apresentam as primeiras grandes reformas urbanas, como a de Sisto V em Roma e as intervenções de Giorgio Vasari em Florença, além das diversas reformas dos séculos XVIII e XIX, como Paris, Viena e Washington.⁶⁷ Nesses projetos, a operação em segmentos específicos da cidade buscava uma relação local de costura entre o existente e o novo. De acordo com Secchi, “a figura do fragmento remete a uma concepção topológica do espaço, à importância da diferença e da especificidade dos lugares.”⁶⁸ Concentra-se em um modo processual de modificação da cidade, em incrementos e subtrações cumulativas, mas também na experiência corporal do ambiente urbano, com seus cheiros, cores, texturas, percursos e sensações exercidas pela consciência cada vez mais clara da subjetividade dos indivíduos. Mas assim como a continuidade, ela é paradoxal. Em seu limite, a fragmentação gera um desconforto pela dificuldade de apreensão da totalidade, pela contínua dispersão e pela sensação constante de inadequação diante

⁶⁶ Solà-Morales conceitua o “Terrain Vague” como espaços abertos apresentados muitas vezes como espaços residuais das cidades contemporâneas, mas que tem grande potencial flexível de abarcar programas e eventos mutantes, tão presentes nestes contextos. SOLÀ-MORALES. SOLÀ-MORALES, Ignasi. Terrain Vague. ArchDaily Brasil: 2012. Disponível em <<http://www.archdaily.com.br/35561/terrain-vague-ignasi-de-sola-morales>> Acessado em setembro de 2015.

⁶⁷ SECCHI, Bernardo. Primeira Lição de Urbanismo. São Paulo: Perspectiva. 2019. P. 34.

⁶⁸ Ibidem.

das mutações frequentes da sociedade e da cidade. No entanto, percebe-se, ao mesmo tempo, uma *fobia do igual e do definitivo*, exigindo novas segmentações e customizações geradoras de instabilidade.⁶⁹

A aproximação desses temas com Brasília se dá, principalmente, pelo espaço aberto da cidade. Independente do caráter moderno ou não do urbanismo, o espaço aberto de cobertura do solo nas cidades contemporâneas ganha dimensões e proporções muito maiores no século XX.⁷⁰ E assim como as reformas urbanas ocorridas desde o início da era moderna são fragmentos cravados na homogeneidade da massa urbana, o espaço aberto das cidades contemporâneas também pode ser visto como um fragmento urbano.⁷¹ A diferença está em que o fragmento de uma reforma urbana nas dimensões da grande maioria das cidades precedentes ao século XX agia de forma processual e incremental, relacionando-se de forma topológica com o lugar e com o todo. Já nas cidades contemporâneas o espaço aberto nem sempre é visto como possibilidade de interação, mas como espaço vago ou apenas um vazio entre prédios e ilhas fragmentadas de isolamento. A dialética da condição fragmentária das cidades é a da formulação de um espaço heterogêneo a partir de aglutinações homogêneas. A sociedade contemporânea multifacetada busca no fragmento um território de identidade e autonomia, mas por vezes se fecha à riqueza do convívio mútuo com a

⁶⁹ SECCHI, Bernardo. Primeira Lição de Urbanismo. São Paulo: Perspectiva. 2019. P. 36.

⁷⁰ “Quem quer que hoje confronte a planta de uma parte da cidade construída no século XX com a de uma parte da cidade oitocentista ou de períodos precedentes, não pode deixar de notar a radical diferença entre as relações de cobertura decorrente de uma impressionante expansão do espaço aberto, na cidade do século XX” In SECCHI, Bernardo. Primeira Lição de Urbanismo. São Paulo: ed. Perspectiva. 2019. P. 104.

⁷¹ Idem. P. 104.

diversidade. Por outro lado, essas aglutinações se mostram temporárias e suscetíveis a novas (e cada vez mais rápidas) recombinações culturais.

No processo de consolidação de Brasília (ou pelo menos de complementação dos terrenos ainda não construídos) e de amadurecimento de uma sociedade brasiliense, há uma busca por estabelecer identidades próprias.⁷² Nesse processo, a burocracia das setorizações tem menos peso para a formação dos fragmentos identitários na cidade, mas a força da autoridade do plano inicial e também uma cultura normativa impregnada na cidade⁷³ fazem com que os espaços de integração, os definidos por eventos ou as espacialidades específicas de determinados locais, se tornem palcos de um embate espontâneo e, talvez não ciente, com a ordenação estabelecida de modo formal.⁷⁴ Por outro lado, a figura da continuidade, em seu sentido de ordenar, universalizar e articular, está na base da construção da identidade da cidade, sendo motivo marcante para seus moradores.⁷⁵ Nessa dialética, como define Secchi, há um impulso de fragmentar-se como ato de liberação, mas há também, por outro lado, uma *fobia do igual e do definitivo*, levando a outras combinações. Nesse sentido, as relações de segregação e integração em Brasília, abordadas no item anterior, também podem ser percebidas por essas contradições, pois dizem respeito a configurações físicas do espaço urbano, mas para uma

⁷² A dissertação de Maria Cecília mostra em uma pesquisa qualitativa a partir de entrevistas e observações locais a vontade de afirmação de uma identidade (ou várias identidades) própria da cidade, para além daquela narrada no período anterior e durante a construção de Brasília. BRANCO, Maria Cecília Campos Castello. Brasília: Narrativas Urbanas. Dissertação de mestrado apresentada ao Departamento de Sociologia da Universidade de Brasília. Orientadora: Maria Salete Kern Machado. Brasília. 2006.

⁷³ Essa cultura normativa é em parte sustentada por outra dialética: de um lado há a necessidade de leis patrimoniais que preservem a possibilidade de se manter o espaço aberto e as características urbanas de Brasília, por outro há um encurvamento à uma condição histórica frente às necessidades e transformações reais da sociedade.

⁷⁴ Nesse sentido é também notável um conflito entre formalidade e informalidade.

⁷⁵ BRANCO, Maria Cecília Campos Castello. Brasília: Narrativas Urbanas. Dissertação de mestrado apresentada ao Departamento de Sociologia da Universidade de Brasília. Orientadora: Maria Salete Kern Machado. Brasília. 2006. P. 97.

aproximação com a vivência real desse espaço é necessário considerar que as transformações sociais e culturais remodelam as condições espaciais.

Sendo assim, o espaço aberto de Brasília poderia ser considerado também fragmentário?

A experiência do espaço aberto em Brasília é muito diferente das cidades convencionais. Primeiro porque ele predomina em relação às construções, segundo porque suas características espaciais são protegidas por leis patrimoniais em toda a extensão da cidade.⁷⁶ Mas nem por isso a cidade é impedida de estabelecer seus núcleos identitários informais.⁷⁷ Eles acontecem promovidos pela vivência e busca de múltiplas identidades locais que levam a recomposições fragmentárias da cidade para além de suas setorizações. Para isso, entretanto, não é preciso que esses fragmentos se definam em disposições paratáticas para garantir sua autonomia, até porque, como se percebe no tempo, são zonas intermitentes, que se aglutinam ou se dissolvem de acordo com novas recombinações culturais. Mas podem construir “um horizonte de sentido compreensível e de forma unitária”, como reflete Bernardo Secchi,⁷⁸ e assim, prestar a atenção ao problema das distâncias entre os diferentes objetos arquitetônicos, das dimensões e da forma dos espaços abertos, de sua articulação funcional e

⁷⁶ Quando me refiro a Brasília, estou falando da área da cidade planejada com referência no plano de Lucio Costa, ou seja, o Plano Piloto.

⁷⁷ “As relações fechadas em pequenos grupos identitários, mostram contornos claros em Brasília. As gerações, que se fracionam naturalmente por faixa etária, tornam a se dividir por culturas de origem (PPP), local de residência (NPP e NCS) e por identidade na diferença (RPP e RCS).” In BRANCO, Maria Cecília Campos Castello. Brasília: Narrativas Urbanas. Dissertação de mestrado apresentada ao Departamento de Sociologia da Universidade de Brasília. Orientadora: Maria Salete Kern Machado. Brasília. 2006. P.116.

⁷⁸ SECCHI, Bernardo. Primeira Lição de Urbanismo. São Paulo: ed. Perspectiva. 2019. P. 167.

figurativa, das vistas para a paisagem circundante etc. Essas relações intersticiais podem se dar pela observação do espaço aberto, ou mais precisamente, no caso de Brasília, do chão livre.



Fig.12 Imagem aérea das superquadras na Asa Sul mostrando a relação entre espaço aberto e construído, com uma evidente ênfase no chão livre. Crédito: Joana França, 2010.

1.3 O chão livre de Brasília

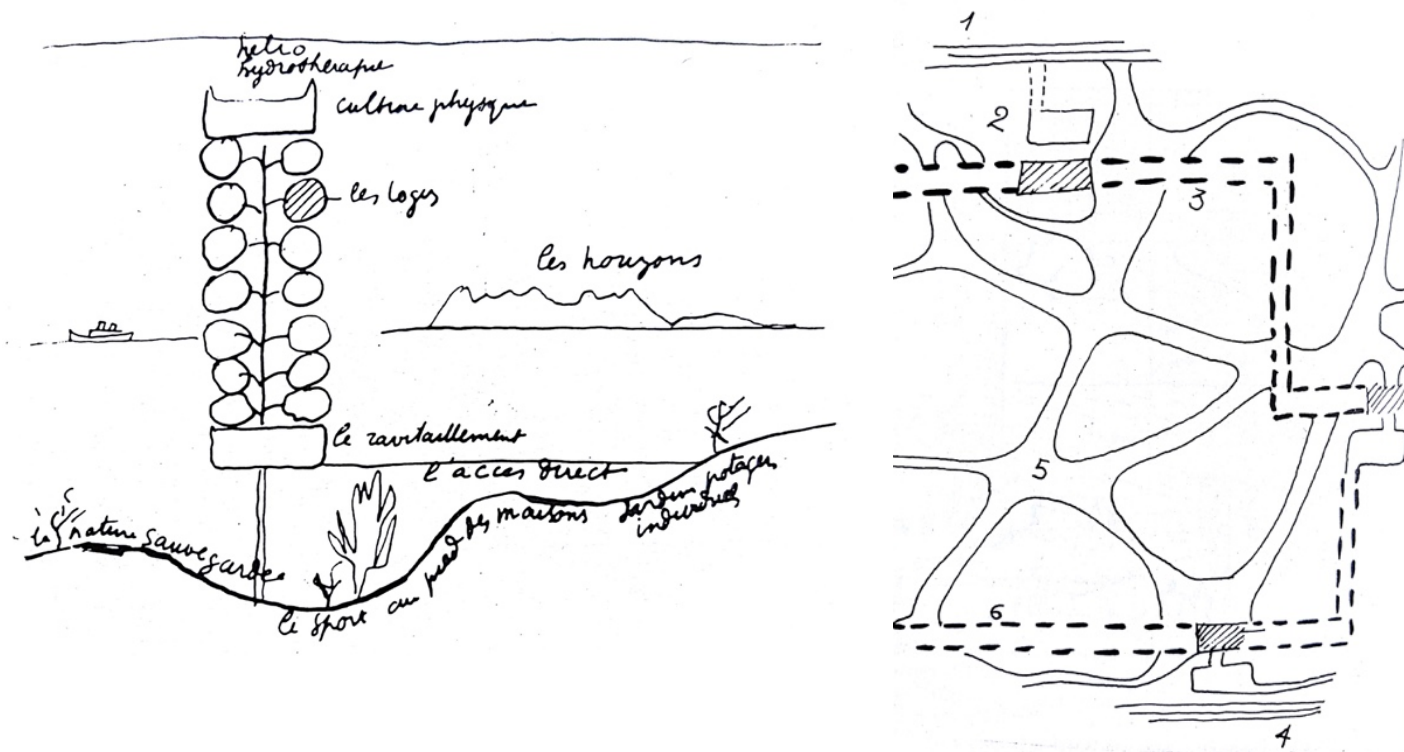
Ao se falar do chão livre de Brasília, é recorrente a associação a espaços fluidos, sem barreiras, com predominância de vazios, edifícios sobre pilotis e vastos gramados, ou seja, à composição de um tecido urbano cuja relação de figura e fundo implica na prevalência do espaço aberto, mas sobretudo à uma imagem afixada sobre as superquadras, nos setores residenciais. Entretanto, essa é apenas uma das paisagens de Brasília. A cidade é constituída de áreas gregárias, como os Setores Comerciais, Hoteleiros, Hospitalares, e também de áreas institucionais e monumentais, parques e grandes equipamentos de infraestrutura.

A imagem do chão livre que nos remete à superquadra se relaciona com o modelo urbanístico da Carta de Atenas e a princípios amplamente difundidos por Le Corbusier a partir da década de 1920, que propunham um *pacto assinado com a natureza*.⁷⁹ Esse pacto seria possibilitado pela geometria exata da arquitetura de edifícios laminares sobre pilotis, liberando assim a projeção no solo para as travessias dos pedestres e para o crescimento livre da vegetação, como um extenso e contínuo parque natural. (fig. 13 e fig. 14, p.61) Para Le Corbusier, tratava-se de um modelo de “cidades daqui por diante sem barreira. [...] onde a rede inteira dos caminhos dos pedestres se desenvolveria sem obstáculos sobre o terreno.”⁸⁰ Assim, o solo livre arborizado, especialmente depois de sua viagem à América do Sul em 1929, afirmava o conceito de *cidade verde* como palco de integração entre o progresso da vida urbana

⁷⁹ Desde a década de 1920, mas sobretudo após a visita de Le Corbusier a América do Sul, onde se impressionou com as vistas aéreas das cidades intermeadas de elementos naturais, o arquiteto se dedicou a propor um modelo de cidade verde que se contrapunha às cidades concentradas europeias, para ele consideradas degradadas e impróprias ao homem moderno. In LE CORBUSIER. Três Estabelecimentos Humanos. São Paulo: Ed. Perspectiva. 1976. P. 50.

⁸⁰ LE CORBUSIER. Três Estabelecimentos Humanos. São Paulo: Ed. Perspectiva. 1976. P. 45.

moderna e a harmonia comunitária da esfera natural.⁸¹ Em Brasília, essas ideias são expressas nos setores residenciais, com as superquadras.



Da esquerda para direita:

Fig.13 Croquis esquemático da relação edifício e solo livre. Crédito: LE CORBUSIER, 1976.

Fig.14 Croquis esquemático da relação de projeções de edifícios e vias de pedestres. (s/ legenda) Crédito: LE CORBUSIER, 1976.

⁸¹ LE CORBUSIER. Três Estabelecimentos Humanos. São Paulo: Ed. Perspectiva. 1976.

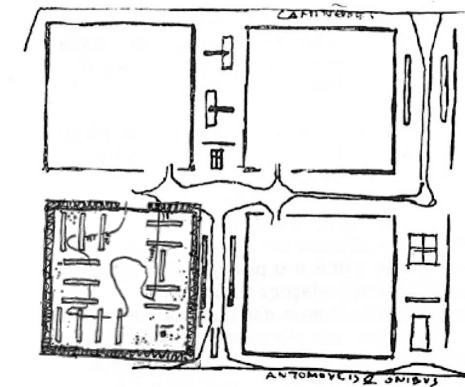
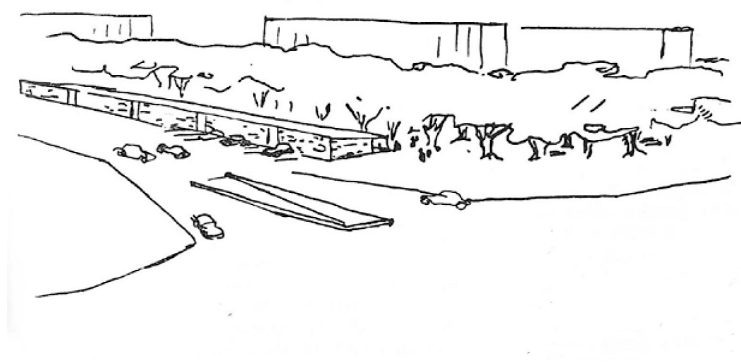


Fig. 15 Croquis de uma superquadra em Brasília, Lucio Costa. Crédito: Costa, 1991.

Fig. 16 Croquis de uma superquadra em Brasília, Lucio Costa. Crédito: Costa, 1991.

No entanto, no destaque do Relatório apresentado no início deste capítulo,⁸² Lucio Costa faz a diferenciação específica de duas áreas da cidade onde se estabelecem as tramas autônomas e o decorrente *uso livre do chão: os setores centrais e os residenciais*. As duas áreas recebem, no projeto, tratamento distintos em termos de escala e de desenho urbano. Enquanto os setores residenciais, dispostos ao longo do Eixo Rodoviário, são formados por superquadras arborizadas, com edifícios sobre pilotis, em semelhança a um parque, os setores centrais, no cruzamento dos dois Eixos principais, carregam um caráter de maior urbanidade, concentração e também monumentalidade.

⁸² “Fixada assim a rede geral do tráfego automóvel, estabeleceram-se, tanto nos setores centrais como nos residenciais tramas autônomas para o trânsito local dos pedestres a fim de garantir-lhes o uso livre do chão, sem, contudo, levar tal separação a extremos sistemáticos e anti-naturais pois não se deve esquecer que o automóvel, hoje em dia, deixou de ser o inimigo inconciliável do homem, domesticou-se, já faz, por assim dizer, parte da família. Ele só se “desumaniza”, readquirindo vis-à-vis do pedestre feição ameaçadora e hostil quando incorporado à massa anônima do tráfego. Há então que separá-los, mas sem perder de vista que em determinadas condições e para a comodidade recíproca, a coexistência se impõe.” In COSTA, Lucio. Relatório do Plano Piloto de Brasília. Brasília: IPHAN. 1991.



Fig. 17 Fotografia aérea da área central de Brasília, com a Plataforma Rodoviária à frente, faixa dos Setores Comercial, Bancário e Hoteleiro, e a área residencial sul ao fundo. Crédito: Joana França, 2010.

Essa distinção se torna mais clara a partir de uma entrevista dada ao Jornal do Brasil de novembro de 1961,⁸³ em que Lucio Costa apresenta a cidade entendida em quatro *escalas*: *monumental*, *residencial*,

⁸³ In _____. L.C.: Brasília foi feita para o homem com fé num Brasil e num mundo melhores. Rio de Janeiro: Jornal do Brasil, caderno B, 08-11-1961. P. 3.

gregária e bucólica.⁸⁴ Ali, Costa define a escala residencial, *ou quotidiana*, pelas áreas de vizinhança com as superquadras, “que embora autônomas, se encadeiam, permitindo às pessoas encontrar-se, conversar, conviver, compreender-se.”⁸⁵ Já a escala gregária era onde “as dimensões e o espaço são deliberadamente reduzidos e concentrados a fim de criar clima propício ao agrupamento [...] As áreas destinadas a essa terceira escala são contíguas à Plataforma, onde se cruzam os eixos da cidade.”⁸⁶ Já as escalas monumental e bucólica estão mais diluídas no espaço de *dimensão coletiva e arquitetônica maior* do Eixo Monumental e nos espaços de lazer *campestres* ou *lacustres*, permeando variavelmente as outras escalas. Assim, o *uso livre do chão* está presente tanto na escala gregária dos setores centrais, com núcleo na Plataforma Rodoviária, como nas faixas de superquadras dos setores residenciais.

Mas nos setores centrais não há uma associação direta ao modelo corbusiano de “cidade verde”, no qual a natureza é intocada pelos edifícios suspensos. A área central de Brasília tem um caráter gregário, onde o tráfego é mais intenso e a vegetação não se assemelha a um parque verde. As tramas nessa região se constituem em um complexo de vias, modais e fluxos constituído em grande parte pela Plataforma Rodoviária, uma estrutura de função urbanística e arquitetônica que distribui o cruzamento viário dos eixos em quatro níveis e onde circulam mais de 700 mil pessoas por dia.⁸⁷ As tipologias arquitetônicas ao seu redor se diferenciam em gabaritos diversos e são raras as situações de térreo livre. Ali a preocupação com o chão natural é substituída pela artificialidade do chão urbano que busca

⁸⁴ A referência aqui às escalas não se dá com o objetivo de estabelecer diferenciações em termos dimensionais ou geométricos (PALLAZZO (2020) explica bem essas definições), mas pretende apenas reafirmar a distinção entre setores residenciais e setores centrais e delimitá-los com maior precisão, a partir dos referenciais de Lucio Costa.

⁸⁵ Idem.

⁸⁶ Idem.

⁸⁷ Dados confirmados pela autarquia DFTrans, do GDF, contudo não forneceram documentos técnicos.

estratégias diferentes do pilotis para o mesmo alcance do uso livre do chão, observando-se assim uma configuração bem diversa das livres passagens nas quadras residenciais. Nem por isso se trata de uma caracterização aos moldes de uma cidade convencional, condensada e marcada por quarteirões e ruas com passeios contíguos. As tramas e o uso livre do chão que ocorrem ali são outros.

Por essa condição, a Plataforma Central se torna um caso interessante para se estudar o chão moderno de Brasília. As compreensões das *tramas autônomas* e do *uso livre do chão* nessa área agregam variados recursos projetuais de arquitetura, como transposições, direcionamentos, desníveis e mesmo barreiras para lidar artificialmente com esse chão do espaço moderno gregário de Brasília e sua liberdade de percurso. Por isso, as tramas se tornam o ponto de partida para a delimitação do objeto de pesquisa desse trabalho, onde o estudo de caso central é o chão da Plataforma Rodoviária e suas contiguidades.

1.4 Visões sobre a Plataforma Rodoviária de Brasília

Em relação aos trabalhos científicos realizados até o momento sobre a Plataforma Rodoviária de Brasília, há três abordagens que se destacam: a Plataforma como Infraestrutura, suas apropriações e a questão patrimonial. A maioria se concentra na discussão sobre sua condição de infraestrutura urbana, elemento que ganhou, nas últimas décadas, forte presença nas grandes e médias cidades contemporâneas. De fato, essa característica é um dos atributos mais inovadores do projeto de Brasília. Embora a capital seja um dos primeiros exemplos de cidade concebida nos parâmetros do urbanismo moderno, características como a separação da circulação e o zoneamento funcional, também encontradas na Plataforma, já eram invocadas e debatidas desde o final do século XIX. O uso de “cul-de-sacs” e blocos afastados das ruas por largas faixas verdes, além de classificações de zonas residenciais, industriais, hortos etc, já se esboçavam nos familistérios de Fourier e nas cidades-jardim de Ebenezer Howard. Mas a introdução de infraestruturas rodoviárias no interior das cidades era algo recente e até hoje colhe os efeitos e análises de seu impacto, por isso, é notável o interesse nessa questão.

Até a década de 1940, só existiam obras de grande engenharia rodoviária situadas em estradas e rodovias intermunicipais.⁸⁸Cruzamentos, grandes viadutos e terminais rodoviários são programas que somente começam a existir nas cidades americanas, europeias e mesmo brasileiras nesse período e,

⁸⁸ FICHER, PALLAZZO. Paradigmas urbanísticos de Brasília. Cadernos PPG-AU, Salvador, edição especial, 2005. P. 49-71.

mesmo assim, só se difundem com a industrialização automobilística a partir da década seguinte.⁸⁹ No Brasil, o acelerado processo de urbanização e os planos de desenvolvimento realizados por Getúlio Vargas e JK⁹⁰ são os maiores impulsos para as grandes infraestruturas rodoviárias avançarem para o perímetro urbano.

No artigo “As estações rodoviárias modernistas no Brasil e o imaginário do “edifício-cidade”,⁹¹ Mondini Pereira aponta algo interessante para se entender as tramas que ocorrem na Plataforma Rodoviária de Brasília. Ele mostra que o programa arquitetônico das rodoviárias era algo novo quando se projetava Brasília, sendo a Plataforma Rodoviária um espécie de modelo brasileiro que assumiria um protagonismo e “se repetiria em vários projetos análogos pelo Brasil na década seguinte.” Entretanto, esse modelo não era apenas um protótipo dentro do projeto de consolidação da indústria automobilística brasileira, mas a construção de uma nova relação urbana da arquitetura, baseada nos ideais modernos do edifício-cidade.

Em dezenas de obras espalhadas em todas as regiões do país e em cidades dos mais distintos portes, estas arquiteturas chamam atenção por suas características: escala e intenção monumental; implantação majoritariamente integrada aos centros tradicionais ou novas centralidades; a experimentação técnica e plástica do concreto armado *in loco*; a aplicação de elementos pré-fabricados (sobretudo nas coberturas) e, principalmente, a sua relação com a rua e o espaço público. Tais obras propunham a infiltração da cidade em seu interior, trazendo, para tanto, um programa

⁸⁹ As primeiras estações rodoviárias que se tem notícia no Brasil foram construídas entre 1938 e 1939 nos municípios de Marília-SP e Vacaria-RS. A primeira rodoviária de São Paulo, a Estação da Luz só foi inaugurada em 1961. Ver LIMA, J. R. C. Os terminais rodoviários de passageiros do interior do Estado de São Paulo: ontem e hoje. Dissertação de Mestrado, São Paulo: FAUUSP, 2004.

⁹⁰ _____. Ministério dos Transportes. Planos de Viação – Evolução Histórica (1808-1973). Rio de Janeiro: CNT, 1974.

⁹¹ PEREIRA, Diogo Augusto Mondini. As estações rodoviárias modernistas no Brasil e o imaginário do “edifício-cidade”. In Anais 13º Seminário Docomomo Brasil Arquitetura Moderna Brasileira. 25 anos do Docomomo Brasil. Salvador: Instituto dos Arquitetos do Brasil - Departamento da Bahia, 2019.

diversificado e ampliado com comércio, serviços, bares e restaurantes. Buscava-se um edifício que atenderia não apenas os passageiros, mas também os habitantes das cidades nas quais estavam inseridas, como uma materialização de um imaginário moderno de edifício-cidade.⁹²

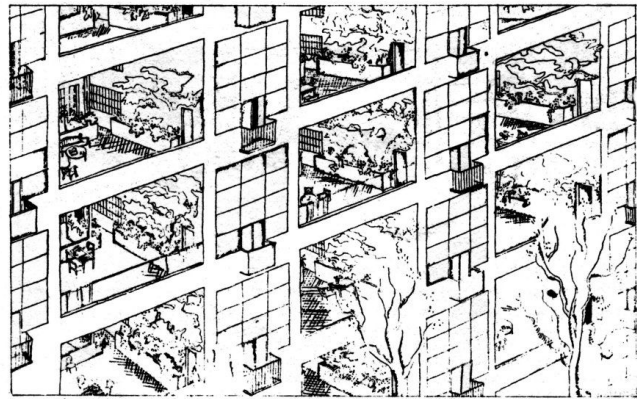
O imaginário do edifício-cidade, ao qual Mondini se refere, diz respeito à concepção difundida por Le Corbusier onde ele propunha a implantação de seus *immeubles-villas* (1922): enormes edifícios que atravessavam a cidades e funcionariam como infraestruturas urbanas habitáveis e circuláveis, mesclando os limites entre cidade e arquitetura. Nos anos 1920, essa ideia parecia distante e utópica, mas com a consolidação do automóvel, ganha força nos discursos da última geração dos CIAM (1956) que buscava pelas megaestruturas o alcance de ideais como pertencimento, habitat e consciência comunitária.⁹³ Esse era o paradigma que se formava no período de criação do Plano Piloto de Brasília por Lucio Costa, e que se estenderia em boa parte das formulações e da prática arquitetônicas nas décadas seguintes.⁹⁴ Sendo assim, as tramas autônomas na área central de Brasília, ocorrem dentro de um pensamento reflexivo sobre alguns princípios do urbanismo moderno, insistindo na separação

⁹² PEREIRA, Diogo Augusto Mondini. As estações rodoviárias modernistas no Brasil e o imaginário do “edifício-cidade”. In Anais 13º Seminário Docomomo Brasil Arquitetura Moderna Brasileira. 25 anos do Docomomo Brasil. Salvador: Instituto dos Arquitetos do Brasil - Departamento da Bahia, 2019.

⁹³ O último encontro dos CIAM em 1956, que gerou a formação do Team X, colaborou para a disseminação internacional de um posicionamento de autocritica com uma revisão dos princípios modernos, mas sem uma abordagem historicista ou de objeção total. Giedlon e Sert apontam para a reformação da consciência coletiva e do equilíbrio entre as esferas individual e comunitárias, enquanto Jaap Bakema e o casal Smithson se atentam para os conceitos de pertencimento e habitat, propondo um olhar para as megaestruturas apresentadas inicialmente por Le Corbusier. Para melhor entendimento desse período ler FRAMPTON, Kenneth. História Crítica da Arquitetura Moderna. São Paulo: Ed. Martins Créditos. 2008.

⁹⁴ Mais tarde, as megaestruturas são incorporadas ao projeto dos Metabolistas japoneses (1959), do Archigram e de Yona Friedman, entre outros arquitetos das décadas de 1960 a 1980. Em comum estava a crítica ao formalismo moderno e a ideia da cidade como um organismo vivo, dinâmico, mutante, possível pela indeterminação dos espaços produzidos nas macroestruturas. Para melhor entendimento desse tema ler CAÚLA E SILVA, Adriana Mattos de. Trilogia das Utopias Urbanas: Urbanismo, HQ's e Cinema/ Adriana Mattos de Caúla e Silva. - Salvador: UFBA/ Faculdade de Arquitetura/ PPG-AU, 2008.

viária, mas em uma tentativa de estabelecer outras relações entre arquitetura e cidade pela reunião da infraestrutura, por meio de uma *coexistência* pacífica e *sem extremos sistemáticos*.⁹⁵



« Immeuble-villas »; fragment de façade. Chaque jardin rigoureusement indépendant du voisin.

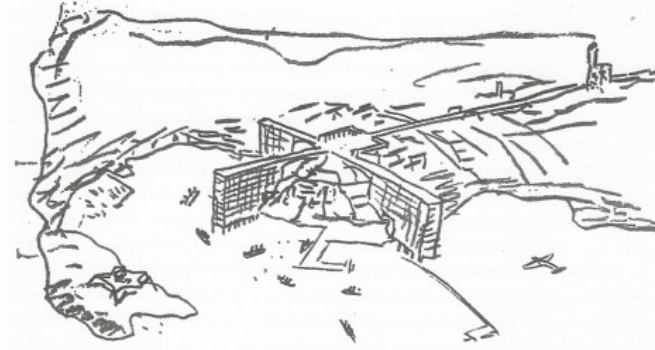


Fig. 18 Fachada do projeto das Immeuble-villas de Le Corbusier, 1922. Crédito: Fundação Le Corbusier.

Fig. 19 Projeto de Le Corbusier para Montevideo, 1929. Crédito: cronologiadourbanismo.ufba.br

Outra perspectiva que se destaca é a visão da Plataforma a partir de seu entendimento como uma obra de infraestrutura urbana que sintetiza a capacidade de articulação entre território, arquitetura, urbanismo, infraestrutura e paisagem. Carlos Alberto Maciel, em sua tese *Arquitetura como Infraestrutura*,⁹⁶ analisa a Plataforma a partir da questão da obsolescência e a entende como uma estrutura complexa que resulta em uma abertura a usos e apropriações imprevistos e com potencial de permanência também por seu caráter urbano.

⁹⁵ COSTA, Lucio. Relatório do Plano Piloto de Brasília. Brasília: IPHAN-DF. 1991.

⁹⁶ MACIEL, Carlos Alberto. *Arquitetura como Infraestrutura*. Tese de doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da UFMG. Orientadora: Maria Lúcia Maillard. Belo Horizonte. 2015.

Entendo a plataforma como uma obra-síntese na medida em que a sombra habitável, resultante do desenho de suas estruturas, oferece-se como um daqueles espaços significativos sem nome, com grande abertura e indeterminação, sobreposição de usos e articulações físicas com o território que reforçam sua presença como um fragmento de cidade, e configura uma ruptura radical com a ideia de arquitetura como objeto edificado, no sentido do edifício tradicional que se coloca como figura contra o fundo da paisagem. [...] Em última instância, a grande estrutura que gera a sombra habitável, articulando a topografia e o território, constitui uma síntese em escala reduzida da própria ideia da cidade, ao extrair da solução de cruzamento dos dois eixos um território construído que se oferece como um *locus* de urbanidade condensada.⁹⁷

Embora seu foco esteja em outras questões, esse entendimento sistêmico da Plataforma reforça a importância do solo, da topografia e da topologia em sua constituição como um elemento agregador na relação com a cidade. Caio Calafate, em sua dissertação *Entre Arquitetura e Infraestrutura: desenho do solo como dispositivo de projeto na Plataforma Rodoviária de Brasília*,⁹⁸ compreende a plataforma como um lugar intermediário, onde o solo é o mediador entre os conceitos de arquitetura e infraestrutura. Ele se apoia na ideia de “entre” que poderia ser explicada também como o conceito de “condição de campo” de Stan Allen, no qual “a forma importa, mas não tanto as formas das coisas, mas sim as formas entre as coisas”. Nesse sentido, ele se concentra no estado do objeto da Plataforma Rodoviária presente naquele momento, analisando a superfície horizontal como morfologia do espaço, atentando-se à sua descrição física.

⁹⁷ MACIEL, Carlos Alberto. *Arquitetura como Infraestrutura*. Tese de doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da EA-UFMG. Orientadora: Maria Lúcia Malard. Belo Horizonte. 2015. P.147.

⁹⁸ CARVALHO, Calafate, Caio. *Entre arquitetura e infraestrutura: desenho do solo como dispositivo de projeto na Plataforma Rodoviária de Brasília*. Dissertação de mestrado apresentada ao Departamento de Arquitetura e Urbanismo da PUC-RJ. Orientador: Otavio Leonídio Ribeiro. Rio de Janeiro. 2015.

Outra visão importante de se perceber é que além das tramas fluidas projetadas, há outras formas de apropriação desse espaço que rompem com os desenhos pré-definidos. A tese de Luciana Saboia⁹⁹ *Brasília and the modernist void: the central bus station and the struggle for cultural recognition*, nos mostra como a apropriação do espaço público se dá pelo reconhecimento mútuo de certas territorialidades criadas e preenchidas ao longo do tempo. Por se constituir como um espaço de diversidade funcional, agregando diversos setores, e multiplicidade de usos, a urbanidade nos percursos traçados na Plataforma é também um fator de configuração espacial que se reforça pelas circulações previstas e imprevistas. Isso se nota com a formação de feiras informais, camelôs e eventos culturais temporários, mas também por padrões estáveis de transeuntes nos espaços abertos. Assim, ela se baseia na argumentação de Solà-Morales, que considera o vazio, o espaço livre como um espaço vago que possibilita o devir e novas possibilidades de apropriação, e ao analisar a Plataforma Rodoviária, compreende que “o vazio, por vezes, é preenchido por experiências e usos cotidianos, tornando-se vazios potenciais para novas reconfigurações.”

As apropriações também podem ser identificadas a partir, não das permanências, mas dos fluxos. Por essa abordagem, a dissertação de Martin Corullon, *A plataforma rodoviária de Brasília: infraestrutura, arquitetura e urbanidade*,¹⁰⁰ faz um retrato da Plataforma e suas ocupações formais e informais 50

⁹⁹ CRUZ, Luciana Saboia Fonseca. *Brasília and the modernist void: the central bus station and the struggle for cultural recognition*. Tese de doutorado apresentada a Université Catholique de Louvain. Orientador: David Vanderburgh. Louvain la Neuve, Bélgica. 2009.

¹⁰⁰ CORULLON. Martin. *A plataforma rodoviária de Brasília: infraestrutura, arquitetura e urbanidade*. Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-graduação de Arquitetura e Urbanismo da FAU-USP. Orientadora: Regina Prospero Meyer. São Paulo. 2013.

anos após a criação de Brasília, mostrando os fluxos existentes no momento de sua pesquisa e os modos com que a plataforma se conecta ao seu entorno. Segundo ele,

Uma das grandes virtudes da rodoviária e condição de seu sucesso como criadora de urbanidade é a variedade de usos e serviços que oferece. [...] o tamanho dos espaços permitiu a prática de atividades muito mais diversas das tipicamente associadas a uma estação rodoviária, ainda que beneficiada pelo fluxo de pessoas promovido por sua função no sistema de transportes. Uma grande quantidade de pessoas vai à plataforma com finalidades que vão além do uso da estação de transporte público.¹⁰¹

Mas, por outro lado, no campo de percepção do pedestre, também se observam discontinuidades entre a Plataforma e suas edificações vizinhas, principalmente no eixo Leste-Oeste. É o caso das ligações entre a plataforma superior e o Conjunto Nacional (SDN) ou o CONIC (SDS). Enquanto o primeiro foi projetado como um edifício único, desenhando uma grande galeria uniforme ao longo da junção com a Plataforma, o outro é uma composição de edifícios que apresentam estratégias de ligação desiguais: ora rampas, ora escadas, com ou sem desníveis etc. Nesse sentido Martin Corullon afirma que,

Embora a localização da plataforma e as dimensões de sua estrutura permitam de fato a conexão entre diferentes setores, usos e edifícios, especialmente em seu nível superior, após uma análise do

¹⁰¹ Corullon aponta que “Somadas as áreas sob e sobre o mezanino, sob a marquise e do acesso à estação de metrô, são quase 5 mil metros quadrados dedicados a serviços públicos e comércio. Existem 66 boxes comerciais; 3 conjuntos de sanitários públicos masculinos e femininos; um posto da polícia militar, uma delegacia da polícia civil, agência de correios, posto de informação ao trabalhador, agência da caixa econômica federal, agências das concessionárias de serviços públicos, como energia elétrica e abastecimento de água e telefonia, posto de saúde, com exames gratuitos, e o sistema de expedição de documentos “Na Hora”, com áreas de atendimento ao público de diversas autarquias governamentais.” In CORULLON. Martin. A plataforma rodoviária de Brasília: infraestrutura, arquitetura e urbanidade. Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-graduação de Arquitetura e Urbanismo da FAU-USP. Orientadora: Regina Prosperi Meyer. São Paulo. 2013. P. 59.

edifício e seu entorno imediato é possível perceber o quão mais dinâmico poderia ser o conjunto e as possibilidades enormes de ocupação e conectividade sub-aproveitadas que oferece.¹⁰²



Fig. 20 Na imagem, as relações entre a Plataforma, os Setores de Diversão e os setores ao redor. Entre os Setores Hoteleiros e de Diversões há um desterro que causa grande dificuldade de travessia. Crédito: Joana França. 2010.

¹⁰² CORULLON. Martin. A plataforma rodoviária de Brasília: infraestrutura, arquitetura e urbanidade. Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-graduação de Arquitetura e Urbanismo da FAU-USP. Orientadora: Regina Proserpi Meyer. São Paulo. 2013. P. 78.

Para Gabriela Tenório, essa situação ocorre, “não porque alguns espaços a ela destinados estejam desocupados [...] mas por falhas de desenho.”¹⁰³ Em sua tese,¹⁰⁴ ela realiza uma pesquisa quantitativa dos fluxos, além de mapas comportamentais sobre os usuários da Plataforma. Suas conclusões apontam para o abandono de princípios fundamentais elaborados por Lucio Costa na origem do projeto e que vão sendo cada vez mais deixados de lado, prejudicando sua intenção de criar um espaço *propício ao encontro*. As vias largas de carros na plataforma superior, a ausência do nivelamento do piso para fluxo contínuo dos pedestres das praças ao Teatro e ao Touring e o descuido com os espaços de permanência são exemplos assinalados. Ela aponta que a avaliação de Lucio Costa sobre a Plataforma Rodoviária durante o I Seminário de Estudos dos Problemas Urbanos de Brasília, em 1974, segue o mesmo sentido:

“A plataforma, treze anos depois, está igualzinha. Ninguém fez nada para complementá-la, porque ficaram todos meio assustados sem saber o que fazer. De modo que aquela área central ficou inóspita. Uma área preciosa, no cruzamento dos dois eixos, aquela perspectiva que vejo lá do hotel, aquela vista comovente de manhã, à tarde aquela presença serena, aquela coisa digna, bela, que tem de se mantida. E aquilo é jogado fora... É preciso criar as condições necessárias.”¹⁰⁵

Essas análises mostram a dinamicidade que a cidade exige de seus espaços urbanos, necessitando constantes retomadas dos sentidos conceituais do projeto urbanístico em relação às necessidades que

¹⁰³ TENÓRIO, Gabriela de Souza. In CORULLON. Martin. A plataforma rodoviária de Brasília: infraestrutura, arquitetura e urbanidade. Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-graduação de Arquitetura e Urbanismo da FAU-USP. Orientadora: Regina Prospero Meyer. São Paulo. 2013. P. 77.

¹⁰⁴ TENÓRIO Gabriela de Souza Ao desocupado em cima da ponte. Brasília, arquitetura e vida pública. Tese de doutorado apresentada ao Programa de Pós-graduação de Arquitetura e Urbanismo da FAU-UnB. Orientador: Frederico de Holanda. Brasília. 2012.

¹⁰⁵ Esse seminário é um marco avaliativo do projeto do Plano Piloto de Brasília. Após mais de uma década, Lucio Costa revisita a cidade e desse evento surgem novas propostas do autor para o desenvolvimento futuro da cidade. COSTA, Lucio. In SENADO, I Seminário de estudos dos problemas urbanos de Brasília. Estudos e debates. Brasília: Senado. 1974. p. 27.

surgem com o tempo. Mas também para observar uma certa inação e receio de intervenções¹⁰⁶ diante da importância patrimonial e monumental que a Plataforma adquire. Essa atonia é proveniente, sobretudo, das gestões públicas, mas também da própria sociedade brasiliense e imprensa local que se comportam muitas vezes a partir de uma proteção nostálgica e apegada às denotações de um documento “original”, normalmente citando o Relatório do Plano Piloto escrito em 1956, “como se o Plano Piloto de Brasília fosse algo frágil e em risco latente de total desintegração.”¹⁰⁷

Essa crítica considera os valores culturais e patrimoniais da Plataforma para a cidade e a disciplina. Eduardo Rossetti nos artigos *Brasília-patrimônio: desdobrar desafios e encarar o presente*¹⁰⁸ e *Lucio Costa e a Plataforma Rodoviária de Brasília*¹⁰⁹ reflete sobre a importância da proteção patrimonial, mas principalmente sobre a necessidade de pensar Brasília e a Plataforma, por meio do projeto e pela qualidade do desenho, desde o planejamento urbano ao projeto de arquitetura, contando ainda com as dinâmicas e surpresas, e não necessariamente pela autoridade do projeto “original”.¹¹⁰ As mudanças do projeto inicial apresentado no concurso foram muitas e constantes, algumas sugeridas ou sancionadas pelo próprio arquiteto como consequência de problemas e condicionantes que surgem no percurso da construção da cidade. O que acentua uma condição intrínseca à constituição

¹⁰⁶ Principalmente das gestões públicas, mas também da própria sociedade brasiliense que se comporta muitas vezes a partir de uma proteção nostálgica e apegada às denotações de um documento “original”, normalmente o Relatório do Plano Piloto escrito em 1956 por Lucio Costa.

¹⁰⁷ ROSSETTI, Eduardo Pierrotti. Brasília-patrimônio: desdobrar desafios e encarar o presente. *Arquitextos*, São Paulo, ano 14, n. 159.02, Vitruvius, ago. 2013 <<https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/14.159/4845>>.

¹⁰⁸ Idem.

¹⁰⁹ ROSSETTI, Eduardo Pierrotti. Lucio Costa e a Plataforma Rodoviária de Brasília. *Arquitextos*, São Paulo, ano 10, n. 119.03, Vitruvius, abr. 2010 <<https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/10.119/3371>>.

¹¹⁰ Ao sustentar essa premissa, Rossetti assinala a frase de Lucio Costa em que diz que "Normalmente, urbanizar consiste em criar condições para que a cidade aconteça, com o tempo e o elemento surpresa intervindo..."

infraestrutural da Plataforma Rodoviária e de seu caráter de edifício-cidade que é a de um espaço urbano mutante, carregado de conflitos e ambiguidades. De maneira que ao levantar esse tema não se trata de questionar a necessidade de proteção desse patrimônio, mas fazer contínuas atualizações desses valores no transcurso do tempo.

Por fim, o trabalho que mais se aproxima do objeto dessa tese e que serviu de incentivo e ponto de partida da pesquisa é a investigação de pós-doutorado de Maria Manuel de Oliveira, *“Construída na linha do horizonte”*: Brasília, o Plano Piloto e a manipulação do chão.¹¹¹ Este é um dos poucos estudos que se atenta a essa questão em Brasília, colocando em crise a ideia de que a cidade não teve um projeto topográfico elaborado previamente¹¹² e o mito do assentamento da cidade sobre uma superfície plana e intacta. Seu trabalho faz um rigoroso levantamento de documentos e dados antes isolados que ela grafica, apresentando novos desenhos planimétricos e seccionais com simulações do terreno original e dos movimentos de terra implementados no Eixo Monumental, desde a primeira estaca no Cruzeiro até o Marco Zero¹¹³ situado no cruzamento dos dois eixos viários principais. Esse trabalho traz a pesquisa histórica para pensar a prática do projeto de Lucio Costa pelo foco na topografia. No entanto, o estudo não se aproxima da escala arquitetônica e das relações entre os setores constituídos, se contendo a escala urbanística. Também deixa espaço para uma análise mais

¹¹¹ OLIVEIRA, Maria Manuel. *“Construída na linha do horizonte”*: Brasília, o Plano Piloto e a manipulação do chão. In IPHAN. Patrimônio em Transformação: Atualidades e permanências na preservação de bens culturais em Brasília. Brasília: IPHAN-DF. 2017. P.14-50.

¹¹² Carpintero lança essa hipótese (em sua tese. Não como argumento central, mas como decorrência de suas análises. In CARPINTERO, Antonio Carlos Cabral. Brasília: prática e teoria urbanística no Brasil, 1956-1998. Tese de doutorado apresentada ao Programa de Pós-graduação de Arquitetura e Urbanismo da FAU-USP. Orientador: REIS FILHO, Nestor Goulart 1998.

¹¹³ Cruzeiro é como foi chamado o ponto mais alto do terreno definido para a implantação da capital. O Marco Zero, cerca de 8 quilômetros abaixo do Cruzeiro é o ponto central do cruzamento entre os dois eixos viários fundantes do desenho de Brasília.

atenta à construção e percepção da paisagem. Com isso, abre uma lacuna para a presente tese pensar essas questões a partir de uma escala de costuras e da articulação entre história, morfologia, performances e as questões culturais. Essa possibilidade emerge pela teoria da paisagem.

Assim, nessas diversas visões e investigações sobre a Plataforma Rodoviária, que passam por sua configuração como infraestrutura, pelas análises de sua urbanidade e apropriações e pelo reconhecimento de seu valor histórico e arquitetônico, encontram-se indicações de descontinuidades físicas e modificações de seus usos. No entanto, no conjunto amplo da Plataforma Rodoviária persiste uma ideia de unidade com o todo. Esta tese analisa essa noção de continuidade sob o marco teórico da paisagem. Nesta visão integradora, composta de percepções subjetivas e objetivas, o território é compreendido pelo reconhecimento das transformações no tempo e no espaço. A caracterização dada às *tramas autônomas* de Brasília no texto de Lucio Costa foram o arranque para se pensar uma possibilidade de unidade pelo espaço contínuo do chão livre moderno das áreas central e residencial. E a partir disso, alavancar uma discussão que vem ganhando proporções nas últimas duas décadas: o projeto do chão.

construir a paisagem

2. CONSTRUIR A PAISAGEM

A paisagem é um conceito multidisciplinar que tem tomado lugar de destaque nos debates contemporâneos de teoria da arquitetura e das cidades. Desde a geografia às artes visuais, à filosofia e à arquitetura, é evocada, na atualidade, como pensamento reunidor, contrapondo-se a uma visão analítica, de distinção entre objeto e sujeito, e colocando-se como modo de interação e sínteses. Essa perspectiva tem um interesse especial dentro de um contexto onde as metrópoles contemporâneas não são mais compreendidas como um elemento unitário e conciso das cidades pré-industriais e nem ordenado como a cidade moderna. Segundo Ignasi Solà-Morales, hoje,

A cidade já não se experimenta como uma articulada estrutura na qual se dispõe o que nos é comum e próprio e da qual somos parte ativa, partícipes. Pelo contrário, vivemos em cidades que, como nas paisagens, o que tentamos é construir nosso território, um lugar seguro, ileso, em que seja possível morar com nós mesmos e com os nossos.¹¹⁴

No lugar da cidade delimitada revela-se um complexo mutante, fragmentado e disperso de núcleos urbanos, vazios residuais, grandes infraestruturas de mobilidade, zonas industriais, áreas de

¹¹⁴ Solà-Morales se dedicou a estudar a cidade contemporânea a partir de teorias que faziam a arquitetura e a filosofia. A paisagem é especialmente evocada como modo de reconhecimento no território em circunstâncias mutáveis. SOLÀ-MORALES, Ignasi. Territórios. Barcelona: GG Editorial. 2002.

preservação, entretenimento etc.¹¹⁵ Muitas vezes, essas grandes áreas e equipamentos infraestruturais acabam rompendo os tecidos tradicionais das cidades, desconectando passagens e percursos na escala territorial, mas também dificultando a relação dos habitantes com seu lugar. Nesse contexto, a teoria da paisagem vem se apresentando como uma abordagem reintegradora e em busca de interações complexas em um mundo contemporâneo multifacetado.

Esse capítulo faz um recorrido histórico sobre as origens do conceito de paisagem, sua distinção em relação ao conceito de natureza, até chegar a sua formulação atual e mostra como o chão vai se constituindo, com o tempo, como um dos elementos protagonistas dessa concepção.

2.1 As origens do conceito de paisagem

Apesar de estar incorporada ao vocabulário cotidiano, a noção de paisagem não acompanha a história do ser humano desde sempre, mas remete a um contexto histórico específico. Sua origem está no início da Idade Moderna, quando ressurgem as cidades e o modo de vida urbano em contraposição ao mundo rural e ao natural.¹¹⁶ Até a Idade Média, o trabalho humano era praticamente restrito a atribuições agrícolas, subordinado às sucessões do dia e da noite e aos ciclos sazonais. Além disso, a vida de servidão feudal da maioria das pessoas não possibilitava escolhas individuais, borrando os limites entre trabalho, propriedade, modos de vida e religião em função de um acordo tácito coletivo.

¹¹⁵ SOLÀ-MORALES, Ignasi. Territórios. Barcelona: GG Editorial. 2002.

¹¹⁶ SERRÃO, Adriana Veríssimo. *Paisagem e cidade: conflito e complementariedade*. In SERRÃO, Adriana Veríssimo. (org.) *Filosofia da Paisagem*. Lisboa: Centro de Filosofia da Universidade de Lisboa, 2013. P. 160.

A arbitrariedade dos fenômenos da natureza e mesmo do lugar de cada um na sociedade estava associada ao desejo divino. Mas com as cidades, o homem urbano ganha autonomia em relação às condições climáticas e desenvolve outras possibilidades de habitar e se ocupar, distanciando-se da natureza e vendo-a como objeto externo a sua realidade cotidiana.

A partir desse afastamento se torna possível um pensamento sobre o indivíduo, abrindo mão da ideia do homem apenas como um ser coletivo submisso às leis religiosas da Idade Média. Com o indivíduo no centro e o início de uma consciência da subjetividade se desenvolve uma diferenciação entre arte, ciência e religião. Para André Chastel é nesse momento também que se funda uma “consciência artística”.¹¹⁷ Como representante da cultura urbana, o artista renascentista recebia uma estatura privilegiada na sociedade, o que lhe permitia a independência e a legitimação necessárias para a autonomia de sua obra e para sua expressão individual diante da autoridade da Igreja.¹¹⁸ De criatura, o homem passa a criador, ganhando uma estabilidade psíquica e moral diante de um mundo que para ele passa a ser objetivo.¹¹⁹

¹¹⁷ CHASTEL, André. Arte e Humanismo. in ARGAN, Giulio Carlo. História da Arte Italiana – De Giotto a Leonardo. São Paulo: Cosac & Naify, 2003. P. 386.

¹¹⁸ Mesmo a definição de Arte enquanto um termo abrangente de todas as atividades e manifestações do arquiteto, do pintor e do escultor só é estabelecida em 1500 por Giorgio Vasari. Segundo Chastel, “Esse respeito pela personalidade do artista era um fato novo; significava reconhecer-lhe a independência diante das normas comuns, aquele gênero de privilégio dentro do mundo humano que os platônicos reivindicavam para os *sacerdos musarum*.” In CHASTEL, André. Arte e Humanismo. in ARGAN, Giulio Carlo. História da Arte Italiana – De Giotto a Leonardo. São Paulo: Cosac & Naify, 2003. P. 386.

¹¹⁹ Segundo Michel Aires, “É a partir do mundo moderno que o sujeito ganha certas capacidades humanas fixas e um sentimento estável de seu próprio eu. Ele ganha consciência que é uma identidade racional, moral e psicológica. Ele torna-se um ser soberano, autônomo, fixo, estável, compreendendo que é um ser que pensa, sente, reflete e age e interage com o mundo objetivo. É a partir da modernidade que ele ganha consciência de sua vida interior como

A pintura é um dos primeiros espaços de representação da paisagem. Anne Cauquelin, em *A invenção da Paisagem*, diz que somente no Renascimento é que uma visão antropocêntrica de mundo, fundada na razão e no livre arbítrio, faculta ao homem uma capacidade de ordenamento e controle da natureza. Isso ocorre pela pintura paisagística.¹²⁰ A partir do surgimento da técnica da perspectiva é possível a representação do espaço tridimensional, tornando viável a expressão pictórica de um recorte visual do ambiente natural antes situado apenas como pano de fundo. (Fig. 21 e fig. 22, p.85) A paisagem então se constitui como representação da natureza, expressa pela delimitação de um enquadramento eleito pelo artista, e que estabelece uma organização artificial do belo natural, concretizando o vínculo entre diferentes elementos e valores de uma cultura. Para Tiago Carvalho, “desenhando-a, pintando-a, o homem afirmava o seu domínio da natureza enquanto sabendo-se distinto do retratado.”¹²¹ Surge então pela ideia de paisagem uma separação entre o sujeito artista – e o objeto – natureza.¹²²

transparente a si mesmo, como ator de suas ideias e de seus atos.” In SILVA, Michel Aires da. *A relação entre sujeito e objeto na filosofia*. In www.filosofonet.com.br. Acessado em agosto 2017.

¹²⁰ CAUQUELIN, Anne. *A invenção da Paisagem*. Rio de Janeiro: Ed. Martins Crêditos, 2007.

¹²¹ CARVALHO, Tiago. *A estética do som na paisagem e na arquitetura*. In SERRÃO, Adriana Veríssimo (org.). *Filosofia e Arquitetura da Paisagem: um manual*. Lisboa: Centro de Filosofia da Universidade de Lisboa, 2012. P. 145.

¹²² Embora a distinção entre sujeito e objeto possa ser observada desde esse período, ela vai ser definida e sistematizada como pensamento filosófico apenas no século XVII, pelo método científico de René Descartes (1637), tornando-se o grande paradigma científico da Era Moderna.



Fig. 21 “Maio”, página do Livro de Horas. Paul e Jean de Limbourg, c. 1410. Crédito: GOMBRICH, Ernst. A História da Arte. Rio de Janeiro: LTC. 2000. P.165. Essa iluminura medieval mostra a natureza retratada não como uma composição natural das árvores, mas como pano de fundo chapado, sem tridimensionalidade.

Fig. 22 “A virgem do Chanceler Rolin”. Jan van Eyck. c.1435. Crédito: atrianon.com. Embora essas duas pinturas tenham datas próximas, a técnica de perspectiva utilizada por van Eyck mostra profundidade e a tentativa de representar a natureza o mais próximo de sua composição natural. O enquadramento das colunas evidencia o ponto focal e apresenta uma continuidade visual. Mas o alpendre e as pessoas observando a paisagem, em segundo plano, demarcam o distanciamento e controle do homem sobre a natureza, colocando-a como objeto de apreciação separado do artista que a observa. Crédito: GOMBRICH, Ernst. A História da Arte. Rio de Janeiro: LTC. 2000.

Após o processo de urbanização e do distanciamento do homem em relação ao mundo rural, a natureza passa a ser vista como um objeto distanciado a ser admirado. Deixa de ser um ambiente hostil e controlador e se torna um enquadramento da atmosfera bucólica e bela. Para Carvalho, ao retratá-la, o artista exprime uma perspectiva nostálgica e contemplativa sobre um tempo longínquo e pouco tangível. Do lado de “fora” do objeto-natureza, o artista a enxerga como algo distinto do ambiente urbano em que vive. É, portanto, a cidade que cria a ideia de paisagem.

A cidade se apresenta, então, como o lugar de liberdade, do controle do homem sobre o meio em que vive e não da natureza divina. Joachim Ritter argumenta que no processo de distanciamento do homem em relação à natureza, “há uma bifurcação entre as perspectivas científica (a natureza como conjunto de leis constantes) e a estética (a natureza como objeto de fruição e tema da criação artística)”¹²³ André Chastel também salienta que no âmbito das artes, fundamentadas então pelo pensamento Humanista, isso significa o controle e a demarcação da liberdade do artista - e do indivíduo - na sociedade por meio da busca platônica do ideal de perfeição, beleza e harmonia universais, possíveis pelo raciocínio lógico e matemático.

Deste modo, a liberdade enquanto liberdade para o homem ganha existência com a cidade, com a ciência e com o trabalho da sociedade moderna, porque é graças a ela que o homem se liberta definitivamente do poder da natureza, submetendo-a como objeto do seu domínio e utilização. Consequentemente, não pode [...] haver retorno à unidade primordial da natureza. A emancipação é a condição à qual a liberdade permanece necessariamente vinculada.¹²⁴

¹²³ RITTER, Joachim. In SERRÃO, Adriana Veríssimo. *Paisagem e cidade: conflito e complementariedade*. In SERRÃO, Adriana Veríssimo. (org.) *Filosofia da Paisagem*. Lisboa: Centro de Filosofia da Universidade de Lisboa, 2013. P. 165.

¹²⁴ RITTER, Joachim. In SERRÃO, Adriana Veríssimo. *Paisagem e cidade: conflito e complementariedade*. In SERRÃO, Adriana Veríssimo. (org.) *Filosofia da Paisagem*. Lisboa: Centro de Filosofia da Universidade de Lisboa, 2013. P. 165.

Como se pode observar por esses autores, a ideia de paisagem, em sua origem, está na distinção entre mundo urbano e mundo natural. A natureza passa a ser vista como objeto de apreciação, enquanto o indivíduo urbano, afastado do ambiente rural, é o meio para se alcançá-la. A paisagem se conforma como essa visão da natureza perpassada pelo sujeito. Também se percebe que o cidadão, ao se recusar como partícipe do universo de necessidades do meio natural, “marcado pela dura necessidade dos elementos e pelo monótono labor das tarefas agrícolas”¹²⁵ passa a contemplar a natureza como ideal de beleza, perfeição, harmonia e, sobretudo, como unidade primordial. “A estética da paisagem é [...], no fundo, a ilusão da natureza perdida no seu todo.”¹²⁶ De forma que de ambiente hostil a natureza passa a um idílio dessa natureza perdida, que é reforçado em seguida pela necessidade de presenciá-la novamente.

2.2 Paisagem romântica, um mergulho corpóreo na natureza

A compreensão do conceito de paisagem como contemplação da natureza se estende até o fim do século XVIII e começa a mudar a partir das grandes transformações sociais deste século que consolidam o Iluminismo e organizam o pensamento científico e estético. Para um setor ilustrado da burguesia ascendente, a razão humana e o estudo analítico e profundo do mundo natural dissipariam

¹²⁵ SERRÃO, Adriana Veríssimo. *Paisagem e cidade: conflito e complementariedade*. In SERRÃO, Adriana Veríssimo. (org.) *Filosofia da Paisagem*. Lisboa: Centro de Filosofia da Universidade de Lisboa, 2013. P. 165.

¹²⁶ RITTER, Joachim. In SERRÃO, Adriana Veríssimo. *Paisagem e cidade: conflito e complementariedade*. In SERRÃO, Adriana Veríssimo. (org.) *Filosofia da Paisagem*. Lisboa: Centro de Filosofia da Universidade de Lisboa, 2013. P. 165.

as trevas da humanidade e possibilitariam criar uma nova ordem social.¹²⁷ Essa nova ordem também transforma as noções de paisagem.

O método analítico de simplificação e compartimentação do problema científico elaborado por René Descartes, em 1637, sistematizou a ideia, já experienciada desde o Renascimento, da distinção entre sujeito e objeto. Ao instaurar a dúvida e o livre arbítrio para o abandono das crenças e dogmas, o filósofo anunciava o sujeito julgador, capaz de emancipar o homem e libertá-lo do obscurantismo da tradição medieval.¹²⁸ Esta abertura para a subjetividade e a racionalidade é fundamental para se estabelecer uma autonomia da ciência e um controle maior do homem sobre a natureza. Por outro lado, é o pensamento segmentado no objeto que possibilita também o avanço da técnica e dos processos de modernização que culminam na Revolução Industrial. Ao mesmo tempo que se desenvolve uma nova forma de olhar para o mundo natural como objeto científico,¹²⁹ também se expandem novas relações urbanas.

Estas mudanças se somam a outro impacto importante no paradigma cartesiano que é a consciência do tempo histórico linear, ou seja, da existência de um passado, um presente e um futuro. No campo filosófico é quando há a consciência da temporalidade e da história seguidos posteriormente da conceituação de *Zeitgeist*, ou seja, o espírito de um tempo como resultado de um processo histórico

¹²⁷ ROTH, Leland. Entender a Arquitetura: seus elementos, história e significado. São Paulo: Ed. Gustavo Gili. 2017.

¹²⁸ DESCARTES, René. *Discurso do Método*. Porto Alegre: L&PM, 2005.

¹²⁹ Nesse momento emplaca-se uma série de expedições, como as realizadas por Alexander von Humboldt, com o fim de catalogar e estudar as implicações do meio ambiente nas plantas e animais. WULF, Andrea. *The Invention of Nature: Alexander von Humboldt's New World*. New York: Alfred A. Knopf. 2015.

linear, cultural e progressivo. Octavio Paz aponta que outras civilizações desse período não discerniam essa transitoriedade, mas entendiam o tempo como uma instância estática, ou no máximo, cíclica.¹³⁰

A noção de um tempo sucessivo, leva também a construção de uma ideia de ruptura com o passado e de possibilidade de revolução. O sentido de revolução contém em si a condição de dissolução paradigmática, uma dinâmica que é própria da ideia de Modernidade. Por revolução entende-se o abandono de antigas práticas para a implantação de um sistema novo e de acordo com Hannah Arendt, esse conceito é sem precedentes antes do século XVIII e só faz sentido como um ideal moderno, a partir da noção esclarecedora de construção histórica e do significativo papel de Jean-Jacques Rousseau para uma compreensão social da opressão histórica com o *bom selvagem*. Rousseau leva a dúvida sobre uma rigidez estamental inerente à condição humana, gerando assim a ação revolucionária.¹³¹ As limitações a qual era submetida a individualidade nesse período, seja pela autoridade e repressão da Igreja, seja pelo regime absolutista de privilégios monárquicos ou pela condição servil dos camponeses, mobilizam o sujeito moderno para um espaço público de luta em busca de igualdade de condições e liberdade pessoal.

Essa atmosfera desencadeia as diversas revoluções políticas e culturais no fim do século XVIII. Esse movimento para a ação se desdobra em um conjunto extenso de transformações na sociedade que se reforçam mutuamente em processos constituidores da Modernidade: a gênese do capitalismo e a divisão do trabalho, os direitos humanos e de participação política, a formação das nações, a

¹³⁰ HEYNEN, Hilde. *Architecture and Modernity: a critique*. Cambridge: MIT Press, 2001. P. 9.

¹³¹ ARENDT, Hannah. *Sobre a Revolução*. São Paulo: Cia das Letras, 2011. P.48-49.

industrialização e as novas formas de vida urbana cada vez mais interessadas no progresso.¹³² Nesse espírito, a natureza é vista como território virgem de exploração econômica e de expansão das cidades. Mas há, por outro lado, uma reação aos desfavores da urbanização industrial que impactam em uma retomada ao passado. Ressurge um interesse nos valores da antiguidade esquecida e com isso, há o surgimento da arqueologia, dos conceitos de monumento histórico e de preservação.¹³³ O sentimento melancólico que o cidadão renascentista tinha em relação à natureza perdida, agora é reafirmado por um contraste ainda maior com a cidade em expansão e o passado distante. A natureza se torna algo ainda mais idealizado, um lugar de libertação das opressões da cidade. A partir de então, sente-se a necessidade de não mais contemplá-la de longe, mas voltar a experienciá-la com o corpo.

No campo das artes, essa ideia de liberdade se expressa, na busca de uma expressão autêntica e fora de temáticas religiosas e aristocráticas. Pintores academicistas como o francês Nicolas Poussin (1594 - 1665) e o italiano Salvatore Rosa (1615 - 1673) que pintaram quadros como “Paisagem com Órion” (Fig. 23, p.91) e “Paisagem arborizada” (Fig.24, p.91) são retomados de forma nostálgica, com temáticas bucólicas, laicas e mitológicas, referenciadas principalmente na Antiguidade Romana.¹³⁴ Também na arquitetura, são valorizados os espaços abertos e os jardins como espaços de fuga da cidade, símbolo máximo dos processos de modernização. Na Inglaterra, sobretudo, a burguesia busca nos jardins de suas vilas de fim de semana, um desenho orgânico e pitoresco, próximos a uma ordem natural e em contraposição à expressão absolutista dos jardins barrocos de ordenamento geométrico.

¹³² HABERMAS, Jürgen. *O discurso filosófico da Modernidade*. São Paulo: Martins Créditos, 2002. P. 4-5.

¹³³ CHOAY, Françoise. *O patrimônio em questão: antologia para um combate*. Belo horizonte: ed. Fino Trato. 2011. P.20.

¹³⁴ GOMBRICH, Ernst. *A História da Arte*. São Paulo: LTC. 2000.



Fig. 23 "Paisagem de Órion cego buscando o sol", Nicolas Poussin, c. 1658. Crédito: wikipedia.org.

Fig. 24 "Paisagem arborizada", Salvator Rosa, c. 1650. Crédito: wikipedia.org.

Nas duas pinturas a natureza é retratada como cenário imersivo onde as figuras humanas não se apresentam em primeiro plano e em escala aproximada do pintor-sujeito que as representa, mas integradas no ambiente natural. Recursos como motivos pastoris ou mitológicos reforçam essa atmosfera de retomada presencial à unidade primordial, um mergulho da natureza.

Mas, segundo Victor Gonçalves, é Jean-Jacques Rousseau quem faz a transição da paisagem ideal contemplativa para *o mergulho corpóreo na paisagem*, argumentando por um retorno à natureza selvagem do homem.¹³⁵ Nesse momento, a paisagem ultrapassa a representação da pintura para uma experiência corporal, seja nas descrições detalhadas da natureza em obras literárias, nas expedições à natureza indômita (principalmente das Américas e da Oceania) ou nos próprios jardins pitorescos que começam a surgir na Inglaterra. Em *Deambulações*, Rousseau reúne na mesma obra a apreciação idílica da paisagem das florestas e montanhas e a sua inserção física com a descrição subjetiva do lugar.¹³⁶ A paisagem ainda é vista como alteridade, ou seja, como algo externo ao homem. Neste caso, como refúgio do homem, mas ela é percorrida em um trajeto vivenciado:

“Eu escalo os rochedos, as montanhas, eu afundo-me nos vales nos bosques para me esconder tanto quanto possível da lembrança dos homens e dos ataques dos maus. Parece-me que na sombra de uma floresta eu sou esquecido, livre e apaziguado como se não tivesse mais inimigos, ou a folhagem da floresta devesse proteger-me contra os seus ataques como os afasta da minha recordação [...]”¹³⁷

A dimensão da experiência se fortalece ainda mais a partir do pensamento filosófico de Immanuel Kant e sua *Crítica da Razão Pura* (1781). Ele reexamina o método científico cartesiano e o associa ao empirismo inglês, sustentando a experiência, ao lado das ciências positivas, como condição de alcance

¹³⁵ GONÇALVES, Victor. Entrelaçar corpo e paisagem. In SERRÃO, Adriana Veríssimo (org.). *Filosofia e Arquitectura da Paisagem: um manual*. Lisboa: Centro de Filosofia da Universidade de Lisboa, 2012. P. 105-115.

¹³⁶ “Árvores, arbustos, plantas são o ornamento e a roupa da terra. Nada é tão triste como a aparência do campo nu e descascado que apenas expõe aos olhos rochas, limos e areias. Mas vivificado pela natureza e revestido com se vestido de noiva no meio do curso das águas e do canto dos pássaros, a terra oferece ao homem, na harmonia dos três reinos, um espetáculo cheio de vida, de interesse e de charme, o único espetáculo do mundo em cujos seus olhos e seu coração nunca se cansam”. ROUSSEAU, Jean-Jacques. In GONÇALVES, Victor. Entrelaçar corpo e paisagem. In SERRÃO, Adriana Veríssimo (org.). *Filosofia e Arquitectura da Paisagem: um manual*. Lisboa: Centro de Filosofia da Universidade de Lisboa, 2012. P. 109-110.

¹³⁷ ROUSSEAU, Jean-Jacques. *Deambulações*. In GONÇALVES, Victor. Entrelaçar corpo e paisagem. In SERRÃO, Adriana Veríssimo (org.). *Filosofia e Arquitectura da Paisagem: um manual*. Lisboa: Centro de Filosofia da Universidade de Lisboa, 2012. P. 110.

da ilustração. Kant aponta uma teoria do conhecimento fundada em dois tipos de juízo, o analítico e o sintético,¹³⁸ o primeiro baseado no método cartesiano de corte do objeto em partes simples para a compreensão do complexo, sendo que para isso não haveria necessidade de experiência alguma externa ao objeto, e o segundo, o juízo sintético, que opera por associações externas ao objeto, por metáforas com distintas representações unidas pela imaginação – ou intuição.

O pensamento de Kant tem grande impacto no espírito dessa época e abre o campo da filosofia para a especulação das percepções subjetivas dentro de um raciocínio lógico-matemático. O homem colocado como centro não é apenas moldado por atributos universais, não é um reflexo ou alcança uma verdade pura, mas é a síntese de suas experiências e do pensamento racional. Kant afirma uma razão técnica fortalecida pela subjetividade e essa é a possibilidade de emancipação e autonomia do homem, por esse sujeito que percebe o mundo tomando espaço e tempo como estruturas anteriores e abstratas, mas não permanentes, pois relativizadas pela experiência.

Em meados do século XIX, Charles Baudelaire incorpora a experiência do sujeito que percorre a metrópole também ao ambiente urbano. Baudelaire traz a figura do *flâneur*, o andarilho errante que, consciente de sua subjetividade, observa a cidade e decide arbitrariamente lançar-se ao mundo.¹³⁹ No entanto, essa experiência urbana ainda não é compreendida como paisagem. Gert Gröning diz que “o que se designava por “paisagem” [nesse período] era apresentado de uma maneira que agradava aos que pagavam pelos quadros e pelas descrições. Tais “paisagens” omitiam de forma premeditada tudo

¹³⁸ KANT, Immanuel. *Crítica de la Razón Pura: estética trascendental y analítica trascendental*. Buenos Aires: Editorial Losada, 1943. P. 98-99.

¹³⁹ BENJAMIN, Walter. *A modernidade e os modernos*. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro. 1975. P. 8.

que fosse desagradável, por exemplo, a injustiça social que clamava aos céus e dava origem a tais “paisagens”.^{140 141} Nesse sentido, a ideia de paisagem relacionava-se à naturalidade. Não mais à natureza selvagem e intacta, mas a uma imersão em ambientes naturais, construídos ou não pelo homem.

No fim do século XIX, a questão do corpo é retomada do ponto de vista filosófico por Friedrich Nietzsche. Ele se contrapõe ao pensamento estático metafísico, invertendo os valores de verdade, razão e alma centradas no homem e enuncia o corpo como elemento finito e única interface de si mesmo (*Selbst*) com o mundo. Em sua obra postula um pensar peripatético, somente possível pelo caminhar e pela vivência. Em *Gaia Ciência* ele diz que, “o nosso costume é pensar ao ar livre, andando, saltando, subindo, dançando, de preferência por montes solitários ou junto ao mar, lá onde até os próprios caminhos ficam pensativos.”¹⁴² Também em *Máximas e traços* diz que: “Só os pensamentos que temos enquanto andamos valem alguma coisa.”¹⁴³ A partir dessas referências, Tiago Carvalho argumenta com sentido que esse deslocamento do homem que percorre com seu corpo e vivencia a

¹⁴⁰ GRÖNING, Gert. A questionabilidade do conceito de paisagem. R. RA'E GA, Curitiba, n. 8, p. 9-18, 2004. Editora UFPR.

¹⁴¹ Uma contraposição crítica a essa arte neoclássica acadêmica e de caráter idílico está no trabalho de William Hogarth e outros artistas ingleses, que em vez de exaltar o campo como rechaço da degradação urbana, busca em uma coerência religiosa, pintar cenários da precarização e desmoralização da sociedade urbana em uma série de quadros que ensinassem as virtudes do bom cidadão e as consequências dos pecados, por exemplo “*O progresso de um libertino*”, de 1733. Para entender mais ler GOMBRICH, Ernst. A História da Arte. Rio de Janeiro: LTC. 2000.

¹⁴² GONÇALVES, Victor. Entrelaçar corpo e paisagem. In SERRÃO, Adriana Veríssimo (org.). Filosofia e Arquitectura da Paisagem: um manual. Lisboa: Centro de Filosofia da Universidade de Lisboa, 2012. P. 105-115.

¹⁴³ GONÇALVES, Victor. Entrelaçar corpo e paisagem. In SERRÃO, Adriana Veríssimo (org.). Filosofia e Arquitectura da Paisagem: um manual. Lisboa: Centro de Filosofia da Universidade de Lisboa, 2012. P. 105-115.

paisagem apreendida coloca a natureza como totalidade, na qual o indivíduo é parte constituinte e faz sentido a partir de sua existência nela e da interação estésica das partes com o todo e no tempo.¹⁴⁴

“É assim, pelo corpo total que invocamos sem o pretendermos a paisagem para nós, aprendendo as ínfimas diferenças até que esta fique internalizada nos nervos e músculos em memória corporal; é pelo corpo que aprendemos e recordamos em espontaneidade e sem esforço [...]; o corpo acumula e transporta essa sabedoria da paisagem e que contribui para a formação da memória e do sentido do lugar, da certeza a ligação à natureza e para o fortalecimento do sentido da realidade activa que somos. É este retesar da paisagem em nós que permite e autoriza o acto concreto e criador que também cria e modela a paisagem pela sua gestão e intervenção arquitetônica, e que dá conta da consciência da nossa não separabilidade.”¹⁴⁵

Assim, nesse processo entre os séculos XVII e XIX, pode-se perceber que a Modernidade acentua a dualidade natureza e cidade e reafirma o sujeito como intérprete do mundo. É também nesse período que ocorre uma transição de uma representação platônica da paisagem (até o século XVII) que é motivada pelos ideais de perfeição humanistas, para uma paisagem vivenciada que incorpora o sujeito e sua experiência sensível no mundo natural, ainda que pela artificialidade dos jardins. Nessa saída de um olhar contemplativo para a imersão do corpo, se principia um sentimento de reconexão com a natureza vista como totalidade. No entanto, apesar de o sujeito se ver integrado corporalmente ao mundo natural, a paisagem é impregnada de naturalidade, ou seja, é entendida e representada como um dado natural, excluindo predominantemente a experiência urbana como paisagem. Nesse sentido, Anne Cauquelin afirma que essa espécie de *crença comum* na ideia de paisagem como natureza só é

¹⁴⁴ CARVALHO, Tiago. *Opcit.* P. 148-149.

¹⁴⁵ CARVALHO, Tiago. *Opcit.* P. 148-149.

desconstituída agora na atualidade, sendo vista então como artificialidade, como invenção.¹⁴⁶ A paisagem romântica é um mergulho corpóreo, mas no sentido de sua abrangência, é naturalidade, ou seja, ainda é vista como equivalente a natureza distante e objetificada. Somente no início do século XX estes conceitos, a partir da filosofia, se definem com mais clareza.

2.3 A distinção filosófica entre paisagem e natureza, um olhar cultural

No século XX, os efeitos dos processos de modernização e a própria consciência da Modernidade se tornam mais evidentes nos campos teóricos, consolidando-se um momento de crítica, sobretudo, à cidade industrial, ao comportamento de massa e às condições psíquicas do homem moderno. Os estudos da paisagem, que antes se viam aplicados, principalmente, a temáticas e técnicas artísticas ou às ciências naturais, no século XX, são conceituados e delimitados em categorias mais definidas e abrem-se para os campos da interpretação filosófica e sociológica, co-implicando objetividade e subjetividade. Jose Ortega y Gasset, Georg Simmel e Martin Heidegger são três filósofos do início do século que exploram o conceito de paisagem relacionando-a com a natureza em uma possibilidade de experimentação da totalidade. Esses autores, também refletem sobre a cidade moderna (industrial) e a dubiedade provocada por ela: a cidade é incorporada como parte dessa totalidade, ao mesmo tempo que desperta um estranhamento causado pelo distanciamento em relação a ideia da natureza total. Tomaremos esses três pensadores para mostrar essas delimitações entre os conceitos de paisagem e natureza.

¹⁴⁶ CAUQUELIN, Anne. A invenção da Paisagem. São Paulo: Martins Créditos. 2007.

Um dos primeiros textos que abarcam o conceito de paisagem, no século XX, é *A pedagogia da paisagem*, escrito pelo filósofo espanhol José Ortega y Gasset, em 1906.¹⁴⁷ Publicado alguns anos antes do conhecido artigo “Filosofia da Paisagem” (1913), de seu professor George Simmel, o ensaio é um diálogo fictício com o personagem Rubín de Cendoya, um suposto místico espanhol e espécie de alter-ego do autor, mas já salienta elementos históricos e culturais existentes no olhar de alguém que se volta para a natureza: *Ritos sagrados, mitos, história e “divinas” associações* constituem nosso olhar *através da ilusão consciente de nosso arbítrio*.¹⁴⁸

No texto, Ortega e Rubín caminham pelos arredores de Segóvia em um diálogo peripatético. Olhando a linha quebrada da serra do Guadarrama, o filósofo não enxerga apenas a natureza, mas história e cultura. Ao mesmo tempo que vê as montanhas verde e amarelas e sente seus aromas, vê também as *“imágenes de hombres cárdenos pintados por El Greco. En estos montes hay como en las pupilas de aquellos hombres, una voluntad suprema de perdurar sobre toda mudanza.”*¹⁴⁹ Assim, passando os olhos pelas montanhas vai junto um *grupo metahistórico* que surge do passado ao porvir sem limites. Não é apenas a natureza, mas o perfil da cadeia de montanhas reúne o olhar com o de gerações já mortas de espanhóis. Uma ânsia de permanência contrasta com a impermanência de uma morte certa, ao olhar filosófico. O próprio indivíduo se evapora ante o trágico destino, *como uma gota de água de manhã aos pés dessas mesmas montanhas*.

¹⁴⁷ ORTEGA Y GASSET, Jose. Obras completas. Madrid: editorial Alianza, volume I. 1989. P.53-57.

¹⁴⁸ ORTEGA Y GASSET, Jose. Obras completas. Madrid: editorial Alianza, volume I. 1989. P.53.

¹⁴⁹ “Sin que lo advirtamos, nuestras ideas celebran dentro de nosotros ritos sagrados y se unen en divinas asociaciones: bajo la ilusión de nuestro albedrío mantiénense en solidaridad fatal. Mira que ahora, en tanto dejo galopar la vista sobre esa línea quebrada de la sierra, se yerguen en mi memoria las imágenes de los nombres cárdenos pintados por el Greco. E en estos montes hay, como en las pupilas de aquellos hombres, una voluntad suprema de perdurar sobre toda mudanza.” In ORTEGA Y GASSET, Jose. Obras completas. Madrid: editorial Alianza, volume I. 1989. P.53.

Estos montes son necesarios en la mecánica universal; pero tú y yo, que ahora estamos frente a ellos, debemos producirles el mismo efecto entre burlesco y sorprendente que a nosotros nos produce eso que llamamos casualidad. Créeme, amigo mío, tú y yo somos una casualidad. Este paisaje, en cambio, me hace descubrir una porción de mí mismo más compacta y nervuda, menos fugitiva y de azar.¹⁵⁰

Ao olhar para as montanhas, Ortega enxerga na paisagem a história vivida naquele lugar. Essa história o faz sentir pertencente àquela paisagem, ligando-o ao todo da natureza pela vontade de permanência. Ao mesmo tempo, essa história não está representada por elementos físicos, visíveis, mas pela memória, a experiência estética e o reconhecimento do lugar como algo seu. Esses elementos são delimitados nessa paisagem pela percepção individual de cada sujeito. Nesse sentido, é também impermanência e casualidade. A paisagem ou sua possibilidade de aprendizado, a “pedagogia da paisagem”, está nessa síntese entre a vontade do sujeito de permanecer, e pertencer ao todo, e a experiência única que o conecta sensivelmente a esse todo.

Ortega aponta também que Stendhal afirmava que o interesse exclusivo na paisagem não basta a longo prazo e é preciso um interesse moral e histórico. Segundo Ortega,

Si nuestros ojos se cansan de mirar, las cosas se fatigan de ser miradas y se embotan sus místicas sugerencias. [...] Hoy los paisajes no nos enseñan naturaleza propiamente tal, pues, como digo, la naturaleza murió hace muchas centurias envenenada por un silogismo; pero nos enseñan moral y historia, dos disciplinas de exaltación que nos hacen no poca falta a los españoles”

¹⁵⁰ Idem. P. 53.

Ao falar da morte da natureza, Ortega refere-se à natureza pré-moderna, unitária e primária, que ao longo dos séculos é controlada e *humanizada*. Ao aparta-se do homem como objeto a ser contemplado, adquire um embotamento de suas *místicas sugestões*. O olhar fastigado para a natureza, assim como a representação fiel e retratista na pintura, já não dizem nada. Mas, para Ortega, é possível essa reaproximação, “y sólo podemos llegarnos nuevamente a ella [a natureza] con una preocupación, científica o artística que la deforma [...]”. Essa deformação, ou *desumanização*,¹⁵¹ já enunciada pelos pintores impressionistas, é aqui neste texto, uma anunciação da paisagem como um olhar cultural, seja científico ou artístico, que Georg Simmel se aprofunda mais.

Georg Simmel, em seu ensaio *Filosofia da Paisagem*,¹⁵² de 1913, também dá uma grande contribuição para pensamento filosófico sobre a paisagem, dedicando-se a pensá-la como uma categoria do pensamento humano. Sua obra se baseia no entendimento e crítica da Modernidade, e busca a compreensão do indivíduo em seu cotidiano, nas relações de subjetividade e objetividade estabelecidas culturalmente. Em *Filosofia da Paisagem*, ele dá o passo primordial para compreendermos hoje a ideia de paisagem como pensamento integrador: a distinção conceitual entre natureza e paisagem. O autor discerne esses dois conceitos para argumentar pelo caráter subjetivo de

¹⁵¹ Ortega cunha o conceito de “desumanização da arte” – ou deformação - para falar do processo de abstração que acontece no início do século XX do distanciamento da pintura figurativa e não no sentido crítico e moralista evocado pelos conservadores e nazistas décadas depois. Para melhor compreensão desse conceito ler ORTEGA Y GASSET, Jose. *A desumanização da arte*. São Paulo: ed. Cortez. 1995.

¹⁵² SIMMEL, Georg. *Filosofia da Paisagem*. Corvilhã, Portugal: Lusofia Press, 2009.

apreensão da natureza a partir de um fenômeno cultural, *um recorte talvez ótico, talvez estético, talvez impressionista* [ou atmosférico],¹⁵³ que é a paisagem.

A apreensão da paisagem é vista como um processo espiritual que se configura pela disposição anímica, ou a *Stimmung*, própria da paisagem. Ou seja, o conceito de paisagem passa pela distinção subjetiva de um extrato da natureza cujo “conteúdo do campo de visão captive o nosso espírito”.¹⁵⁴ Assim, mesmo havendo a intervenção humana na natureza, em um contexto urbano, por exemplo, ela ainda é uma paisagem, porque o que a torna paisagem não são apenas suas qualidades físicas, mas o processo de leitura ou de identificação desse extrato de natureza, um processo cultural.

Por esse raciocínio, há uma distinção entre natureza e paisagem. Simmel entende a primeira como um todo indissociável, holístico, e a segunda como um recorte atmosférico que representa uma essência da natureza, onde cada parte pode ser um ponto de passagem para as *forças totais da existência*. O filósofo define que a natureza *é a unidade ondeante do acontecer e expressa a continuidade da existência espacial e temporal*.¹⁵⁵ Ou seja, não há tempo nem espaço, mas uma totalidade. Portanto, "Um pedaço de natureza", é na verdade uma contradição em si; a natureza não tem pedaços; *ela é a unidade de um todo, é qualidade interior*.¹⁵⁶

¹⁵³ A palavra *stimmungsmäßiges*, do texto original tem diferentes traduções. Ora é traduzida como impressionista, ora atmosférica, mas podendo também designar disponibilidade anímica. Esse trecho reproduzido acima diz respeito à tradução de Artur Mourão em SIMMEL, Georg. *Filosofia da Paisagem*. Corvilhã, Portugal: Lusofia Press, 2009. P.6.

¹⁵⁴ SIMMEL, Georg. *Filosofia da Paisagem*. Corvilhã, Portugal: Lusofia Press, 2009. P. 5.

¹⁵⁵ Idem. P. 5.

¹⁵⁶ Idem. P.6.

Já a paisagem é a delimitação de um campo visual momentâneo ou durável que define essencialmente a natureza. Esses limites autodelineados da paisagem são frequentemente reativados e dissolvidos de forma avulsa e autônoma, mas são sublimados pela consciência da totalidade.¹⁵⁷ Assim, para Simmel, o conceito de paisagem surge na sociedade moderna, pós-medieval, quando há uma distinção, uma “individualização”, das formas interiores e exteriores da existência – Arte x Religião x Ciência – e que naquele momento foi capitalizada na pintura. De modo que, nessa relação arte e artista, pintura e pintor, Simmel acredita que o grande estorvo do processo cultural moderno foi a dualidade entre o indivíduo que aspira ser um todo, e seu pertencimento a um todo mais amplo que pretende conceder-lhe apenas o papel de membro, inclusive por uma divisão do trabalho. É elemento de totalidades, mas, no entanto, quer fazer algo que se apoie em si mesmo.¹⁵⁸ Esse conflito está presente também na dualidade permanência/impermanência, visão arbitrária e reconhecimento de Ortega y Gasset. Frente à natureza, a paisagem é algo de individual, coeso, pacífico em si, e permanece vinculada, sem contradição, ao todo da natureza e à sua unidade,¹⁵⁹ emergindo nessa relação individual-universal.

Mas que lei determina essa seleção e esta composição?

Segundo Simmel, “(...) o que porventura abrangemos com um olhar ou dentro do nosso horizonte momentâneo não é ainda a paisagem, mas, quando muito, o material para ela - tal como um monte de livros, postos uns ao lado dos outros, ainda não é uma "biblioteca"; pelo contrário, eles só se tornam tal, sem acrescentar ou retirar algum, quando um certo conceito unificador os abarca e lhes dá uma

¹⁵⁷ SIMMEL, Georg. *Filosofia da Paisagem*. Corvilhã, Portugal: Lusofia Press, 2009. P. 6.

¹⁵⁸ Idem. P.7.

¹⁵⁹ Idem. P.8.

forma.”¹⁶⁰ Mas no caso da paisagem, como o material vindo da natureza é muito variável, a formação do recorte da paisagem também o será. Assim, esse recorte é análogo à delimitação pictórica da paisagem realizada por um artista.

O que o artista faz é extrair da torrente e da infinidade caóticas do mundo imediatamente dado um fragmento, apreendê-lo e formá-lo como uma unidade, que agora encontra em si mesma o seu sentido e intercepta os fios que a ligam ao universo e os reata de novo no ponto central que lhe é peculiar. (...) A natureza que no seu ser e no seu sentido profundos tudo ignora da individualidade, se encontra remanejada pelo olhar humano - que a divide e decompõe em seguida em unidades particulares - nessas individualidades que chamamos de paisagens.¹⁶¹

Desse modo, Simmel vê a paisagem como fruto cultural, assim como a religião, a ciência e a arte, determinadas a partir de regras próprias e imbuída de sentido espiritual reunidor e não *uma soma de objetos naturais*.¹⁶² E, para isso, deve-se compreender a *disposição anímica* da paisagem (*Stimmung*), ou seja, o elemento unitário psíquico que *penetra todos os seus elementos particulares, sem que, muitas vezes, nela se consiga fazer sobressair um só; cada qual tem nela parte - mas ela nem subsiste fora destes contributos nem deles é composta*.¹⁶³ De modo que se olhássemos para a paisagem com um olhar puramente descritivo, por seus elementos reais - uma porção de árvores, rio, casas - ainda assim a paisagem material em si já seria uma produção espiritual pois não é possível dissociar o

¹⁶⁰ SIMMEL, Georg. *Filosofia da Paisagem*. Corvilhã, Portugal: Lusofia Press, 2009.. P.8.

¹⁶¹ Idem. P.9.

¹⁶² SIMMEL, Georg. *Filosofia da Paisagem*. Corvilhã, Portugal: Lusofia Press, 2009. P. 11.

¹⁶³ Idem. P. 14.

fenômeno, ou a *Stimmung*, da realidade.¹⁶⁴ Por isso, a disposição anímica da paisagem é um dado tanto subjetivo quanto objetivo, não há relação de causa e consequência.¹⁶⁵

Nesse sentido, sua teoria mostra que sentimento e realidade estão intrinsecamente ligados pois não é possível um olhar absolutamente externo, isento e objetivo, ou seja, *a visão de um eu que vê e um eu que sente*.¹⁶⁶ A percepção da paisagem enquanto fenômeno cultural exige um movimento dialético entre objetividade e subjetividade, entre universal e individual, em configuração dada por essa disposição anímica presente mais intensamente na visão do artista. Mas também alcançável naqueles que se dispõem a reconhecer as sugestões subjetivas na objetividade dos elementos vistos e sentidos. Esse paradigma que define uma continuidade entre “eu e circunstância” (Ortega Y Gasset) e entre “cultura objetiva e cultura subjetiva” (Simmel) também é reforçada com o conceito de “ser-no-mundo” de Heidegger. E mais uma vez, se conecta à ideia de paisagem.

Na carta *Paisagem criadora: Por que permanecemos na Província?* escrita por Martin Heidegger, em 1934¹⁶⁷ ele expressa como a paisagem o aproxima de uma relação autêntica com a essência de todas

¹⁶⁴ Alguns autores (SOARES, por exemplo) criticam a interpretação de Simmel por parecer privilegiar exclusivamente uma abordagem visual, do pintor, e não uma imersão corporal. Mas isso não apresenta sustentabilidade, pois a percepção do artista é introduzida no texto como analogia. Além de Simmel definir a paisagem como recorte talvez ótico, talvez estético, talvez atmosférico, o filósofo insere uma percepção psíquica, para além do material disposto no recorte visual.

¹⁶⁵ Simmel exemplifica essa questão com a experiência de fruição de um poema lírico: “O caso não é diferente quando recriamos em nós o sentimento contido num poema lírico. Se este sentimento não nos estivesse imediatamente presente nas palavras que captamos, elas não representariam para nós poema algum, mas uma simples comunicação - por outro lado, se interiormente não as acolhêssemos como um poema, jamais poderíamos avivar em nós esse sentimento. [...] Não será o sentimento dentro do poema uma realidade indubitável? Porque o poema, justamente enquanto criação objetiva, é já um produto do espírito, o sentimento é também algo de verdadeiramente objetivo e tão pouco separável daquela realidade.” Idem. P. 15.

¹⁶⁶ SIMMEL, Georg. *Filosofia da Paisagem*. Corvilhã, Portugal: Lusofia Press, 2009. P.17

¹⁶⁷ Entre os anos de 1931 e 1933, Heidegger se recusou duas vezes a lecionar na Universidade de Berlim. Nessa carta ele justifica sua recusa, preferindo ficar perto da Floresta Negra onde construiu sua cabana.

as coisas, possibilitando um lançamento à totalidade do *Dasein*.¹⁶⁸ Depois de viver uma larga parte de sua vida em Freiburg, o filósofo decide se mudar para a província de Todtnauberg, na Floresta Negra, onde, em 1922, havia construído uma simples cabana com apenas 42 metros quadrados, a fim de se refugiar da vida urbana e conectar-se de modo profundo com sua filosofia. Para ele, o seu *trabalho* estava diretamente ligado àquela paisagem e ao modo de vida simples e duro do camponês em contraposição ao mundo urbano:

Frequentemente os habitantes da cidade ficam admirados com o longo e monótono isolamento dos camponeses entre as montanhas. Mas não é isolamento, é *solidão*. Nas grandes cidades, o homem pode com facilidade ser tão *só* como *difícilmente* estaria em qualquer outro lugar. Mas lá ele nunca é solitário. Pois, a solidão tem o poder específico não de nos *isolar*, mas o de *projetar* todo ser- aí [Dasein] na proximidade da ampla essência de todas as coisas.¹⁶⁹

De acordo com o pensamento de Heidegger, a vida nas cidades favorece uma vivência pragmática, assaltada por *ocupações* que afastam o homem de uma existência *autêntica*, decorrendo assim, no *esquecimento do ser* e na alienação de si mesmo. Em *Ser e Tempo* (1927), Heidegger argumenta que há um esquecimento da pergunta fundamental metafísica sobre o sentido do ser e defende a necessidade de uma re colocação da questão ontológica para o avanço epistemológico e a real investigação da essência de todas as coisas. Assim, Heidegger postula que para a análise da existência

¹⁶⁸ O *Dasein* é o principal conceito elaborado por Heidegger, explorado sobretudo em seu livro *Ser e Tempo*, e que diz respeito ao homem que se questiona ontologicamente pelo sentido de Ser.

¹⁶⁹ RODRIGUES, M. A. (trad.) Paisagem Criativa: Por que permanecemos na Província? de Martin Heidegger. Ideias, Campinas, SP, v. 5, n. 2, p. 275–280, 2015. Disponível em: <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/ideias/article/view/8649440>. Acesso em: 1 jul. 2021.

humana é necessário distinguir o homem, definido como *Dasein*, como o único ente que tem uma relação ontológica com o Ser, ou seja, que questiona sobre o sentido do ser.

A diferença do pensamento de Heidegger em relação a ontologia tradicional é que o homem era tratado como categoria, como ente. Assim, uma das primeiras tarefas na analítica existencial de Heidegger é mostrar que ao se tomar como ponto de partida um eu e um sujeito, o conteúdo do fenômeno do *Dasein* é perdido. Isso porque ao separar o sujeito do objeto há uma coisificação do homem e uma indeterminação do ser do ente. Heidegger questiona as delimitações que a modernidade cartesiana define, separando corpo, alma e espírito, ou sujeito e objeto, em vez de uma compreensão unitária. Esse fundamento é essencial para se entender nesse século as relações de unidade e continuidade presentes primeiramente no âmbito filosófico, mas com repercussões nas ciências humanas e nas artes. Por isso, é importante aprofundarmos na conceituação heideggeriana de *ser-no-mundo*.

Ernilo Stein, comentando Heidegger, diz que “o homem não é um que, seu modo de ser é um quem.”¹⁷⁰ E esse quem deve ser analisado em seu modo de ser cotidiano, modo segundo o qual somos “primeiramente”. Tal modo de ser cotidiano pode ser inautêntico - que se deixa levar sem construir a si mesmo - ou autêntico, no qual seu próprio ser escolhe e se *projeta* em direção de suas possibilidades. E o espaço de possibilidades que o homem abre com suas decisões, segundo Heidegger, é o *mundo*. O ponto de partida adequado para a analítica existencial de Heidegger é, portanto, a constituição fundamental do homem autêntico [*Dasein*] de *ser-no-mundo*. Essa expressão por sua configuração já

¹⁷⁰ STEIN, Ernilo in PECORARO, Rossano (org.). Os filósofos: clássicos da filosofia. Vol. II. São Paulo: Editora Vozes, 2008. P. 285.

se mostra como unidade. O *Dasein* constitui-se indissociavelmente do seu ser mais sua conjuntura temporal-espacial, ou seu *mundo*. Ortega y Gasset também explora esse sentido com a ideia de “*eu e circunstância*”, enquanto elementos co-implicados.¹⁷¹

Heidegger também define que a constituição *ser-em* não significa o corpo humano no mundo (ente dentro do ente).¹⁷² Não é uma relação espacial *strito senso*, mas uma relação de familiaridade, de reconhecimento. Heidegger explica que *In* (em), em alemão, vem originalmente de *innan* = morar, habitar e onde *an* significa estar acostumado, familiarizado com. “*Ser-em* é, portanto, a expressão existencial formal do ser do *Dasein*, o qual tem a constituição essencial de *ser-no-mundo*.”¹⁷³ De tal forma que o homem só existe como *ser-no-mundo*, ou no modo como somos acostumados, habituados e familiarizados a lidar com as coisas.

O ser do *Dasein* em relação ao mundo se dá especialmente por esse lidar com as coisas pela ocupação, que é um dos modos do *ser-em*. Os múltiplos modos do *ser-em* tem o modo-de-ser do ocupar-se, do fazer, do produzir, do cuidar, do pesquisar etc, mas aí também estão contidos os modos deficientes: omitir, deixar de fazer, descansar etc. Segundo Heidegger, o modo imediato do homem lidar com as coisas (*pragma*, em grego) é a atitude prática e não a teoria.¹⁷⁴ É o pragmatismo de superar a preocupação ou o cuidado para manter-se vivo e que ao se transformar em habitualidade, não só

¹⁷¹ SAMORA Y BONILLA, Javier. Ortega y Gasset, la aventura de la verdad. Madrid: Prisanoticias Colecciones y EMSE EDAPP. 2021. P. 35.

¹⁷² Em Ser e Tempo,¹⁷² Heidegger define que o *ser-dentro* é o modo-de-ser de um ente que está em outro ente. *Como a água no copo, a roupa no armário, o armário no quarto, o quarto na casa, a casa na cidade... até a roupa no mundo*. Esses entes dentro do mundo são categorias e não tem o modo-de-ser do *Dasein*. Mas o *ser-em* é uma constituição existencial.

¹⁷³ HEIDEGGER, Martin. Ser e Tempo. Rio de Janeiro: Ed. Vozes. 1986. P. 91.

¹⁷⁴ HEIDEGGER, Martin. Ser e Tempo. Rio de Janeiro: Ed. Vozes. 1986. P. 111.

esquece a essência dos instrumentos manuseados nessa ocupação, como há um encobrimento de seu próprio ser.¹⁷⁵

É nesse sentido que o filósofo afirma só poder filosofar na cabana, longe das ocupações da cidade que fazem o homem esquecer de si. Em sua carta, Heidegger afirma que seu “trabalho filosófico não acontece como uma ocupação isolada de um excêntrico.”¹⁷⁶ Ele é como o trabalho dos camponeses, que precisam e querem *o compasso reservado em relação à sua própria natureza e sua independência*.¹⁷⁷ Heidegger inicia a carta descrevendo a escharpa de um vale ao Sul da Schwarzwald, com os prados e pastagens que levam à floresta de pinheiros antigos e verdes escuros, mas diz que esse é seu mundo de trabalho *visto pelo olhar contemplativo dos hóspedes e dos recém-chegados para o verão*. A sua paisagem é apreendida pela experimentação do lugar:

Na realidade, eu mesmo nunca observo a paisagem. Experimento a sua transformação de hora em hora, do dia para a noite, nas grandes idas e vindas das estações. A gravidade das montanhas e a dureza de suas rochas primitivas, o lento crescimento dos pinheiros, o brilho, o esplendor simples dos prados em flor, o murmúrio do riacho da montanha em uma longa noite de outono, a severa simplicidade das áreas cobertas com neve, tudo isso se insere e penetra e se lança no ser-aí [*Dasein*] cotidiano lá em cima.

¹⁷⁵ STEIN, Ernildo in PECORARO, Rossano (org.). Os filósofos: clássicos da filosofia. Vol. II. São Paulo: Editora Vozes, 2008. P. 287.

¹⁷⁶ RODRIGUES, M. A. (trad.) Paisagem Criativa: Por que permanecemos na Província? de Martin Heidegger. Ideias, Campinas, SP, v. 5, n. 2, p. 275–280, 2015. Disponível em: <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/ideias/article/view/8649440>. Acesso em: 1 jul. 2021. P.3.

¹⁷⁷ RODRIGUES, M. A. (trad.) Paisagem Criativa: Por que permanecemos na Província? de Martin Heidegger. Ideias, Campinas, SP, v. 5, n. 2, p. 275–280, 2015. Disponível em: <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/ideias/article/view/8649440>. Acesso em: 1 jul. 2021. P.5.

E isso, por sua vez, não ocorre em momentos propositados de uma imersão prazerosa e empatia artificial, mas só quando o próprio ser-aí [*Dasein*] mergulha em seu *trabalho*. O trabalho *abre o primeiro* espaço para a realidade dessas montanhas. O desenvolvimento do trabalho fica encravado na história da paisagem.

Experimentar a paisagem, de acordo com Heidegger, é, então, encontrar-se com a totalidade do Ser-aí, o *Dasein*. É sentir-se familiarizado com o mundo, ou seja, é sua constituição autêntica de ser-no-mundo. Para Heidegger, a cidade, com suas ocupações e perdas de tempo, encobre o ser-aí tornando a relação do homem com o mundo inautêntica. Ernildo Stein expõe que “o homem refugia-se (sic) no presente, onde pensa livrar-se da angústia, fugindo do seu modo autêntico de ser.”¹⁷⁸ Preocupado em suas ocupações, em um modo utilitário de finalidade qualquer, o homem esquece de sua essência e aliena-se de si mesmo, em um modo de ser inautêntico. Nesse modo, o mundo do homem é velado. A natureza não é vista como força natural, como *physis*, mas como matéria: “a mata é reserva florestal, a montanha é pedreira, o rio é represa, o vento é vento nas velas.”¹⁷⁹

A carta de Heidegger também mostra uma visão negativa (inautêntica) da paisagem praticada pelo turista: “Hoje em dia, porém, muitas pessoas da cidade que chegam e passam por aqui – inclusive os esquiadores – se comportam no vilarejo ou na fazenda como se estivessem se “divertindo” em um parque de diversões na cidade. [...] O camponês não precisa desse pieguismo urbano.”¹⁸⁰ A paisagem do turista é contemplativa, diferente da paisagem experienciada no tempo e em suas ocupações. Para

¹⁷⁸ STEIN, Ernildo in PECORARO, Rossano (org.). Os filósofos: clássicos da filosofia. Vol. II. São Paulo: Editora Vozes, 2008. P.287.

¹⁷⁹ HEIDEGGER, Martin. Ser e Tempo. São Paulo: Ed. Vozes. 1986. P.112.

¹⁸⁰ RODRIGUES, M. A. (trad.) Paisagem Criativa: Por que permanecemos na Província? de Martin Heidegger. Ideias, Campinas, SP, v. 5, n. 2, p. 275–280, 2015. Disponível em: <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/ideias/article/view/8649440>. Acesso em: 1 jul. 2021. P.5.

Heidegger, é a natureza experimentada e não simplesmente observada que pode desalienar o homem urbano e o remeter a uma totalidade do *Dasein* pelo modo de ser-no-mundo.

Em *Obras de Arte Paisagísticas à Luz da Filosofia de Heidegger* (2012), Larissa Soares comenta que Heidegger “demonstra que nossa sensibilidade corporal não é puramente física, mas sim permeada pela compreensão; pois, o significado é imanente ao “sensível” desde o princípio.”¹⁸¹ Sua compreensão da paisagem é afetiva e multissensorial, estimulada pelo humor e pela *Stimmung* da paisagem. Essa análise coincide com a ideia de Simmel que não vê a possibilidade de cisão entre *um eu que vê e um eu que sente*. Também está em Ortega quando ele apresenta uma visão de paisagem perpassada por *místicas sugestões* históricas e culturais, não representadas necessariamente por elementos físicos.

Mas assim como Simmel, Heidegger também pensa em como é feita essa seleção da paisagem e quem a pode apreender de forma autêntica. A restrição da possibilidade de apreensão da paisagem é colocada por Heidegger pelo velamento do mundo circundante pragmático. O desvelamento não é determinado primordialmente pelo artista, ou por um olhar estético como sugere Simmel, mas pode ser desvelado pela *surpresa* do imprevisível. Segundo Soares,

“Assim como o martelo pode quebrar, o mar pode se apresentar não navegável, ou a chuva pode interromper os planos de plantio do agricultor. Estes eventos que fogem do que é previsível podem provocar um estranhamento devido à quebra da cadeia de intencionalidade na qual vínhamos agindo. Tal interrupção também pode ocorrer quando somos simplesmente surpreendidos por algo, como por exemplo, uma mudança de luz ou de temperatura que nos abre os olhos para a paisagem

¹⁸¹ SOARES, Larissa de Aguiar Barbosa. *Obras de Arte Paisagísticas à Luz da Filosofia de Heidegger*. Dissertação apresentada como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre pelo Programa de Pós-Graduação em Filosofia do Departamento de Filosofia da PUC-Rio. Orientador: Luís Camillo Osório, 2012. P.30.

circundante. A partir deste acontecimento passamos a perceber a paisagem fora do contexto cotidiano, no qual usualmente lidamos com ela, em que passa despercebida.”¹⁸²

Para Heidegger, na surpresa, importunidade e impertinência o manual perde sua manualidade e retoma toda uma cadeia de referências que anuncia o mundo.¹⁸³ Soares comenta que esta é a própria condição para a revelação do *mundo*. “A perturbação causada pela surpresa, suspende o véu da familiaridade e, desse modo, por meio do estranhamento, dá-se lugar para uma interrupção na cotidianidade – no modo pragmático e utilitário com o qual somos acostumados.”¹⁸⁴ A paisagem é, nesse sentido, a relação ambígua entre a familiaridade e o estranhamento. Ou, nas palavras de Ortega, entre humanização e desumanização.

No ensaio *As grandes cidades e a vida do espírito*, de 1903, Georg Simmel também identifica esse estranhamento provocado pela vida urbana nas metrópoles em relação à vida no campo ou em pequenas cidades. Para ele, a diversidade imagética, a rapidez, a fluidez e as inesperadas impressões da cidade grande geram uma *intensificação da vida nervosa* e, portanto, uma vida mais intelectual, objetiva e racional. Já na cidade pequena, o ritmo lento e regularidade dos hábitos revelam, segundo Simmel, uma existência baseada nos sentimentos e laços afetivos. A proximidade que os habitantes da província têm uns com os outros levam a interações mais profundas, afetivas e menos presas a

¹⁸² SOARES, Larissa de Aguiar Barbosa. *Obras de Arte Paisagísticas à Luz da Filosofia de Heidegger*. Dissertação apresentada como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre pelo Programa de Pós-Graduação em Filosofia do Departamento de Filosofia da PUC-Rio. Orientador: Luís Camillo Osório, 2012. P. 26.

¹⁸³ HEIDEGGER, Martin. *Ser e Tempo*. São Paulo: Ed. Vozes. 1986. P. 117.

¹⁸⁴ SOARES, Larissa de Aguiar Barbosa. *Obras de Arte Paisagísticas à Luz da Filosofia de Heidegger*. Dissertação apresentada como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre pelo Programa de Pós-Graduação em Filosofia do Departamento de Filosofia da PUC-Rio. Orientador: Luís Camillo Osório, 2012. P. 26.

aparências, enquanto na cidade grande, a quantidade e diversidade de pessoas concentradas permitem às vezes um contato único ou superficial, onde a maneira que se apresentam os indivíduos - as atitudes, a roupa, o discurso - é mais significativa do que o próprio conteúdo.¹⁸⁵

Para Heidegger, quanto mais fragmentam-se os *modos-de-ser* do *ser-em* em diversificadas e complexas ocupações na atualidade, mais imerso fica o homem na habitualidade e mais disperso e distante se torna do seu modo autêntico. Nesse sentido, a vida urbana metropolitana, com sua complexidade de preocupações torna mais difícil a obtenção de um “conceito natural de mundo” do ponto de vista ontológico, fundamental. Para Heidegger a análise existencial do *Dasein* na vida dos povos primitivos é mais positiva pois há menos preocupação e menos encobrimento do Ser. Por isso, a volta à província e as relações com os camponeses da Floresta Negra possibilitam a interioridade e a proximidade de um mundo natural mais primitivo que trazem a abertura para a questão do ser e do filosofar.

As impressões destes três autores sobre a paisagem mostram a transformação que esse conceito passa no início do século XX, deixando uma perspectiva de admiração do objeto-natureza ou de imersão no objeto-natureza para adentrar uma experiência espiritual (*Stimmung*), metafísica e holística entre homem e natureza. A semelhança entre o pensamento dos três filósofos está no entendimento da paisagem como olhar cultural. Heidegger, entretanto, mostra uma diferença em relação a Simmel e Ortega, ele vê os conceitos de paisagem e de natureza mesclados e como uma contraposição à cidade, mas sua noção de mundo pode ser associada ao conceito de natureza de Simmel, como totalidade. Já a paisagem é o recorte da natureza-mundo, possibilitado por uma experiência estética e atmosférica

¹⁸⁵ SIMMEL, Georg in CHOAY, Françoise. O urbanismo. São Paulo: ed. Perspectiva. 2009. P. 330-331.

que realiza, entre a subjetividade e a objetividade, entre o eu e a circunstância e na constituição integral do ser-no-mundo sínteses no vasto contraditório. O interesse nas dimensões do espírito e da psique humanas, que também atravessa a discussão entre cultura e natureza acalorada nesse período, acompanha não só o pensamento filosófico, mas também o campo artístico, repercutindo em transformações impactantes no modo de se entender o espaço e de representar e construir a paisagem, sobretudo no entendimento de uma ideia de *continuum*.

2.4 Modernismo e paisagem: espaço contínuo e o pacto com a natureza

O interesse nas dimensões do espírito e da psique humanas se expressa no campo das artes assim como acompanha boa parte do pensamento filosófico do início do século XX. Essas explorações possibilitam definições mais precisas da noção de paisagem, mas também contribuem para experimentações abstratas da forma e, em consequência, da representação da paisagem. Ao mesmo tempo, essa maior consciência do conceito de paisagem também leva, nesse período, a um movimento de delimitação de seus propósitos em uma dimensão funcional e de relação com o mundo circundante. Segundo Argan, nesse momento, a arte moderna se lança como a grande transformação da virada do século na Europa, deixando para trás o *privilegio da eternidade do belo* para fazer-se parte ativa do mundo social e das problemáticas de seu tempo.¹⁸⁶ Com isso não se deixa de lado a expressão estética em favor das pautas sociais, mas estas são articuladas a uma transformação radical da gramática formal, com a saída da representação realista e figurativa para a abstração. O que, ao longo do século,

¹⁸⁶ ARGAN, Giulio Carlo. A arte moderna na Europa: de Hogarth a Picasso. São Paulo: Companhia das Letras. 2010. P. 436-439.

faz com que as noções de paisagem se estendam do campo de estudos das artes e do paisagismo para uma discussão contextual mais ampla, atravessando questões sociais, ecológicas, econômicas, entre outras, e fazendo uma transição da condição de fim para meio. Essa mediação pode ser compreendida pela possibilidade de liberação do chão no espaço contínuo moderno.

A produção do pensamento abstrato é anterior a sua adesão no campo artístico e advém das ideias de separação, afastamento e elucidação fundamentadas na Modernidade.¹⁸⁷ Segundo o dicionário, abstrair é isolar mentalmente para considerar à parte um elemento de representação que não é dado separadamente na realidade.¹⁸⁸ Esse pensamento é observado, por exemplo, nos processos de divisibilidade “infinita” aplicados a diversas estruturas da sociedade, como nas inúmeras subdivisões disciplinares a fim de delimitar um conhecimento que é inabarcável como todo, na divisão do trabalho em múltiplas especialidades, na ideia de expansão ilimitada da cidade sobre o território, na organização de uma economia monetária mundial etc.¹⁸⁹ Com os processos de modernização, as relações cotidianas locais e artesanais que o homem mantinha, a partir de entidades autônomas e autossuficientes, se complexificam em uma organização abrangente, para a qual se perde a concretude da ação em si em decorrência de uma abstração do todo.¹⁹⁰ Mas se por um lado, essa condição

¹⁸⁷ Ver DELACAMPAGNE, Cristian. História da Filosofia do Século XX. Ed. Zahar. 1997; ARGAN, Giulio Carlo. A arte moderna na Europa: de Hogarth a Picasso. São Paulo: Companhia das Letras. 2010. SECCHI, Bernardo. Primeira lição de urbanismo. São Paulo: Ed. Perspectiva. 2019; BERNOULLI, Hans. La città e il suolo urbano. Milão: Editora Antonio Vallardi. 1951.

¹⁸⁸ Verbete “abstração” In <https://dicionario.priberam.org/abstracao>. Acessado em 01/09/2021.

¹⁸⁹ SECCHI, Bernardo. Primeira lição de urbanismo. São Paulo: Ed. Perspectiva. 2019.

¹⁹⁰ OELZE, Bertold; VILLAS BÔAS, Gláucia (org.) Simmel, Georg. Arte e vida: ensaios de estética sociológica. São Paulo: Hucitec Editora. 2016.

moderna aliena o sujeito de sua ocupação e de seu sentido de totalidade,¹⁹¹ por outro, também impulsiona uma série de descobertas e desmistificações científicas que transformam a forma de pensamento e as noções de tempo e espaço em diversas áreas como as ciências humanas, a astronomia, as artes plásticas, o urbanismo etc.¹⁹²

Entre os movimentos de vanguarda das artes visuais, do final do século XIX ao início do século XX, embora houvesse propostas variadas, a abstração da forma sobre o natural e o artificial se torna um traço em comum. Desde as paisagens pintadas por Édouard Manet e Claude Monet até as geometrizações de Paul Cézanne, Pablo Picasso e diversos outros artistas, expressavam-se não mais retratos de um recorte visual com figuras límpidas e composições fechadas, mas buscava-se dar forma aos interstícios, à luz, ao movimento e às percepções difusas e contínuas entre a psique e a realidade.¹⁹³ A emergência da técnica da fotografia também contribuiu para que as artes visuais saíssem de uma representação visual concreta e realista para a representação abstrata do pensamento e dos sentimentos humanos.¹⁹⁴ Essa mudança é notável na forma de representar, mas também na concepção espacial, diluindo as relações entre interior/exterior a partir de cruzamentos e figuras que

¹⁹¹ Nesse período a questão da alienação e da perda do sentimento de pertencimento a uma totalidade é discutida por vários vieses por diferentes autores: econômicos e culturais por Georg Simmel, econômicos por Karl Marx, existenciais por Martin Heidegger, etc.

¹⁹² Um grande acontecimento científico que fortalece o entendimento sobre a ideia de abstração e contribui para uma transformação do pensamento da época é a Teoria da Relatividade de Albert Einstein que postula a noção de curvabilidade do espaço-tempo e junto aos primórdios da física quântica potencializam o arranque da abstração tanto do ponto de vista da forma, da matéria, quanto do espaço e do tempo. Para ver outras dimensões da abstração do pensamento no século XX: DELACAMPAGNE, Cristian. História da Filosofia do Século XX. Ed. Zahar. 1997.

¹⁹³ Para entender mais sobre a ideia de espaço contínuo, espaço objetivo e espaço psíquico na arte cubista, ver: ARGAN, Giulio Carlo. L'Arte Moderna. Firenze: Sansoni. 2006. P. 105 e P.187.

¹⁹⁴ GOMBRICH, Ernst. A História da Arte. Rio de Janeiro: LTC. 2000.

se interpenetram, em uma ideia de continuidade com o contexto envolvente.¹⁹⁵Ana Paula Polizzo, citando Argan, diz que,

“No campo das artes, no início do século XX são realizadas experimentações relacionadas a concepção de um espaço contínuo, inseparável das coisas circundantes. Era a concepção cubista do espaço plástico: a arte deixa de ser a representação do mundo, e passa a se tornar uma ação que se realiza. O quadro, por sua vez, deixa de ser a superfície sobre a qual se projeta a representação da realidade, e se torna o plano plástico em que a realidade se organiza. Assim, a obra deveria demonstrar um procedimento que renovasse a própria experiência da realidade.”¹⁹⁶



Fig. 25 “Guernica”, Pablo Picasso. 1937. Crédito: Deutsche Welle. Essa pintura cubista de Picasso mostra as diversas interfaces de abstração e continuidade entre arte e realidade, psique e materialidade, interior e exterior. As figuras distorcidas não buscam o purismo das formas, mas uma figuração do sentimento de angústia em relação à guerra espanhola, temática social do quadro. A escala da pintura e a ausência de moldura também provocam essa ideia de imersão e diluição das fronteiras com o espaço.

¹⁹⁵ A ideia de continuidade é evidenciada na pintura, por exemplo, para além do enquadramento da moldura, dando uma ideia de extravasamento e diluição da relação interior/exterior. Para entender melhor essa relação, ler “A moldura: um ensaio estético” In OELZE, Bertold; VILLAS BÔAS, Glaucia (org.) Simmel, Georg. Arte e vida: ensaios de estética sociológica. São Paulo: Hucitec Editora. 2016.

¹⁹⁶ ARGAN, Giulio Carlo. In Polizzo, Ana Paula; Kamita, João Masao. A estética moderna da paisagem: a poética de Roberto Burle Marx. Rio de Janeiro, 2010. 173p. Dissertação de Mestrado – Departamento de História, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro.P. 55.

Essas ideias, abriram caminho para o pensamento de uma *nova arquitetura*, que parte da abstração das formas, da relação com a paisagem circundante e dos avanços nos estudos sociais sobre a cidades para figurar sua concepção de espaço contínuo, e partir disso, elaborar projetos urbanísticos com regras próprias de interpretação e desenho. Esse espírito perpassa várias correntes urbanísticas desse período inicial da arquitetura moderna.¹⁹⁷ Pela visão progressista, conhecida principalmente pelas ideias de Le Corbusier, apresentava-se um espaço fluente, a partir de uma matriz urbana de fundo verde e edifícios geométricos isolados, que buscava pela contraposição à malha tradicional das cidades, a criação de um mundo ideal, ordenado e saudável no qual haveria liberdade, autonomia e igualdade para todos. Em visões culturalistas, como a proposição das cidades-jardim de Raymond Unwin e Ebenezer Howard, buscava-se nas configurações das pequenas cidades um retorno ao contato com a natureza e a implementação de uma política ecológica e de equilíbrio social, onde cidade e natureza eram vistas como uma ideia de paisagem global.¹⁹⁸ Havia ainda as propostas naturalistas americanas, dos aglomerados “antiurbanos” da *Broadacre City*, de Frank Lloyd Wright e mais tarde da *Cidade Descentralizada* de Ludwig Hilberseimer, onde a natureza é tratada artificialmente para servir ao homem, como uma “camuflagem” para simular densidade mais baixa e relacionar as áreas agrícola e industrial.¹⁹⁹

¹⁹⁷ Aqui utilizo a classificação de Françoise Choay, que divide as primeiras correntes de urbanismo do século XX em três coagulações de pensamento: progressista, culturalista e naturalista (ou antiurbanismo). In CHOAY, Françoise. *O urbanismo*. 6ª edição, São Paulo, Ed. Perspectiva, 2010.

¹⁹⁸ HOWARD, Sir Ebenezer. *Cidades-jardins de amanhã / Ebenezer Howard*. São Paulo: Hucitec, 1996.

¹⁹⁹ BARAJAS, Diego; VELASQUEZ, Marisol Rivas. Hilberseimer: Radical urbanism. 28.04.2008 Disponível em <http://txt.architecturaltheory.eu>, acessado em 13/07/2021.

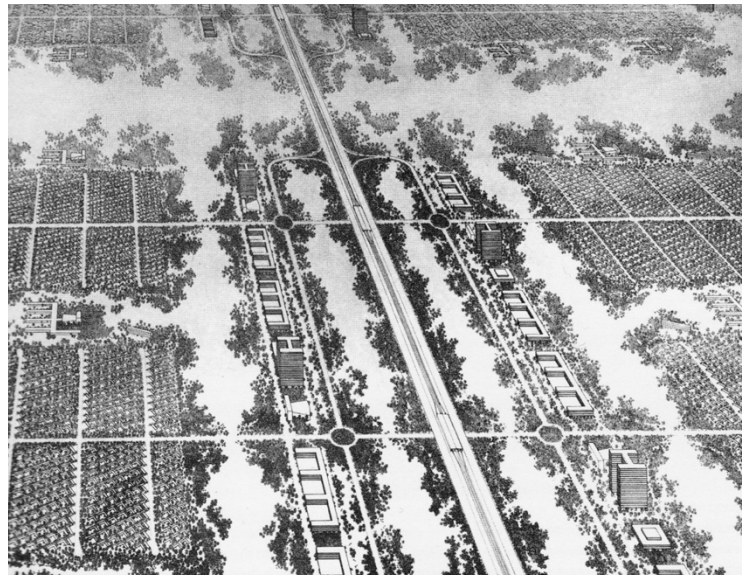
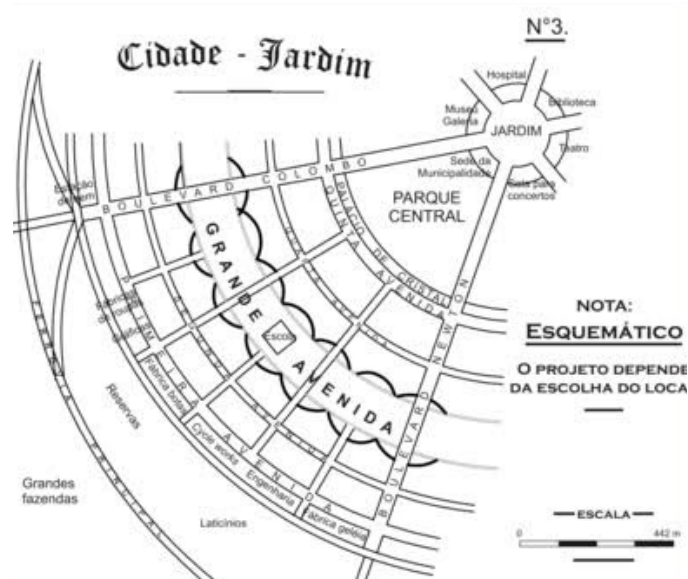


Fig. 26 “Cidade-jardim”, 1898, Ebenezer Howard. Crédito: ricardotrevisan.com. O projeto de Howard apresenta uma divisão funcional por camadas circulares partindo do centro mais urbanizado até as áreas agrícolas na borda. Argumenta nessa fusão campo-cidade pelo acesso da população do campo às benfeitorias urbanas e à vida saudável aos cidadãos. Também apresenta uma nova formulação fundiária com a promessa de maior controle da especulação e autofinanciamento.

Fig. 27. Na Cidade Descentralizada, de 1944, Hilberseimer distribui os edifícios em uma estrutura em espinha de peixe. Os diferentes programas da cidade foram separados por áreas, de um lado estão os edifícios industriais, ao longo da rodovia os edifícios administrativos e comerciais, e atrás deles estão diversos tipos de habitações camufladas por uma massa vegetal. Outros programas, como escolas, estariam localizados nas extensas áreas verdes. Crédito: BARAJAS, Diego; VELASQUEZ, Marisol Rivas. Hilberseimer: Radical urbanism. 28.04.2008.

Fig. 28 Cidade contemporânea para 3 milhões de habitantes, 1922, Le Corbusier. Crédito: fountationlecorbusier.fr.

Em todos esses projetos, há como proposta um espaço extenso articulado por geometrias arquitetônicas soltas e regulado por determinações de um arquiteto que o planeja em um território ilimitado.²⁰⁰ Nesses casos, a noção de infinito se manifesta às vezes de modo explícito, em sistemas abertos, como a cidade verde de Le Corbusier, ou de forma indireta, pela ideia de crescimento modular, como as cidades-jardim. Mas de todo modo, apresentam-se como um paradigma implicado a uma concepção de expansão territorial e não à ideia de *cheio*, em uma subdivisibilidade interna ilimitada, desfazendo assim, a ideia de delimitação e concentração promovidas pela massa edificada na malha urbana convencional.²⁰¹ A partir da ideia de espaço contínuo, co-implicado com as coisas

²⁰⁰ Para Daniel Hiernaux, os processos de modernização e inovações tecnológicas, principalmente os fordistas implantados a partir de 1913, marcam transformações radicais da concepção de espaço-tempo. Antes da Modernidade, a relação espaço-tempo se dava de modo *circular*, lento, quase imutável. Havia uma lógica de permanência onde o tempo era conduzido pelos ciclos naturais em um espaço estável e duradouro. Com a Modernidade e a invenção do relógio há uma abstração do tempo pelo curso infinito dos ponteiros, adquirindo um sentido *linear* e desenvolvimentista. Essa organização do tempo em *camadas* históricas pressupõe uma apropriação do espaço também sucessiva. Do ponto de vista da urbanização, a ideia de progresso produz um paradigma de internacionalização e da expansão territorial sobre espaços lineares abundantes (vistos como quase infinitos). In NICOLAS, Daniel Hiernaux in SANTOS, Milton; SOUZA, Maria Adélia Aparecida de; SILVEIRA, Maia Laura. *Território, Globalização e Fragmentação*. São Paulo: Editora HUCITEC – ANPUR, 1998. P. 86.

²⁰¹ Em A Rebelião das Massas, Ortega y Gasset analisa o fato das aglomerações, ou o cheio, como um dado que, para o bem ou para o mal, prevalece nos grandes centros urbanos europeus em 1929. Segundo ele, “Talvez a melhor maneira de se aproximar a este fenômeno histórico consista em referir-nos a uma experiência visual, sublinhando uma feição de nossa época que é visível com os olhos da cara.

Simplicíssima de enunciar, ainda que não de analisar, eu a denomino o fato da aglomeração, do "cheio". As cidades estão cheias de gente. As casas cheias de inquilinos. Os hotéis cheios de hóspedes. Os trens, cheios de viajantes. Os cafés, cheios de consumidores. Os passeios, cheios de transeuntes. As salas dos médicos famosos, cheias de enfermos. Os espetáculos, desde que não sejam muito extemporâneos, cheios de espectadores. As praias, cheias de banhistas. O que antes não era problema, começa a sê-lo quase de contínuo: encontrar lugar.”

Essa condição, no entanto, não é vista apenas como positiva ou como negativa. Para ele, as aglomerações não ocorrem em qualquer lugar, “mas precisamente nos lugares melhores, criação realmente refinada da cultura humana, reservados antes a grupos menores, em definitiva, a minorias” Isso demonstra, por um lado, uma melhora no acesso a bens públicos concentrados nas cidades, mas por outro, provoca um comportamento de massa. O homem médio, a quem Ortega chama de massa, “é o homem enquanto não se diferencia de outros homens, mas que repete em si um tipo genérico.” ORTEGA Y GASSET, Jose. A Rebelião das Massas. Portugal: Ed. RuriaK Ink. 2013. P.90-94.

circundantes, as ideias de cidade, natureza e paisagem passam a se relacionar de modo mais intrincado. O vazio intermediado pela natureza, torna-se protagonista nesses projetos e pode ser visto enquanto manifestação da indeterminação de limites, em um *continuum* territorial. Nesse sentido, a relação entre o chão do território e a paisagem torna-se um fator fundamental para a concepção de um espaço contínuo no campo da arquitetura e do urbanismo.

Mas também o espaço contínuo, alimentado por essa relação chão-paisagem, tem reflexos na própria concepção de paisagem desse período, em um movimento dialético. Um dos efeitos é a desnaturalização da paisagem, que se expressa pela busca da continuidade entre cidade e infraestrutura verde em uma diluição das fronteiras entre esses ambientes, antes vistos como sistemas espaciais, sociais e estéticos opostos. Ao trazer a “natureza”²⁰² para a cidade como um dos elementos protagonistas, há uma desobjetivação da natureza, retirando-a de uma posição idílica, onde a paisagem era uma expressão contemplativa ou lugar de refúgio, e a levando para a cidade como parte integrante. Mais do que isso, a natureza é incorporada como solução dos problemas que envolvem o ambiente urbano, rompendo as barreiras entre o desígnio artístico da paisagem e seu papel social. Em um processo de subjetivação crescente, onde o palco é sobretudo a cidade, a natureza se desnaturaliza.

Por outro lado, nessas propostas de aparente ruptura com uma estrutura de pensamento anterior, observa-se uma abstração na busca pela sistematização funcional e formal do ambiente urbano, que

²⁰² Aqui a natureza é entendida aqui como os jardins e infraestruturas verdes e não o ecossistema intacto. No entanto, nos textos e discursos de diversos arquitetos modernos, como Le Corbusier, Hillberseimer e Frank Lloyd Wright, o termo natureza se confunde, pois é utilizado tanto para referi-se ao ambiente natural próprio do lugar quanto ao ambiente verde criado.

de certa forma instrumentaliza a natureza, mas também é vista uma tentativa de estabelecer uma relação entre o mundo abstrato do projeto e o mundo real das preocupações e necessidades sociais. De algum modo, tenta-se retomar uma concretude na *ação que se realiza*, no contato com o mundo natural e na ênfase do corpo pelos percursos, as *promenades architecturales* e o lazer. Nesse sentido, renova-se a *própria experiência da realidade*, tal qual observou Argan. Essas qualidades que transformam a noção de paisagem no século XX são percebidas com mais evidência no chão livre da cidade-parque de Le Corbusier e nos princípios da Carta de Atenas (1933), duas referências para a arquitetura moderna brasileira.

Em 1926, com os *cinco pontos da arquitetura moderna* e a *libération du sol*, Le Corbusier dá forma e discurso para uma estratégia projetual que marca significativamente a arquitetura do século XX: o uso do pilotis. Com isso ele liberava a projeção no solo para as travessias dos pedestres e para o crescimento livre da vegetação. Até o final da década de 1920 estas ideias estavam aplicadas a projetos residenciais, mas a partir de sua visita à América do Sul, em 1929, a ideia contida em uma tipologia arquitetônica (já ensejada no Immeuble Villa) é expandida à escala urbana, onde o chão é entendido como um extenso parque contínuo.

Na viagem à América do Sul, Le Corbusier se diz entusiasmado com as dimensões e com a natureza dos trópicos²⁰³ e incorpora a seu discurso o debate cultura/natureza, abrindo-se a uma nova

²⁰³ LE CORBUSIER. *Precisões*. São Paulo: Editora Cosac Naify, 2004.

sensibilidade para os espaços naturais.²⁰⁴ A partir desse momento, as ideias ensaiadas em seus Immeuble Villa, de 1922, na Cidade para três milhões de habitantes (1922) ou no Plano Voisin (1925), que se concentravam na problemática da habitação e da industrialização construtiva, tomam outra dimensão. Segundo Juliana Junqueira, essa virada plástica na carreira de Le Corbusier mostra a saída da “adoção lógica do tipo – que em tese independe do sítio em que se insere” para “dialogar com as qualidades superdimensionadas da paisagem local.”²⁰⁵ O arquiteto desenha para Buenos Aires (1929), São Paulo (1929), Rio de Janeiro (1929) e Argel (1930) propostas com longos edifícios quilométricos e suspensos que acompanham em curva as montanhas, deixando a natureza e a topografia resguardadas pelo uso dos pilotis. (Fig. 29 a 30, p.121)



Fig. 29 “Plan Voisin, 1925, Le Corbusier. Crédito: Foundation Le Corbusier.



Fig. 30 Fotomontagem de proposta para o Rio de Janeiro”, 1929, Le Corbusier. Crédito: Acervo Jornal O Globo.

²⁰⁴ Em análise da proposta urbanística para Argel, Manfredo Tafuri enxerga nessa viagem, um momento de revisão de suas premissas, que impactariam em uma nova sensibilidade para os espaços naturais. In TAFURI, Manfredo. De la Vanguardia a la Metropoli. Critica radical a la arquitetura. Barcelona: Gustavo Gili, 1972. P.62

²⁰⁵ JUNQUEIRA, Juliana Villela. Modernos Trópicos – Brasil e Brasília. Dissertação de mestrado apresentada a FAU-USP. Orientador: Luís Antônio Jorge. São Paulo. 2014. P. 21.

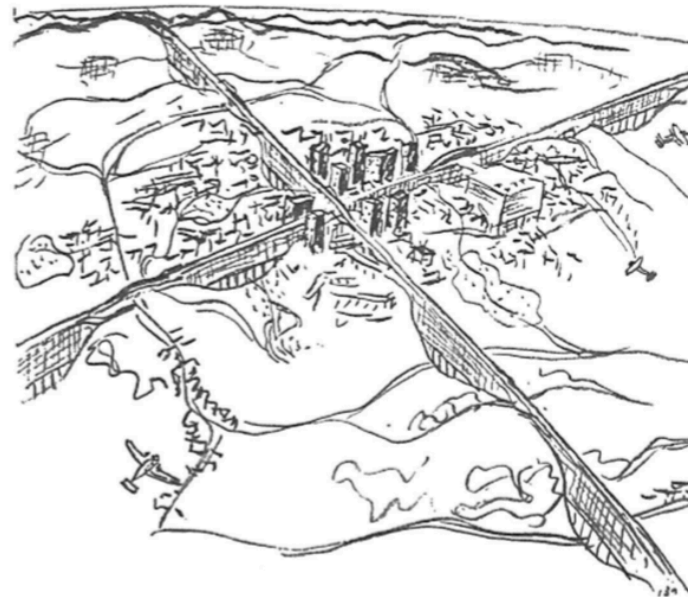
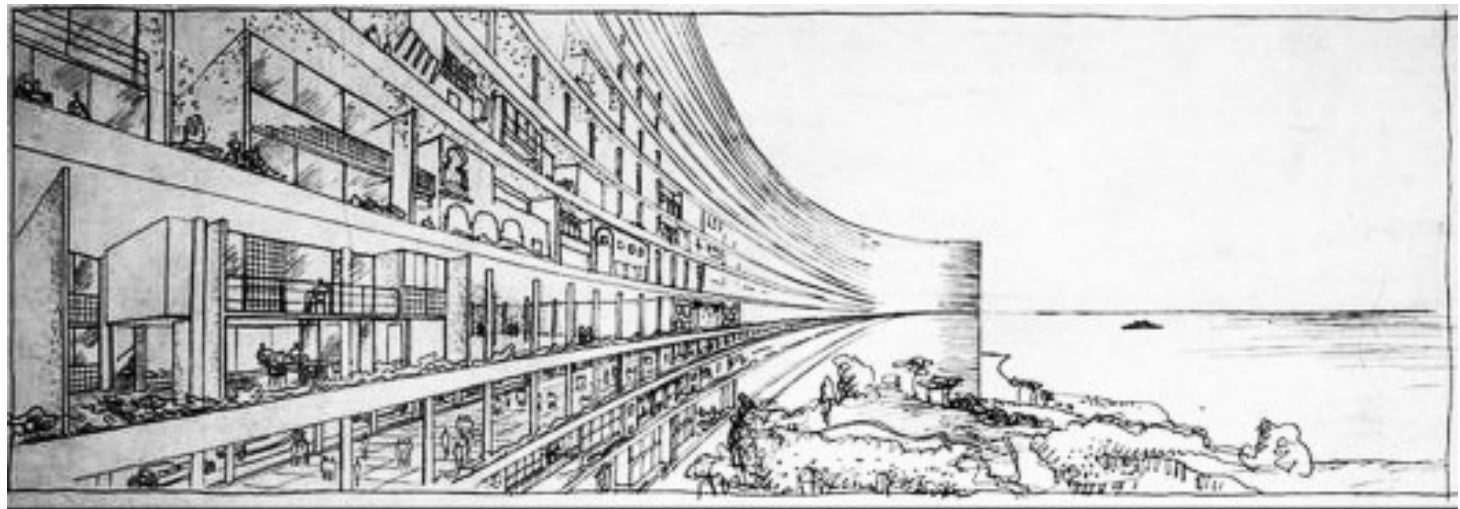


Fig. 31 Plano para Argel, 1929, Le Corbusier. Crédito: Foundation Le Corbusier.

Fig. 32 Plano para São Paulo, 1929, Le Corbusier. Crédito: Foundation Le Corbusier.

Fig. 33 Plano para o Rio de Janeiro, 1929, Crédito: Foundation Le Corbusier.

A partir desse momento, Le Corbusier passa a defender o projeto da cidade moderna como um pacto assinado com a natureza. Essas ideias selavam o projeto de integração do progresso tecnológico da civilização moderna, representado pela arquitetura, à vida harmoniosa de seus habitantes por meio da natureza como matriz urbana.²⁰⁶ Seria um modelo de “cidades daqui por diante sem barreira. [...] onde a rede inteira dos caminhos dos pedestres se desenvolve sem obstáculos sobre o terreno.”²⁰⁷ Nessa relação com a paisagem, no entanto, Le Corbusier não abdica da universalidade de implantação em total adesão às condicionantes do lugar, mas estabelece uma solução genérica aplicável a situações onde a paisagem natural seja prioridade e deva ser conservada sobre o chão. Ou ainda, elabora um modo de interceder em lugares já construídos sem se utilizar da tabula rasa, afastando-se de uma de suas bandeiras iniciais. Na fotomontagem realizada por Le Corbusier para a proposta do Rio de Janeiro, (Fig. 33, p.122) pode se observar a elevação do edifício também sobre os bairros construídos. De maneira que, a suspensão dos edifícios representa, em parte, a devolução da possibilidade de contato com uma natureza intacta,²⁰⁸ mas além disso, se mostra como um descolamento que destaca o local de inserção da ação cultural que é a arquitetura – a grande obra humana.

Por esse raciocínio, na escala urbana, a natureza deve ser preservada para a apreciação de sua condição natural. Em diversos de seus projetos ele enfatiza a conservação de uma naturalidade da paisagem que em contraste com a arquitetura moderna, traria uma ideia de harmonia com a natureza.²⁰⁹ Isso se torna mais forte diante da exuberância da vegetação tropical encontrada no

²⁰⁶ LE CORBUSIER, 1992. Urbanismo. P. 50.

²⁰⁷ LE CORBUSIER, Os três estabelecimentos humanos. São Paulo: ed. Perspectiva, 1976. P. 45.

²⁰⁸ LE CORBUSIER. Três Estabelecimentos Humanos. São Paulo: Ed. Perspectiva. 1976. P. 30.

²⁰⁹ Pavilhão L’Espirit Nouveau (1925), Villa Savoye (1928) e mesmo a cidade verde proposta na Ville Radieuse (1931).

Brasil.²¹⁰ No entanto, não se tem com isso, um olhar estritamente contemplativo para a natureza. Para Le Corbusier: “O edifício não perturbará a natureza aberta colocando-se como um bloco hermético; a natureza não vai se deter na soleira, vai entrar na casa. O espaço é contínuo, a forma deve inserir-se, como espaço da civilização, no espaço da natureza.”²¹¹ Visto dessa forma o descolamento do edifício em relação à natureza não é total, mas ela é utilizada como material compositivo, às vezes como fundo, outras como elemento arquitetônico.

Em termos conceituais, Le Corbusier explora em todas as expressões e escalas de sua obra a ideia de um espaço contínuo cubista. Quando jovem, como pintor, lançou o manifesto pós-cubista do Purismo com Ozenfant e sua concepção de espaço contínuo, inseparável das coisas que envolve, cruza, interpenetra, deriva dessa expressão do Cubismo.²¹² Na arquitetura, o verde adentra seus edifícios de maneira recíproca em terraços-jardim, jardins de inverno e subtrações na arquitetura para englobar a paisagem. A casa Curutchet (1955), por exemplo, é um edifício que envolve uma grande árvore ladeada por uma rampa que acessa o terraço, fazendo com que elementos naturais e construtivos se moldem em um conjunto interpenetrável. Essa composição ocorre em diversos projetos: nos *Immeubles-villas* (1922), no Pavilhão *L'Esprit Nouveau* (1925), nas *Unités de Habitation* (1960), no Hospital para Veneza (1964) etc. A possibilidade de circulação livre abaixo dos prédios e de alcançar de imediato o mundo natural se associa aos recursos arquitetônicos de suas *promenades architecturales* e janelas em fita,

²¹⁰ Após a visita de 1929 ao Brasil, quando escreve o texto “Corolário Brasileiro”, Le Corbusier demonstra reservas na possibilidade de o homem vencer a natureza tropical: “Aqui, urbanizar é o mesmo que pretender encher o tonel das Danaídas! Tudo seria absorvido por esta paisagem violenta e sublime” LE CORBUSIER. *Precisões: sobre um estado presente da arquitetura e do urbanismo*. São Paulo: Cosac & Naify, 2004, pp. 228-229.

²¹¹ LE CORBUSIER in ARGAN, Giulio Carlo. *L'Arte Moderna*. Firenze: Sansoni. 2006. P. 105

²¹² ARGAN, Giulio Carlo. *L'Arte Moderna*. Firenze: Sansoni. 2006. P. 105

realçando ainda mais a ideia de um espaço contínuo aberto e infinito. Os entraves entre o entorno e a arquitetura diminuem e os enquadramentos são suprimidos em favor de amplas superfícies envidraçadas.²¹³A partir disso, a paisagem circundante é colocada como centro de uma ideia de continuidade entre interior e exterior, ainda que como algo a ser visualizado.²¹⁴



Fig. 34 “Casa Curutchet, 1955, Le Corbusier. Modelo virtual da fachada. Crédito: archidaily.com.

Fig. 35 “Casa Curutchet, 1955, Le Corbusier. Fotografia das rampas internas com vão para árvore. Crédito: archidaily.com.

Fig. 36 “Casa Curutchet, 1955, Le Corbusier. Fotografia do terraço com abertura para a copa da árvore. Crédito: archidaily.com.

²¹³ Essa ideia de transparência e diluição das fronteiras entre interior e exterior é radicalizada pelos edifícios em peles de vidro concebidos por Mies van der Rohe e pelas concepções teóricas de Ludwig Hilberseimer. Nessa intenção, elimina-se os jogos de cheio e vazio, de abertura e fechamento para uma “massa” de vidro. Assim como na pintura cubista elimina-se ao máximo a ideia de moldura. Para compreender a noção de “massa” de vidro, ler COMAS, Carlos Eduardo Dias. Um depoimento. ArqTEXTO, vol.2 Porto Alegre: PROPARG-UFGRS. Jan/2002.) Como na pintura cubista elimina-se ao máximo a ideia de moldura.

²¹⁴ Para Sophia Telles, em sua obra, “[...] Corbusier não deixa de ordenar todo o ambiente segundo as regras da visualidade, pelas quais o objeto construído mantém-se com autonomia.” In TELLES, Sophia S. Brasília – O desenho da superfície. In XAVIER, Alberto; KANTINSKY, Julio. Brasília, antologia crítica. São Paulo, Cosac Naify, 2012. P. 328.

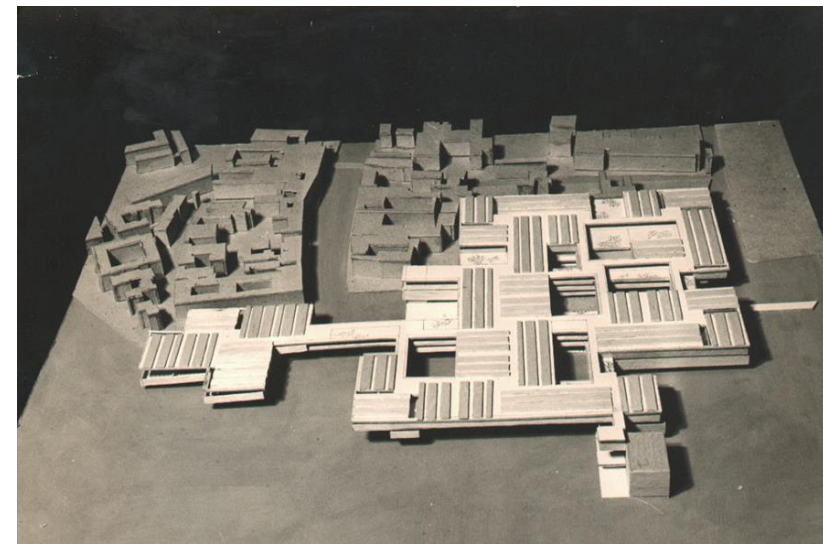


Fig. 37. Pavilhão L'Esprit Nouveau, 1925, Le Corbusier. Crédito: Fundação Le Corbusier.

Fig. 38 Hospital para Veneza, 1964, Le Corbusier. Crédito: Fundação Le Corbusier.

Assim, as noções de paisagem a partir das experimentações modernas da primeira metade do século XX passam pela construção de um sentido cultural e funcional. E esse sentido está diretamente relacionado à disposição do chão livre moderno que amplia a discussão entre cultura e natureza. O verde é trazido para a cidade como elemento cultural equivalente aos elementos construtivos, e nesse sentido, há uma desnaturalização de uma ideia arcádica e bucólica da natureza, pois ela torna-se parte dos artefatos urbanos. Paradoxalmente, há uma busca de retorno ao mundo natural como forma de reintegração com o todo. Nota-se um entendimento de continuidade e reciprocidade entre artificial e natural, semelhante às definições de Georg Simmel, que se conectam mentalmente pela noção de totalidade da natureza. No entanto, mesmo habitando o mesmo território, ela não deixa de ser tratada, no campo da arquitetura, a partir das regras da visualidade, como um quadro observado pela janela-

fita do alto do apartamento, ou como objeto compositivo da construção arquitetônica. Por isso, ela não perde totalmente sua naturalidade. Isso leva a se compreender que, nesse momento, a natureza é incorporada para servir ao homem e não em uma relação simétrica ecológica, onde todos atores agem de forma simbiótica, muito menos como uma visão holística. Ela está presente na direção de se estabelecer uma harmonia simbólica do homem com a natureza e não exatamente como ato de humanização desta natureza. Muito embora possa se observar, a partir da inserção de elementos como pilotis, rampas internas e plataformas suspensas uma presença corporal pelo olhar do pedestre em movimento.

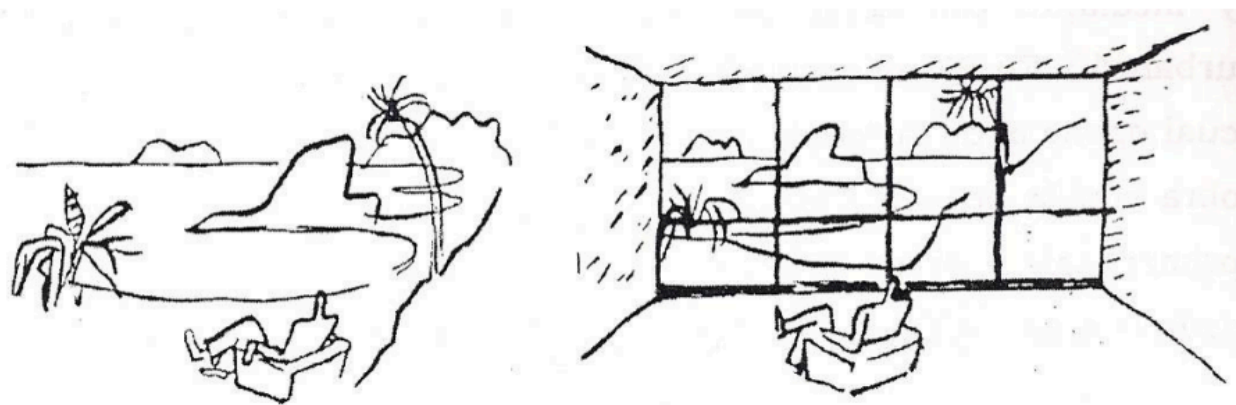


Fig. 39. Croquis de Le Corbusier exemplificando a relação de continuidade entre a arquitetura moderna e a paisagem. Embora essa relação se dê de modo mais domesticado, pois a natureza está na cidade como elemento compositivo incorporado, a perspectiva ainda é de um objeto de apreciação ou instrumento a serviço do homem. Crédito: Fundação Le Corbusier.

Além disso, outra mudança possível de se perceber é uma visão funcional da paisagem, como fim de melhorar as condições sanitárias e higiênicas, de aumentar o convívio com natureza, de ampliar a qualidade estética pelas visuais com o ambiente circundante, de criar um ambiente aprazível para o

lazer, o fim de aumentar a privacidade, de expandir a liberdade compositiva do arquiteto, de solucionar o problema da concentração urbana etc. Le Corbusier dizia que era “oportuno inventariar o capital-natureza disponível, fazer a contabilidade dos estoques-natureza”.²¹⁵A dissolução entre propósitos artísticos e contexto social, possibilitada pela ideia de um espaço contínuo com a realidade, dialoga também com um paradigma funcionalista, de valorização do progresso e da técnica, predominante nesse início de século. Mas essa perspectiva é transformada com as fortes críticas a esse modelo a partir de meados do século XX.

2.5 Interpretações contemporâneas: a paisagem como chão

Na segunda metade do século XX, o chão do espaço urbano moderno, e por consequência a visão de paisagem associada a ele, é criticado pelo caráter dispersivo, pela falta de atenção à urbanidade, por promover uma abstração e instrumentalização da natureza e, ao contrário do que se propunha, distanciar e não criar espaços harmônicos de convivência. Apesar de o espaço fluente da cidade-verde, do ponto de vista formal, ser compreendido inclusive por críticos como Robert Venturi como “talvez a mais audaciosa contribuição da arquitetura moderna”, principalmente no sentido de “realizar a continuidade de interior e exterior”,²¹⁶ outras análises, como exemplo a de Garrett Eckbo,

²¹⁵ “É, portanto, oportuno inventariar o capital-natureza disponível, fazer a contabilidade dos estoques-natureza: a natureza intervém de modo essencial da função de habitar (sol, espaço, vegetação). Está presente, também, na função de trabalhar (vegetação e céu). Desempenha papel importante na função de cultivar o corpo e o espírito locais e paisagens.” LE CORBUSIER. Planejamento urbano. São Paulo: Ed. Perspectiva. 2000. P. 89.

²¹⁶ VENTURI, Robert. Complexidade e Contradição em Arquitetura. São Paulo: Martins Créditos, 1995. P. 89-91. Para Venturi essa noção de continuidade não é algo novo, podendo ser percebida desde o Renascimento ou nas igrejas barrocas nos planos verticais

argumentam que a lição negativa deixada pela arquitetura moderna é que ao separar a arquitetura e natureza como objetos distintos, e distanciar-se de modelos preconcebidos – como os jardins dos palácios clássicos ou os parques naturalistas ingleses com suas residências românticas – o desenho do espaço aberto acaba se tornando irrelevante.²¹⁷ Assim, a ideia de se manter uma natureza intocável como matriz,²¹⁸ poderia negligenciar a humanização desses espaços abertos, sendo vistos apenas como um vazio entre os edifícios.²¹⁹Essa reflexão se desdobra em duas discussões expressivas na segunda metade do século XX: a questão da urbanidade e a ecologia.

Desde os últimos CIAM, entre os membros do Team X já se demonstrava um descontentamento com o funcionalismo e uma preocupação com a ideia de “pertencimento”. Logo após o VIII CIAM (1951), o grupo escreve uma carta criticando os valores funcionalistas empregados no relatório daquele congresso e defende uma visão mais aberta às necessidades sócio-psicológicas do ser humano. Ali, também argumentava-se pelo “pertencer” – identidade – [que] provém o sentimento enriquecedor da urbanidade”, tema, segundo eles, “onde fracassa com frequência o redesenvolvimento espaçoso.”²²⁰ A partir desse entendimento, traziam à tona também a questão ecológica e a paisagem.

dos interiores, mas a tecnologia construtiva do início do século XX (vidros, estrutura livre e climatização) permitia a continuidade também entre plano horizontais e verticais.

²¹⁷ EBCKO, Garrett in DOHERTY, Gareth; WALDHEIM, Charles. *Is landscape...?* Londres/Nova York: Ed. Routledge. 2016. P. 9-12.

²¹⁸ Para se compreender melhor a visão de natureza intocável ou criada em Brasília, ver TELLES, Sophia. *Brasília – O desenho da superfície*. In XAVIER, Alberto; KANTINSKY, Julio. *Brasília, antologia crítica*. São Paulo, Cosac Naify, 2012.

²¹⁹ POLLAK, Linda. *Constructed Ground: question of scale*. in WALDHEIM, Charles (org.) *The Landscape Urbanism reader*. Nova York: Princeton Press University. 2006. P.125-139.

²²⁰ Logo após o VIII CIAM, o grupo do Team X escreve uma carta em crítica aos valores funcionalistas ainda empregados no relatório produzido no último congresso. Defendendo uma visão mais aberta às necessidade sócio-psicológicas do ser humano, eles escrevem que: “O homem pode identificar-se de imediato com seu próprio lar, mas não se identifica facilmente com a cidade em que este está situado. “Pertencer” é uma necessidade emocional básica – suas associações são da ordem mais simples. Do “pertencer” – identidade – provém o sentimento enriquecedor da urbanidade. A ruazinha estreita da favela funciona muito bem

Na Declaração do Habitat (1954) é retomado um conceito da ecologia, que já havia sido empregado por Le Corbusier com um sentido de habitação, o *habitat*, mas que agora era visto pela nova geração como “interesse num novo entendimento do ambiente como determinante da arquitetura e da cidade.”²²¹ Para Kenneth Frampton, o Manifesto Doorn, de 1954, trazia explícito esse argumento ecológico: “o habitat deve integrar-se à paisagem, em vez de permanecer como um objeto isolado dentro dela.”

Para ilustrar esse pensamento, o Team X retoma e divulga amplamente um diagrama de um corte territorial feito por Patrick Geddes (Fig. 40, p.131), relacionando a cidade e o meio ambiente ao redor pela orografia e os estágios de produção agrícolas e urbanos. Em seu livro *Cities in evolution: an introduction to the town planning movement and to the study of civics*, de 1915,²²² Geddes “expõe a ideia de cidade como um instrumento de evolução e, a partir daí, começa a formular a sua filosofia quanto à questão do ordenamento do território, propondo que o desenvolvimento da cidade é apenas parte de uma rede mais ampla. O planejamento da cidade, portanto, não seria apenas a relação entre as ruas e espaços públicos, mas também entre a cidade e sua paisagem circundante.”²²³

exatamente onde fracassa com frequência o redesenvolvimento espaçoso.” In FRAMPTON, Kenneth. *História Crítica da Arquitetura Moderna*. São Paulo: Ed. Martins Créditos. 2008. P.330.

²²¹ RAMOS, Fernando Vásquez. 2013. P. 160-161.

²²²GEDDES, Patrick. *Cities in Evolution. An introduction to the Town-Planning movement*, 1915.

²²³ Verbete “Notas sobre o Moderno: a(s) Carta(s) de Atenase a emergência do Team X” In *Cronologia do Pensamento Urbanístico*. Disponível em https://cronologiadourbanismo.ufba.br/leituras.php?id_leitura=26. Acessado em 10/09/2021.

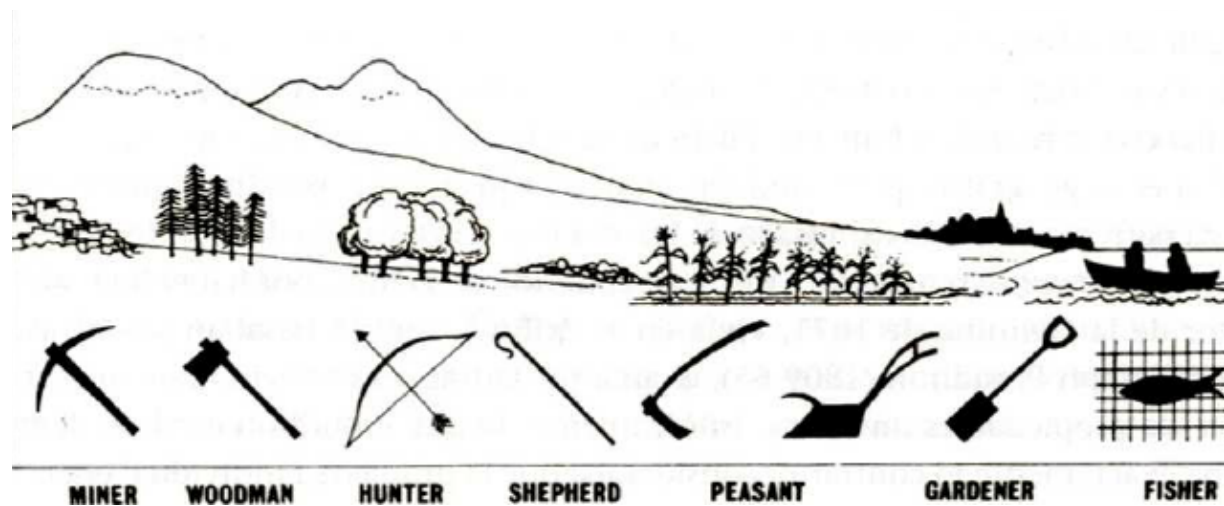


Fig. 40. Croquis de Patrick Geddes mostrando os estágios de produção e a relação entre cidade, campo e natureza. Crédito: GEDDES, P. *Cities in Evolution. An introduction to the Town-Planning movement*, 1915.

Nos anos 1960 e 1970, esse discurso se associa a um contexto de descobertas científicas e mudanças geopolíticas que reforçam o discurso ecológico. As conquistas espaciais, as tecnologias de transmissão de imagens ao vivo e a guerra fria trazem à tona a consciência da finitude da Terra e com isso novas conceituações de espaço e tempo pós-fordistas.²²⁴ Na arquitetura, o discurso antecipado pelo Team X passa a atravessar conceitos de diversos projetos alternativos e utópicos de grupos como o Archigram na Europa. Paolo Soleri, arquiteto italiano também próximo ao Team X, funda nos Estados Unidos a Arcosanti, um protótipo de cidade na qual experimenta a filosofia da Arcologia (arquitetura + ecologia).

²²⁴ Para melhor contextualização desse tema ver HARVEY, David. *A produção capitalista do Espaço*. São Paulo: editor Annablume, 2001.

Para ele também havia uma necessidade de resgate do contato e pertencimento do homem com a natureza em um sentido de síntese entre indivíduo e universo:

“Na natureza, à medida que um organismo evolui, aumenta de complexidade e torna-se também um sistema mais compacto ou miniaturizado. Da mesma forma uma cidade deve funcionar como um sistema vivo. A Arcologia, arquitetura e ecologia como um processo integral, é capaz de demonstrar uma resposta positiva para muitos problemas da civilização urbana, como a questão populacional, a poluição, a energia e o esgotamento dos recursos naturais, a escassez de alimentos e a qualidade de vida. A Arcologia reconhece a necessidade da reorganização radical da espraiada paisagem urbana em cidades densas, integradas e tridimensionais, a fim de apoiar as complexas atividades que sustentam a cultura humana. A cidade é o instrumento necessário para a evolução da humanidade.”²²⁵

Essa visão de alerta, mas também positiva, construída com a ascensão do discurso ambientalista trouxe uma consciência ecológica importante, entretanto esse discurso acaba também sendo exaltando pela especulação mercantil. Para uma camada conservadora da sociedade, a ideia de ecologia diz respeito ao um retorno rousseauiano à natureza, em uma renúncia à cidade.²²⁶ Assim, volta-se a uma concepção neoclássica da paisagem entendida como um elemento natural, diluindo, mais uma vez, os limites definidores entre os conceitos de natureza e paisagem. Maria Tereza Luchiari argumenta que Isso resulta na autonomia da natureza frente à sociedade e na estetização da própria ideia de paisagem que é reduzida de novo a objeto de apreciação e não assimilada como inserção do homem no mundo.²²⁷ Ao valorizar a paisagem natural e tomar a natureza como externalidade e meio a ser

²²⁵ SOLERI, Paolo In <https://arcosanti.org/Arcology>. Acessado em outubro de 2016.

²²⁶ GRÖNING, Gert. A questionabilidade do conceito de paisagem. R. RA'E GA, Curitiba, n. 8, p. 9-18, 2004. Editora UFPR. P. 14.

²²⁷ LUCHIARI, Maria Tereza Duarte Paes. A (re)significação da paisagem no período contemporâneo. In ROSENDAHL, Zeny; CORREA, Roberto Lobato. Paisagem Imaginário e Espaço. Rio de Janeiro: Editora UERJ. 2001.

dominado, aponta-se para um discurso de classe onde a paisagem como dominação ganha atributo de distinção social, privilegiando a elite em busca de ideais românticos e nostálgicos e fortalecendo as desigualdades socioespaciais.²²⁸

Assim, no lugar da compreensão *naturalizante* da paisagem, Luchiari defende a interpretação da geografia cultural na qual a paisagem representa a materialização do sentido que a sociedade dá ao meio e por isso está mais relacionada ao conceito de espaço geográfico definido por Milton Santos. Para ele, o espaço geográfico é um sistema indissociável de objetos e ações, ou seja, há um entendimento de que natureza e sociedade são elementos inseparáveis. De modo que a natureza percebida culturalmente e carregada de simbolismos leva a que a paisagem (entendida por Milton Santos como o conjunto de elementos naturais que fazem parte da unidade do espaço geográfico) seja portadora de sentido e intencionalidade, e que tenha um papel ativo na dinâmica social.²²⁹ Por isso, se constitui uma perspectiva de valor, devendo, portanto, ser disputada e levada em conta como objeto de políticas públicas, planejamento territorial e projeto de arquitetura e urbanismo.

Assim, a partir do final do século XX, percebe-se o acirramento de uma disputa estabelecida entre o uso da paisagem natural como um distintivo social e valor de troca – decorrendo no esquecimento da natureza como totalidade – e sua associação a uma consciência ecológica em busca de um equilíbrio social e de recursos, na qual a paisagem é vista como mediadora. Nesse embate, o conceito de paisagem amplia sua esfera de significados para além das artes e da arquitetura e ganha mais espaço

²²⁸ LUCHIARI, Maria Tereza Duarte Paes. A (re)significação da paisagem no período contemporâneo. In ROSENDAHL, Zeny; CORREA, Roberto Lobato. Paisagem Imaginário e Espaço. Rio de Janeiro: Editora UERJ. 2001.

²²⁹ SANTOS, Milton. *Por uma outra globalização – do pensamento único à consciência universal*. Rio de Janeiro: Record, 2000.

em disciplinas aplicadas como a geografia, a agronomia, a engenharia, a ecologia etc., adquirindo contornos mais políticos e exigindo, com isso, posicionamentos.

Hoje, entre grandes pensadores da paisagem, há uma tendência em concordar que, como seres humanos, temos uma obrigação moral com o mundo natural e que devemos desenvolver maiores habilidades para lidar com essa questão. James Corner, reafirmando o paisagista Jens Jensen, diz que o interesse principal do futuro planejador urbano são “cidades construídas para uma vida salutar [...] [e] não para lucro ou especulação, com áreas verdes assumindo um papel importante em seus complexos.”²³⁰ Rosario Paiva também chama a atenção para o fato de o solo urbano sempre ter sido visto por uma perspectiva mercantil. Mas que agora este procedimento já não se sustenta, diante das grandes alterações climáticas, da produção excessiva de lixo, da degradação ambiental, do risco hidrogeológico, etc. Ele argumenta também por uma perspectiva diferente, na qual o valor da terra seja colocado no centro, não apenas do ponto de vista agrícola, mas entendendo o solo como uma infraestrutura ambiental, fundamental para o ciclo do carbono, do ar e da água.²³¹

Essa mudança de olhar ecológico e holístico desloca a atenção da cidade construída e urbanizada, para o solo não edificado, para o que antes eram consideradas as bordas da cidade. “A área "rural" como

²³⁰ CORNER, James. *Terra Fluxus*. ALVARES, Luciano; MARTIN, Pierre-André (tradução). Revista Prumo, [S.l.], v. 1, n. 1, p. 10, aug. 2015. ISSN 2446-7340. Disponível em: <<http://periodicos.puc-rio.br/index.php/revistaprumo/article/view/144>>. Acesso em: 30 agosto de 2021.

²³¹ PAIVA, Rosario. Suolo e progetto urbano: una nuova prospettiva. In Edizioni SUT - Sustainable Urban Transformation, Università degli Studi “G. d’Annunzio” di Chieti-Pescara, Reg. Tribunale di Pescara n°9/2011. Disponível em <http://www.ecowebtown.it>. Acesso em: 30 agosto de 2021.

reserva para a expansão das edificações passa a ser a base do novo planejamento urbano.”²³² Assim, observa-se um amadurecimento de certas ideias modernas lançadas no início do século sobre as visões de Olmsted, com sua abordagem sanitaria, de Patrick Geddes, na sua relação com o território e até mesmo de Le Corbusier e de Hilberseimer acompanhados da crença de que esse tipo de ambiente trará consigo civilidade, saúde, igualdade social e desenvolvimento econômico à cidade. Mas também há uma reavaliação dos aspectos críticos, principalmente no que diz respeito a um espaço disperso, pouco comunicativo e negligenciado em seu desenho urbano.²³³ Isso tudo revisitado pela atenção ao chão. Mais do que espaços estéticos e representacionais, esses precedentes, junto ao debate ecológico e atuais noções de paisagem, abrem discussão para abordagens sistêmicas como o *Landscape Urbanism*.

Essas abordagens se compreendem como uma crítica aos pressupostos positivistas do planejamento ambiental racional formulado entre as décadas de 1970 e 1980 e às perspectivas nostálgicas fixadas em aspectos estritamente morfológicos bastante invocados nas estratégias pós-modernas.²³⁴ E têm buscado no reestabelecimento da relação entre paisagem e cidade, o meio de intervir em relações de macro e microescala como a fragmentação urbana, os vazios urbanos residuais, e a falta de interação

²³² PAIVA, Rosario. Suolo e progetto urbano: una nuova prospettiva. In Edizioni SUT - Sustainable Urban Transformation, Università degli Studi “G. d’Annunzio” di Chieti-Pescara, Reg. Tribunale di Pescara n°9/2011. Disponível em <http://www.ecowebtown.it>. Acesso em: 30 agosto de 2021.

²³³ Jacobs, Jane. JACOBS, Jane. Morte e Vida das Grandes Cidades. São Paulo: Martins Créditos. 2007; JENCKS, Charles, The language of Post-modern Architecture. Nova York: Wiley-Academy.1991; EBCKO, Garrett in DOHERTY, Gareth; WALDHEIM, Charles. Is landscape...? Londres/Nova York: Ed. Routledge. 2016; etc.

²³⁴ NORTH, Alissa; WALDHEIM, Charles. *Landscape as Urbanism*, a North American perspective. In CADENASSO, M.L.; MCGRATH, Brian; PICKETT, S.T.A. *Resilience in Ecology and Urban Design: linking Theory and Practice for Sustainable Cities*. Nova York: Ed. Springer, 2013. P. 391-406.

entre arquitetura, a cidade e seus habitantes.²³⁵ Assim, elas expõem um meio de fazer urbanismo pela lógica da paisagem e do reconhecimento da temporalidade, onde são consideradas leituras territoriais focadas em processos que incluem tanto uma abordagem cultural e histórica, quanto natural e ecológica. Utilizam-se de princípios conceituais da ecologia para compreender e estimular relações complexas inerentes ao problema do projeto, mas atuam nas constituições morfológicas pelo desempenho projetual e pela potência do desenho, da materialidade e da forma, promovendo assim, o projeto de espaços funcionais e significativos.²³⁶ Com isso, buscam materializar a habilidade de alterar escalas, situar tecidos urbanos em seus contextos regionais e bióticos, e projetar relações entre processos ambientais dinâmicos e a forma urbana.”²³⁷ Essas teorias empenham-se, portanto, em realizar um pensamento reunidor que opera tanto na complexidade de múltiplas escalas de problemas e vieses disciplinares, quanto pela ação direta do projeto, e a paisagem se torna o meio pela qual é possível pensar essas conjugações.

Nas duas últimas décadas, a paisagem tem ressurgido com um conceito integrador e modo processual de agir na condição fragmentada e instável das cidades contemporâneas. Ao evocar um pensamento sintético e globalizante, ela dilui a distinção entre sujeito e objeto e destitui sua condição de fim – de

²³⁵ Segundo Charles Waldheim, a paisagem evoca um pensamento globalizante visto como meio de absorção ou mitigação de crises sociais, ambientais e econômicas, e age como possibilidade de integração na cidade informal, variável e em risco. Por isso as abordagens atuais são dadas como relevantes em locais onde uma ordem arquitetônica estrita da cidade, seja moderna ou tradicional, têm se mostrado obsoleta ou inadequada por conta das mudanças sociais, tecnológicas ou ambientais. In WALDHEIM, Charles. *Landscape as Urbanism: a general theory*. New Jersey: Princeton University Press. 2016.

²³⁶ Embora busquem a cultura do desenho na arquitetura, questionam o controle e o fechamento em si do modo de operação convencional da arquitetura, vista como objeto distanciado. In WALDHEIM, Charles. *Landscape as Urbanism: a general theory*. New Jersey: Princeton University Press. 2016.

²³⁷ CORNER, James. *Terra Fluxus*. ALVARES, Luciano; MARTIN, Pierre-André (tradução). *Revista Prumo*, [S.l.], v. 1, n. 1, p. 10, aug. 2015. ISSN 2446-7340. Disponível em: <<http://periodicos.puc-rio.br/index.php/revistaprumo/article/view/144>>. Acesso em: 30 agosto de 2021.

um objeto com um propósito de aumentar o convívio com natureza ou solucionar uma questão técnica ou estética – para se tornar meio, um instrumento de alcance dos objetivos como um tipo de infraestrutura não só ecológica, mas de urbanidade, de comunicação etc. Esse meio não é apenas um modo utilitário e funcional, mas se torna sobretudo, um instrumento de mediação de contradições, possibilitando contínuas sínteses: mediação da parte com o todo, entre a abstração e a concretude, entre objeto e sujeito, entre reconhecimento e anonimato, entre ordenamento e liberdade, entre padronização e autonomia, entre cidade e natureza etc. A paisagem, por sua reflexão holística, busca um olhar para além da aplicação objetiva de métodos e técnicas ou da atuação hermética e específica do conhecimento de cada área, propondo uma abordagem integradora entre sociedade, natureza e as dinâmicas do espaço.

De modo que, as perspectivas fundamentadas na potência do desenho e nesse olhar abrangente sobre o território nos levam a considerar em novos termos o projeto do chão, acionando-o também como elemento reunidor capaz de articular o uno ao todo.²³⁸ O chão é o substrato concreto de atuação projetual, mas não deve ser visto apenas como solo, ou seja, apenas como o espaço exterior aos edifícios, o espaço entre, a ser qualificado através de um projeto técnico adequado e atento à relação com o contexto. Hoje ele deve ser entendido em sua espessura de suporte, de infraestrutura que sustenta o assentamento urbano. Mas também como uma infraestrutura de urbanidade e palco de ocorrências tangíveis e intangíveis: um espaço contínuo de vivências e transformações físicas, culturais, simbólicas, ecológicas, e que como a paisagem tem sua própria disposição anímica. Ou podemos dizer ainda, como Paola Viganò define, que “o solo é um sujeito”, que não pode mais ser

²³⁸ Como já antecipava SECCHI, Bernardo. *Progetto di suolo*. In Casabella, n. 520/521, 1986. P.19-24.

tratado como um objeto, uma tela abstrata, mas sim “como portador de uma identidade, uma morfologia, uma especificidade que o torna único.”²³⁹ Dessa forma, o chão pode ser entendido como uma entidade viva, de abertura e indeterminação que expressa a continuidade da existência espacial e temporal. Paisagem e chão estabelecem, assim, uma relação intrínseca.

O chão livre da cidade moderna, a partir de uma consciência ecológica desenvolvida na segunda metade do século XX, nos ensina a enxergá-lo como uma potência ecológica integradora, desde que visto de um modo sistêmico e como infraestrutura urbana se torna capaz de articular grandes e pequenas escalas, alimentar ecossistemas e projetar relações entre processos ambientais e sociais dinâmicos e a forma urbana. Essa mudança de perspectiva se desdobra em uma atenção ao solo como centro do projeto e possibilidade de integração. Assim, neste início do século XXI, as interpretações contemporâneas que unificam o espaço contínuo, às vivências e acúmulos temporais e à materialidade do sítio fazem com que se entenda a **paisagem como chão**. Essa condição abre possibilidades de investigá-lo como conceito.

²³⁹ VIGANÒ, Paola. Cidades podem reconstruir a natureza, afirma urbanista italiana. Entrevista dada a Folha de São Paulo em 02/08/2021 Disponível em <https://www1.folha.uol.com.br/ilustrissima/2021/08/cidades-podem-reconstruir-a-natureza-afirma-urbanista-italiana.shtml> Acesso em: 30 agosto de 2021.

modelar o chão

3. MODELAR O CHÃO:

Nesse capítulo, utilizamos a Plataforma Central em Brasília como estudo de caso para ilustrar como o projeto do chão pode ser central para a construção de uma paisagem e sua apreensão contínua. O capítulo é dividido em duas partes: a primeira aprofunda a conceituação do chão a partir de três possibilidades de leitura: o chão como propriedade, o chão como percurso e o chão como topografia. Nesses três enfoques é feita uma construção histórica do conceito, notando-se uma passagem de visões mais abstratas, relacionadas ao parcelamento do solo, para um incremento de percepções subjetivas e um olhar fenomenológico para as coisas em si em um plano mais concreto que se aproxima da leitura da paisagem.²⁴⁰ Na segunda parte, adentra-se no estudo de caso em uma análise a partir das três categorias colocadas na parte anterior, fazendo um trajeto metodológico que atravessa tanto as características abstratas quanto as concretas além de contar com as relações sociais próprias do lugar. Para suporte visual foram realizados redesenhos do chão como o elemento atravessador dos diversos edifícios que compõem o complexo, estes estão dispostos no anexo “Desenhos”.

²⁴⁰ Embora essa parte ainda faça um embasamento de questões históricas e teóricas, optou-se por situá-las nesse capítulo pois as informações ficam mais claras após a conceituação de paisagem e lastreiam a construção das categorias de análise logo em seguida utilizadas na segunda parte.

A análise é feita a partir da identificação de algumas contradições, principalmente no que se refere às confluências dos espaços contínuos e fragmentados e aos limites entre controle e liberdade, influenciando diretamente os projetos e reconfigurações da área central de Brasília, como: a relação de domínio e das possibilidades de passagem exercida pelas legislações e parâmetros de ordenamento do solo, os limites e atravessamentos entre usos público e privado e as zonas de autonomia e indeterminação geradas pela autoria da obra. O chão da Plataforma Central como propriedade, como percurso e como topografia servem de base para confrontar os conceitos e aspirações projetados com as estratégias para concretizar esses fins e o resultado contínuo visualizado. Esses critérios se mesclam continuamente, como uma câmera que foca tanto nas questões abstratas quanto nas concretas: nas leis, nos fluxos e na paisagem, variando de modo intermitente das escalas do micro para o macro e do macro para o micro, atentando-se aos fenômenos e à história ao mesmo tempo.

3.1 Parte I :Entender o chão como propriedade, percurso e topografia

3.1.1 O chão como propriedade

Uma das grandes transformações nas cidades trazida com a Modernidade é o entendimento do chão como solo urbano, ou seja, como uma superfície parcelada em diminutas propriedades. O renascimento das cidades na Europa, após o longo período da Idade Média, emerge com uma nova ordem de distribuição de terras rompendo aos poucos com o sistema servil feudal para amparar-se na ideia de propriedade como valor de liberdade e condição permanente de acesso à terra. Esses valores, no entanto, se transformam com a industrialização das cidades, com a alta concentração edilícia e populacional e com o desordenamento causado pelas aceleradas expansões urbanas, adquirindo, assim, com o tempo, um caráter negativo que alavanca como alternativa as concepções urbanísticas do solo livre moderno.

As primeiras cidades implantadas no final da Idade Média na Europa estavam sujeitas ao direito feudal. Segundo esse regime teocrático, a terra pertencia a Deus que as concedia ao rei como seu administrador. A partir daí, ele distribuía grandes e pequenos territórios em feudos para seus príncipes e vassalos que a cultivavam por um sistema servil. Os bens da Igreja eram, por sua vez, inalienáveis. De acordo com Hans Bernoulli, em *La città e il suolo urbano*,²⁴¹ as cidades que datam dos séculos XI e XII,

²⁴¹ Hans Bernoulli, apresentado a mim por Bernardo Secchi em “Primeiras Lições sobre o Urbanismo”, organiza em “La città e il suolo urbano”, de 1951, uma pesquisa da organização do parcelamento do solo na Europa ocidental com diversos mapas antigos de cidades europeias para por fim propor uma visão moderna e comunitária sobre o uso do solo. BERNOULLI, Hans. *La città e il suolo urbano*. Milão: Editora Antonio Vallardi. 1951.

surgiram em terras que não foram divididas e que nem o senhor – mesmo quando muito poderoso – poderia considerar sua propriedade exclusiva, tendo que pedir permissão ao rei para qualquer intervenção.²⁴² A construção e as implantações iniciais dessas cidades eram feitas por um comissário do rei chamado “locador”, que determinava o traçado das ruas principais, o local do mercado, da igreja e do casario comercial-residencial. A área extramuros era cedida aos cidadãos de forma comunitária pelo senhor feudal para o cultivo agrícola,²⁴³ e como essas terras externas também pertenciam ao senhor, o controle e a coletividade dos usos não esbarrava em grandes problemas. O chão era compreendido como uma superfície unitária.

Assim, o senhor da cidade era o dono do terreno urbano, e cada habitante da aldeia poderia dispor ali de seu próprio lote de terra e casa. Uma vez estabelecidas as linhas fundamentais e instituídos os termos de construção, as linhas de fachada e os regulamentos, era permitido fazer o que se quisesse nas parcelas individuais. Esse direito de uso, contudo, ocorria sob a “lei da superfície”, que determinava uma taxa de aluguel permanente e fixa ao rei sobre o uso do solo.²⁴⁴

²⁴² Idem. P.22.

²⁴³ Idem. P.24.

²⁴⁴ BERNOULLI, Hans. La città e il suolo urbano. Milão: Editora Antonio Vallardi. 1951. P.43.

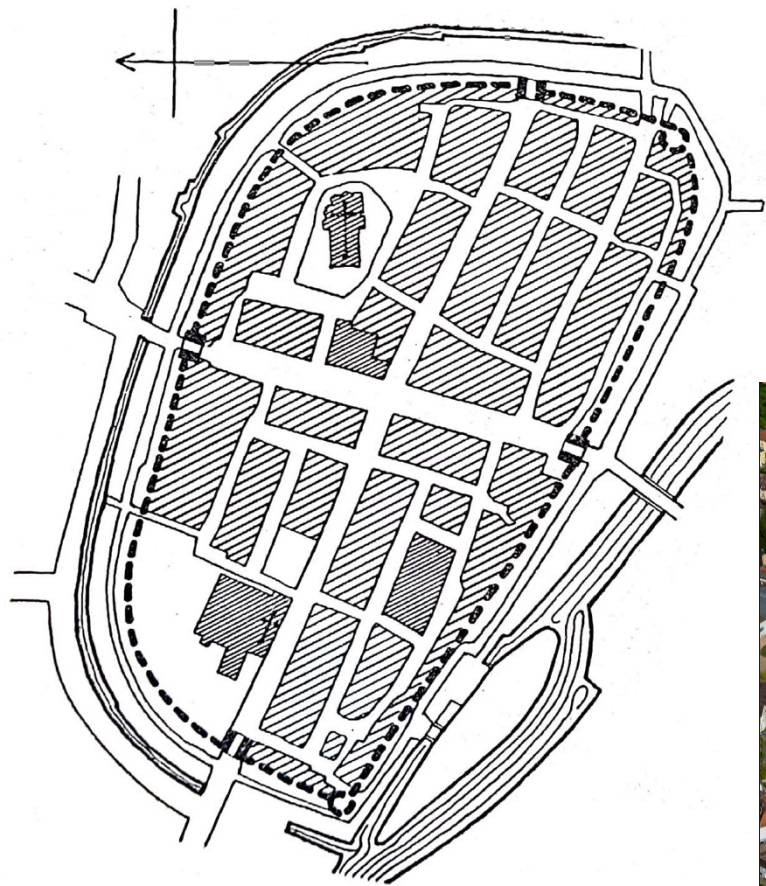


Fig.41 Segundo Bernoulli, “um grande número de tais organismos estruturais indica, portanto, um sistema lógico e bem pensado de todas as atividades de construção. Portanto, podemos falar facilmente de um corpo unitário da cidade: está inserido num eixo mediano, encabeçado pelas duas portas, a rua principal, que é, ao mesmo tempo, o mercado, com as casas mais elegantes. Paralela à rua principal e simétrica a esta correm duas ruas, uma mais estreita, ladeada por casas menos conspícuas, a outra com funções de serviço como estábulos, domina-se celeiros e cabanas, atrás das edificações da via principal.”. Esse mapa esquemático mostra os limites e parcelamento interno da cidade de Kenzingen, na Alemanha, em 1240. Todo o território da cidade pertencia a um único senhor feudal. Crédito: BERNOULLI, 1951, p.26.

Fig 42. Fotografia aérea de Kenzingen, Baden-Württemberg, Alemanha. Crédito: Martin Bildstein.

Mas com a brusca ascensão econômica ocorrida na Europa após às expedições às Índias e América, essa taxa fixa sobre a superfície tornou-se inócua, uma módica convenção de reconhecimento. “Um direito de ocupação e uso que diferia tão pouco do livre direito de propriedade teve com o tempo simplesmente que ser trocado pela própria propriedade.”²⁴⁵ Além disso, do outro lado do oceano, como incentivo, as terras eram dadas aos novos colonizadores, gerando uma nova lógica de posse das terras. Mas também em outras centralidades da Europa muitos terrenos foram vendidos a preços baixos, vários também foram doados; já que com o crescimento urbano era urgente para os reis que os novos bairros fossem construídos rapidamente. Desse modo, portanto, o direito de disponibilidade perpétua que o Senhor tinha no terreno foi desaparecendo.

Esse sistema perdurou por diversos séculos, mas entra em crise com o fim do Absolutismo e, sobretudo, com o espírito burguês alçado na Revolução Francesa. Contrariados com as altas tributações e privilégios da nobreza e do clero, camponeses e burguesia defendem a desapropriação das terras nobres e da igreja em prol do Estado-nação. Com isso, emerge também um discurso de defesa da propriedade privada como direito universal. “Liberdade, Igualdade e Fraternidade” são clamadas como a base constitutiva das exigências modernas de direitos e deveres que contribui para as novas estruturas sociais a partir de então.

A ideia de propriedade privada passa, neste período, a se fundar na ideia central do Iluminismo: a liberdade. Em *A metafísica dos costumes* (1797), Immanuel Kant defende que um dos direitos

²⁴⁵ BERNOULLI, Hans. *La città e il suolo urbano*. Milão: Editora Antonio Vallardi. 1951. P.43.

fundamentais da razão está na liberdade de demandar propriedade privada, e este é, para o filósofo, um direito humano inalienável.²⁴⁶ Seu argumento se sustenta na noção de posse comum por uma comunidade originária: pelo arbítrio individual, não se pode obrigar ninguém a se abster da utilização de uma coisa, a menos que seja por vontade coletiva. Assim, a posse comum contém em si a possibilidade de posse privada. Dentro da Política Moderna, Bárbara Jaime e Javier Amadeo consideram que, por essa lógica, “a propriedade privada será permitida através da posse comum inata do solo e da vontade universal. (...) A posse comum será possível graças a existência de uma comunidade originária do solo; (...) permitindo a primeira ocupação privada do solo.”²⁴⁷

No entanto, nesse pensamento kantiano, para que a propriedade privada fosse garantida, era necessária uma legislação proveniente da vontade geral e um poder que a executasse, ou seja um Estado. Este Estado liberal deveria garantir a igualdade jurídica de todos, no entanto, não poderia intervir nas liberdades individuais, não importando as desigualdades de posse.²⁴⁸ O problema desse argumento, é que somente quem tem posses é que pode legislar sobre elas e nem todos alcançam a propriedade de forma originária. Essa é uma das características centrais do pensamento burguês e um conflito que vigora por toda a Modernidade.

²⁴⁶ JAIME, Bárbara Pérez; AMADEO, Javier. O conceito de liberdade nas teorias políticas de Kant, Hegel e Marx. In _____. Filosofia Política Moderna: de Hobbes a Marx. Buenos Aires/São Paulo: CLACSO/DCP-FFLCH-USP. 2006. P.405-423.

²⁴⁷ JAIME, Bárbara Pérez; AMADEO, Javier. O conceito de liberdade nas teorias políticas de Kant, Hegel e Marx. In _____. Filosofia Política Moderna: de Hobbes a Marx. Buenos Aires/São Paulo: CLACSO/DCP-FFLCH-USP. 2006. P.408.

²⁴⁸ Para Kant, obter a propriedade privada e legislar sobre ela é um ato de liberdade, um direito de emancipação do homem fundamentado no direito público. Para compreender melhor essa ideia ler: JAIME, Bárbara Pérez; AMADEO, Javier. O conceito de liberdade nas teorias políticas de Kant, Hegel e Marx. In _____. Filosofia Política Moderna: de Hobbes a Marx. Buenos Aires/São Paulo: CLACSO/DCP-FFLCH-USP. 2006. P.411.

Outra questão que está na origem das reivindicações burguesas sobre a propriedade dos solos e seu mercado, é a ideia da infinita subdivisibilidade da terra e da livre circulação. O entusiasmo moderno com os sentidos conceituais de continuidade e permeabilidade sobrepõem a discussão sobre os direitos aos usos coletivos e cívicos da terra, encarados como uma tradição medieval. Bernardo Secchi aponta que,

Sair do direito fundiário medieval, entrar no moderno direito burguês, significou aceitar a contínua subdivisão dos solos e a infinita mobilidade das pessoas e das mercadorias no espaço físico, econômico e social. [...] ²⁴⁹

Nesse sentido, o território é também encarado como espaço em infinita possibilidade de expansão. A entrada no século XIX se dá com a consolidação dos grandes núcleos urbanos industriais, o crescimento exponencial da população urbana e a expansão incontrolada de suas periferias. Para os proprietários, a cidade se tornava uma renda segura e cada vez mais próspera, alugando ou vendendo seus bens. Em contradição, há um acirramento da desigualdade de posses acompanhado de um enorme déficit habitacional. De acordo com Bernoulli,

“Um exemplo de como o aluguel do terreno de uma cidade podia se desenvolver ao longo dos anos pode ser dado pela cidade de Posen [na Polônia] onde o preço do terreno para construção total da cidade, fixado por exemplo com o valor 1 na época da fundação (1253), em 1400 já era 3,5, em 1803 é 52, em 1848 é 754 e em 1910 é 2713.” [...] [Mesmo considerando a desvalorização da moeda ao longo dos anos], “o aumento de valor que tem persistido desde então não depende da construção, que certamente não melhorou, mas necessita de reforma; deve ser atribuído apenas ao solo.” ²⁵⁰

²⁴⁹ SECCHI, Bernardo. Primeira lição de Urbanismo. São Paulo: Perspectiva. 2019.

²⁵⁰ BERNOULLI, Hans. La città e il suolo urbano. Milão: Editora Antonio Vallardi. 1951. P.58.

Como desdobramento do descontrole da lógica de especulação urbana, surge também a necessidade de conter esse movimento do mercado com uma regulação fundiária. No século XIX, há um grande desenvolvimento das ciências humanas, da estatística e da cartografia que buscam compreender e sistematizar o objeto da cidade por um olhar científico. Guido Zucconi afirma que graças a uma série de progressos técnicos, pode-se constituir uma planta urbana, possível pelo esforço de organizar os registros de imóveis *particellari*, que eram terrenos ou construções pertencentes a um único proprietário (público ou particular) organizados em um mapa.²⁵¹ (Fig. 43, p.150) Visto dessa forma, o chão, como solo urbano, transforma-se em uma abstração legal sobre as múltiplas delimitações da terra da cidade.²⁵² Uma vez que os regulamentos de construção eram estabelecidos, o projeto de um edifício se tornava uma abstração geométrica definida por condicionantes cada vez mais complexas. A graficação de uma planta única da cidade acelera a criação dos primeiros mapas topográficos e retoma a possibilidade de visualização da cidade como um todo.

Essa crise com a degradação da vida urbana industrial, já em meados e fins do século XIX, leva a que gestores e parte do empresariado comecem a buscar projetos de embelezamento das cidades e se voltem para os espaços públicos. Hugo Segawa mostra, em *Ao amor do público: jardins no Brasil*,²⁵³ que a grande reforma de Paris realizada por Georges-Eugène Haussman, entre 1853 e 1870, incentivou outras reformas urbanas radicais mundo afora, como o *City Beautiful Movement*, nos Estados Unidos,

²⁵¹ ZUCCONI, Guido. A cidade do século XIX. São Paulo: Ed. Perspectiva. 2015. P. 68-69.

²⁵² Segundo Bernoulli, A especulação imobiliária obtém subdivisões a tal ponto de multiplicar os ângulos das edificações, (por conta das esquinas valorizadas pelo mercado), assim como se sucederam os aumentos progressivos das alturas de construção. In BERNOULLI, Hans. La città e il suolo urbano. Milão: Editora Antonio Vallardi. 1951. P.104.

²⁵³ SEGAWA, Hugo. Ao amor do público: jardins no Brasil. São Paulo: Ed. Studio Nobel / FAPESP. 1996.

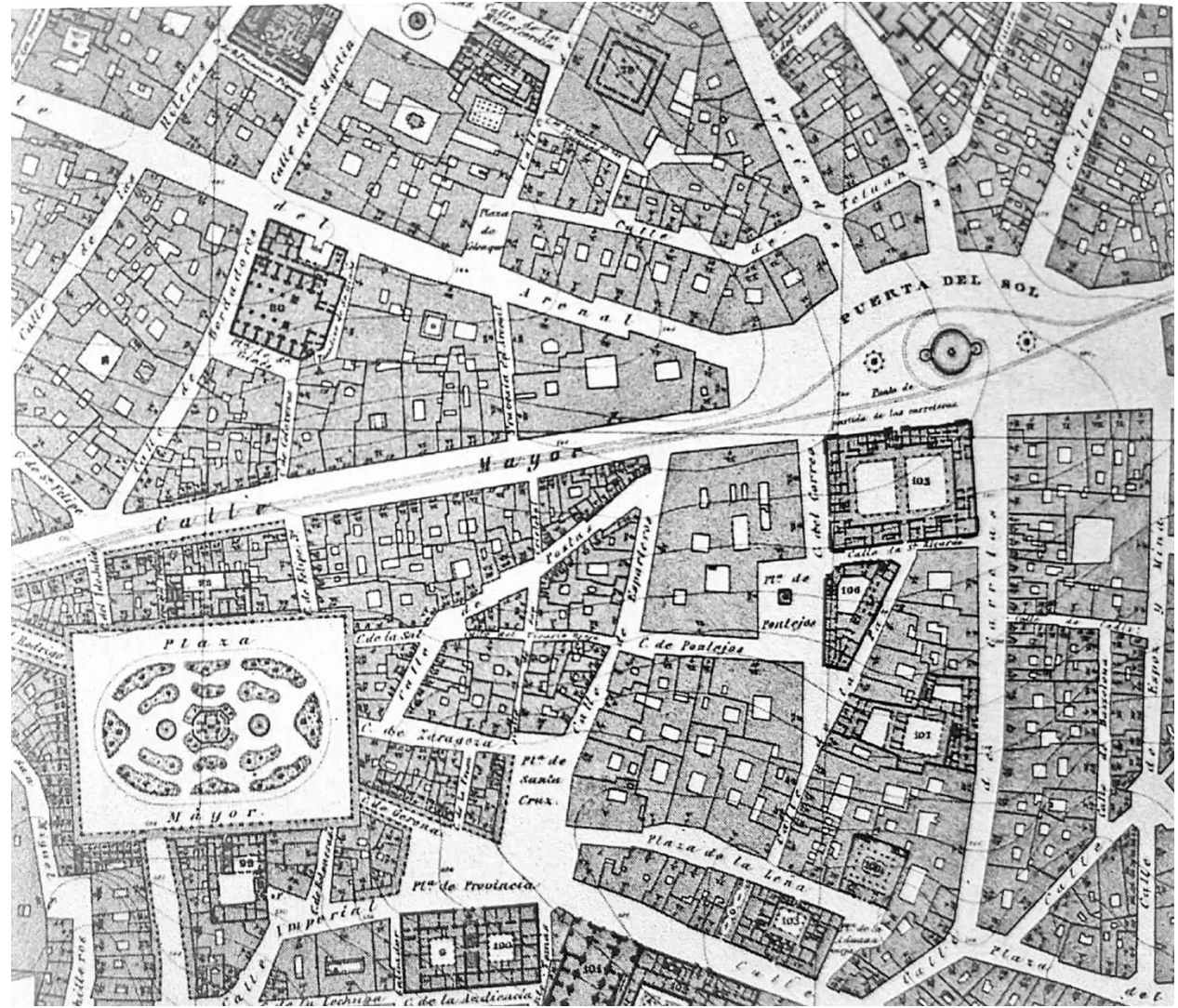


Fig.43 Plano Parcelario de Madri, 1876. Crédito: ZUCONNI,2015, p.70.

e as reformas no Rio de Janeiro, México etc. onde parques, jardins botânicos e passeios públicos protagonizaram. Movimentou também um pensamento entre os cientistas sociais sobre novos modelos ideais de cidade como o falanstério de Charles Fourier e as cidades-jardim de Robert Unwin e Ebenezer Howard.

Mas, já no fim do século XIX, influenciados pelas ideias socialistas que emergiam, alguns teóricos da cidade e primeiros urbanistas começam a se questionar sobre os problemas sociais advindos da concepção do chão como propriedade privada e a se posicionar a favor da estatização das terras ou de um caminho intermediário. Bernoulli exemplifica que as cidades-jardim de Letchworth e Welwyn, o subúrbio-jardim de Hampstead e todas as outras que se seguem foram erguidas em um terreno não dividido que continuou sendo por muito tempo propriedade da comunidade. Nesse sistema, os habitantes tinham o direito de construir nos locais que solicitassem por arrendamento e com os juros recebidos pela concessão deste direito fabril, os Municípios podiam pagar os seus encargos com a construção do empreendimento.²⁵⁴

Projetos como estes, que aliam desenho e alternativas fundiárias, ambientam a atmosfera transformadora a qual o urbanismo moderno se propunha do início do século XX. Segundo Kenneth Frampton,²⁵⁵ a primeira geração de arquitetos modernos acompanha uma ideologia socialista alemã, com maioria dos arquitetos vinda da *Neue Sachlichkeit* (Nova Objetividade). Eles buscavam uma solução construtiva racional para a problemática da habitação e que estivesse de acordo com a

²⁵⁴ BERNOULLI, Hans. *La città e il suolo urbano*. Milão: Editora Antonio Vallardi. 1951. P.104.

²⁵⁵ FRAMPTON, Kenneth. *História Crítica da Arquitetura Moderna*. São Paulo: Ed. Martins Créditos. 2008. P. 328.

situação econômica crítica da Europa entre guerras. A partir disso, compreendem a liberação do solo como coletivização da propriedade. Segundo a Declaração de La Sarraz, escrita no primeiro CIAM, de 1928:

“A urbanização não pode ser condicionada às reivindicações de um esteticismo preexistente; sua essência é de ordem funcional [...] a caótica divisão da terra, que resulta de vendas, especulações e heranças, deve ser abolida por uma política da terra coletiva e metódica. Essa redistribuição da terra, a base preliminar indispensável para o planejamento urbano, deve incluir a divisão justa, entre os proprietários e a comunidade, do *incremento não ganho através do trabalho*, a partir de obras de interesse comum.”²⁵⁶

Depois do IV CIAM (1933) e após os conflitos políticos críticos da primeira Guerra Mundial entre socialismo e capitalismo, o discurso em torno do solo público começa a se apresentar de forma menos política e mais técnica.²⁵⁷ Os encontros foram dominados pela figura de Le Corbusier, que toma frente na escrita da Carta de Atenas e põe ênfase na discussão urbana. Os argumentos se justificavam, além da obtenção de “eficácia moderna”, padronização e mecanização industrial,²⁵⁸ por questões sanitárias e razões estéticas, tendo esta um papel fundamental na concepção da ordem progressista, dedicando atenção às relações visuais, às composições geométricas da arquitetura e ao espaço.

Desde 1926, com os *cinco pontos da arquitetura moderna e a libération du sol*, Le Corbusier marcava de modo radical a morfologia e as dinâmicas da cidade pós-industrial propondo o uso do pilotis e, mais

²⁵⁶ Idem.

²⁵⁷ Kenneth Frampton comenta que nesse momento, o funcionalismo estava presente, mas como um “catecismo neocapitalista”, abandonando-se as exigências políticas iniciais e aproximando-se de argumentações sanitárias e estéticas. In FRAMPTON, Kenneth. *História Crítica da Arquitetura Moderna*. São Paulo: Ed. Martins Créditos. 2008. P. 328.

²⁵⁸ CHOAY, Françoise. *O urbanismo*. 6a edição, São Paulo, Ed. Perspectiva, 2010. P. 21.

adiante a *cidade verde*. O arquiteto defendia a implementação de um novo modelo de cidade moderna que rompesse com o modelo tradicional das cidades industriais condensadas, insalubres e incapazes de atender as demandas do homem moderno. Também rechaçava os modelos bucólicos dos subúrbios de cidades-jardins lineares e cidades-satélites, vistas por ele como insustentáveis pelas distâncias produzidas e culturalmente estéreis.²⁵⁹ Por isso propunha um novo tratado urbano com um padrão formal de cidade diferente dos existentes: no lugar do predomínio da massa edificada sobre os limitados espaços abertos, onde a figura é o espaço vago e o fundo é a construção, sugere como matriz moderna a prevalência do vazio contínuo sobre o objeto construído. A figura passa então a ser o edifício e o fundo a paisagem natural, homogênea e indiferenciada. Segundo Choay,

Em termos de Psicologia de Gestalt constata-se uma inversão dos termos forma e fundo; ao invés de pedaços de espaço livre desempenharem o papel de figuras sobre o fundo construído da cidade, o espaço torna-se fundo, meio no qual se desenvolve a aglomeração nova. Este novo fundo é, em grande parte, investido pelo verde. “A cidade transformar-se-á, pouco a pouco, num parque,” antecipa Le Corbusier; e Gropius acrescenta: “O objetivo do urbanista deve ser o de criar entre a cidade e o campo um contato cada vez mais estreito”.²⁶⁰

Esse modelo tem grande repercussão nos debates sobre o solo da cidade durante o século XX, colocando em crise uma percepção compartimentada e mercantilizada da superfície do chão tradicional, mas essa tradição diz respeito à cidade industrial. Na visão medieval, onde o chão é visto como herança divina a cuidado do rei ou nos primórdios da Modernidade, quando é compreendido como bem coletivo de direito universal e advindo de uma comunidade originária (e, portanto, “de

²⁵⁹ Idem.

²⁶⁰ CHOAY, Françoise. O Urbanismo. 6ª edição. São Paulo: Ed. Perspectiva. 2010. P.22.

todos”), existe uma percepção da terra como uma superfície contínua apropriada de forma permanente por aqueles que dela usufruem. Essa noção unitária e holística vai se perdendo com os processos modernizadores da cidade industrial, especialmente a abstração do parcelamento e a consolidação do direito de propriedade privada, afirmando o chão como uma mercadoria, transitória e infinitamente divisível, ou seja, o **chão como propriedade**.

As proposições do urbanismo moderno, do início do século XX, entretanto, apresentam outra possibilidade de interpretação do solo. Ao mesmo tempo que fazem uma defesa dos valores de liberdade e igualdade, afirmando um ideal de universalidade, continuidade e permeabilidade do espaço, realizam uma espécie de retorno aos valores coletivos, apresentando-se como alternativas para se suprir as necessidades coletivas de ordenamento estético e equilíbrio entre espaços públicos de lazer e saúde e o direito à moradia e à propriedade privada. Isso é proposto pela matriz de solo público e o uso livre do chão. Esse modelo, entretanto, também apresenta contradições.

A idealização de uma sociedade eficiente e normatizada pela configuração urbana planejada não permite a saída da abstração e uma aproximação com a realidade concreta. O pilotis possibilita que a natureza ao redor atravesse o edifício, mas também promove um afastamento físico que distingue a arquitetura da natureza localizada abaixo, estabelecendo duas esferas distintas. Além disso, o contraste dessa organização urbana diferente da tradicional pode levar a um estranhamento, assim como ocorria nas ilimitadas cidades industriais do fim do século XIX. A busca de universalização do espaço também não alcança a concretude das relações de autossuficiência de um local limitado, opaco e íntimo, como as cidades pré-industriais, e com isso se prossegue a perda de reconhecimento e uma sensação de isolamento. Por outro lado, na experiência da cidade modernista há uma outra

possibilidade de percepção da realidade no sentido da criação de um espaço que transgride as formas urbanas convencionais e permite recombinações flexíveis de suas ocupação e apropriação. Mas esse é um processo ainda aberto, esperando acomodações e reconhecimentos culturais e sociais.

Em Brasília, onde há a aplicação desses princípios, a *projeção*, no lugar do lote, é o maior símbolo dessa tentativa de mediação. A projeção é por princípio o instrumento utilizado para definir a área delimitada à construção de um edifício sobre pilotis que é locado no solo livre de uso público. Nesse caso, não há afastamentos ou qualquer demarcação privada do solo, apenas a “projeção” da suspensão do edifício, fazendo-se livre a passagem. O cuidado e manutenção da área abaixo dos prédios torna-se de responsabilidade do próprio edifício, no entanto, o uso de domínio público é resguardado. Essa condição torna esse espaço ambíguo. O espaço público e de livre acesso é garantido por leis de proteção patrimonial, pela legislação fundiária e pela própria dinâmica do mercado que explora essas características também como forma de especulação imobiliária. Pedro Paulo Pallazzo,²⁶¹ observa sobre as superquadras que a inexistência de barreiras bem delimitadas e noções claras do que é público ou privado causam duas reações antagônicas:

Ao entrar no território de uma quadra o usuário percebe que há um certo grau de apropriação do lugar por parte dos moradores. O espaço, apesar de público, é tratado como uma extensão da área de influência dos edifícios. Por outro lado, esses mesmos moradores que se apropriam de algumas áreas e as privatizam de acordo com seus interesses, não sentem obrigações com aquilo que está

²⁶¹ PALLAZZO, Pedro Paulo. A “escala residencial” na superquadra de Brasília: Paradigma ou mistificação? Revista Paranoá, n. 25, 2020. Disponível em: <https://periodicos.unb.br/index.php/paranoa/issue/view/1954>. Acessado em 10/04/2021.

além da fronteira por eles estabelecida. Surgem assim vácuos dentro da quadra e lugares nos quais ninguém se identifica, tornando-se território de ninguém.²⁶²

Por outro lado, há também uma incorporação desse espaço de ambiguidades como cultura da cidade. Embora o chão livre moderno seja tratado diversas vezes como propriedade, há constantes disputas para que ele permaneça em sua configuração de espaço aberto, permeável e, sobretudo, comunitário. Em algumas quadras percebe-se uma naturalização da apropriação por pequenas cercas, arbustos, avanços dos acessos aos prédios e até proibições indevidas de uso do pilotis. Mas há também frequentes atos manifestando-se contra²⁶³ ou apropriando-se desses espaços com usos coletivos e temporários como carnaval ou festas.²⁶⁴ As superquadras são o símbolo maior desse chão livre moderno em Brasília, entretanto, não é o único. Na área central também existe uma configuração do espaço fluente, mas a mediação entre público e privado ocorre por outros modos que veremos na análise da Plataforma na segunda parte do capítulo.

Assim, ao longo da história da apropriação do solo é possível perceber transformações de suas definições e concepções simbólicas muito distintas. As ênfases nas noções de unidade, de segmentação e de continuidade aparecem e desaparecem em movimentos dinâmicos no tempo. Essa movimentação, contudo, é vivenciada pelo sujeito que pisa e percorre a superfície do chão. Durante o

²⁶² PALLAZZO, Pedro Paulo. A “escala residencial” na superquadra de Brasília: Paradigma ou mistificação? Revista Paranoá, n. 25, 2020. Disponível em: <https://periodicos.unb.br/index.php/paranoa/issue/view/1954>. Acessado em 10/04/2021. P. 122.

²⁶³ RODRIGUES, Mateus. Grupo faz ato em vão de prédio, no DF, onde crianças foram proibidas de brincar. Jornal G1. Brasília, 29/01/2017. Disponível em: <https://g1.globo.com/distrito-federal/noticia/grupo-faz-ato-em-vaio-de-predio-no-df-onde-criancas-foram-proibidas-de-brincar.ghtml>

²⁶⁴ FREITAS, Conceição. Doutor Lucio, neste Carnaval, a-ha, u-hu, o pilotis é nosso! Jornal Metrôpoles. Brasília, 25/02/2020/ Disponível em: <https://www.metropoles.com/conceicao-freitas/doutor-lucio-neste-carnaval-a-ha-u-hu-o-pilotis-e-nosso>

período da Modernidade aqui apresentado, pode-se observar a emergência do sujeito que se opõe a situações autoritárias e hegemônicas da Idade Média e busca transformar-se em um indivíduo autônomo, mas também se vê esse mesmo sujeito diluir-se diante da multidão e dos processos de abstração modernizadores. Ver o chão como propriedade é também o abstrair em um mapa de múltiplas e infinitas parcelas com limitações precisas das esferas públicas e privadas. Entretanto, vê-lo dessa forma acentua que o mesmo chão tem relações de subjetividade atreladas a sua constituição e que também pode ser sentido e percebido pelo percurso em sua superfície.

3.1.2 O chão como percurso

Uma das maiores transformações na forma de se percorrer as cidades ocorre com as ideias do urbanismo moderno no início do século XX, que defendiam a separação da circulação urbana entre pedestres e veículos. Para isso, propunha-se um chão de percursos livres, cujo principal argumento estava no problema do crescimento das cidades e do uso de veículos motorizados, acelerando a velocidade nas ruas e limitando a liberdade dos caminhantes.²⁶⁵ Mas, essa separação era vista, por outro lado, como um isolamento das pessoas com a vida urbana. O contexto urbano rapidamente transformado pelo advento da era da máquina causa um estranhamento tanto com o ambiente industrial instaurado nas grandes metrópoles daquele momento, quanto em relação às propostas de melhoria apresentadas e executadas pelos primeiros urbanistas do início do século XX. Vive-se, nesse

²⁶⁵ _____. Carta de Atenas. Assembleia do CIAM. 1933. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Atenas%201933.pdf>. Acessado em 20/08/2021.

período, um paradoxo entre nostalgia e vontade de mudança. Por isso, as repercussões em torno da distinção e hierarquização de vias nas cidades foi, e ainda é, um debate polêmico. Mas se traz polêmica, traz também uma ampliação da discussão sobre o chão e seus percursos.

Ao longo da história os percursos definidos no chão das cidades estiveram vinculados aos espaços públicos das praças e ruas, sejam nas cidades de origem espontânea ou nas cidades planejadas. De acordo com Rob Krier,²⁶⁶ as praças são seguramente a primeira criação de espaço público realizada pelos homens. Se formavam geralmente em torno de uma feira, mercado ou templo e logo se delimitavam por casas e comércios, que com o crescimento do povoado, estabeleciam, por sua vez, as ruas de circulação até a praça. Por sua disposição ampla, a praça era o lugar de maior permanência, enquanto as ruas tinham um caráter mais utilitário de circulação, embora também fossem espaço de encontros. De modo que o chão das cidades era definido pelas ruas e praças, e pelo menos até o século XVII, os percursos eram determinados e dimensionados por essas circulações construídas na escala do homem, do cavalo ou de carruagens.

Além disso, essas cidades eram, em maioria, circunscritas por muros, limitando os percursos no chão urbano à área interna demarcada. Os constantes conflitos no período medieval obrigavam as cidades a elevarem muralhas a seu redor, artifício que as protegiam, mas também determinavam barreiras para os cidadãos que percorriam as ruas. Essas delimitações, que permaneceram em muitas cidades até o século XIX, estabeleciam um caráter de finitude, concentração, familiaridade, mas também certo confinamento.

²⁶⁶ KRIER, ROB. El espacio urbano: proyectos de Stuttgart. Barcelona: Gustavo Gili. 1985.

Com isso, as cidades se desenhavam em malhas regulares ou irregulares, mas marcadas pela definição tridimensional das edificações em uma rede de ruas. As variações nessa malha se davam pelo modo de implantação: delineadas pelas curvas do terreno, por acidentes geográficos ou margens aquíferas, quando espontâneas, ou em um traçado mais ortogonal no caso das cidades planejadas.²⁶⁷ A distribuição das quadras nas cidades de desenho orgânico apresentava, em grande parte, uma composição variada de blocos de grandes dimensões lineares, robustos ou às vezes menores, de acordo com o terreno. E dispunham de recursos como escadas, servidões e passarelas para viabilizar os percursos. (fig. 44, p.159) Já nas cidades de malha regular, sejam nos assentamentos romanos, chineses ou nos burgos medievais, havia uma organização racional em vias principais e secundárias de modo a capilarizar os percursos dos pedestres, a circulação de mercadorias e atos administrativos de acordo com os fluxos previstos. (fig.45, p.159)

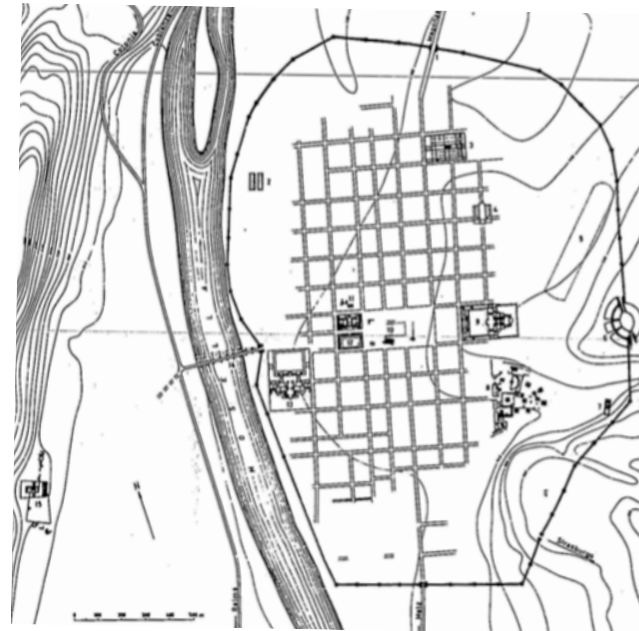


Fig.44 Cidade de Córdoba, séc. X. Crédito: BENEVOLO, 1979.

Fig.45 Cidade de Tréveris, séc. IV. Crédito: BENEVOLO, 1979.

²⁶⁷ Para compreender a evolução das malhas ortogonais, ler: BENEVOLO, Leonardo; Lynch, Kevin, Kohlsdorf, Maria Elaine.

Essa lógica permanece durante toda a Idade Média e tem uma transformação significativa apenas entre os séculos XVI e XVII. Na Idade Moderna, o retorno aos valores clássicos, em busca da razão e da verdade e a distinção formal entre arte, ciência e religião possibilitam o avanço do pensamento humanista, o que significa um retorno aos estudos clássicos e a organização preliminar de referenciais históricos, abrindo-se para a consciência da sucessão linear do tempo.²⁶⁸ Em termos do desenho urbano, isso se expressa na idealização de novas cidades planejadas em tipologia central e malha ortogonal, mas, o principal foram as diversas reformulações urbanas com atenção aos monumentos e uma tentativa de ordenação da cidades como uma totalidade.

As obras de Giorgio Vasari, tanto escritas²⁶⁹ quanto construídas, em Florença, expressam muito bem esse argumento. Segundo Giulio Carlo Argan, é ele “o primeiro a observar que a cúpula de Santa Maria del Fiori, de Brunelleschi, não devia ser relacionada apenas ao espaço da catedral e respectivos volumes, mas ao espaço de toda a cidade, ou seja, a um horizonte circular, precisamente, ao perfil das colinas em torno de Florença.”²⁷⁰ (Fig. 46, p.161) Argan mostra que Vasari retoma o *Tratado da pintura e o Da statua* de Alberti para assinalar que “a cúpula é uma representação porque visualiza o espaço, que por certo é real ainda que não seja visível; mas ela é justamente a representação do espaço em sua totalidade e não de algo que acontece numa porção de espaço.” Também em *De re aedificatoria*, Alberti diria que “os edifícios são objetos que estão num espaço cheio de outros objetos e que, como tais, não são muito diferentes das estátuas, tanto assim que a palavra “monumento” vale tanto para

²⁶⁸ HEYNEN, Hilde. *Architecture and Modernity*. 2001. P. 9.

²⁶⁹ Giorgio Vasari é o primeiro a organizar uma história da arte quando escreve “*As vidas dos artistas*”, em 1550.

²⁷⁰ ARGAN, Giulio Carlo. *História da arte como história da cidade*. São Paulo: Ed. Martins Créditos. 2005. P. 95.

certas arquiteturas quanto para estátuas [...] contanto que tenham um certo conteúdo histórico-ideológico.” Nesse sentido, a cúpula só se faz monumento em seu contexto.



Fig.46 Relação da cúpula de Brunelleschi em Florença com a cidade. Crédito: viator.com/

Mas a maior autonomia das artes, da política e da economia em relação à religião define também como monumentos históricos outros programas arquitetônicos, para além dos templos, ampliando a dimensão monumental para a própria cidade. Segundo Sigfried Giedion,²⁷¹ dois pontos são transformadores do espaço urbano nas cidades renascentistas: o tratamento da fenestração, com diferenciações ornamentais e vastas aberturas para novas possibilidades de vista sobre a cidade, e a preocupação com a transposição dos diferentes planos topográficos dentro do ambiente urbano, com o uso de escadarias, rampas e patamares. Nas duas estratégias havia um objetivo: “produzir uma impressão de perspectiva e profundidade.” A visualidade se torna o ponto central dos percursos urbanos.

A reforma da Praça do Capitólio (1536) feita por Michelangelo Buonarroti, em Roma, é um exemplo da importância que o ambiente urbano toma na concepção da arquitetura e vice versa. (Fig. 48, p.163; fig. 47 e 48, p.164) Nesse projeto localizado no Monte Capitolino,²⁷² o arquiteto reorganiza a praça administrativa do Palácio do Senado em função de suas vias, dos fluxos, dos edifícios existentes e da paisagem urbana, tomando partido das possibilidades topográficas. Do alto do monte, ele incorpora fachadas novas aos edifícios existentes, arranja os fluxos com escadarias e rampas e define um espaço trapezoidal, reforçando um eixo de procissão até a distante Praça de São Pedro. No desenho do chão ele marca com uma elipse a centralidade assimétrica da praça, onde dispõe a estátua de Marco Aurélio. Ao mesmo tempo sugere movimento e axialidade, pelo eixo maior da elipse que aponta para a escadaria rampada, ligando à cidade baixa. Além disso, assim como na Piazza del Campo, de Siena, o

²⁷¹ GIEDION, Sigfried. *Space, Time and Architecture*. Cambridge: Harvard University Press. 1959.

²⁷² Essa é uma das partes mais antigas da cidade de Roma, onde situava-se na Antiguidade o Forum Romanum.

chão é moldado com superfícies horizontais em planos diferentes para se alcançar o desenho, as visuais e os acessos integrados. (Fig. 47, p.163) Giedion confirma esse movimento topológico,

“A praça em forma de cunha da área capitolina se estreita em direção à balaustrada onde a escada desemboca. Nenhuma partícula do solo é deixada sem consideração. Michelangelo coloca uma oval dentro do quadrado em forma de cunha. Esta forma oval é ligeiramente recuada e circundada por dois degraus, cujas sombras curvas definem o âmbito formal da colocação da estátua. O solo em si aumenta suavemente em direção ao pedestal.”²⁷³



Fig. 47 (direita) Fotografia aérea da Piazza del Campo, em Siena. O chão da praça é triangulado pra vencer o caimento do terreno de forma sutil, mas direcionado ao centro. Sem degraus, o olhar do pedestre se mantém altivo e sem interrupções. Michelangelo usa a mesma estratégia na Praça do Capitólio, transformando as escadas laterais em rampas leves chegando aos limites da elipse. Depois eleva o centro da elipse para enfatizar a estátua equestre de Marco Aurélio. s/d. Crédito: Google Images.

Fig.48 (esquerda) Fotografia aérea da Praça do Capitólio, de Michelangelo. s/d. Crédito: Google images.

²⁷³ GIEDION, Sigfried. Space, Time and Architecture. Cambridge: Harvard University Press. 1959. (tradução livre)

Piazza del Campidoglio (antes)



Piazza del Campidoglio (depois)

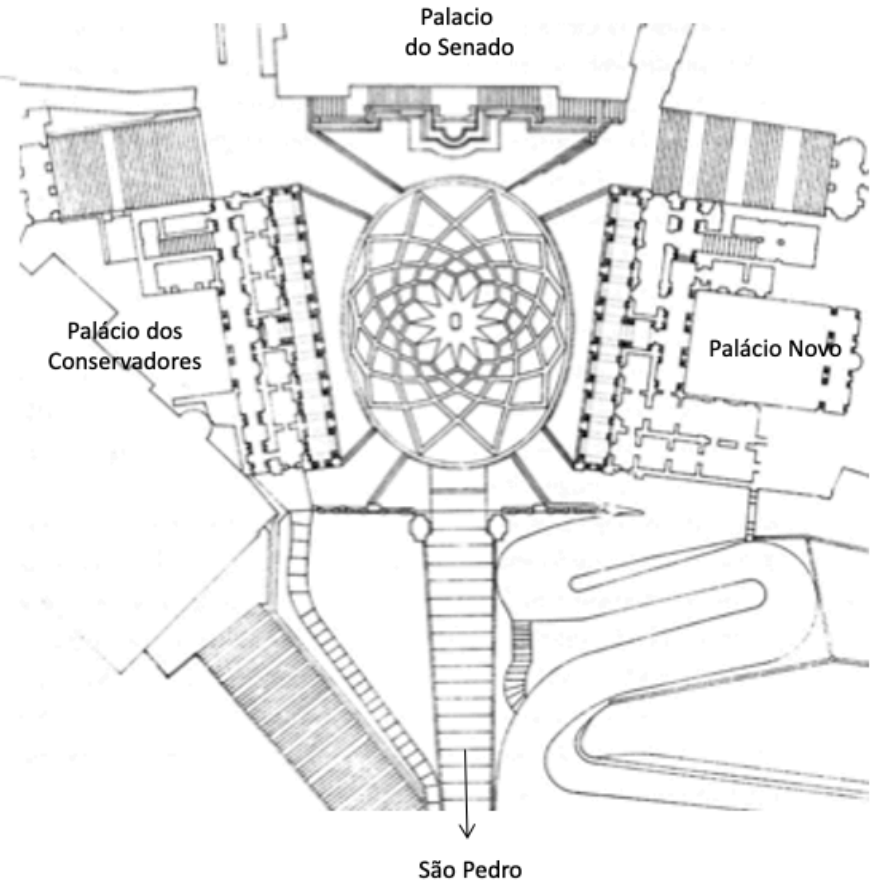


Fig.49 (esquerda) Planta da Praça do Capitólio antes da reforma de Michelangelo, século XV. Crédito: Redesenhos a partir de plantas em ROTH, Leland, 2011 e GIEDION, 1959.

Fig. 50 (direita) Planta da Praça do Capitólio após da reforma de Michelangelo, século XVI. Crédito: Redesenhos a partir de plantas em ROTH, Leland, 2011 e GIEDION, 1959.

Em outra estratégia bem diferente, Giorgio Vasari cria para a família Médici, em Florença, uma grande estrutura, chamada posteriormente de Corredor Vasariano, que atravessa a cidade ligando o Palácio Pitti ao Palácio Vecchio. (Fig. 51, p.166) Esse projeto mescla elementos arquitetônicos e urbanísticos, edifícios novos, como a Galleria degli Uffizzi (1560) e edifícios existentes, passagens fechadas e abertas e programas diversificados. Vasari cria uma passagem pública dentro do palácio, onde expõe as obras artísticas da corte e leva, ao final do percurso, ao edifício intermediário da grande Galleria. Ali, propõe um pátio aberto que conecta o palácio tanto às margens do rio Arno quanto ao corredor real. (Fig. 52, p.167) A tridimensionalização da fachada com faixas horizontais de janelas enfatiza o direcionamento perspectico e encaminha o pedestre tanto para a abertura dos arcos que leva ao rio, quanto ao final do pátio que emoldura o alinhamento urbano do novo edifício com o Palácio Vecchio. (Fig. 53, p.167) Além de mostrar o cuidado com as visuais e os monumentos pré-existentes, Vasari preocupa-se também com os fluxos e percursos pré-existentes.

O domínio dos fluxos como instrumento de persuasão se torna a característica mais evidente após a reforma urbanística de Roma e as sucessivas intervenções barrocas nos séculos seguintes. A reformulação realizada em Roma pelo Papa Sisto V,²⁷⁴ no final do século XVI, é um exemplo de como os percursos realizados nas cidades se transformaram de acordo com o contexto histórico e ideológico, enfatizando, nesse momento, a valorização dos monumentos e em especial as igrejas. (Fig. 54, p.168) A crise da Igreja Católica frente a Reforma Protestante leva a novas organizações administrativas e religiosas da sociedade. Roma é então aberta em grandes avenidas que culminam em visuais para diversas igrejas

²⁷⁴ ARGAN, Giulio Carlo. *Imagem e persuasão: ensaios sobre o barroco*. São Paulo: Companhia das Letras, 2004.

Corredor Vasariano

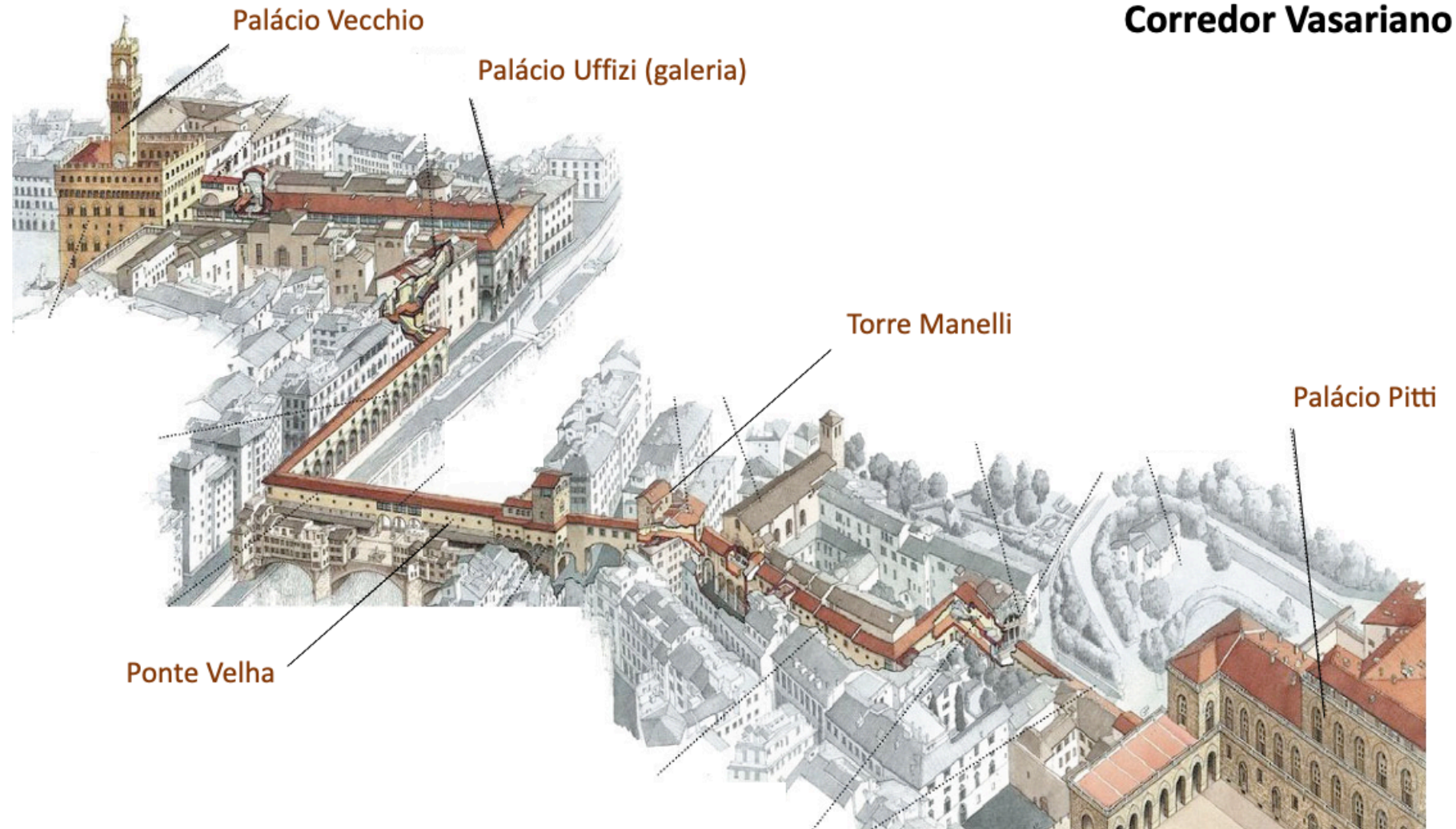


Fig.51 Ilustração do Corredor Vasariano, de Giorgio Vasari. s/d. Crédito: Google images.

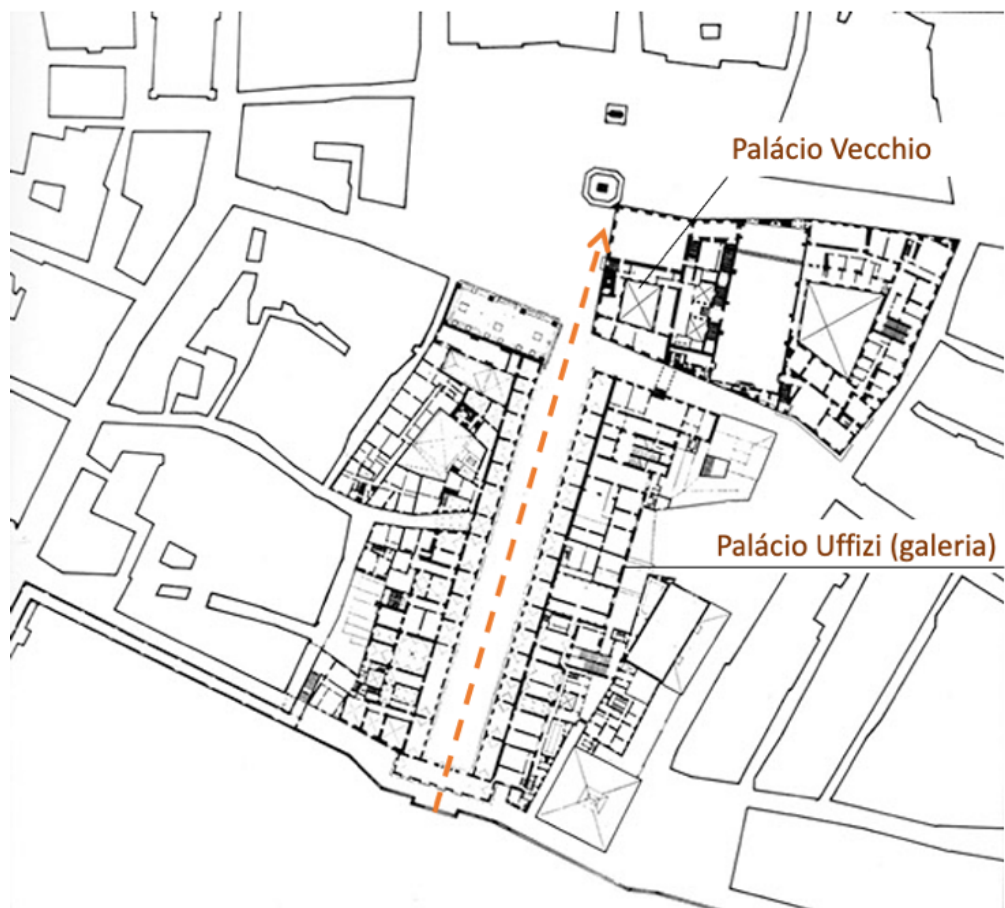


Fig. 52 (esquerda) Planta de localização da Galleria degli Uffizi ligando o Rio Arno ao Palácio Vecchio, s/d. Crédito: Google Images.

Fig. 53 (direita) Fotografia interna da passagem da Galleria degli Uffizi, s/d. Crédito: Google Images.

estimulando a peregrinação dos fiéis como prioridade da reforma e modo de afirmação dos valores da igreja.²⁷⁵ Mais tarde, essa axialidade, sobretudo nas mãos dos franceses, tomar conta das intervenções urbanísticas dos dois séculos seguintes, demarcando a expressão “la culte de l’axe”.²⁷⁶

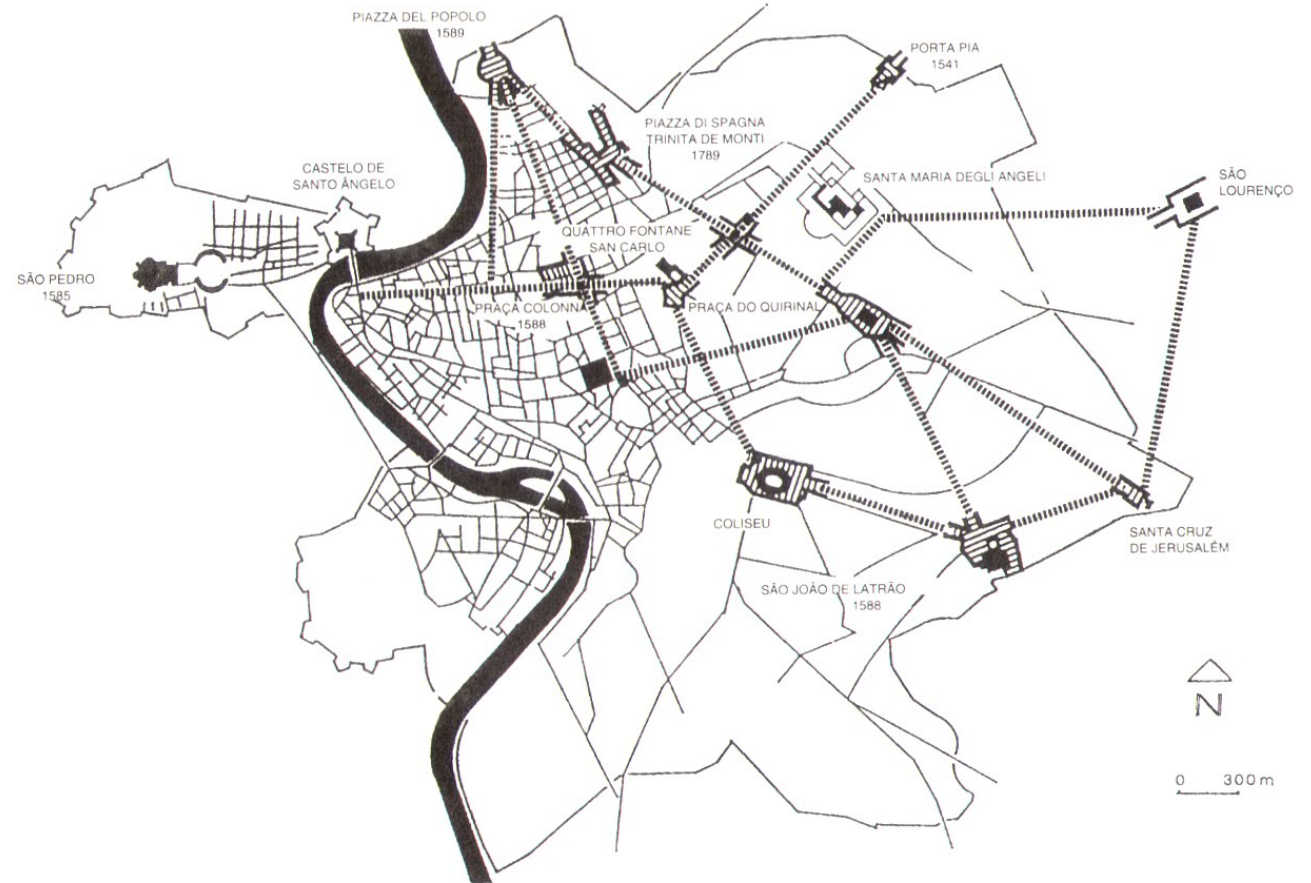


Fig.54 Planta da reformulação urbana de Sisto V, demarcando os eixos abertos em avenidas que interligam as principais igrejas de Roma. s/d. Crédito: Google images.

²⁷⁵ ARGAN, Giulio Carlo. Imagem e persuasão: ensaios sobre o barroco. São Paulo: Companhia das Letras, 2004.

²⁷⁶ GIEDION, Sigfried. Space, Time and Architecture. Cambridge: Harvard University Press. 1959. P.70.

Esses exemplos ilustram as relações de conectividade entre a malha urbana e os edifícios, e as novas dimensões do fazer projetual, que buscam no molde das superfícies horizontais do chão e das verticais das fachadas, relacionar os componentes urbanos em percursos visuais, mas também em fluxos provocados. Nos séculos XVII e XVIII essas estratégias se mantêm e se multiplicam, embora com outros fins ideológicos. Ainda assim, as transformações nos desenhos urbanos e nos projetos arquitetônicos têm como intuito o destaque dos monumentos, propondo perspectivas controladas e unívocas, em um olhar quase fixo, não se questionando tanto sobre o indivíduo que olha e suas possibilidades de escolha de trajetos. O chão, durante esse intervalo histórico, é controlado para determinar as miradas.

Até então, as cidades ainda se mantinham em um desenvolvimento lento e controlado, com a incrementação eventual das reformas urbanas e novos elementos de passagem, os percursos se diversificam ampliando o chão urbano. Mas, nos séculos XVIII e XIX, a partir da industrialização das cidades, da rápida explosão demográfica e do surgimento de novos meios de transporte e programas voltados para a massa (hospitais, escolas, prisões), a escala, a velocidade e as formas da cidade também se modificam. A alta demanda de solo urbano faz com que os espaços públicos e o acesso a áreas verdes diminuam significativamente.²⁷⁷ No contexto filosófico, revela-se um desconforto com a civilização e a ascensão do sujeito urbano que experencia e percorre essa nova cidade com admiração e assombramento.

²⁷⁷ SECCHI, Bernardo. A cidade do século XX São Paulo: Ed. Perspectiva. 2009.

O desenvolvimento do pensamento crítico, na Modernidade, torna o tema da subjetividade mais presente e preciso nos discursos intelectuais e a cidade se apresenta tanto como palco da massificação quanto da possibilidade de autonomia. Charles Baudelaire e Victor Fournel, durante o século XIX, expressam esse sujeito diletante que percorre a metrópole. Baudelaire traz o tipo literário urbano do *flâneur*, o andarilho errante que observa a cidade e a multidão com o prazer de um *detetive amador*. Mais que um curioso caminhante, o *flâneur* é consciente de sua subjetividade e decide arbitrariamente lançar-se ao mundo.²⁷⁸ Mas Fournel, em *Ce qu'on voit dans les rues de Paris*, reconhece ainda um outro tipo perambulante distinto, o *badaud*, que ao contrário do *flâneur*, ao circular na cidade, perde sua individualidade, incorporando-se à massa da multidão. Ele diz que,

“não se deve confundir o *flâneur* com o *otic*; há uma *nuance* a considerar... O simples *flâneur* está sempre em plena posse da individualidade; a do *badaud*, pelo contrário, desaparece. Fica absorvida pelo mundo circundante...; este o embriaga até o auto-esquecimento. O *badaud* se torna um ser extraordinário sob a influência do espetáculo que se lhe oferece; já não é mais ser humano: é público, é multidão.”²⁷⁹

Os dois tipos citados por Baudelaire e Fournel agem em função da esfera urbana e da multiplicidade de espetáculos, acontecimentos e pessoas que, por um lado, impulsionam o caráter individual e a necessidade de se autoafirmar de modo autônomo dentro da multidão, e por outro lado, relegam o indivíduo ao anonimato, a um número abstrato na massa urbana e heterônoma. Nessa tensão, se ascende a discussão da necessidade de liberdade frente à força massificadora da cidade grande e a diminuição do sujeito. Segundo Georg Simmel, “liberdade torna-se [a partir do século XVIII] a bandeira

²⁷⁸ BENJAMIN, Walter. A modernidade e os modernos. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro. 1975. P. 8.

²⁷⁹ FOURNEL, Victor in BENJAMIN, Walter. A modernidade e os modernos. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro. 1975. P. 32, nota 12.

universal pela qual o indivíduo protege seus mais variados desconfortos e necessidades de autoafirmação em relação à sociedade.”²⁸⁰ Essa liberdade é interpretada em diferentes discursos e utilizada frequentemente como argumento de transformação das cidades.

Assim, a partir dessas especulações e da necessidade de organizar um pensamento sobre o ambiente urbano industrial surge, então, uma produção significativa de obras sobre a cidade que lançam a base para os estudos sociais e urbanísticos que se estendem até os dias de hoje. Françoise Choay classifica esses primeiros pensamentos sociológicos e urbanísticos em duas categorias principais: uma corrente progressista e outra culturalista. Em ambos, busca-se alcançar a liberdade e autonomia do sujeito que percorre as cidades, mas por caminhos distintos.

Com base nas categorias de Choay, a corrente progressista se caracteriza por um pensamento positivista e racional. Elogia o futuro e o avanço civilizatório pelos processos de modernização e compreende o ser humano como um *tipo* padrão com *necessidades-tipo*. Por isso, vê necessidade de pensar um modelo universal de ordenamento das cidades, que resolva os problemas da alta concentração e das más condições de higiene com a eficiência máxima moderna. Segundo Choay, para os arquitetos alinhados a esses princípios, “não basta empregar materiais novos, é preciso obter “eficácia moderna”, padronização e mecanização industrial”.²⁸¹ Também a estética tem um papel fundamental na concepção da ordem progressista, dedicando atenção às relações visuais, às composições geométricas da arquitetura e ao espaço contínuo. É essa perspectiva que pauta as bases

²⁸⁰ SIMMEL, Georg. *O indivíduo e a liberdade* in SOUZA, Jessé; ÖELZE, Berthold (org.) *Simmel e a modernidade*. Brasília: Editora UnB, 2005. P.108.

²⁸¹ CHOAY, Françoise. *O urbanismo*. 6a edição, São Paulo, Ed. Perspectiva, 2010. P. 21.

do Urbanismo Moderno e que propõe a liberação do solo e a separação entre pedestres e veículos como condição de possibilidade do livre percurso sobre a cidade.

Já a corrente culturalista, se concentra na coletividade urbana e não no indivíduo, argumentando por critérios vitalistas.²⁸² “A premência das necessidades materiais desaparece diante das necessidades espirituais.”²⁸³ Segundo Choay,²⁸⁴ em um primeiro momento, essas questões são tomadas por William Morris, John Ruskin e Camillo Sitte em um sentido nostálgico, de retorno às cidades tradicionais pré-industriais, orgânicas e irregulares. É nesse momento que começa a nascer a ideia de diferenciação entre cultura e civilização e retomam-se conceitos hegelianos como a ideia de *totalidade cultural*. Assim, por esse ideário, a possibilidade de liberdade seria retomada com o controle do crescimento e a manutenção de uma escala humana: a cidade deveria ser bem circunscrita e precisamente limitada. Uma expressão clara desse pensamento está no ensaio *Nápoles* (1924) de Walter Benjamin, onde ele discute a questão do percorrer a cidade colocando o imprevisto dos acontecimentos urbanos como centro da fruição da liberdade.

Benjamin descreve sua viagem à cidade de Nápoles e qualifica a arquitetura da cidade como *porosa*, em um sentido de abarcar diversos tipos de aberturas, possibilidades de passagens, percursos e transposições entre pátios, arcadas e escadarias que se entrelaçam tornando-se “ao mesmo tempo

²⁸² Na história da filosofia, o vitalismo é cada uma das inúmeras doutrinas filosóficas que, desde a Antiguidade grega, utilizam-se da noção de alma para explicar o fenômeno da vida. E se caracteriza por definir a especificidade do fenômeno biológico em oposição ao pensamento materialista e mecanicista, afirmando a existência de uma força vital. In Oxford Languages, disponível em: <https://www.google.com/search?q=vitalismo&oq=vitalismo&aqs=chrome..69i57j0i512l9.1636j1j7&sourceid=chrome&ie=UTF-8>. Acessado em 20/08/2021.

²⁸³ CHOAY, Françoise. O urbanismo. 6a edição, São Paulo, Ed. Perspectiva, 2010. P. 12.

²⁸⁴ Idem.

palco e camarote”,²⁸⁵ intimidade e exterioridade. Segundo Benjamin nesse tipo de cidade extremamente compacta, a vida comunitária sobrepuja a vida doméstica por conta de um espaço imbricado por elementos arquitetônicos e passagens que permitem diferentes experimentações espaciais.

A arquitetura é porosa como essas rochas. Construção e ação se entrelaçam uma a outra em pátios, arcadas e escadas. Em todos os lugares se preservam espaços capazes de se tornar cenários de novas e inéditas constelações de eventos. Evita-se cunhar o definitivo. Nenhuma situação aparece, como é, destinada para todo o sempre; nenhuma forma declara o seu “desta maneira e não de outra”. Aqui é assim que se materializa a arquitetura, essa componente mais concisa da rítmica da sociedade. Civilizada, privada e ordenada apenas nos grandes hotéis e nos armazéns do cais – anárquica, emaranhada e rústica no centro da cidade, onde só há quarenta anos se abriram a picareta grandes arruamentos. E apenas neles a casa, segundo os conceitos nórdicos, constitui a célula da arquitetura urbana.²⁸⁶

Em sua ideia de porosidade se observa um sentido de improviso, informalidade, indeterminação e imprecisão, que diz respeito não só a estados de configurações espaciais, mas aos indivíduos que percorrem e transformam o lugar e seus usos predeterminados a cada ação inusitada. Benjamin descreve a cidade com suas qualidades e deficiências, mas destaca, sobretudo, sua dinâmica e abertura proporcionadas pela experimentação do espaço, e aí está sua liberdade. Para ele, “a porosidade é a lei inesgotável dessa vida, a ser descoberta.”²⁸⁷

²⁸⁵ BENJAMIN, Walter. Rua de Mão Única - Obras escolhidas Volume II. 5a. ed. São Paulo: Brasiliense, 1995. P. 147-148.

²⁸⁶ BENJAMIN, Walter. Rua de Mão Única - Obras escolhidas Volume II. 5a. ed. São Paulo: Brasiliense, 1995. P. 147-148.

²⁸⁷ BENJAMIN, Walter. Rua de Mão Única - Obras escolhidas Volume II. 5a. ed. São Paulo: Brasiliense, 1995. P. 150.

Por outro lado, Le Corbusier, como um dos maiores interlocutores do *urbanismo progressista*, considera ultrapassadas essas interpretações da cidade, pois não há como voltar atrás com o avanço dos automóveis e novas necessidades tecnológicas do homem moderno. E diante da pressão das velocidades mecânicas, invoca: “Libertar as cidades da opressão, da tirania das ruas!”²⁸⁸ Em seu livro, *Urbanismo*, publicado em 1929, ele compara a organização espontânea das cidades ao caminho irracional das mulas. Para ele,

O homem caminha em linha reta porque tem um objetivo; sabe aonde vai. Decidiu ir a algum lugar e caminha em linha reta. A mula ziguezagueia, vagueia um pouco, cabeça oca e distraída, ziguezagueia para evitar os grandes pedregulhos, para se esquivar dos barrancos, para buscar a sombra; empenha-se o menos possível. O homem rege seu sentimento pela razão; refreia os sentimentos e instintos em proveito do objetivo que tem. Domina o animal com a inteligência. A experiência nasce do labor; o homem trabalha para não perecer. Para produzir, é preciso uma linha de conduta; é preciso obedecer às regras da experiência. É preciso pensar antes do resultado. A mula não pensa em absolutamente nada, senão em ser inteiramente despreocupada.²⁸⁹

Nessa acepção progressista da eficácia, o vagar é contraproducente. Distrai o homem de seu destino e objetivos, que sem direção e relaxado deixa-se dissipar no caos, sendo dominado pelas forças que agem (o mercado, as classes dominantes etc).²⁹⁰ Esse posicionamento, entretanto, tem uma contradição em relação aos percursos no chão. Ao inverter a malha urbana, com o predomínio do espaço aberto público e separar os pedestres dos veículos, os urbanistas progressistas acreditavam permitir ao pedestre alcançar a liberdade pela escolha livre dos trajetos segundo seus objetivos e sem

²⁸⁸ LE CORBUSIER. *Planejamento Urbano*. São Paulo: Ed. Perspectiva. 2000. P.90.

²⁸⁹ LE CORBUSIER, *Urbanismo*. São Paulo: Martins Créditos. 1992. P. 5-7.

²⁹⁰ LE CORBUSIER, *Urbanismo*. São Paulo: Martins Créditos. 1992. P. 11.

a distração ou imposições que os quarteirões e ruas estabeleciam. Acreditavam também que a separação entre pedestres e veículos eliminaria os conflitos que existiam na esfera das ruas. Mas, por que esse espaço amplo para se andar livremente, se os trajetos, idealizados para a eficácia produtiva, são realizados em linhas retas e objetivas: casa-trabalho, casa-comércio, casa-local de lazer, etc.? A partir do discurso da eficácia, a cidade progressista se lança mais ao problema da necessidade e menos ao da liberdade. Como consequência o espaço intermediário, entre os edifícios, parece ser tratado como fundo e não palco de acontecimentos, tratado como área residual, sem destino certo e, portanto, improdutivo. Por outro lado, o espaço fluente se mostra como um lugar de indeterminação a ser explorado.

O culturalismo também tem suas contradições, ele parte do pressuposto que a autenticidade e autonomia dos percursos do *flâneur* está presente de forma generalizada na sociedade, desconsiderando o tipo do *badaud* e seu contexto massificador. A visão de Benjamin a partir de um nativo que tem controle espacial e atmosférico do todo, podendo deixar-se cair aos imprevistos, mas um estrangeiro pode sentir nessa porosidade uma desorientação. Nesse sentido, o culturalismo supõe que ao controlar a cidade, promovendo modelos fechados, como anteriormente, os problemas da sociedade industrial seriam contidos. Embora, essa corrente traga uma série de reflexões significativas como as relações com o contexto e a necessidade de se pensar a integração das funções de lazer e cultura ao cotidiano dos indivíduos e em lugares acessíveis, segundo Kohlsdorf, “a ênfase nos estudos históricos não consegue resgatar a originalidade do tempo presente e, por isso, o método culturalista [é] [...] fuga de uma atualidade não aceita.”²⁹¹ De toda forma, o modo normativo que tanto o

²⁹¹ KOHLSDORF, Maria Elaine. Ensaio sobre o Pensamento Urbanístico. Brasília: UnB PPG-FAU. 1996.

progressismo quanto o culturalismo engendram, acaba não permitindo a temporalidade criadora e desconsideram ambas a imprevisibilidade das sociedades.²⁹²

A partir das críticas e reverberações desses dois modelos principais de urbanismo, o século XX se desenvolve em múltiplas abordagens que se aproximam de propostas e métodos com maior rigor científico. A partir da metade do século, há um posicionamento de autocrítica entre os arquitetos modernos (Team-X, Sigfried Giedion, Josep Lluís Sert) e o fortalecimento de movimentos críticos pós-modernos representados principalmente pela Escola de Veneza, com Aldo Rossi, Giulio Carlo Argan, Manfredo Tafuri etc., e o IAUS (Institute for Architecture and Urban Studies) em Nova York, influenciado por Jane Jacobs, Bernard Rudofsky, Scott Brown, Venturi e Graves. Nesse momento, o contexto torna-se fator indissociável para se pensar a cidade. Assim como há um aprofundamento do campo teórico e metodológico do urbanismo e da arquitetura, que se destrincha em uma agenda plural de enfoques. Na discussão relacionada aos percursos sobre a cidade, se destacam duas abordagens principais: uma fundamentada em análises sintáticas e morfológicas do espaço urbano e que desenvolvem o conceito de permeabilidade urbana e outra fenomenológica, focada na vivência e percepção ambiental.

As fundamentações das primeiras noções de permeabilidade urbana nascem de correntes críticas ao urbanismo funcionalista e partem de estudos realizados sobre comportamentos sociais urbanos (William H. Whyte, Jane Jacobs, Jan Gehl) e de um forte empenho em se elencar parâmetros objetivos de análise e intervenção no espaço da cidade (Kevin Lynch, Christopher Alexander, Bill Hillier) a fim de

²⁹² KOHLSDORF, Maria Elaine. Ensaio sobre o Pensamento Urbanístico. Brasília: UnB PPG-FAU. 1996.

desenvolver metodologias de desenho urbano. Apesar de utilizarem caminhos diversos, o conceito de permeabilidade encontra nessas perspectivas definições muito semelhantes que se relacionam a dimensionamentos do espaço pela análise de fluxos e por índices de mobilidade, de visualidade e de acessibilidade de espaços públicos. Suas indicações têm em comum a ênfase na importância da densidade da vida urbana, no uso pedestre das ruas e em um planejamento focado nas pessoas em detrimento aos carros e edifícios. Em relação à permeabilidade, Ian Bentley sintetiza que “somente lugares acessíveis às pessoas podem oferecer escolhas a elas.”²⁹³ É essa fluidez espacial e oferta de atividades e eventos que torna o espaço, segundo ele, atrativo e permeável aos percursos. Nessa perspectiva, a ideia de percurso está na composição dos elementos urbanos disponíveis ao longo dos trajetos e menos no caminho em si ou nos deslocamentos, embora a rua seja apresentada como o palco principal dessas atividades.

Essa questão pode ser relacionada com a ausência da temporalidade nessas abordagens. Com exceção de Kevin Lynch, que define parâmetros a partir da duração do tempo e da história na paisagem urbana, introduzindo conceitos como marco, pontos nodais, caminhos e limites,²⁹⁴ a permeabilidade é entendida como padrão de configuração para uma análise sistemática, formal e objetiva de um recorte fixo do tempo e no espaço, observando-se uma leitura de estado e não processual.²⁹⁵ A relevância desses estudos está em possibilitar retratos científicos e mapeamentos que ajudam a traçar diagnósticos e indicadores pontuais para certas problemáticas projetuais. No entanto, como afirma

²⁹³ BENTLEY, Ian. *Responsive Environments: a manual for designers*. London: 1985. P. 12.

²⁹⁴ LYNCH, Kevin. *A imagem da cidade*. São Paulo, Martins Crêditos, 1997.

²⁹⁵ SABOYA; BITTENCOURT; STELZNER; SABBAGH; MORO BINS ELY. Padrões de visibilidade, permeabilidade e apropriação em espaços públicos abertos: um estudo sintático. *Arquitextos*, São Paulo, ano 14, n. 164.01, Vitruvius, jan. 2014 <<https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/14.164/5015>>. Acessado em 04/02/2017.

Netto, esbarram na “dificuldade para explicitar a dimensão temporal dos processos de estruturação urbana.”²⁹⁶ A questão da temporalidade apresenta-se, então, como um ponto de inflexão.

Já a fenomenologia está centrada na vivência corporal do espaço e do tempo. Na arquitetura, essa abordagem se iniciou com os estudos de Christian Norberg-Schulz, nos anos 1960, mas é acompanhado de outros teóricos e arquitetos como Vittorio Gregotti, Ignasi Solà-Morales, Steven Holl, Tadao Ando etc. Norberg-Schulz retoma a filosofia de Martin Heidegger (sobretudo os ensaios sobre o habitar) e a Teoria da Gestalt para desenvolver um método de interpretação do espaço-tempo fundamentado na “investigação sistemática da consciência e seus objetos.”²⁹⁷ Com foco no sítio e na tectônica, argumenta ainda pela existência de um *genius loci*, ou seja, o espírito de cada lugar. Desse modo, o autor utiliza de uma abordagem qualitativa e não conceitos analíticos e abstratos que remetem ao dimensionamento e à distribuição espacial. Mas, salienta o “retorno às coisas”, ao ambiente cotidiano, fixando-se em elementos arquitetônicos básicos como parede, chão e teto, entendidos como fronteiras, horizontes e enquadramentos.²⁹⁸

Nesse sentido, há uma estruturação do lugar a partir da percepção do *espaço vivido* e do *espaço concreto* sobre os fenômenos naturais (chamado por ele de *paisagem*) e os fenômenos construídos pelo homem (os *assentamentos*). Segundo Norberg-Schulz,

²⁹⁶ NETTO, Vinícius M. O que a sintaxe espacial não é, 2013. Disponível em <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/14.161/4916>> Acessado em 04/02/2017.

²⁹⁷ NORBERG-SCHULZ, Christian. O fenômeno do lugar. In NESBITT, Kate. Uma nova agenda para a arquitetura. São Paulo: Cosac Naify. 2006. P.443-461.

²⁹⁸ NORBERG-SCHULZ, Christian. O fenômeno do lugar. In NESBITT, Kate. Uma nova agenda para a arquitetura. São Paulo: Cosac Naify. 2006. P.443-461.

Os elementos do ambiente criado pelo homem são, em primeiro lugar, todos os “assentamentos” de diferentes escalas, das casas às fazendas, das aldeias às cidades, e, em segundo lugar, os “caminhos” que os conectam, além dos diversos elementos que transformam a natureza em “paisagem cultural”. Quando os assentamentos estão organicamente integrados ao seu ambiente supõe-se que são *pontos focais* onde a qualidade peculiar do ambiente se condensa e “explica”. [...] Heidegger afirma que: [...] as construções trazem a terra,²⁹⁹ como paisagem habitada, para perto do homem e, ao mesmo tempo, situam a intimidade da vizinhança sob a vastidão do céu. [...] Logo, a propriedade básica dos lugares criados pelo homem é a concentração e o cercamento. Os lugares são literalmente “interiores”, o que significa dizer que reúnem o que é conhecido.³⁰⁰

Seguindo essas pensamento, Ignasi Solà-Morales conceitua a paisagem como a relação dos espaços naturais com seu processo de domesticação e construção da cidade. Não como o espaço público de participação coletiva da polis, mas no sentido de estabelecer um território seguro, que se conecte ao indivíduo, em uma noção de construção de domicílio.³⁰¹ Para o autor, a paisagem se caracteriza pela definição casual e subjetiva dos limites. Essa apreensão nasce do errático vagar do passeante pela artificialidade do efeito de superfície criada, e que pelo percurso e pela incorporação do tempo e do movimento à experiência do espaço, desvela o que nos é acessível e se faz reconhecível, familiar. A

²⁹⁹ Heidegger faz uma distinção essencial entre os conceitos de “terra” e “céu”, afirmando que “A terra é o que sustenta servindo, florescendo e dando frutos, espalhando-se em rochedo e água, abrindo-se em plantas e animais [...] O céu é o caminho arqueado do sol, o curso da várias luas, da cintilação das estrelas, das estações do ano, da luz do crepúsculo do dia, das sombras e dos clarões da noite, da clemência e da inclemência do tempo, das nuvens errantes e do azul profundo do espaço celeste [...]” In NORBERG-SCHULZ, Christian. O fenômeno do lugar. In NESBITT, Kate. Uma nova agenda para a arquitetura. São Paulo: Cosac Naify. 2006. P.448.

³⁰⁰ NORBERG-SCHULZ, Christian. O fenômeno do lugar. In NESBITT, Kate. Uma nova agenda para a arquitetura. São Paulo: Cosac Naify. 2006. P.448.

³⁰¹ SOLÀ-MORALES, Ignasi. Territórios. Barcelona: GG Editorial. 2002.

paisagem então não se refere a apenas um enquadramento visual, mas à experiência vivida no tempo e no espaço.

Para Norberg-Schulz, essa ideia de pertencimento e orientação no lugar é que fundamenta a noção do espírito do lugar, e é nela que abriga a liberdade do homem moderno. Depois de conquistar o mundo, o homem entende que “a verdadeira liberdade pressupõe um sentimento de pertencer e que “habitar” significa pertencer a um lugar concreto.”³⁰² Nesse sentido o tempo é substancial para completar a noção de identificação com o lugar.

Diante disso, o **chão como percurso** pode ser compreendido a partir da vivência de duas interfaces: o tempo e o espaço da superfície. A separação realizada pelos urbanistas modernos entre pedestres e veículos e a inquietação quanto sua possibilidade de isolamento ou integração levam a reflexão sobre a conexão do corpo ao lugar pelo chão que se pisa e se atravessa. A partir disso, levanta questões sobre as visuais, memórias, orientações e liberdades do sujeito, transformadas ao longo do tempo, mas principalmente, da construção ou não de um pertencimento. Também ressalta um pensamento sobre a materialidade do chão como organizador de uma estrutura física, topológica, com o lugar, e que pode ser porosa ou selada por fronteiras, acontecimentos, enquadramentos e continuidades.

Em Brasília, o chão como percurso remete às tramas autônomas que Lucio Costa define no Relatório do Plano Piloto, mas também a um sentido aqui já exposto da tessitura entre permeabilidade e

³⁰² NORBERG-SCHULZ, Christian. O fenômeno do lugar. In NESBITT, Kate. Uma nova agenda para a arquitetura. São Paulo: Cosac Naify. 2006. P.458.

porosidade do solo e as possibilidades de deslocamento. Requer, a partir dessa categoria, compreender como o chão livre moderno da Plataforma Rodoviária apresenta seus percursos, diferentes do chão livre das superquadras.

3.1.3 O chão como topografia

A inserção da topografia como ferramenta de compreensão da cidade emerge com a complexificação do ambiente urbano e a consolidação do espírito da Modernidade na cidade industrial. É recorrente, desde meados do século XX, e até nos dias de hoje, que essa área do conhecimento seja reduzida a um instrumental técnico para identificar altimetrias e abstrair curvas dos terrenos em dados e desenhos gráficos facilmente trabalháveis. No entanto, nas últimas décadas, a topografia tem emergido com um conceito muito mais abrangente, sobretudo com a conformação de um conceitual de paisagem capaz de teorizar territórios, lugares, redes de infraestrutura e ambientes rurais e urbanos de forma reunidora e com transversalidade disciplinar.

David Leatherbarrow no texto *Is Landscape Architecture?*³⁰³ utiliza o conceito de topografia exatamente para se pensar as relações entre arquitetura, chão e paisagem. Para ele topografia diz respeito ao *ato de fazer ou de habitar* e é compreendida em seu sentido etimológico de descrição (*graphein*) e determinação de um lugar (*topos*), mas com ênfase na leitura das inscrições temporais,

³⁰³ LEATHERBARROW in DOHERTY, Gareth; WALDHEIM, Charles. *Is landscape...?* Londres/Nova York: Ed. Routledge. 2016. P. 328-329.

além de sua constituição física. Assim, para ele, a topografia é *tudo o que está escondido por baixo [do chão] e que emerge dele, bem como as várias ações que sustentam esse surgimento.*³⁰⁴

Essa concepção da topografia é melhor compreendida se observarmos a origem da formação dessa técnica como ciência. No século XIX, a escala e o nível de complexidade que as cidades haviam tomado fizeram emergir o problema de como descrever e restituir em um todo compreensível as características das metrópoles. De acordo com Guido Zucconi,³⁰⁵ é apenas naquele século que a cidade é ilustrada pela primeira vez como uma instituição autônoma, não mais representada simplesmente como no passado, mas “de maneira detalhada como entidade completa.” Nesse esforço de se abarcar e representar tal complexidade, surgem diversos instrumentos como a estatística, a fotografia e a topografia.

Até então, a técnica da topografia era restrita ao domínio de militares, mas se desenvolve bastante nesse período, especialmente por conta da necessidade de apurar os desenhos de parcelamento urbano e organizar os endereçamentos.³⁰⁶ A partir desses primeiros mapas topográficos, se desdobraram outras cartografias analíticas ou de interesse do público geral, demarcando, por exemplo, áreas epidêmicas, de alta e baixa densidade ou pontos turísticos das cidades. Segundo Zucconi, nesse momento se difunde a moda dos *foldable maps* e junto a isso, uma série de mirantes panorâmicos para visualização da cidade. De modo que após “as visões de rua, a lente agora se eleva bem acima do alcance do olho, para fornecer uma imagem zenital ou aerofotogramétrica dos centros

³⁰⁴ Idem.

³⁰⁵ ZUCCONI, Guido. A cidade do século XIX. São Paulo: Ed. Perspectiva. 2015. P.65.

³⁰⁶ Idem P.71.

urbanos.”³⁰⁷ Dessa forma, a apropriação desses territórios por seus cidadãos se fazia ao mesmo tempo em que eles tomavam dimensão da extensão da cidade. Assim, a topografia, em seu surgimento, desponta como acesso à compreensão da cidade em seu conjunto complexo.

Mas também é a partir dos primeiros mapas topográficos realizados que Paris (1856), Madrid (1874) e diversas outras metrópoles obtém a base para as grandes reformas urbanas que marcaram esse século. A alta densidade das cidades e a ausência de sistemas de abastecimento de água, esgoto e drenagem geraram um ambiente altamente insalubre e um movimento sanitarista que clamava por reformas de ampliação das ruas, corredores de ar e aumento das áreas verdes. Voltaire Schilling descreve a topografia de Paris desse momento:

A topografia da Paris da época, especialmente o miolo da cidade - casas amontoadas, ruas estreitas e vielas lúgubres, sistema de esgotos a céu aberto, higiene clamorosamente falha, ar puro inexistente e luz do sol insuficiente - faziam com que o centro superpovoado da Vieux Paris fosse uma ameaça permanente à integridade dos seus habitantes e monturo mal-cheiroso de onde invariavelmente se expandiam as pragas ao tempo que servia de abrigo ao tifo e ao tétano.³⁰⁸

O uso desse discurso higienista aliado a pressões imobiliárias de expansão e revitalização dos centros urbanos inspirou reformas de cidades europeias como a de Paris, feita por Georges-Eugène Haussmann (1856-1870) e Viena (1860), mas também de várias capitais nas Américas. As novas condições tecnológicas de aferição topográfica alcançadas nesse período permitiram intervenções radicais nas paisagens urbanas, afirmando um domínio ideológico e narrativo sobre os espaços da

³⁰⁷ Idem. 2015. P.71.

³⁰⁸ SCHILLING, Voltaire. Modernismo e Antimodernismo. Porto Alegre: AGE. 2019. P.170.

cidade, mas também um controle sobre a natureza do sítio existente. No Rio de Janeiro, as reformas de Pereira Passos, em 1876, mas principalmente a reforma de 1922, com o desmonte do Morro do Castelo, são significativas para ilustrar o uso da ciência da topografia como instrumento de dominação e transformação simbólica da cidade. Ana Paula Polizzo aponta que,

A topografia natural do Rio de Janeiro era marcada por elevações e baixadas formadas por amplas regiões alagadiças com pântanos, lagoas e ilhas. Desta forma, para haver uma maior expansão das áreas colonizadas, era necessário um afrontamento desta natureza peculiar com aterros de charcos e desmontes de morros, modificando inteiramente o recorte do nosso litoral. Construir para a criação de novos espaços na cidade passava a significar dominar e ordenar a superfície desordenada da natureza, num gesto de posse e de conquista.³⁰⁹

No decorrer do século XX, com o persistente crescimento urbano e a rápida difusão do automóvel, as grandes obras de infraestrutura e as intervenções topográficas tornam-se parte do cotidiano das metrópoles, diluindo a ênfase na concepção de uma disciplina que descreve o lugar como forma de abarcá-lo, para um papel pragmático e imerso nas particularidades de sua especialização técnica. Mas na virada do século XXI, a partir do notável interesse pelo ambientalismo e de uma consciência ecológica global, além do crescimento do turismo e a consequente necessidade de preservação da identidade local frente à globalização, a topografia vem à tona novamente como um recurso de leitura do território enquanto um acúmulo de camadas físicas e históricas que se inter-relacionam de forma complexa no espaço e no tempo.³¹⁰

³⁰⁹ Polizzo, Ana Paula; Kamita, João Masao. A estética moderna da paisagem: a poética de Roberto Burle Marx. Rio de Janeiro, 2010. 173p. Dissertação de Mestrado – Departamento de História, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. P. 35.

³¹⁰ CORNER, James. *Terra Fluxus*. ALVARES, Luciano; MARTIN, Pierre-André (tradução). Revista Prumo, [S.l.], v. 1, n. 1, p. 10, aug. 2015. ISSN 2446-7340. Disponível em: <<http://periodicos.puc-rio.br/index.php/revistaprumo/article/view/144>>. Acesso em: 30 aug. 2021.

Vittorio Gregotti e Bernardo Secchi foram grandes alavancadores do pensamento sobre as relações entre território, topografia e o projeto do solo. Para Vittorio Gregotti,³¹¹ a essência dessa forma de interpretação está na ideia de *modificação*:

“A modificação demonstra uma consciência de fazer parte de um todo preexistente, de mudar parte de um sistema para transformar o todo. [...] É a modificação que transforma o lugar em arquitetura e realiza o ato simbólico original de estabelecer contato com a terra, com o ambiente físico, com a ideia de natureza enquanto totalidade.”

Por esse raciocínio, a topografia retorna a sua potência integradora de compreensão do conjunto territorial como um todo, mas mais do que isso é colocada como uma interpretação holística e comprometida com esse todo. Nesse sentido, não se trata de uma intervenção tecnológica que constrói e eleva segundo uma racionalidade específica e cujos objetivos se descolam da circunstância, mas de entender como essa modificação se constrói com as inscrições temporais de cada território. Como expressa Gregotti: “Não pretendemos construir um ambiente físico a partir do qual influenciar ou dirigir o comportamento humano; pretendemos, simplesmente, tornar mais disponível o ambiente físico.”³¹²

Em 1986, Bernardo Secchi³¹³ escreve *Progetto di Suolo*, um texto que se desdobra do pensamento de Gregotti e chama a atenção para a necessidade de revalorização do projeto do solo. Ele atenta para a perda do valor do desenho em favor do discurso, sobretudo de universalização, que defende um espaço isotrópico e homogêneo, resultando em uma *linguagem reducionista e abstrata*, e salienta, a

³¹¹ GREGOTTI, Vittorio. Território e Arquitetura. In NESBITT, Kate. Uma agenda para a arquitetura. São Paulo: 2006. P.374.

³¹² GREGOTTI, Vittorio. Território da Arquitetura. São Paulo: Ed. Perspectiva. 1975. P.103.

³¹³ SECCHI, Bernardo. Progetto di suolo. In Casabella, n. 520/521, 1986. P.19-24.

partir disso, como a importância do projeto do solo perde valor. Segundo ele, o solo é visto como puro suporte amorfo de elementos técnicos usados para comunicação rápida e fluida canalizada entre objetos ou considerado apenas por suas métricas e extensões. A partir dessa problemática ele assinala que a solução não está na ingênua eliminação do plano urbano ou na compensação das falhas e ausências de projeto urbano com arquiteturas de qualidade, mas defende o projeto do solo como sendo, em grande parte, o próprio projeto de urbanismo: mediador do projeto social e do desenho, do coletivo e do privado, articulador das diversas escalas. De maneira que ele pode reconectar “os personagens visíveis da cidade e do território aos processos sociais e à economia e aos seus conflitos.”³¹⁴

A visão sobre o projeto do solo, definido por Bernardo Secchi, é focada em na resolução de uma questão morfológica pontual, e menos fenomenológica, no sentido ontológico, de um retorno às coisas em si, como busca Vittorio Gregotti. Secchi está interessado na ideia de continuidade, permitida pelo projeto do solo, como um método de lidar com a fragmentação e dispersão das cidades contemporâneas.³¹⁵ Já Gregotti encontra na busca interpretativa do território uma aproximação ao que se desenvolve na contemporaneidade pelo recurso teórico da paisagem. Apesar de não utilizar o termo paisagem, ele entende a consciência da não separabilidade do todo como o reconhecimento do indivíduo em seu *lugar*, tanto na coletividade urbana quanto na natureza, ou ainda, como a familiarização do sujeito com o território pela *memória compartilhada*, que é concebida no

³¹⁴ SECCHI, Bernardo. Progetto di suolo. In Casabella, n. 520/521, 1986. P.23.

³¹⁵ SECCHI, Bernardo. Primeira Lição de Urbanismo. São Paulo: Ed. Perspectiva. 2019.

povoamento e no habitar daquele lugar.³¹⁶ Isso tudo, sem deixar de lado a questão construtiva, tectônica. De acordo com Gregotti,

Essa concepção de projeto pensa a arquitetura como um sistema de relações e distâncias, como medida de intervalos em vez de objetos isolados. Assim, a especificidade da solução está intimamente relacionada com diferenças na situação, contexto ou ambiente. Portanto não imaginamos o espaço como uma extensão uniforme e infinita, onde nenhum lugar é privilegiado: espaço não é idêntico a valor em todas as direções, mas é formado por diferenças, descontinuidades, entendidas como valor e como experiência. A organização do espaço parte, então, da ideia de *lugar*, e o projeto transforma *lugar* em *assentamento*.³¹⁷

Mas o elo entre arquitetura e paisagem fica ainda mais claro pela ideia de topografia de David Leatherbarrow. Para ele,

“Topografia não é exatamente o que se define comumente por paisagem, nem o termo arquitetura é adequado; em vez disso, ela estrutura as premissas que cada uma delas elabora. ³¹⁸[...] A arquitetura pode descobrir seu sentido topográfico se reconhece aspectos essenciais do fenômeno da paisagem: variação material, desdobramento temporal, potencial recessivo e uma incomparável capacidade para figurações inesperadas. [...] Entendida dessa forma, a topografia não é apenas expressiva ou indicativa, mas relacional, [...] talvez o termo diversidade integrada possa ser usado para caracterizar esse aspecto da topografia. ”³¹⁹

³¹⁶ GREGOTTI, Vittorio Território e Arquitetura. In NESBITT, Kate. Uma agenda para a arquitetura. São Paulo: 2006. P.374.

³¹⁷ Idem.

³¹⁸

³¹⁹ LEATHERBARROW, David. Topographical Stories: Studies in Landscape and Architecture. University of Pennsylvania Press, 2004. P. 9-13. (tradução livre)

A partir desse conceito, Leatherbarrow define quatro dimensões para a topografia, que em princípio podem ser tomados como critérios de análise do chão como topografia: as *questões físicas de um sítio*, ou seja, a materialidade, as cores, a luminosidade, as texturas, temperatura, espessuras; os *aspectos práticos e performáticos do lugar*, em oposição aos aspectos pictóricos, e que revelam qualidades funcionais para o projeto; a *espacialidade* gerada pelos limites, continuidades, extensões do território e sua capacidade de representação e de exploração das ocupações do solo; e a *dimensão temporal*. Para ele,

“O tempo é também o meio de experiência da paisagem, pois os terrenos são conhecidos mais plenamente na duração da passagem ou movimento espacial, suas sequências atrasadas ou aceleradas, bem como suas repetições e inaugurações. A temporalidade abre uma dimensão essencial do senso espacial.”³²⁰

Assim, o **chão como topografia** não é entendido simplesmente como solo, mas como terreno construído e não construído, superpondo os dados culturais do território sobre a materialidade do sítio, conformando assim a paisagem. O chão como propriedade mostra a saída da noção palpável da terra como o lugar do sustento, do cultivo, do habitar, para a abstração da propriedade, das leis fundiárias e da mercadoria. Mas também desenvolve eficazes sistemas operacionais de organização da superfície urbana, como a malha ortogonal, que se mostrou com o tempo um instrumento flexível de múltiplas reconfigurações do espaço. O chão como percurso mostra uma crise com essa abstração do chão e o retorno a um olhar concreto, perpassado pela vivência do sujeito e, ao mesmo tempo, a materialidade dos objetos como fenômenos. Essa perspectiva alcança a escala do ambiente cotidiano e as relações com o lugar. Já o **chão como topografia** remete ao entendimento do chão em uma dialética entre a escala territorial, em suas relações macro, e a tectônica do detalhe construído,

³²⁰ Idem.

associando arquitetura e paisagem.³²¹ Compreende, portanto, os conceitos contidos na formulação do desenho da cidade e suas relações com as transformações circunstanciais pelo olhar da construção, da tectonicidade do território. Segundo James Corner, de *Terra Firma* se passa ao conceito de *Terra Fluxus*.³²² O plano do chão é compreendido como um campo de ação em suas múltiplas escalas, desde as calçadas e tramas viárias até a o entendimento das superfícies urbanas como uma matriz infraestrutural. “A preparação das superfícies para apropriação futura difere de um mero interesse formal na construção de uma única superfície. Ela é bem mais estratégica, dando maior ênfase aos meios do que aos fins e à lógica operacional do que ao projeto composicional.”³²³

³²¹ Nesse sentido também associa topografia e topologia. A distinção desses conceitos é importante ser salientada. Segundo, Sperling:

“De fato, a Topologia, a grosso modo, é uma geometria cujos objetos são construídos com materiais perfeitamente elásticos – podendo, como resultado determinar a congruência, isto é, a similaridade entre formas geométricas tão distintas quanto o círculo e o triângulo, ou até mesmo dois polígonos quaisquer. Uma propriedade topológica é aquela que é preservada por transformações contínuas que podem ser continuamente desfeitas – também conhecidas como homeomorfismos. Por homeomorfismo, uma superfície plana ao ser deformada preserva todas as suas características topológicas, alterando apenas suas características topográficas. Deste modo, interessa à Topologia menos a forma, que estaria vinculada à topografia e mais as relações existentes entre os pontos desta forma, o que torna um círculo mais próximo das características de um quadrado do que de um círculo vazado. A partir deste entendimento, fica evidente certa vulgarização da Topologia no meio arquitetônico a partir da qual ela se expressaria apenas por meio de formas complexas, deformadas ou retorcidas. É preciso distanciar formalismos que apenas superficialmente se aproximam da Topologia das relações que se constroem entre lugares pela manipulação de superfícies, e para a Topologia, dentre essas relações, é relevante a continuidade espacial. (...)”.

SPERLING, David. Museu Brasileiro da Escultura, utopia de um território contínuo. *Arquitextos*, n. 018.02, ano 02, nov 2001. Disponível em: <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/02.018/828>. Apud MACIEL, Carlos Alberto. *Arquitetura como Infraestrutura*. Tese de doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da UFMG. Orientadora: Maria Lúcia Mailard. Belo Horizonte. 2015. P.68.

³²² CORNER, James. *Terra Fluxus*. ALVARES, Luciano; MARTIN, Pierre-André (tradução). *Revista Prumo*, [S.l.], v. 1, n. 1, p. 10, aug. 2015. ISSN 2446-7340. Disponível em: <<http://periodicos.puc-rio.br/index.php/revistaprumo/article/view/144>>. Acesso em: 30 aug. 2021.

³²³ Idem.

Essas três dimensões do chão: como propriedade, como percurso e como topografia, formam a base de análise da Plataforma Central em Brasília. A partir disso, avalia-se como a construção recíproca do desenho do chão e da paisagem pode conformar uma abordagem de projeto abrangente com o conceito de chão como paisagem.



Fig. 55. Fotografia aérea da Plataforma Central. Crédito: Joana França, 2010.

3.2 Parte II: O chão da Plataforma Central

A Plataforma Rodoviária em Brasília é uma das obras estruturantes do plano urbanístico de Lucio Costa. Concebida desde o Relatório do Plano Piloto em 1957, ela foi proposta como articulação do núcleo da cidade pelo arranjo das *tramas autônomas* e *do uso livre do chão* entre os edifícios, os diversos setores contíguos e a circulação de veículos e de pedestres. Esse arranjo, entretanto, não ocorre pela mesma superfície da cidade verde encontrada nas superquadras, mas por um chão artificial que compõe, para além da infraestrutura vegetal e dos edifícios em pilotis residenciais, uma gama complexa de diferentes tipologias, percursos, eventos em uma *diversidade contraditória dos objetivos visados*³²⁴ que perpassa as funções cotidianas de caráter gregário e a monumentalidade exigida pela condição de capital. Por conta disso, se torna um espaço repleto de ambivalências e conflitos que levam a estratégias específicas para lidar com o conceito de chão livre moderno e a ideia de espaço contínuo em Brasília. Além disso, mostra potenciais, tanto performáticos quanto de desenho, para conduzir situações críticas de descontinuidades urbanas em outros contextos urbanos.

A Plataforma compõe o cruzamento das duas rodovias perpendiculares que definem o desenho básico da cidade: o Eixo Rodoviário, atravessando em plano subterrâneo no sentido Norte-Sul, e o Eixo Monumental, ao nível do solo em sentido Leste-Oeste. Sua estrutura baliza a indicação do marco zero do traçado urbano projetado e por isso foi um dos primeiros edifícios erguidos na cidade, sendo

³²⁴ COSTA, Lucio. Plataforma Central: Estação Rodoviária. In Módulo, vol. 14, agosto/1959. P. 8-11.

inaugurado em 12 de setembro de 1960.³²⁵ Hoje o complexo hoje se configura como uma infraestrutura urbana composta pelas estações centrais rodoviária e metroviária, por viadutos e por vários equipamentos de funções diversas, como centros comerciais, praças e monumentos.



Fig. 56 Fotografia aérea da Plataforma Rodoviária, 1960. Crédito: Arquivo Público do Distrito Federal.

³²⁵ Na inauguração estavam finalizados o túnel, a grande cobertura em “H” e a primeira parte do Teatro Nacional. Logo em 1962 se iniciaram as obras do Touring Clube e do Setor de Diversões Sul e cinco anos mais tarde a do Setor de Diversões Norte, fechando o conjunto no final dos anos 1970.

Constitui-se de uma estrutura erguida em concreto armado, com 700 metros de extensão por 200 metros de largura e programa distribuído em quatro níveis. No nível inferior, subterrâneo, o túnel do “Buraco do Tatu” atua como obra de engenharia rodoviária deixando atravessar o trânsito de alta velocidade do Eixo Rodoviário. Também no subsolo se encontra a estação de metrô inaugurada em 31 de março de 2001. O plano do térreo é um grande pilotis ocupado pelo terminal rodoviário com pequenas lojas, lanchonetes, os boxes dos ônibus e suas áreas de manobra – enquanto os automóveis individuais devem contornar a alça viária em movimento de “U”. Há também um mezanino com lojas e serviços diversos. Já a plataforma superior é majoritariamente descoberta, funcionando como mirante, passagem de carros, fluxo de pedestres, além de receber os estacionamentos e duas praças verdes que interligam quatro estruturas arquitetônicas acopladas de forma simbiótica ao conjunto: os Setores de Diversões Norte e Sul, onde situam-se do lado Norte o shopping Conjunto Nacional (SDN) e ao Sul o centro comercial e de escritórios CONIC (SDS), o Teatro Nacional e a antiga sede do Touring Club do Brasil que agora receberá o Museu Interativo da Arte, Ciência e Tecnologia. O conjunto ainda faz a conexão com os Setores Hoteleiros (SHS e SHN), Setores Comerciais (SCS e SCN), os Setores Bancários (SBS e SBN) e Setores Culturais (SCTS e SCTN), conformando o *core* da cidade.

A delimitação do estudo de caso se deu em uma área ampliada, onde a conjunção dos vários elementos que compõe o território contíguo à Plataforma é vista não por suas classificações funcionais bloqueadas: pelos setores, pelos objetos arquitetônicos em si, pelos autores dos projetos, mas pelo que lhes é comum, ou seja, suas ligações contínuas, seu chão livre. A partir dessa noção, denomina-se esse recorte por “Plataforma Central”, incluindo a Plataforma Rodoviária, o Teatro Nacional, o antigo Touring, os dois Setores de Diversões e os limites difusos de comunicação com os setores adjacentes.



Fig. 57 Fotografia ilustrando os distintos níveis da Plataforma Rodoviária, no centro o “Buraco do Tatu”, 2010. Crédito: Joana França.

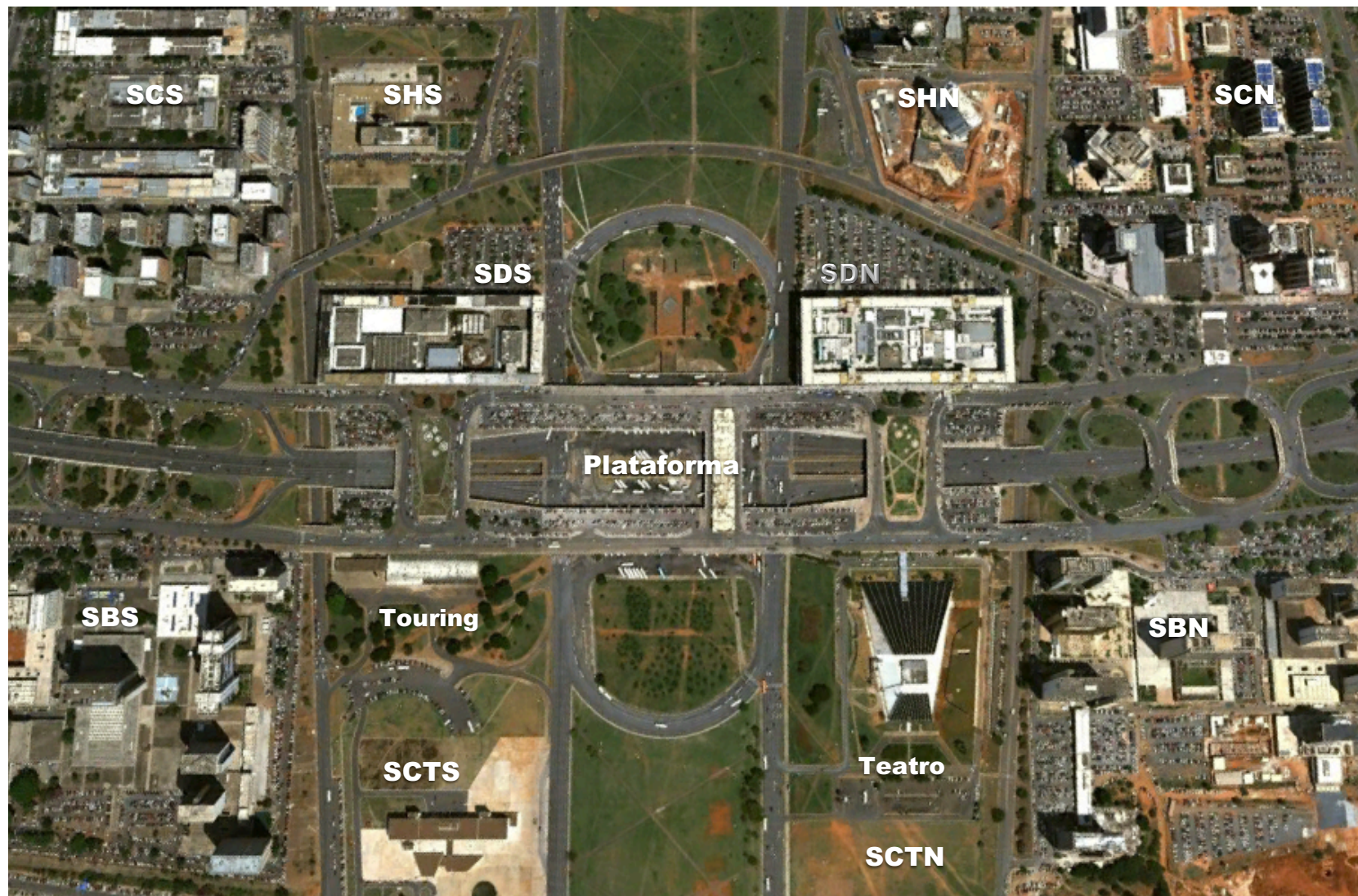


Fig. 58 Fotografia aérea com Setores Comerciais (SCS e SCN), Setores Hoteleiros (SHS e SHN), Setores de Diversões (SDS e SDN), Plataforma Central, Setores Bancários (SBS e SBN), e Setores Culturais (SCTS e SCTN), 2008. Crédito: Google Earth.

O fato da Plataforma Central se constituir em um complexo de enormes proporções e ser construída como uma das obras prioritárias para a inauguração da cidade, junto a edifícios simbólicos como os da Praça dos Três Poderes, os palácios e a catedral, causou muita polêmica inicial. Jornais da época publicavam artigos tratando do “desperdício e danos ao erário”, da desproporção das obras e da falta de funcionalidade de obra tão monumental em uma cidade ainda rarefeita e pouco habitada.³²⁶ Sua função era frequentemente confundida como “meros viadutos de tráfego” ou apenas como rodoviária.³²⁷ Mas se hoje é difícil questionar seu papel estruturante na cidade, também é difícil imaginar a construção ali, no mesmo lugar, de um pequeno terminal de transportes, que atendesse a população inicial e fosse se desenvolvendo de forma paulatina junto ao crescimento da cidade. Isso, porque a execução da Plataforma não estava relacionada a uma questão funcional, mas a uma dimensão abrangente do planejamento da cidade e da construção de suas paisagens, contando com seu desenvolvimento no decorrer do tempo. Essa noção Lucio Costa demonstrava desde a realização do projeto. Segundo sua explicação a Revista Módulo, em 1959:

“O objetivo da construção dessas plataformas, **na ampla escala planejada**, é, precisamente, o de forçar a seleção do tráfego, permitindo assim, por um lado, instalar-se, por baixo delas, a estação rodoviária interurbana, [...] e por outro, localizar-se no próprio cruzamento, a cavaleiro do eixo

³²⁶ Os altos custos da construção de uma nova capital na “periferia sertaneja”, a uma longa distância dos centros produtivos e em um contexto econômico crítico foi a primeira motivação para que os movimentos políticos opositores estabelecessem um ambiente de animosidade contra JK e Brasília. A construção de Brasília era denunciada por eles como sistema de corrupção e modo de retaliação ou *castigo* ao povo carioca pela aderência exígua ao plano de governo de JK. Além disso, criticava-se a mudança como um passo negligente com o funcionalismo público e com os moradores da antiga capital: de um lado os servidores argumentavam que sem o aparato estatal necessário não havia condições mínimas de moradia nas novas terras; de outro os cidadãos do Rio de Janeiro se diziam relegados a segundo plano e sem atenção a sua crise urbana de infraestrutura. Por isso, estruturas como a Plataforma eram alvo frequente de jornais como A Tribuna da Imprensa, liderado por Carlos Lacerda, um dos principais opositores à transferência e ao governo JK. Para ver com mais detalhes esse assunto: LOPES, Cristiano Aguiar. “A loucura de Brasília”: o antimudancismo nas páginas do jornal Tribuna da Imprensa (1956-1960). Anais do 7.º Encontro Nacional de História da Mídia. Fortaleza, 2009.

³²⁷ COSTA, Lucio. Plataforma Central: Estação Rodoviária. In Módulo, vol. 14, agosto/1959. P. 8-11. (grifos adicionados)

monumental, o setor de diversões referido acima, com as facilidades de estacionamento requeridas e vista desimpedida para a bela perspectiva que dali se descortina sobre o setor cultural, a esplanada dos ministérios e a Praça dos Três Poderes, garantindo-se ainda a quem trafegue ou passeie nesse plano inferior **a desejável continuidade visual além da plataforma**, até a torre monumental das estações de rádio e televisão. **Essa fluência urbanística, num e noutro sentido, é que tornará de fato perceptível toda aquela dignidade e nobreza de intenção e que alude o texto do Plano Piloto. As proporções do conjunto decorrem, pois, do próprio vulto e diversidade contraditória dos objetivos visados**, mas em compensação, como recomenda o ditado, a cajadada é uma só.³²⁸

O princípio de coadunar as grandes obras de estruturas viárias aos setores de diversões e culturais com múltiplas atividades é uma característica que se destaca em diversas pesquisas existentes sobre a Plataforma Rodoviária. Ele remete a uma reiterada estratégia urbanístico-arquitetônica do século XX que é comum tanto aos edifícios-cidade corbusianos, quanto às megaestruturas, à ideia de *grandeza* de Koolhaas e às concepções da arquitetura como infraestrutura. A solução que é partilhada entre esses preceitos, apesar das diferenças internas, baseia-se na criação de grandes estruturas nas quais *todas as funções ou parte das funções da cidade* estariam concentradas, como um organismo vivo e mutante composto de recintos a curto prazo transitórios,³²⁹ ou, em outras palavras, composto de um espaço indeterminado e flexível. Essas estratégias implicam também em uma discussão sobre novas possibilidades de apropriação para além das definições de público e privado.³³⁰ De forma que essas

³²⁸ COSTA, Lucio. Plataforma Central: Estação Rodoviária. In Módulo, vol. 14, agosto/1959. P. 8-11. (grifos adicionados)

³²⁹ BANHAM, Reyner. Megastructure: Urban Futures of the Recent Past. Nova York: Monacelli Press. 2000. P. 71; MAKI, Fumihiko. Investigations in Collective Form. St. Louis: Washington University School of Architecture. 1964. P. 8.

³³⁰ As propostas de Le Corbusier no início do século ou as realizadas por arquitetos do Team X, pelos Metabolistas japoneses, pelo Urbanismo Espacial francês e a escola italiana do Città-Territorio entre os anos 1950 e 1970 eram dotadas de um caráter experimental e de certo modo transgressor da formalidade das normas urbanas vigentes, na maioria das vezes propondo diluições dos limites entre público e privado. No entanto, havia também, de uma parte, um esforço para que essas obras se realizassem de

megaestruturas operam de forma híbrida: como arquitetura no sentido de um controle projetual da ordenação geral, mas também referenciada nas dinâmicas urbanas pelas múltiplas possibilidades de recombinações internas. Entretanto, esse hibridismo, sobretudo na Plataforma Central, não se trata apenas de uma questão de escala ou da mistura de atividades concentradas, mas também de estratégias para lidar com o tema da propriedade e do ordenamento do solo.

Na esfera da normatização, onde prevalece uma linguagem precisa, pensar parâmetros em espaços híbridos e indeterminados traz constantes conflitos e contradições, principalmente no que se refere aos limites entre controle e liberdade, ação pública e ação privada ou mesmo entre as adequações dos usos de cada setor, influenciando diretamente os projetos e reconfigurações desses espaços. No caso da Plataforma Central, sua constituição de infraestrutura urbana³³¹ leva a que essas dialéticas se desdobrem em resoluções e lógica próprias, sendo interpretada ora por seus atributos de espaço contínuo e ora como fragmentos. Uma das contradições percebidas é que, embora em seus atributos de infraestrutura, ela esteja associada à concepção de um espaço de flexibilidade, em uma camada abstrata do solo, nota-se uma definição rígida de parâmetros morfológicos e de ocupação do espaço

fato. Le Corbusier não apresentava seus edifícios-cidade apenas em exposições de arquitetura e universidades, mas realizou reuniões institucionais com o governo brasileiro ou o argelino. E se suas ideias não foram executadas nas dimensões de seus projetos, influenciaram diretamente a construção de obras como Golden Lane (1952) e Robin Hood Gardens (1972), dos arquitetos Alison e Peter Smithson, e o Pedregulho (1946) de Affonso Reidy. As ideias da Cidade do Mar (1959) de Kiyonuru Kikutake também se desdobraram no Complexo de piscinas Yamagata Hawaii (1967), feito por Kisho Kurokawa. Em L 'Architecture Mobile, Yona Friedman define com detalhes as condições de viabilidade de suas megaestruturas, a partir, por exemplo, do "direito de livre utilização" onde o Estado organizaria um revezamento das ocupações, em uma espécie de arrendamento temporário. Também Fumihiko Maki, em seu livro *Investigations in Collective Form*, reflete sobre a questão da propriedade e viabilidades de um espaço não restrito ao dualismo público-privado, pela coletividade.

³³¹A questão da indeterminação e de sua condição de infraestrutura no caso da Plataforma Rodoviária de Brasília é bem argumentada e identificada na tese de MACIEL, Carlos Alberto. *Arquitetura como Infraestrutura*. Tese de doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da UFMG. Orientadora: Maria Lúcia Mailard. Belo Horizonte. 2015. Parto desse pressuposto para a discussão seguinte.

urbano. Isso acontece não apenas por conta de uma legislação rigorosa, mas por diversas condições específicas de sua constituição, como o sítio monumental, um Estado presente, a autoridade de Lucio Costa, e o tombamento da cidade.



Fig. 59 A Fotografia aérea mostra as diversas estruturas e programas que compõem a Plataforma Central: Touring Club, Setor de Diversões Norte e Sul, Teatro e Rodoviária, Metrô etc. Crédito: Joana França

3.2.1 Propriedade e percurso: o recurso das projeções

Do ponto de vista legal, os parâmetros e controles sobre o Plano Piloto são estabelecidos por normas urbanísticas elaboradas por diferentes órgãos administrativos e compiladas em Códigos de Obras e Edificações (COE) atualizados periodicamente. Até hoje, o Plano Piloto foi conduzido por quatro códigos: de 1960, 1967, 1991 e 1998, recebendo este último uma atualização maior em 2018. Além disso, regem sobre esses espaços a legislação de proteção patrimonial (portarias n. 314/1992 e n. 166/2016) e os Planos Diretores. Também foi finalizado em 2018 (mas não aprovado) o PPCUB, que é o plano de proteção e desenvolvimento da área tombada de Brasília.³³² De modo geral, esses instrumentos foram se transformando ao longo do tempo no intuito de trazer maior precisão à setorização e suas atividades permitidas, definir parâmetros para os *vazios residuais* e estabelecer conceitos, condutas e limites com o fim de proteger as características modernas da cidade. Mas também se observa no processo de criação e alterações dessas leis, uma flexibilização em função de demandas do mercado, principalmente no que diz respeito a um relaxamento no controle estético e das atividades permitidas em cada setor.

No COE de 1960, por exemplo, materiais, cores e composições das fachadas deveriam ser submetidas à aprovação da prefeitura, assim como a distância intercolúmbio dos pilotis. Inclusive, de acordo com o código, havia uma fiscalização da “harmonia arquitetônica”, combatendo-se “formas ridículas”.³³³

³³² Segundo a Secretaria de Desenvolvimento Urbano do DF, o PPCUB – Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília – é o instrumento que deixarão claras as regras de uso e ocupação do solo na capital federal. Para tanto, deverá prever, regular e qualificar, por exemplo: áreas de comércio e serviços; áreas verdes, parques urbanos e habitação diversificada. Disponível em: <https://www.seduh.df.gov.br/ppcub-6>. Acessado em 01/10/2021.

³³³ Para acessar esse e os demais códigos e planos diretores, ver: <https://www.seduh.df.gov.br>. Acessado em 01/10/2021.

Algumas dessas decisões eram submetidas ao próprio Lucio Costa, como foi o caso dos edifícios da Plataforma Central, elaborados logo nos primeiros anos da cidade.³³⁴ Mas nos códigos posteriores a 1967 há uma contínua liberação, subtraindo-se diversas determinações em relação às tipologias de edifícios e ao parcelamento do solo, principalmente, na faixa do Eixo Rodoviário.³³⁵ Por outro lado, as definições de controle do tombamento passaram de interpretações às vezes vagas, como as noções de escalas urbanas, para descrições mais concretas.³³⁶ De modo que na área central, sobretudo no Eixo Monumental, há poucas alterações nos códigos, preservando a morfologia da Plataforma muito próxima de seu projeto inicial.

O conjunto da Plataforma Central foi projetado e suas obras iniciadas logo na primeira década da cidade e isso possibilitou um rigoroso controle que perpassa pela necessidade de manutenção do caráter monumental da área central da capital, mas especialmente por duas condições propícias a isso: a presença de um Estado influente e proprietário majoritário da terra, que possibilitou a rápida da

³³⁴ Em diversas cartas escritas e recebidas por Lucio Costa podemos ver solicitações de análise e aprovação dos projetos do Teatro Nacional, do Touring Club e do Conic. O arquiteto deliberava sobre “desproporções entre colunas”, agenciamentos e caracterização de fachadas. Ver Acervo Casa de Lucio Costa, ref. VI A 02 – 01545, ref. L VI.A.01-03021, ref. V C 03-01683 L, entre outros.

³³⁵ “Segundo Ficher et al.: “Adotado quando começava a ser significativa a construção de prédios residenciais dirigidos para o mercado imobiliário, esse Código [1967] permitia uma maior participação de empreendedores privados na configuração do espaço urbano. Por exemplo, caso todas as projeções residenciais de uma superquadra pertencessem a um único proprietário, o Código admitia a apresentação de um projeto urbanístico alternativo àquele oficialmente estabelecido, respeitada a ocupação máxima nele prevista. Por outro lado, algumas de suas normas já apresentam indícios do processo de “gentrificação” do Plano Piloto em geral – e dos blocos residenciais das superquadras em particular –, decorrente da política precocemente adotada de criação de subúrbios dormitórios para abrigar as populações mais pobres (as chamadas “cidades-satélites”) e da consequente demarcação de um cordão sanitário de mais de 10 km de largura ao redor da cidade. Bons indicadores dessa tendência são a exigência de vestibulos social e de serviço separados e com elevadores diferentes (exceto nas quadras 400), a proibição de apartamentos com área inferior a 40m² e a obrigatoriedade de entradas social e de serviço independentes nos apartamentos de mais de 70m².” Para ver essas transformações nos códigos de obra, com atenção à área residencial, ver o artigo: FICHER; LEITÃO, NOGUEIRA; FRANÇA. Os blocos residenciais das superquadras do Plano Piloto de Brasília In LEITÃO, Francisco. (org.) Brasília 1960-2010: passado, presente e futuro. Brasília: GDF/SEDUMA/TERRACAP, 2009. P.255-269.

³³⁶ A portaria 166/2016 do IPHAN é uma complementação detalhada de termos ainda imprecisos na portaria 314/1992.

construção do conjunto como um todo, e a assistência constante de Lucio Costa nos primeiros anos da construção da cidade, garantindo a conformidade com os conceitos do plano elaborado.

Quanto à assistência de Lucio Costa apresenta-se uma peculiaridade. Desde o estudo preliminar entregue ao concurso, já havia uma definição tipológica tanto do Teatro, como do Touring, da Rodoviária e dos Setores de Diversões feita por Lucio Costa. As posições, os usos, seus propósitos de conexão e fluidez dentro do conjunto e alguns traços morfológicos já estavam pré-concebidos nos primeiros croquis do Relatório do Plano Piloto (1957). Como mostra o documento:

“Nesta plataforma onde, como se via anteriormente, o tráfego é apenas local, situou-se então o centro de diversões da cidade (mistura em termos adequados de Piccadilly Circus, Times Square e Champs Elysées). A face da plataforma debruçada sobre o setor cultural e a esplanada dos ministérios, não foi edificada com exceção de uma eventual casa de chá [Touring Club] e da ópera [Teatro Nacional], cujo acesso tanto se faz pelo próprio setor de diversões, como pelo setor cultural contíguo, em plano inferior.”³³⁷

Também ali, já se indicavam algumas características formais do prédios:“

Previram-se igualmente nessa extensa plataforma destinada principalmente, tal como no piso térreo, ao estacionamento de automóveis, duas amplas praças privativas dos pedestres, uma fronteira ao teatro da ópera e outra, simetricamente oposta, em frente a um pavilhão de pouca altura debruçado sobre os jardins do Setor Cultural e destinado a restaurante, bar e casa de chá.³³⁸

Entretanto, ao contrário das megaestruturas concebidas por Le Corbusier, pelos Smithson e outros projetos nessa escala infraestrutural posteriores à Plataforma, que eram projetados completamente

³³⁷ COSTA, Lucio. Relatório do Plano Piloto de Brasília. Brasília: IPHAN. 1991.

³³⁸ COSTA, Lucio. Relatório do Plano Piloto de Brasília. Brasília: IPHAN. 1991.

por um autor,³³⁹ os projetos das edificações que compõem a Plataforma Central foram elaborados e desenvolvidos por diferentes arquitetos,³⁴⁰ mostrando uma flexibilidade em relação à autoria e uma antecipação da ideia de “obra aberta” discutida a partir da década de 1960. Embora sem estabelecer um discurso conceitual sobre essa questão, Lucio Costa utiliza uma estratégia no sentido de construir uma superfície indeterminada para a incorporação futura dos objetos arquitetônicos, dos eventos e dos usos. Isso, no entanto, não representou uma perda de seu domínio sobre o projeto. Apesar dessa autonomia dada aos objetos separados, Lucio Costa manteve uma intensa participação na aprovação de cada projeto, dando pareceres constantes sobre a configuração do conjunto, o uso do subsolo, as modificações dos aterros e até sobre aspectos formais dos edifícios, apontando mais que um domínio, um controle sobre a conformação do conjunto da Plataforma Central.³⁴¹ Por outro lado, a abertura do projeto exige também uma parametrização coerente com esses ideais colocados pelo urbanista, que pôde ser amparada por uma presença alinhada do Estado.

³³⁹ A autoria única é percebida tanto nos projetos de megaestruturas regressos quanto nos posteriores à Plataforma Central, como nos estudos para Tokio de Kenzo Tange, as piscinas de Kisho Kurokawa, etc. Mas Lucio Costa utiliza uma estratégia próxima às que Koolhaas e Tschumi elaborariam em 1983 para o concurso do parque de La Villette em Paris, por exemplo, no sentido de construir uma superfície indeterminada para a incorporação futura da arquitetura, dos eventos e dos usos.

³⁴⁰ Oscar Niemeyer, como Diretor de Arquitetura e Urbanismo da Novacap e responsável pelos projetos dos monumentos, projetou o Teatro Nacional (1958) e o Touring Club (1962), além de desenvolver o próprio projeto da Plataforma Rodoviária (1958) com Sérgio Porto. O projeto do Conjunto Nacional foi feito por Nauro Esteves (1969) e o Conic (SDS) tem definidos por Lucio Costa o desenho de implantação, a tipologia do conjunto e o painel luminoso da fachada Leste, mas os vários edifícios compostos em módulos foram elaborados por incorporadoras e arquitetos diferentes ao longo dos anos 1970.

³⁴¹ Um exemplo é o caso do projeto do Teatro Nacional. No primeiro projeto apresentado por Oscar Niemeyer, ele dividiu as duas salas de espetáculos em edifícios distintos e afastou o edifício da plataforma, propondo um conjunto independente no Setor Cultural Sul. Mas foi dissuadido por Lucio Costa que insistiu na execução do Teatro interligado à Plataforma, mantendo essa relação de continuidade, o que vigorou. No entanto, a forma como essa relação foi definida se estabeleceu pelo desenho de Niemeyer, mostrando uma mediação entre subordinação e autoria. Para entender melhor esse fato, ver: SÁ, Cecília Gomes de. Setor Cultural de Brasília: contradições no centro da cidade. Dissertação de mestrado com orientação de MACHADO, Andrea. Porto Alegre: UFRGS, 2014. P. 79-83. Essa relação de consulta e subordinação da equipe do DUA-Novacap a Lucio Costa em relação aos projetos dessa área, também pode ser conferida, entre outros documentos, em uma carta escrita por Oscar Niemeyer a Lucio Costa referindo-se ao Teatro e aos Setores de Diversão. In Carta de Oscar Niemeyer para Lucio Costa sobre o Teatro Nacional, 11/01/1960. Acervo Casa de Lucio Costa, ref. VI A 02 – 01545 L.

Ao possuir a propriedade de toda a extensão de terras do Plano Piloto, o Estado pôde definir e criar instrumentos específicos de ordenamento do solo, conduzindo a construção do caráter simbólico e da continuidade da paisagem da área central. Uma das grandes inovações nesse sentido foi a elaboração do conceito de “projeção”, um artifício inédito na legislação urbanística brasileira e ainda em vigor.³⁴²

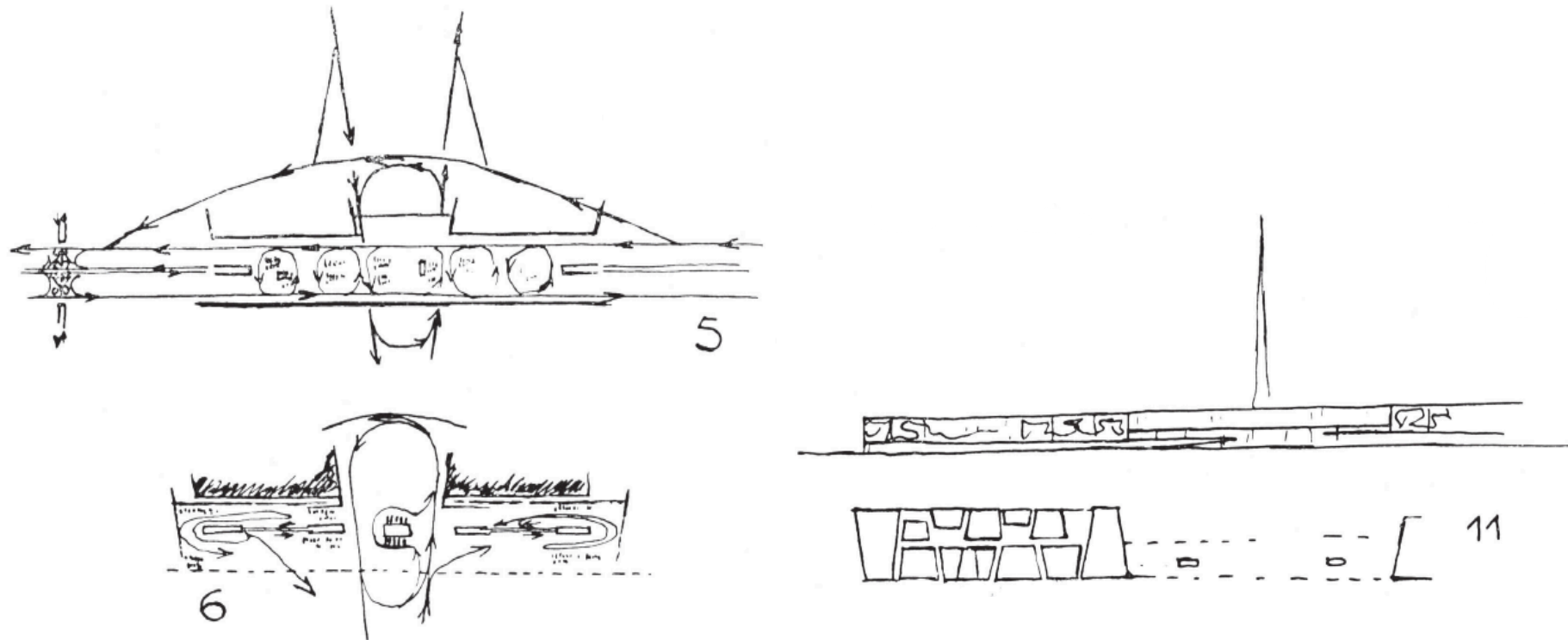


Fig. 60 Croquis do Relatório do Plano Piloto de Lucio Costa mostrando esquemas de circulação, níveis e fachadas com letreiros e definições de pilotis. Crédito: COSTA, 1995.

³⁴² FICHER; LEITÃO; NOGUEIRA; FRANÇA. Os blocos residenciais das superquadras do Plano Piloto de Brasília In LEITÃO, Francisco. (org.) Brasília 1960-2010: passado, presente e futuro. Brasília: GDF/SEDUMA/TERRACAP, 2009. P.255-269.

O conceito de projeção é geralmente associado à regulação dos edifícios sobre pilotis nas superquadras, dos quais se exerce o direito de propriedade sobre o espaço aéreo *projetado* sobre o solo.³⁴³ Mas ele também engloba outras tipologias e setores da cidade, onde é desejável mais que o controle compositivo de gabaritos e afastamentos, um cuidado com a relação do edifício com as passagens e movimentos das pessoas na extensão do espaço livre entre os demais edifícios. O COE de 1998, de acordo com os acúmulos históricos das definições e as experiências existentes, apresenta como conceito de projeção, uma:

Unidade imobiliária peculiar do Distrito Federal que constitui parcela autônoma de parcelamento, definida por limites geométricos e caracterizada por possuir, no mínimo, três de suas divisas voltadas para área pública e taxa de ocupação de cem por cento de sua área;³⁴⁴

Desde o primeiro Código de Obras e Edificações, de 1960, essa denominação já era empregada³⁴⁵ e esse foi um dos principais recursos de regularização do solo utilizados na área central para garantir uma proximidade com os ideais das *tramas autônomas* e do *uso livre do chão* expostos no projeto no concurso. No Relatório, as premissas de fluidez do espaço e o sentido de continuidade visual estavam atreladas às possibilidades de percursos independentes das malhas viárias, o que gerou na prática uma grande área intersticial aberta e pública. Nos setores centrais – Comerciais, Bancários, de Autarquias, Hoteleiros, Culturais e a Esplanada dos Ministérios – apesar de não prevalecerem os pilotis, as



Fig. 61 Projeção do tipo pilotis na superquadra SQN 215, 2017. Crédito: Cecília Sá.



Fig. 62 Projeção dos edifícios do SCS. Crédito: Cecília Sá.

³⁴³ “No caso específico dos blocos residenciais de superquadras, o Código de 1960 concedia aos proprietários de projeções – diferentemente do que ocorre com lotes ou frações ideais – o direito de construção apenas ‘acima’ do andar térreo, cuja superfície deveria permanecer aberta, como servidão pública franqueada aos transeuntes” In FICHER; LEITÃO, NOGUEIRA; FRANÇA. Os blocos residenciais das superquadras do Plano Piloto de Brasília In LEITÃO, Francisco. (org.) Brasília 1960-2010: passado, presente e futuro. Brasília: GDF/SEDUMA/TERRACAP, 2009. P.257.

³⁴⁴ COE/1998. Para acessar os COE e suas atualizações, Planos diretores, PPCUB e demais legislações: www.seduh.df.gov.br. Acessado em 01/10/2021.

³⁴⁵ Na distribuição e regulamentação dos terrenos feita pela NOVACAP e no primeiro COE/1960 a projeção aparecia como nomenclatura, mas ainda sem um glossário que a definia com precisão, como ocorreu no COE/1998.

projeções se referem à condição dos edifícios isolados, muitas vezes com passagens públicas e em contato multilateral com o espaço aberto e público.

No entanto, percebe-se uma grande diferença no tratamento desse chão livre quando se comparam as datas das execuções desses setores. A Asa Norte permaneceu praticamente desocupada até os anos 1970 e os edifícios dos setores centrais foram sendo construídos gradualmente, um a um, gerando espaços desconectados e muitas vezes negligenciados (Fig. 64, p.208), enquanto o lado Sul, mais antigo, obteve mais assistência de Lucio Costa e foi mais controlado pelos primeiros códigos de obras mais restritos. Nessa parte, houve um projeto dos percursos e áreas abertas, com espaços de permanência e passagens. Desde o Setor Comercial, previu-se uma via de pedestres atravessando-o até a Galeria dos Estados e o Setor Bancário, “como uma espinha dorsal”.³⁴⁶ (Fig. 63, p.208) Essa diferença entre os tempos de construção da Asa Sul e da Asa Norte ocasiona, segundo Carpintero, um desequilíbrio que afeta até hoje a cidade.³⁴⁷ Apesar de hoje, no SCS, os comerciantes improvisarem diversas barreiras como plantas e outros obstáculos, apropriando-se da área pública e restringindo a passagem de moradores de rua, por exemplo, ainda assim, há uma grande diferença de fluxos entre os dois setores (norte e sul) e isso ocorre pelo projeto dos percursos. Mas essa defasagem na ocupação

³⁴⁶ Nos Setores Comercial e Hoteleiro Norte os projetos são majoritariamente voltados para áreas internas e com desníveis para garagens e galerias que geram enormes discontinuidades. Mesmo o Setor Bancário e o de Autarquias, onde se planejaram plataformas ao redor dos térreos, a descontinuidade temporal das obras gerou fossos, degraus, bloqueios de passagens, ausência de mobiliário e uma sensação de esvaziamento. Já, no lado Sul, embora haja diversos problemas de ordem política e econômica, houve um projeto realizado de forma unívoca e nota-se mais preocupação com as passagens, permanências e agenciamentos entre os edifícios.

³⁴⁷ CARPINTERO, Antonio Carlos Cabral. Brasília: prática e teoria urbanística no Brasil, 1956-1998. Tese de doutorado apresentada ao Programa de Pós-graduação de Arquitetura e Urbanismo da FAU-USP. Orientador: REIS FILHO, Nestor Goulart 1998. P.197.

e, conseqüentemente na possibilidade de circulação, também é percebida nos Setores Culturais (Fig. 65, p.209), que ainda se mantém incompletos, sendo a parte Sul finalizada apenas em 2006.



Fig. 63 Eixo de circulação projetado para o SCS. Crédito: Eduardo Rossetti, 2017.



Fig. 64 No Setor Comercial Norte as projeções são tratadas como lotes isolados, sem um projeto anterior de circulação e de uso do chão. Crédito: grupoawakebrasil.com.



Fig. 65. À esquerda, em seguida ao Teatro Nacional, ainda permanece o terreno desocupado do Setor Cultural Norte, gerando um distanciamento entre a Esplanada dos Ministérios e a Plataforma Central. Crédito: Joana França, 2010.

No caso da Plataforma Central, construída nos anos iniciais, observa-se, assim como nos setores da Asa Sul, maior controle do desenho e um alinhamento à ideia de um espaço intersticial conectivo e contínuo. O uso das projeções e a eliminação de possíveis cercas e barreiras entre os edifícios pertencentes ao conjunto contribuiu, em boa parte, para uma atenção aos agenciamentos de implantação e a integração das partes com o todo, sobretudo nas tramas internas e na relação dos edifícios com o nível da plataforma superior. Além disso, o fato desse conjunto se confundir entre uma obra de arquitetura e de urbanismo também colaborou para que o projeto e a obra fossem conduzidos como um edifício, no sentido de prover maior atenção aos detalhes construtivos e, portanto, ao desenho na micro escala, ainda que a Plataforma Central tenha sido composta por distintos empreendimentos privados e públicos.³⁴⁸ Cada projeto é elaborado como parte integrante de um todo reunido pela continuidade do chão. (Acompanhar nos “Desenhos” em anexo)

O Setor de Diversões Norte foi vendido à construtora Ecisa25 como um terreno único para a construção do Conjunto Nacional de Brasília, um shopping center. O projeto de 1963 se trata de um bloco em prisma compacto com três andares comerciais, quatro de salas e duas garagens semienterradas. (Fig. 66, p.211) No entanto, apesar da lógica de fechamento e internalização desse

³⁴⁸ No depoimento do Programa de História Oral, do Arquivo Público do Distrito Federal, Sérgio Porto, arquiteto da equipe de Lucio Costa e responsável pelo desenvolvimento do projeto da Plataforma Rodoviária em Brasília, aponta para essa a situação: “Bom, tem uma coisa muito curiosa, o Lucio sempre fez questão absoluta de definir o seguinte: quem faz a arquitetura é o Oscar Niemeyer, ele é o responsável, e a Plataforma Rodoviária era uma coisa que estava intimamente ligada ao problema urbanístico de resolução da plataforma, de como circulariam os ônibus e ao mesmo tempo a solução arquitetônica da plataforma de embarque e desembarque. E eu tive uma incumbência nessa época que foi, curiosíssima, o Oscar não queria saber, ele dizia assim: “Esse negócio de plataforma é coisa do urbanismo.” [...] E lá fui eu para Brasília. Para eu conseguir sentar com o Oscar num escritório na Praça dos Três Poderes com a missão de fazê-lo projetar a parte arquitetônica, olha, foi um osso! E eu: “Não, o doutor Lucio mandou.” Ele disse que “não, isso aí é coisa de urbanista.” Bom, tanto esforço que ele disse assim: “Olha, faz uma coisa, você desenvolve isso aí.” In PORTO, Sérgio. Depoimento - Programa de História Oral. Brasília, Arquivo Público do Distrito Federal, 1989. P. 9.



Fig. 66. Conjunto Nacional em primeiro plano e o Teatro Nacional ao fundo. Crédito: Joana França, 2010.

tipo de programa privado, o arquiteto Nauro Esteves o projetou como uma continuidade com a plataforma, realizando no nível superior uma larga *loggia* ao redor de todo o pavimento, em pé direito duplo e sem portas, fazendo com que o chão da plataforma superior adentrasse o edifício e com que seus corredores internos funcionassem como travessas. (Fig.68 e 68, p.213) Essa configuração, que se mantém até hoje, segue as descrições do Relatório do Plano Piloto para esses setores, mostrando um diálogo inicial com as premissas de continuidade:

Na plataforma (...) situou-se então o centro de diversões da cidade (mistura em termos adequados de Piccadilly Circus, Times Square e Champs Elysées). Na face fronteira foram concentrados os cinemas e teatros, cujo gabarito se fez baixo e uniforme, constituindo assim o conjunto deles um **corpo arquitetônico contínuo com galeria, amplas calçadas, terraços e cafés**, servindo as respectivas fachadas em toda a altura de campo livre para a instalação de painéis luminosos de reclame. As várias casas de espetáculo estarão ligadas entre si por travessas no gênero tradicional da rua do Ouvidor, das vielas venezianas ou de galerias cobertas (arcades) e articuladas a pequenos pátios com bares e cafés, e "loggias" na parte dos fundos com vista para o parque, tudo no propósito de propiciar ambiente adequado ao convívio e à expansão.³⁴⁹

Mais do que um diálogo, os desenhos do SDN encontrados no Arquivo Público do Distrito Federal, mostram que o projeto foi concebido dentro da Divisão de Urbanismo da Novacap, ainda em 1963, quando Nauro Esteves lá trabalhava. O estudo preliminar já definia alturas, número de pavimentos, semienterrados, fachadas e as *loggias* descritas. (Fig.70, p.214) Essa relação ambígua entre a função pública e privada dos arquitetos mostra uma colaboração muito particular durante a construção de

³⁴⁹ COSTA, Lucio. Plataforma Central: Estação Rodoviária. In Módulo, vol. 14, agosto/1959. P. 8-11. (grifos adicionados)

Brasília para que o Plano Piloto fosse realmente implantado e que isto poderia também ter contribuído para um maior alinhamento entre os desejos e concretizações do grande projeto da cidade.³⁵⁰



Fig. 67. Passarela do Conic ao Conjunto Nacional (ao fundo). Crédito: Cecília Sá, 2018.

Fig. 68. Conexão do Conjunto Nacional com a Plataforma superior. Crédito: Cecília Sá, 2018.

Fig. 69. Loggia do Conjunto Nacional. Crédito: Cecília Sá, 2018.

³⁵⁰ Essa hipótese pode ser confrontada com os diversos depoimentos do Programa de História Oral, do Arquivo Público do Distrito Federal, onde os arquitetos Jayme Zettel, Augusto Guimarães, Sérgio Porto, Nauro Esteves e outros se referem ao “Grupo de Brasília” como a equipe de arquitetos e engenheiros pioneiros, que acaba traçando *laços de amizade* e de *união* por conta daquele contexto de imersão. Nauro Esteves relata uma participação do Grupo de Brasília maior do que a habitual, a fim de um controle sobre a realização do projeto conforme previsto: “Sei que uma vez nós estávamos lá ainda no Rio, ‘tava-se fazendo um esquema pra projeto aqui do Setor de Diversões, acho que era Setor de Diversões, ‘tava fazendo um esquema, porque a gente fornecia elementos mais concretos assim pra quem viesse construir em Brasília, porque a gente não queria que os caras viessem fazer qualquer besteira aqui, a gente lutava muito. Então a gente já fornecia estudos, quase anteprojetos a gente fornecia pra eles fazerem uma coisa direitinho, porque a gente queria fazer uma cidade decente. A gente mandava mesmo, já tinha autoridade, podia. O Juscelino dava toda liberdade pra gente.” In ESTEVES, Nauro. Programa de História Oral, do Arquivo Público do Distrito Federal, 1989. Arquivo Público do Distrito Federal. P.10.

Também no CONIC (SDS), apesar dos diferentes empreendedores para cada módulo, as ações projetuais foram norteadas pela ideia das projeções, em um sentido de manter os espaços de circulação internos públicos e abertos em uma continuação com a superfície exterior, mesmo que se configurassem como as *tradicionais vielas cariocas e venezianas*. Os edifícios foram projetados por distintos arquitetos, mas Lucio Costa, em colaboração com Maria Elisa Costa, definiu a locação e gabarito de cada módulo a ser construído, assegurando o desenho do chão e sua relação com o conjunto. Segundo Rezende,

A massa construída [do Conic] revelaria um volume intermediário entre a área não edificada da plataforma rodoviária com os setores comercial e hoteleiro. Os edifícios que fariam a interface entre o SD-S e a rodoviária, assim como entre o SD-S e o SH- S, seriam elevados sobre pilotis, ou seja, vazados em sua extensão. Esses pilotis poderiam ser ocupados apenas por cafés e restaurantes, uns térreos, outros suspensos.³⁵¹

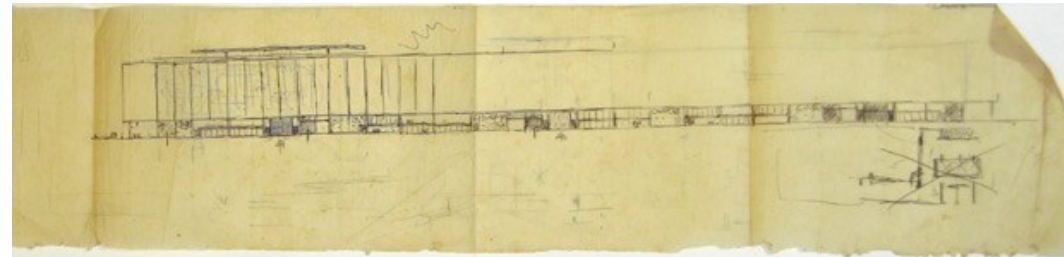
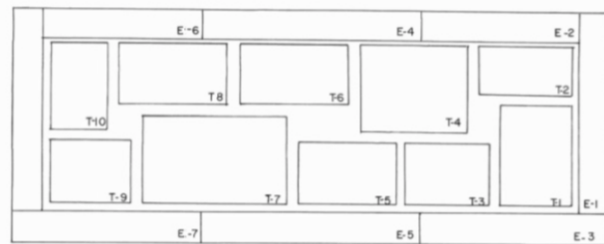


Fig. 71 Croquis de Lucio Costa para o Setor de Diversões Sul, 1960-1969. Crédito: Arquivo Casa de Lucio Costa.

Fig. 72 Desenho do Setor de Diversões Sul elaborado por Lucio Costa. Crédito: Rogério Rezende.

Na primeira década as intenções de se criar um espaço requintado como a Rua do Ouvidor no Rio de Janeiro dos anos 1950 de fato se estabeleceu. Segundo Rezende,

³⁵¹ REZENDE, Rogério. Centro de Brasília: projeto e reconfiguração: O caso do Setor de Diversões Sul – Conic. Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-graduação de Arquitetura e Urbanismo da FAU-UnB. Orientadora: Luciana Saboia. Brasília. 2014. P. 44.

No final da década de sessenta, após a inauguração de parte do complexo de edifícios, o SD-S começou a abrigar os primeiros órgãos administrativos que se transferiam para a capital, como embaixadas e outras representações governamentais (NUNES, 2011, p. 27). A proximidade com o Hotel Nacional, um importante centro de atividades da época, favorecia o fluxo de pessoas entre os setores Hoteleiro e de Diversões, que passou a abrigar um comércio requintado para atender a demanda, tanto dos funcionários do SD-S, como dos setores hoteleiro e comercial.³⁵²

Mas nas décadas seguintes, com a saída desses órgãos para seus locais definitivos, houve uma baixa procura dos aluguéis e uma contínua perda de valor e degradação desses espaços. Concedido em novo COEs a outras atividades, mas também ocupado por atividades informais entendidas socialmente como marginalizadas, torna-se menos permeável do ponto de vista da atratividade e segurança do espaço.



Fig. 73 Praça interna do Setor de Diversões Sul, 2018. Crédito: Cecília Sá.

³⁵² REZENDE, Rogério. Centro de Brasília: projeto e reconfiguração: O caso do Setor de Diversões Sul – Conic. Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-graduação de Arquitetura e Urbanismo da FAU-UnB. Orientadora: Luciana Saboia. Brasília. 2014. P. 53.

Além disso, as alterações feitas no início dos anos 1970 nos aterros que fazem ligação dos Setores de Diversões com os Setores Hoteleiros e a demora da conclusão dos Setores Culturais (dos dois lados) levaram a uma interrupção do sentido de fluxos das tramas e no uso livre do chão. E com isso, observa-se também uma descaracterização dos princípios que fundamentam o uso das projeções no entorno dos Setores de Diversões. Ao se estabelecer uma barreira na transposição e dificultar o acesso aos Setores Hoteleiros, a ideia de projeção perde seu sentido, pois o chão contínuo é desligado perdendo também uma continuidade na macroescala da cidade.

Essa reconfiguração dos aterros entre os Setores Hoteleiros e os Setores de Diversões, executada em 1971, teve grande impacto nos percursos e na paisagem apreendida pelo pedestre. Até essa data, a extensão do chão da Plataforma Superior aos hotéis era uma ligação contínua pelo chão, mas foi interrompida por diversas contingências ponderadas entre mercado imobiliário, Estado e o próprio arquiteto Lucio Costa. Naquele espaço deveria, segundo o projeto inicial haver um parque que continuava do outro lado no Setor Cultural, mas uma sequência de fatos o eliminou. Em primeiro lugar houve a concessão do uso dos subsolos no SDS (1962) por conta dos altos custos da estrutura no solo de pouca resistência,³⁵³ depois houve a necessidade da implantação de uma via de serviços para acesso aos subsolos (1967) e por fim a solicitação da criação de um estacionamento adjacente à esta rua em nível inferior, posterior aos Setores de Diversões (1971). Lucio Costa quando consultado sobre essas

³⁵³ Segundo Rezende: “A elevação dos aterros até o nível da plataforma rodoviária criou um solo instável, o que levou à necessidade de se criarem estruturas que atingissem o solo firme, cerca de 9 metros, até a cota do térreo da rodoviária. [...] Possivelmente pelo elevado custo da construção das fundações, os empreiteiros solicitaram o aproveitamento dos subsolos. Foi então encaminhado ao escritório de Costa, no Rio de Janeiro, o pedido de aproveitamento dos subsolos.” In REZENDE, Rogério. Centro de Brasília: projeto e reconfiguração: O caso do Setor de Diversões Sul – Conic. Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-graduação de Arquitetura e Urbanismo da FAU-UnB. Orientadora: Luciana Saboia Cruz. Brasília. 2014. P. 45.

questões deu um parecer sobre as modificações com a contrapartida da execução de uma praça no nível do térreo (plataforma superior) que interligasse os SDS e SHS.³⁵⁴

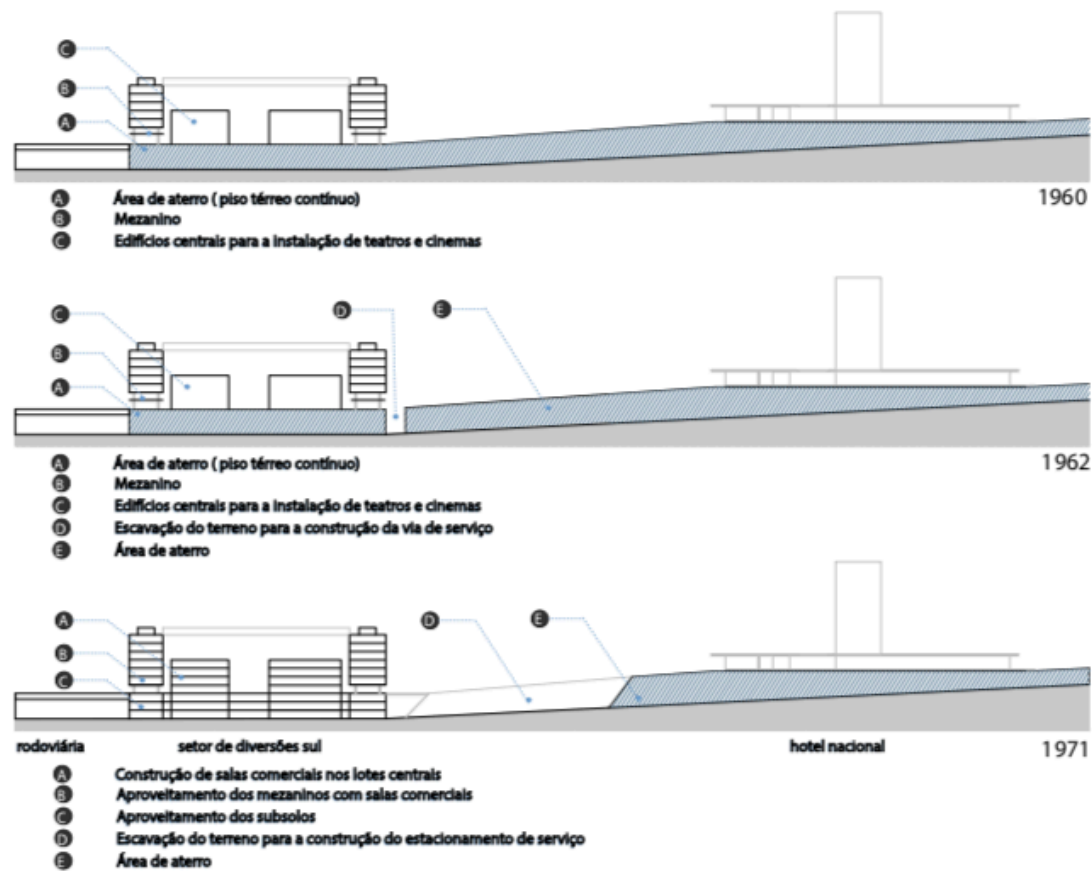


Fig. 74 Linha do tempo das transformações ocorridas no SDS em três períodos. Crédito: Rogério Rezende.

³⁵⁴ REZENDE, Rogério. Centro de Brasília: projeto e reconfiguração: O caso do Setor de Diversões Sul – Conic. Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-graduação de Arquitetura e Urbanismo da FAU-UnB. Orientadora: Luciana Saboia Cruz. Brasília. 2014. P. 61.

Essa alteração impactou também na construção do Conjunto Nacional, que em 1971 finalizava seu primeiro módulo, mas com a liberação do desterro acabou implantando ao longo de toda a fachada Oeste um grande estacionamento, sem a praça de ligação. Com isso, o nível térreo, das *loggias* no SDN e das galerias em pilotis do SDS, que se relacionariam com o lado dos hotéis, como um atravessamento desimpedido até a Plataforma, acabou se tornando um avarandado alto com vista para os carros parados, em vez do parque no mesmo nível.³⁵⁵ Apesar da liberação das passagens pela regulação da projeção, o chão contínuo é cortado, criando um fosso e o lançando para o nível das garagens semienterradas. (Fig. 75, p.219) O que elimina, do ponto de vista do caminhante, a ideia de infinitude e expansão nos percursos Leste-Oeste. Isso se acentua com a inconclusão do Setor Cultural.



Fig. 75 Fotografia do primeiro módulo do Conjunto Nacional, finalizado em 1971. Crédito: Arquivo do Conjunto Nacional de Brasília.

³⁵⁵ No acervo Casa de Lucio Costa foram encontrados registros sobre a liberação da “plataforma de carga e descarga para o Setor de Diversões Norte”, o mesmo desterro utilizado para estacionamentos. In Digitado VI.A.01-01716_SDS e SDN subsolos, Acervo Lucio Costa. Disponível em www.jobim.org/lucio/. O projeto para o Conjunto Nacional foi realizado em 1963 e a aprovação do desterro e construção foram feitas em 1971, entretanto, o projeto manteve suas características gerais, com as *loggias* no nível térreo. O Conjunto Nacional é um tema que merece investigações históricas aprofundadas, pois há pouco material sistematizado até hoje.

Na face leste da Plataforma, os projetos do Teatro Nacional e do Touring Clube têm a continuidade também como um ponto determinante na tomada de partido dos dois edifícios, que preveem em ambas concepções a transposição franca entre os níveis da Plataforma Superior e do Setor Cultural como elementos condicionantes de sua forma.

O Touring Clube, pavilhão de dois andares, projetado em 1962 e inaugurado em 1967, comporta-se como um portal de transição, um facilitador para a transposição de níveis. O primeiro projeto para o pavilhão do Touring previa uma grande rampa de ligação do Setor de Diversões Sul até o Setor Cultural Sul logo abaixo. Esta rampa, durante o desenvolvimento do projeto foi transformada em duas escadarias, que permaneceram fechadas a maior parte do tempo em que o edifício funcionou, mas a escada helicoidal interna, até hoje, cumpre bem o papel de ligação. (Fig. 76, p.220) Ao acessar o edifício pela altura da Plataforma Rodoviária superior os pedestres alcançam uma espécie de antessala por onde se é conduzido por uma larga escada helicoidal ao pilotis, em nível inferior. Ali, já em contato com o espaço aberto se avista a perspectiva para a Esplanada dos Ministérios. O percurso contrário, de quem vem do piso inferior, também se torna evidente pelo destaque da escada. Acima, o salão e as varandas funcionam como um mirante tanto para o lado da Esplanada, a leste, quanto para o da Torre de TV a oeste. Ao longo dos anos, o prédio passou por diversas reformas e mudanças de programa, mas a função de passagem é algo que se manteve, pública e aberta.



Fig. 76 Escada helicoidal ao fundo ligando os dois pavimentos do Touring Clube, 2018. Crédito: Cecília Sá.



Fig. 77 Fachada leste do Touring Clube e sua relação com a praça de pedestres e SDS. Foto: Agência Brasília, 2020.

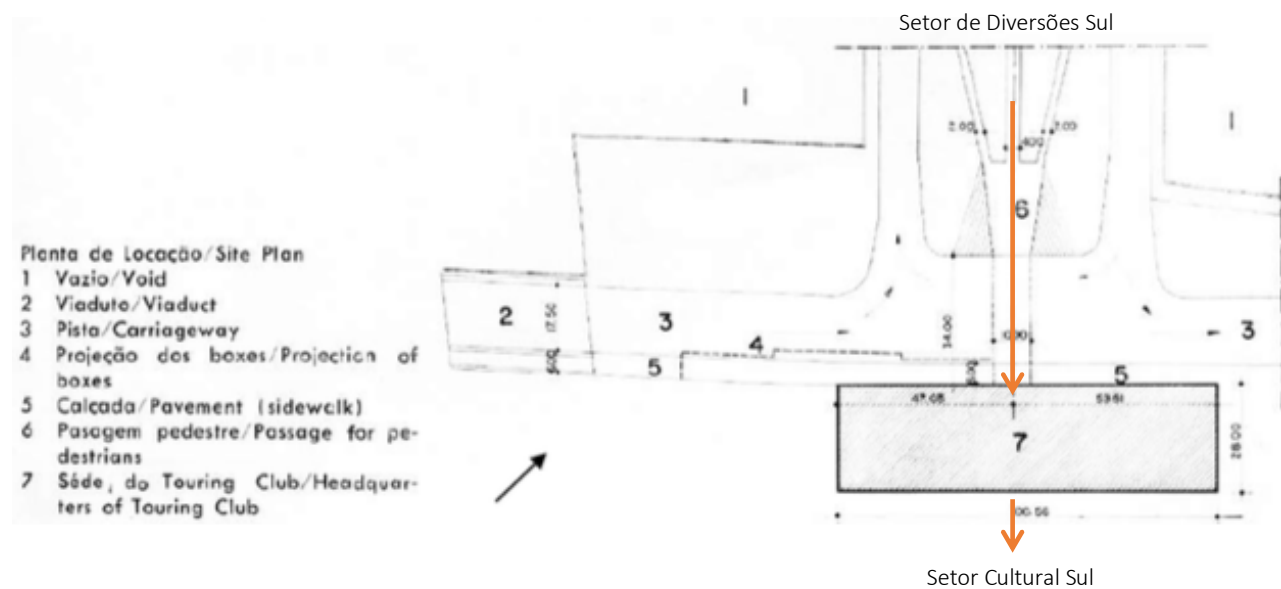


Fig. 78 Planta de implantação da primeira proposta para o Touring Clube do Brasil, Brasília. Crédito: Revista Módulo out/1962.

Já o Teatro Nacional, projetado em 1958 e inaugurado definitivamente em 1981, também cumpre esse papel de transposição. Apesar de menos evidente, ele apresenta uma larga passagem em rampas que conecta também os dois níveis. Na fotografia abaixo é possível verificar o percurso construído entre o Conjunto Nacional (Setor de Diversões Norte - SDN), passando pela praça de pedestres na larga faixa sobre o Eixo Rodoviário e por fim a passarela que alcança a entrada superior do foyer principal do Teatro. Por dentro, um túnel amplo atravessa o edifício até o plano inferior que se conecta ao foyer da sala de espetáculos menor, Martins Pena, desembocando no Setor Cultural Norte.³⁵⁶

³⁵⁶ No Setor Cultural Norte apenas o Teatro Nacional está edificado. Os lotes restantes permanecem vazios e talvez por isso, essa possibilidade de passagem seja menos evidente e não se relacione tanto com as movimentações urbanas locais.

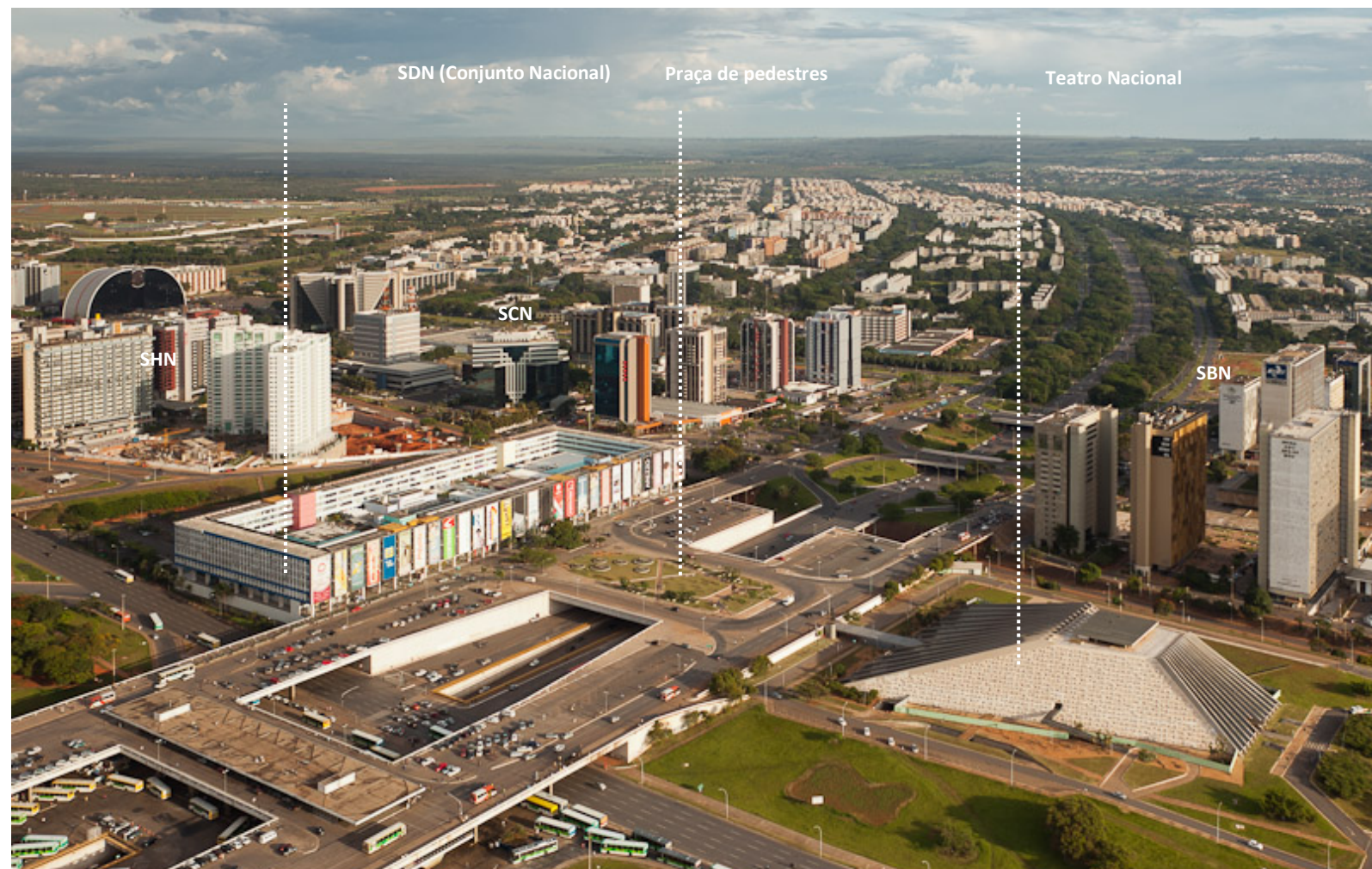


Fig. 79 Na fotografia é possível ver a relação de fluxo entre o Conjunto Nacional, praça de pedestres e Teatro Nacional. Crédito: Joana França, 2010.

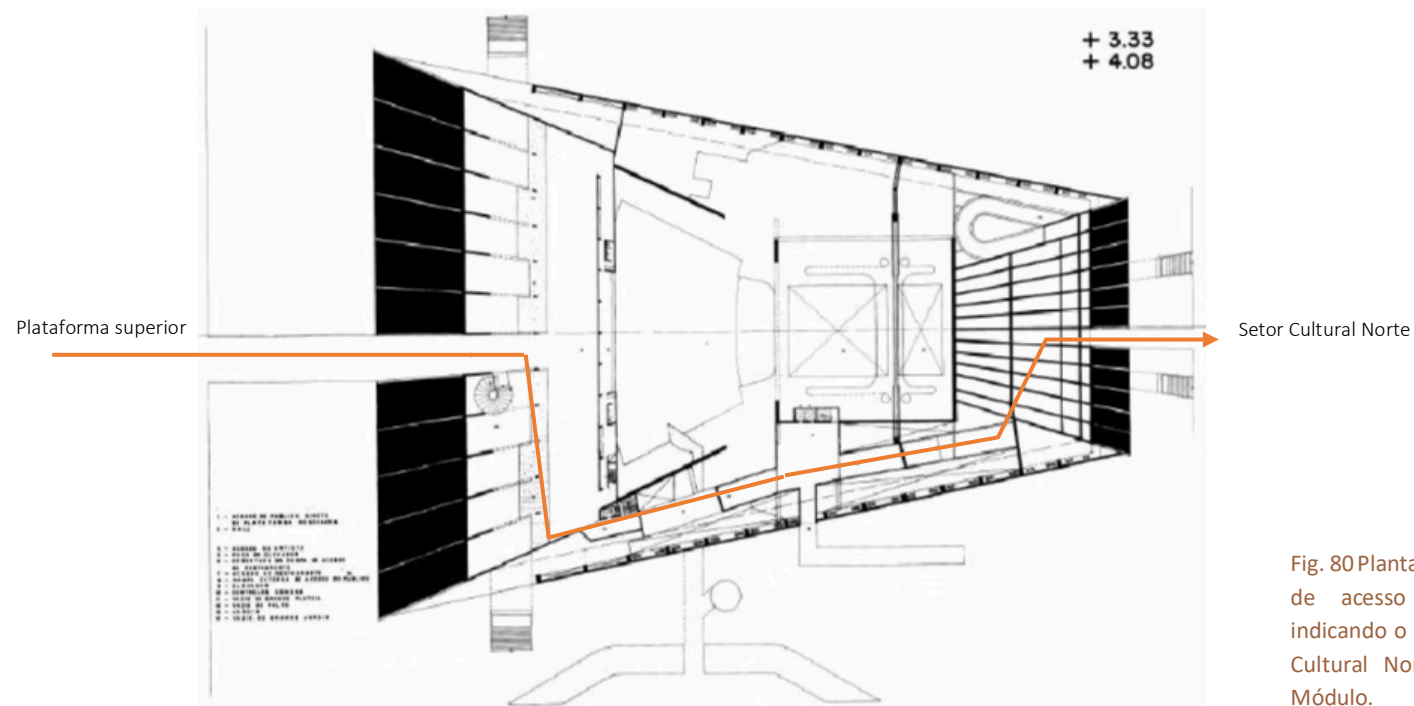


Fig. 80 Planta baixa do Teatro Nacional, nível de acesso pela Plataforma superior, indicando o fluxo pelas rampas até o Setor Cultural Norte. Brasília. Crédito: Revista Módulo.

Embora, nessa face Leste haja um desnível de mais de cinco metros que poderia ser caracterizado como um fosso, como nos Setores de Diversões, isso não acontece pelo protagonismo do desenho do chão no projeto dos edifícios. Pelas rampas, escadas e passarelas os dois prédios definem eixos e fluxos urbanos, interligando as dinâmicas da cidade como peças de transição. Ainda assim, o chão contínuo também é, de certa forma, descontínuo por conta da demora na construção do Setor Cultural, que até hoje permanece incompleto do lado Norte, provocando um espriamento do deslocamento entre

a Esplanada dos Ministérios e a Plataforma Central.³⁵⁷ Apesar disso, essas passagens dificultadas, sejam pelos fossos até os hotéis ou pelos distanciamentos estabelecidos, se mostram passíveis de reestruturação e recomposição da continuidade por um novo projeto do chão que utilize também uma estratégia de transição. O maior problema está nas relações com os setores nas diagonais: Setores Bancários e Setores Comerciais. Os fossos criados para as ruas auxiliares (S2 e N2) criam muitas dificuldades de acesso, com alturas íngremes e passagens estreitas. (Fig. 81 e 82, p.225).

Fig. 81 Fosso da Via S2 com Teatro Nacional ao fundo e série de escadarias estreitas, 2017. Foto: Cecília Sá.

Fig. 82 Passagem para o Setor Bancário Norte com fossos à direita. A largura da calçada é estreitada para a metade de sua dimensão, 2017. Foto: Cecília Sá.



³⁵⁷ Ali também houve um conflito que determinou os desenhos e a permeabilidade transversal pela plataforma. Durante décadas Oscar Niemeyer e outros arquitetos fizeram projetos para o Setor Cultural, mas além de questões políticas e econômicas que protelaram a execução do setor, houve uma divergência entre os propósitos de Lucio Costa e Niemeyer. O primeiro defendia a construção de um parque onde se distribuiriam projeções e “o setor iria se fixando aos poucos, progressivamente, à proporção que seus elementos fossem sendo solicitados”. As edificações se dispõem livremente de forma temporária e quando permanentes envoltas pela densa arborização em clareiras, semelhante a uma superquadra. Enquanto Niemeyer pensava o setor como um conjunto fechado e autônomo e que deveria assumir a mesma “liberdade plástica” da Praça dos Três Poderes, em uma praça seca.³⁵⁷ Essa opção, que prevaleceu, acabou gerando um descolamento do Touring em relação ao Conjunto Cultural da República. A Biblioteca estabelece esse limite visual, encerrando a praça, embora o pilotis permita o trânsito livre. Para ver mais detalhes sobre essa questão ler: SÁ, Cecília Gomes de. Setor Cultural de Brasília: contradições no centro da cidade. Dissertação de mestrado com orientação de MACHADO, Andrea. Porto Alegre: UFRGS, 2014. Ver também: Carta de Oscar Niemeyer a Lucio Costa em 11 de janeiro de 1960. Em acervo digital do Instituto Antônio Carlos Jobim / Casa de Lucio Costa. Disponível em www.jobim.org/lucio. Acessado em 01/10/2021.

Mas se as conexões entre os setores apresentam essas barreiras e soluções, nos percursos internos ao perímetro da cobertura da Plataforma Central, sejam no nível superior quanto inferior, as passagens se dão de forma contínua e livre, principalmente, no sentido Norte-Sul. As passarelas superiores que ligam os SDS e SDN e que ligam o Teatro e o Touring estão constantemente movimentadas pelos pedestres ou pela permanência de vendedores informais, configurando-se como uma ponte entre os dois lados da cidade. (Fig.83 e 84, p. 226 e anexo “Desenhos”, p.293)



Fig. 83 Passarela norte-sul entre Conjunto Nacional (SDN) e Conic (SDS), 2018. Foto: Cecília Sá.

Fig. 84 Passarela norte-sul entre Teatro Nacional e Touring Clube, 2018. Foto: Cecília Sá.

No Conic (SDS) se apresentam também algumas discontinuidades no chão: os diferentes projetos de cada módulo, a não coincidência dos tempos de execução e as frequentes alterações durante a construção fizeram com que os agenciamentos tivessem obstruções e variações de desenho de piso, em especial o Venâncio VI que tem em sua extensão um rebaixo de 50cm. (Fig. 85, p.227) No entanto, apesar de um projeto adequado poder resolver melhor essa acessibilidade, isso não afeta tanto os fluxos, que se deslocam para a calçada superior quando necessário. Também as praças, recentemente restauradas, tem uso frequente, sobretudo nos horários comerciais.³⁵⁸ Mesmo, aos domingos, com as lojas fechadas, há pessoas passeando nas galerias e *loggias* do shopping e do Conic, mostrando que o uso livre do chão, resguardado pela ferramenta da projeção se estabelece de uma forma franca.³⁵⁹



Fig. 85. Desnível no edifício Venâncio VI, SDS, 2018. Foto: Cecília Sá.

³⁵⁸ Como um espaço público, central e altamente movimentado (cerca de um milhão de pessoas circulam diariamente pela Plataforma, segundo dados da Secretaria de Transportes do DF), estas praças e amplos espaços abertos da plataforma superior tem um grande potencial para receber atividades efêmeras e eventos de maior porte, ultrapassando uma demanda restrita aos trabalhadores locais, mas isso depende de uma ativação cultural e de incentivo político desses usos vindos do próprio amadurecimento da cidade.

³⁵⁹ É claro que há conflitos sociais e restrições que em um espaço totalmente público não poderiam se estabelecer, mas a análise aqui se refere às qualidades espaciais, levando em conta a coexistência de espaços mais privados e outros mais públicos.

Assim, enquanto princípio, a projeção surge como um elemento alinhavador dos conceitos que fundamentam o chão como propriedade e o chão como percurso. Ela possibilita o ordenamento do solo ao organizar um mapa de limites construtivos e composições volumétricas, proporcionando um modo de compreensão da cidade como um todo, mesmo que abstrato, facilitando também, com isso, as regulações dos entornos imediatos aos edifícios e futuras reconfigurações do espaço contínuo do chão moderno. Mas, o principal é que a projeção incorpora a essa razão reguladora o sujeito que movimenta por essa superfície, dando condições de passagens e atravessamentos, mas também de habitar o chão moderno. Ela age tanto sobre as condições de permeabilidade quanto de porosidade, alinhando as tramas autônomas ao uso livre do chão, e essa reunião torna a projeção uma solução referência da Plataforma Central de Brasília para lidar com o chão moderno. Mas ela também tem suas limitações: ao operar em um sentido de assegurar um direito a essas qualidades espaciais, ela se mantém no nível abstrato de um instrumento legal passível de interpretações descontextualizadas.

A partir do momento que o entendimento da projeção se distancia de seu propósito conceitual de colocação do sujeito e sua liberdade de percurso no processo de conformação das normas urbanas e a projeção acaba se transformando em mera regra de parcelamento urbano a ser cumprida, sua constituição se confunde com a ideia de lote.³⁶⁰ Sem um sentido integrador mais amplo, os edifícios

³⁶⁰ Esse afastamento das premissas conceituais da projeção faz com que a partir da década de 1970 diversas projeções sejam transformadas em lotes, como é o caso dos espaços entrequadras, onde se localizam igrejas como a “Igrejinha” Nossa Senhora de Fátima que se torna uma projeção de exceção. Mas também o Setor Cultural é loteado em 1972 e reparcelado em lotes menores em 1977. Isso faz parte de um argumento propalado de que Brasília poderia ser autofinanciada pela venda de lotes urbanos. (PINHEIRO, Israel. “Uma realidade: Brasília”. In Revista Módulo n.8, Rio de Janeiro, jul. 1957. p. 4.) Mas também por nessa década ocorrer a transferência definitiva dos organismos públicos federais do Rio de Janeiro para Brasília, gerando um aumento populacional significativo, que por sua vez, demandou a elaboração do primeiro Plano Estruturador de Organização Territorial (PEOT) do Distrito Federal, em 1977. Essa tendência se consolida com Lei n. 6.766, de 19.12.1979 – Lei de Parcelamento do Solo.

encerram-se em si, atuando como unidades autônomas em relação a seu contexto. Isso é observado nos setores Comercial e Bancário Norte, por exemplo, onde os prédios não se relacionam com o espaço exterior, exceto por sua porta.³⁶¹ No SCN, não há um projeto do chão livre, como um elemento de integração, como ocorre no SCS, mas sim um mosaico de estacionamentos e calçadas estreitas emoldurando os edifícios. (Fig. 86, p.230) Já no SBN, o chão intermediário foi regulado para se manter no nível do térreo em plataformas de passagem de pedestre ao redor dos edifícios, mas por conta de uma interpretação de cada projeção como um lote isolado existem vários fossos internos e desconexões. (Fig.87, p.230) A deliberação de normas e parâmetros morfológicos protege a manutenção do vazio intersticial e das composições volumétricas, mas não garante as relações topológicas, os agenciamentos e nem os percursos de ligação.

Isso mostra uma insuficiência da projeção em si para estabelecer uma relação entre a macro escala e o limite micro de seu traçado. Por isso, a Plataforma Central é uma obra exemplar. A continuidade não se dá apenas no nível abstrato do parcelamento do solo, mas do projeto do chão – das calçadas, rampas, escadas e coberturas – em relação intrínseca com uma escala ampliada, macro: uma escala da paisagem. Esse interesse, entretanto, é percebido nas últimas legislações e planos sobre o território de Brasília, que têm apresentado definições mais precisas sobre a preservação e parametrização das paisagens e do chão livre.³⁶² Por isso, o desenho do chão, como elemento de interação e continuidade, pode ser um modo mais abrangente de se garantir as características do chão livre moderno como um lugar e não apenas uma base utilitária de circulação.

³⁶¹ Muitos usuários dos prédios no SBN acabam os acessando apenas pelos múltiplos pavimentos de garagens.

³⁶² A portaria do IPHAN n. 166/2016, a proposta do PPCUB (2017) e o último PDOT, ainda em processo de aprovação, apresentam em distintas escalas e objetos essa preocupação.

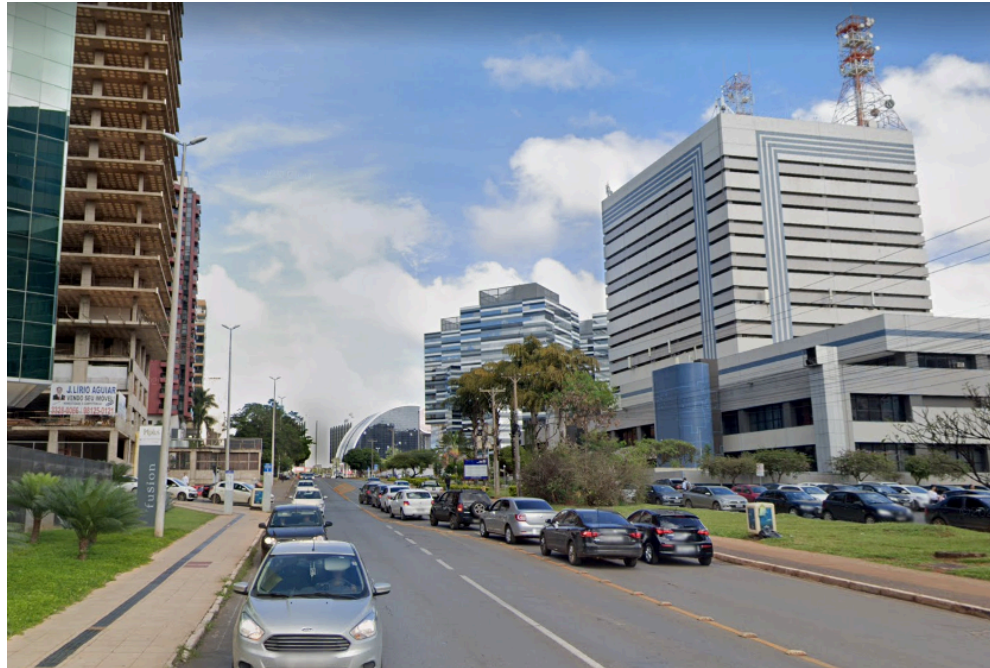


Fig. 86 Setor Comercial Norte, 2021. Crédito: Arquivo da autora.
Fig. 87 Setor Bancário Norte, 2021. Crédito: aguiarvasconcelos.com.br/

Mas essa análise dos parâmetros regulatórios do chão não é a única forma de apreensão das relações de integração e continuidade na Plataforma Central. Para além das questões de permeabilidade, percebe-se que da plataforma a continuidade visual se mantém, exibindo uma performance que se amplia da esfera abstrata para a esfera da percepção. Também se amplia das relações imediatas para suas relações com o ambiente exterior, em uma afirmação do espaço contínuo moderno.

O percurso realizado pelos largos corredores longitudinais da plataforma superior dá a impressão de a Torre de TV e o Congresso Nacional estarem praticamente no mesmo nível dos dois Setores de Diversões, do Teatro Nacional e do Touring. Se olharmos para o lado Leste, voltado à Esplanada, essa impressão é reforçada de um lado pela entrada do Teatro com sua forma piramidal se estendendo sutilmente ao nível inferior (Fig.88, p.232), e por outro lado, do pavilhão do Touring Clube, com sua cobertura de coroamento avançando sobre as varandas, o que descola o volume superior de seu bloco inferior, ou seja, há uma independência visual dessas fachadas. (Fig. 89, p.232) Assim, na composição desses edifícios, se define uma fachada longitudinal reversa da Plataforma que se completa com o enquadramento do Congresso Nacional e dos Ministérios nivelados pelo terraplano.³⁶³ (Fig. 90, p.233) Estabelece-se, assim, uma autonomia visual para essa camada. O emolduramento é mais latente ainda na vista para o lado Oeste: os blocos massivos dos setores de diversões, com a unidade constituída pelos “reclames luminosos”, enfatizam o marco vertical da Torre. (Fig. 91, p.233) Essa configuração dos terraplenos é fundamental para a apreensão de uma paisagem unitária e mostra, ao mesmo tempo, que cada elemento disposto age de forma simbiótica para alcançar esse resultado.

³⁶³ Embora o terraplano da Esplanada e a plataforma do Congresso Nacional estejam em uma cota 30 metros abaixo (cota 1063) e a Torre de TV 31 metros acima (cota 1126) da Plataforma Superior (cota 1095), a distância traz uma percepção de um alinhamento.



Fig. 88. Teatro Nacional como fachada da própria Plataforma Central, 2018. Crédito: Cecília Sá.

Fig. 89. Cobertura em balanço do Touring Clube, enquadrando a vista para a Esplanada, 2018. Crédito: Cecília Sá.



Fig. 90 Teatro Nacional e Touring Clube com Setor Cultural ao fundo, 2010. Crédito: Joana França.



Fig. 91 Touring Club e Teatro Nacional, com torre de TV ao fundo, 2010. Crédito: Joana França.

3.2.2 Topografia: entre as macro e microescalas

A partir do já visto, pode-se dizer que as apreensões da paisagem na área central de Brasília não são casuais, mas frutos de um meticuloso domínio da topografia desempenhado por Lucio Costa e a equipe de arquitetos e engenheiros durante a construção de Brasília. Isso fica mais claro pela interpretação dos recursos topográficos e topológicos utilizados. Desde os primeiros traços de locação do plano no sítio, o Eixo Monumental foi disposto exatamente no espigão que marca o domo de forma triangular definido pelo Córrego Fundo, o Ribeirão Bananal e Rio Paranoá que corre no rumo Leste para o Rio São Bartolomeu. (Fig.93, p.234) Dessa forma o Eixo avançava perpendicular às curvas do terreno, afrontando as declividades e construindo perspectivas monumentais para um horizonte *com vistas ilimitadas para os vales contíguos*, do mesmo modo como sugeriam as missões das primeiras expedições séculos antes.³⁶⁴ Mas após os ajustes exigidos pelo júri, houve um deslocamento da locação do plano em direção ao lago e o Eixo Monumental com seus marcos visuais definidos passou de uma extensão de 5450m a 8716m. Além disso, passou a ter uma diferença altimétrica de 118 metros desde o Cruzeiro (ponto mais alto do terreno) até a Praça dos Três Poderes, sendo necessário rearticular essas visuais.

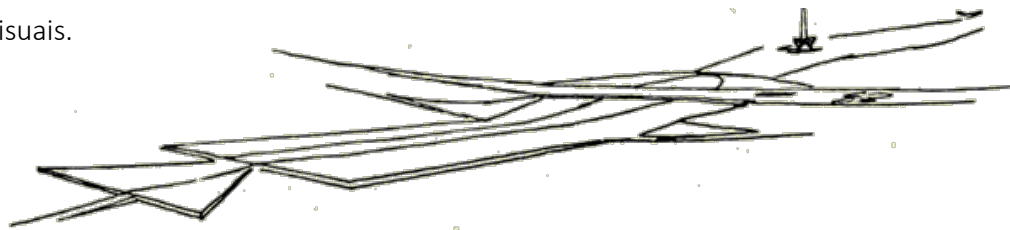


Fig.92 O croqui dos terraplenos do Eixo Monumental apresentado no Relatório do Plano Piloto mostra a ênfase que Lucio Costa dava a essas grandes plataformas topográficas para evocar a monumentalidade, destacando nessa relação, apenas o marco vertical da Torre de Televisão e a Plataforma Rodoviária, 1957. Crédito: COSTA, 1991.

³⁶⁴ A partir do anseio em se construir uma identidade nacional pela criação de uma nova capital da república, o interesse com as riquezas naturais do interior do Brasil é utilizado como um dos pontos de arranque para diversas pesquisas e expedições que ocorrem do final do século XIX a meados do XX, como a de Adolfo Varnhagen (1877). Esta referenciaria as demais expedições em favor da delimitação das terras da nova capital, como a Expedição Cruls (1892), o Relatório Polli Coelho (1948) e por fim, o mais detalhado, Relatório Belcher (1955), principal documento utilizado pela Comissão de Localização da Nova Capital Federal. Nesses documentos a descrição de uma paisagem natural ideal estava sempre presente.



Fig.93 Extrato do Mapa da área do Planalto Central determinada pelo Congresso Nacional para nela ser escolhido o sítio do futuro Distrito Federal e da Nova Capital, 1954, organizado pelo Conselho Nacional de Geografia. Em vermelho, a rede de caminhos pelo quadrilátero do atual Distrito Federal. Crédito: Casa Altamiro Pacheco. In Vieira Júnior, Wilson. Vestígios no Parque Nacional de Brasília e na Reserva Biológica da Contagem: do campo da invisibilidade aos lugares de memória. Dissertação de mestrado apresentada a FAU- UnB, orientada por Sylvia Ficher, Brasília, 2010.



Fig.94 (esquerda) Fotografia do cerrado com buritis e horizonte para os “vales contíguos”, antes da construção de Brasília. Crédito: Revista Brasília: revista da Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil: Ano 3, n. 35 (nov. 1959), p. 16.

Fig. 95 (direita) Movimento de terra para construção da Plataforma Central com vales ao fundo. Crédito: ArqPDF.

Fig. 96 (abaixo) Primeiras estruturas da Plataforma Central, Esplanada dos Ministérios e relação com o horizonte, 1959. Crédito: ArqPDF

No estudo “*Construída na linha do horizonte*”: Brasília, o Plano Piloto e a manipulação do chão,³⁶⁵ Maria Manuel Oliveira aponta que diante das alterações do júri, houve um grande esforço para se recompor as relações com as paisagens projetadas em vários reajustes topográficos que correspondessem ao sentido de monumentalidade do Eixo Monumental e às relações com o sítio imaginadas no projeto. Segundo ela, “[...] a distensão sofrida pelo Eixo Monumental não foi repartida de forma igual pelos *momentos notáveis* que o pontuam e organizam, mas sim criteriosamente distribuída, reajustando de forma precisa as relações geométricas e topográficas previstas pelo desenho inicial”. São seis os principais arranjos realizados (acompanhe na figura 99, p.240):

- a. A rodoferroviária foi deslocada 2020m para oeste, a fim de se conectar com a estrada de Planaltina, rebaixando sua implantação da cota 1165 para a 1119, o que ocasionou um distanciamento do centro urbano significativo, a ponto dessa relação quase se perder.
- b. No cruzeiro, ponto mais alto da cratera (cota 1172), seria implantada a Praça Municipal que foi deslocada 770m para leste, perdendo a proeminência e contraposição com a Praça dos Três Poderes.
- c. Para a Torre de TV teve de ser feito um aclive de 9 metros para que se mantivesse a cota de seu topo com a mesma altura da cota mais alta dos montes no horizonte (cota 1345). Ao se deslocar 710m, se distancia 90m da Plataforma Rodoviária em relação ao projeto anterior.
- d. A Esplanada dos Ministérios teve a mudança do distanciamento entre os monumentos mais significativa: estendeu a distância entre a Plataforma Rodoviária e o Congresso Nacional em

³⁶⁵OLIVEIRA, Maria Manuel. “Construída na linha do horizonte”: Brasília, o Plano Piloto e a manipulação do chão. In IPHAN. Patrimônio em Transformação: Atualidades e permanências na preservação de bens culturais em Brasília. Brasília: IPHAN-DF. 2017. P.14-50.

300m, aumentando a altura entre os terraplenos da Esplanada e da Praça dos Três Poderes, mas mantém a diferença de altura entre a plataforma superior (antes cota 1111, depois cota 1095) e a plataforma do Congresso (antes cota 1078, depois cota 1063).

- e. Também após a alteração do projeto do Congresso Nacional feita por Oscar Niemeyer³⁶⁶ houve uma refinada elaboração topográfica. “Ao edifício propriamente dito, acede-se através de um declive encerrado pelos arruamentos laterais e delicadamente escavado no miolo do aterro (apenas perceptível em situação de grade proximidade), que se adivinha relacionar o chão da Esplanada com o da Praça dos Três Poderes.”³⁶⁷ Esta, por sua vez, ao se dispor no terrapleno triangular abaixo, se dissimula e se autonomiza sobre o esporão.
- f. Por fim, a Plataforma Rodoviária, e com ela o Marco Zero, são deslocados 800 metros para leste, além de se alargar 60 metros por conta do projeto do Congresso Nacional. Com isso, o projeto da Plataforma teve que se moldar a topografia para vencer uma altura de 16 metros antes inexistente.

³⁶⁶ Nos primeiros estudos a partir do desenho apresentado no Relatório do Plano Piloto por Lucio Costa, o Palácio do Congresso Nacional se dispunha em uma plataforma paralela ao Eixo Monumental, com torre e cúpula únicas. Tomando como partida a Praça dos Três Poderes, Niemeyer muda a direção e composição do conjunto, priorizando a relação entre os edifícios dos palácios em detrimento da Esplanada dos Ministérios. “[...] o piso do platô triangular avança em direção à transição dos terraplenos e a passagem inclinada das vias passa a situar-se na borda limite da Esplanada dos Ministérios.” In SILVA, Elcio Gomes da. Os palácios originais de Brasília. Brasília, 2012. Tese de doutorado apresentada a Universidade de Brasília. Orientador: José Manoel Morales Sanchez. P. 215.

³⁶⁷ OLIVEIRA, Maria Manuel. “Construída na linha do horizonte”: Brasília, o Plano Piloto e a manipulação do chão. In IPHAN. Patrimônio em Transformação: Atualidades e permanências na preservação de bens culturais em Brasília. Brasília: IPHAN-DF. 2017. P.45.

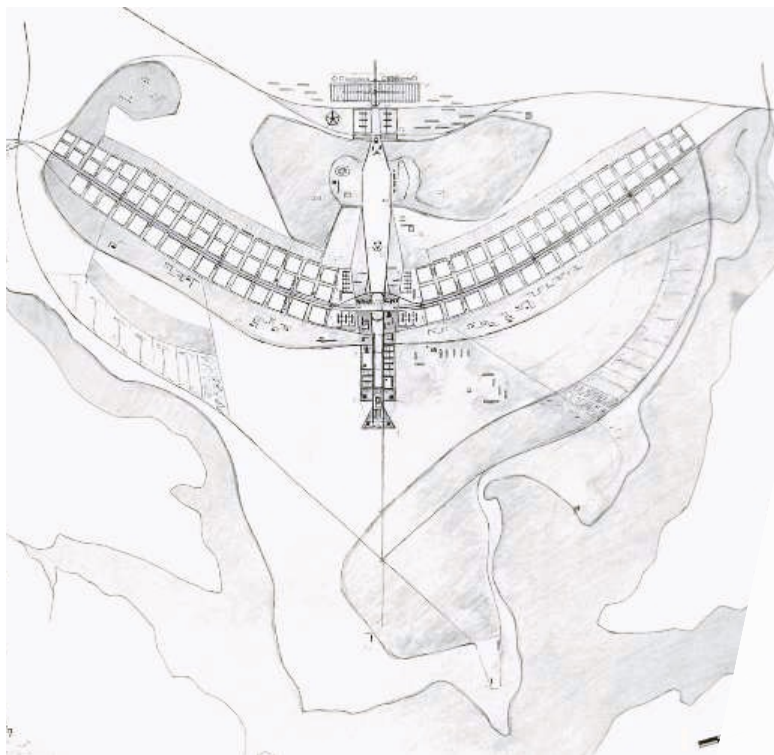


Fig. 97 Croqui do Plano Piloto de Brasília, Lucio Costa, 1957. Crédito: COSTA, 1995.

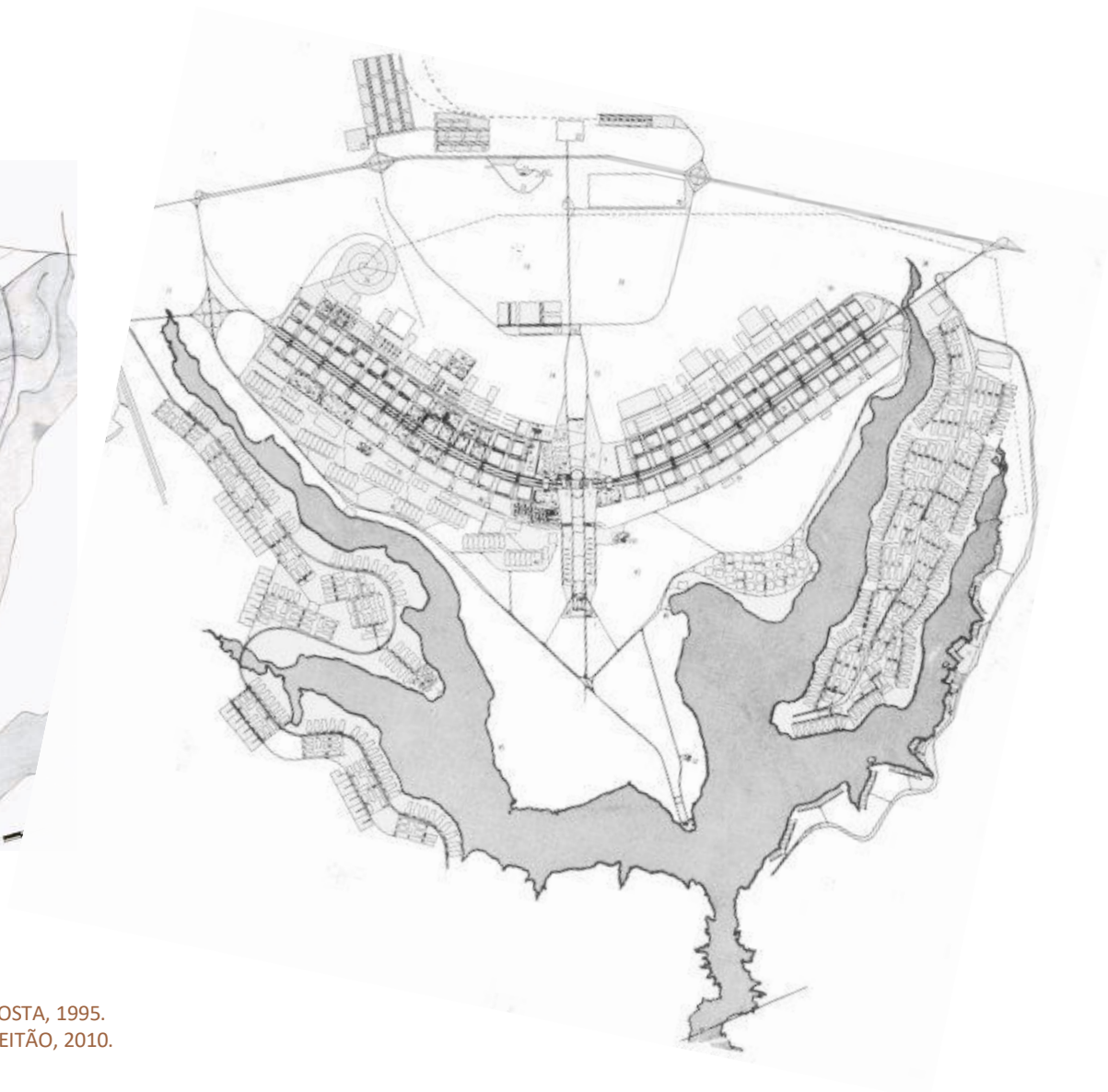
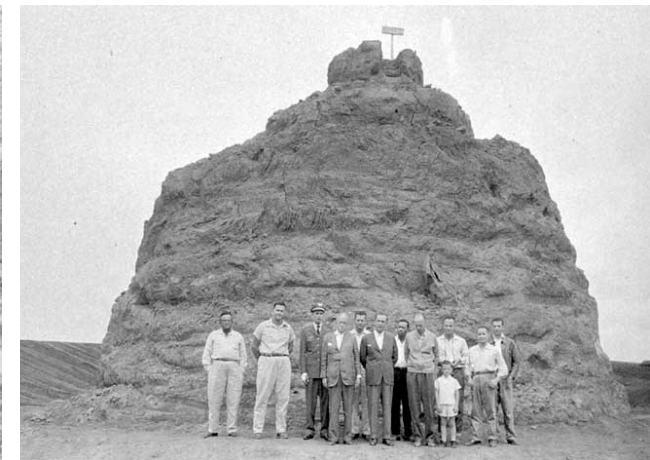
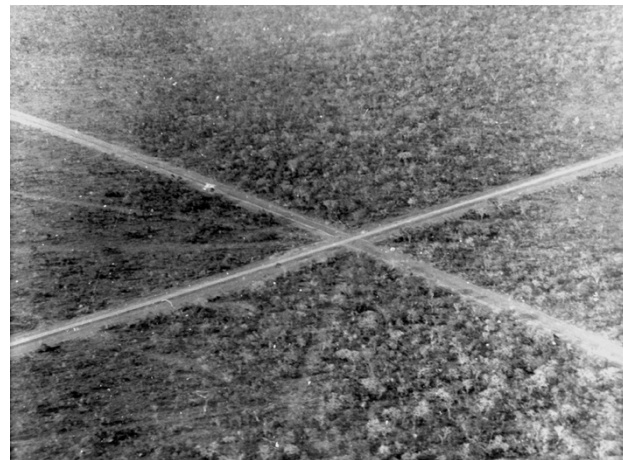


Fig. 98 Planta do Plano Piloto de Brasília atual, LEITÃO, 2010. Crédito: LEITÃO, 2010.

Todas essas transformações afetam diretamente a composição arquitetônica da Plataforma Central. Mais precisamente, se nota uma modelação mútua da arquitetura da Plataforma e da topografia do território, em uma escala ampliada, para juntas construírem as paisagens planejadas. O projeto do chão está tanto na movimentação da terra quanto no desenho arquitetônico, em uma relação contínua e sintética. Para que os marcos do Eixo Monumental se relacionassem e as paisagens se estabelecessem foi necessário desmontar a continuidade do chão da paisagem nativa e reconstruí-la a partir de uma nova topografia.

A imagem da cruz marcada no chão do cerrado (fig. 100, p.241), fotografia feita em 1956 por Mário Fontenelle amplamente repercutida como o marco zero da implantação do traçado urbano de Brasília, se contrasta com sua fotografia da equipe de topografia no lugar exato do cruzamento, feita dois anos depois. A primeira, remete a uma superfície homogênea, plana e desobstruída onde se poderia *pousar* o plano desenhado por Lucio Costa e dali se erguer a cidade. Enquanto na segunda (fig. 101, p.241), do ponto central imerge um monte de quase dez metros de altura, indicando o amplo movimento topográfico realizado para se alcançar a visualidade sutil existente na cidade edificada.

Fig.100 Fotografia da primeira demarcação dos Eixos Rodoviário e Monumental feita por Mário Fontenelle, em 1956. Crédito: ArqPDF.
Fig. 101 Escavação do Marco Zero, 1958. Crédito: Mário Fontenelle. Crédito: ArqPDF.



A mudança da cota de implantação da Plataforma representou um desnivelamento de cerca de nove metros em relação à posição anterior. No estudo inicial, a plataforma superior se situava no nível da superfície e a inferior “entalada nos dois topos, mas aberta nas faces maiores”. (Fig 102, p.242) Mas com a mudança, a Plataforma passou a se distribuir em três níveis, criando grandes caixões perdidos nas laterais do nível inferior, o que, por outro lado, derivou em um atravessamento completo no pavimento inferior, em uma noção visual de sequenciamento do Eixo Monumental que antes não existia. Além disso, há a criação do túnel semienterrado. Também o alargamento de sua extensão decorreu em rasgos em forma de “H” na plataforma superior, concentrando as passagens transversais às bordas.

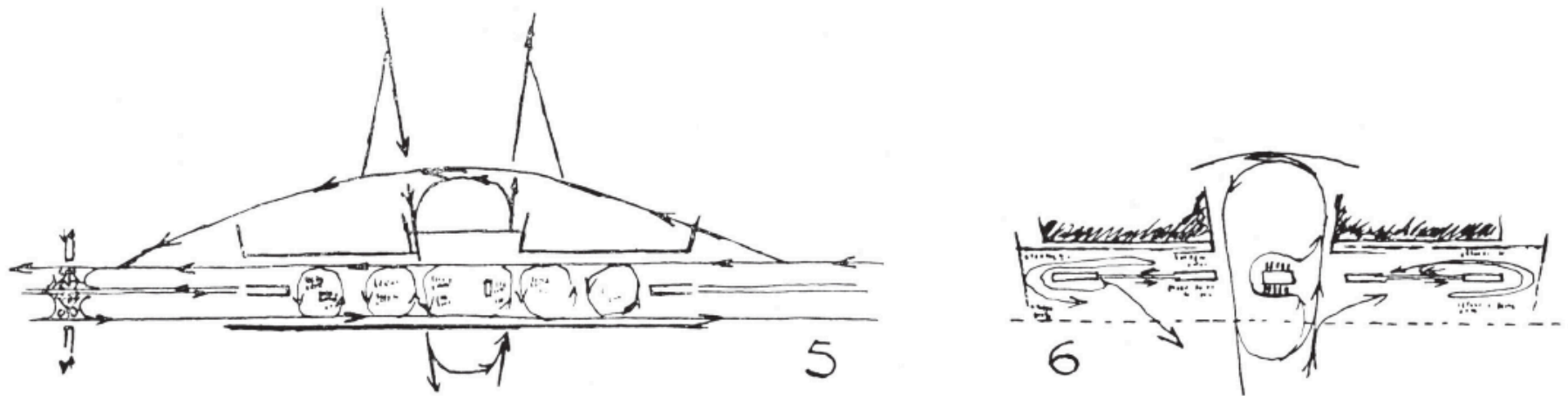


Fig.102 Croquis da Plataforma Central apresentado do Relatório do Plano Piloto em 1957. Crédito: COSTA, 1995.

Fig. 103 Escavação do túnel do “Buraco do Tatu”, 1959. Crédito: Arquivo Público do DF.

Fig. 104 Túnel do “Buraco do Tatu”, 2010. Crédito: Joana França.



A estrutura da Plataforma, portanto, cava a terra em um ato de separação para uma seguida reconexão. (Fig. 103 e 104, p. 243) Essa relação nos remete aos ensaios sobre a ponte como “construção do lugar” ensaiadas tanto por Georg Simmel (1909), como por Martin Heidegger (1954). Uma ponte transpõe certo obstáculo que em primeiro lugar os desune, os interrompe. Antes de ter consciência dessa separação, para propor em seguida a união, é preciso imaginar essa reunião, ter noção da possibilidade de continuidade do todo. Para Georg Simmel, só o homem é capaz de fazer esse exercício mental de associação e dissociação em que se supõe saber o que atingir do outro lado, o que ocorre para além da barreira.

Só ao homem é dado, diante da natureza, associar e dissociar, segundo o modo e a intensidade especial em que um supõe saber sobre o outro. Extraindo dois objetos naturais do seu lugar para dizer que estão "separados", nós já os referimos um ao outro na nossa consciência, nós os destacamos juntos do que se intercalava entre eles. (...) Seria absurdo, pratica e logicamente voltar a unir o que não estava separado, ver o que, num sentido, não permanece separado. (...) Num sentido imediato assim como simbólico, corporal e espiritual, a cada instante somos nós que separamos o que está ligado ou voltamos a unir o que está separado. (...) Para nós, e só para nós, as margens do rio não são apenas exteriores uma à outra, mas "separadas"; e a noção de separação estaria despojada de sentido se não houvésemos começado por uni-las, nos nossos pensamentos finalizados, nas nossas necessidades, na nossa imaginação.³⁶⁸

Essa condição imaginativa da potência de construção de um lugar ainda inexistente pelo que é dado, está no cerne da ação projetual do arquiteto e da própria condição de construção da paisagem. A remodelação do chão como construção da Plataforma Central nos revela, como em uma ponte, uma

³⁶⁸ SIMMEL, Georg. In LEACH, Neil. *Rethinking Architecture: a reader in Cultural Theory*. London: Ed Routledge, 1997. P. 63-67.

capacidade sintética de dissociação para a reintegração da paisagem voltada para as encostas, para o horizonte, para a Torre de TV e a Esplanada dos Ministérios e também para inter-relações diárias do espaço habitado. No texto *Pensar, Habitar, Contruir* Martin Heidegger também se refere ao conceito de ‘ponte’ como elemento de *reunião integradora* com características próprias que permitem *estância* e *circunstância*³⁶⁹, ou seja, a relação do sujeito com aquele espaço-tempo:

“O lugar não está simplesmente dado antes da ponte. Sem dúvida, antes da ponte existir, existem ao longo do rio muitas posições que podem ser ocupadas por alguma coisa. Dentre essas muitas posições, uma pode se tornar um lugar e, isso, através da ponte. A ponte não se situa num lugar. **É da própria ponte que surge um lugar.** A ponte é uma coisa. A ponte reúne integrando a quadratura, mas reúne integrando no modo de propiciar à quadratura estância e circunstância. A partir dessa circunstância determinam-se os lugares e os caminhos pelos quais se arruma, se dá espaço a um espaço.”³⁷⁰

Assim, esse processo de fragmentação para continuação não é percebido apenas nas relações macro, mas também na escala micro. A paisagem imaginada se concretiza pela articulação do desenho urbano com o desenho arquitetônico. Mais precisamente, na intermitência da imaginação e do desenho das duas escalas, em um reconhecimento mútuo. Além disso, a relação de continuidade não ocorre apenas no alcance da monumentalidade, mas nas relações cotidianas realizadas nos percursos. Se retomarmos o conceito de *pontos focais* de Norberg-Schulz,³⁷¹ entendemos que quando os assentamentos e os

³⁶⁹ FUÃO, Fernando. Construir, morar, pensar: uma releitura de ‘construir, habitar, pensar’ (bauen, wohnen, denken) de Martin Heidegger. In RES – Revista de Estética e Semiótica. N.5, 1/2016. P.1-30.

³⁷⁰ HEIDEGGER, Martin. Construir, habitar, pensar. 1954. Bauen, Wohnen, Denken. 1951 conferência pronunciada por ocasião da "Segunda Reunião de Darmstadt", publicada em *Vorträge und Aufsätze*, G. Neske, Pfullingen, 1954. Tradução de Marcia Sá Cavalcante Schuback. Disponível em: www.prourb.fau.ufrj.br/jkos/p2/heidegger_construir,%20habitar,%20pensar.pdf. Acessado em 20/06/2016.

³⁷¹ P. 178-179.

caminhos estão organicamente integrados ao seu ambiente, os lugares são estabelecidos e ao fazê-los, eles condensam uma qualidade de ambiência peculiar que reúne o que é conhecido.³⁷² Essa ideia se assemelha a que Solá-Morales compreende como paisagem.³⁷³ Na análise aqui empreendida podemos dizer que na Plataforma Central esses lugares de reconhecimento são percebidos não por “pontos focais”, mas por “camadas focais” identificadas na horizontalidade do chão percorrido. A reunião que se dá do assentamento com os caminhos se estabelece pelas combinações dos distintos elementos, configurando, assim, diferentes paisagens.

Na primeira camada, da plataforma superior, o caráter estático e a materialidade sóbria dos monumentos alcançados na Esplanada e na Torre de TV associados à conservação das atividades do Teatro oficial e mesmo do Conjunto Nacional desde o início de suas existências, exercem um sentido de permanência e um decoro que se agregam em uma paisagem monumental. Ao mesmo tempo, em um ajuste focal das percepções e visuais próximas, a ausência de cobertura, as ruas, as praças e a informalidade dos ajuntamentos eventuais (camelôs, feiras etc.) trazem a essa camada uma ideia de imprevisto e interioridade típicas das dinâmicas urbanas, alternando com a paisagem monumental uma impermanência indeterminada observada nas paisagens gregárias. Isso é reforçado ainda pela variação constante de atividades e públicos que o Conic e o Touring têm desempenhado ao longo do tempo.

³⁷² NORBERG-SCHULZ, Christian. O fenômeno do lugar. In NESBITT, Kate. Uma nova agenda para a arquitetura. São Paulo: Cosac Naify. 2006. P.448.

³⁷³ Relembrando que para o autor, a paisagem se caracteriza pela definição casual e subjetiva dos limites. Essa apreensão nasce do errático vagar do passeante pela artificialidade do efeito de superfície criada, e que pelo percurso e pela incorporação do tempo e do movimento à experiência do espaço, desvela o que nos é acessível e se faz reconhecível, familiar. In SOLÀ-MORALES, Ignasi. Territórios. Barcelona: GG Editorial. 2002.



Fig.105 Na Plataforma superior, a convivência entre a paisagem monumental e a paisagem diária, gregária. 2018. Crédito: Cecília Sá.

Na segunda camada, da plataforma inferior, outra paisagem é apreendida. Os vastos pilotis, sombreados pela cobertura em “H” definem um espaço aberto, em projeção, habitado por um público diverso e irrestrito que chega e sai em rápida velocidade, mas também que habita – até dorme – nos recantos. O chão é uma plataforma de concreto que se estende pelas visuais livres até os gramados, a conexão visual com o Teatro e com a praça do Complexo Cultural da República, mas as largas faixas de chão e menos céu tornam aparentemente o Congresso mais distante, se comparado com a perspectiva no nível superior.



Fig.106 Plataforma Inferior, 2021. Crédito: Cecília Sá.



Fig. 107 Atividades na Plataforma Inferior. Crédito: Eduardo Rossetti.

A escadaria marca o fluxo, persuadindo o percurso até os boxes. Esse espaço é também atravessado por carros e ônibus mesclados na paisagem, mas suas tramas são bem distintas. Por outro lado, o uso invariável como estação rodoviária, administrada pelo Estado, apresenta um espaço formal, mas não monumental. As escadas rolantes em um curso mecânico, o policiamento constante, a regulação dos estabelecimentos comerciais e os fluxos horários ondeantes mostram uma movimentação de caráter interno e prático. O rebaixo em relação ao platô da Torre de TV e os caixões perdidos conformam as “paredes”, os limites de uma interioridade, demarcando um lugar reservado e reconhecido por essas funcionalidades. Entretanto, a continuidade do chão com os planos verdes e pistas imediatos não a encerra. Essas características acabam definindo, nessa camada, uma paisagem cotidiana coletiva marcada pelo ritmo dos fluxos humanos e veiculares, mas em conexão constante com a escala ampliada da cidade.

Há ainda, uma terceira camada, praticamente exclusiva aos motoristas, que é a do túnel do “Buraco do Tatu”. Contrastando com a imagem “invisível” e serena da Plataforma vista de quem está na Esplanada ou mesmo no térreo da Torre de TV, a paisagem do túnel revela em alta velocidade, as diversas camadas da Plataforma Central e a altura de 16 metros, que vista dessa perspectiva a afirma como megaestrutura.³⁷⁴ (Fig.108, p.250) A travessia de uma asa a outra, em um jogo rápido de claros e escuros não passa despercebida, pelo contrário, estabelece uma das paisagens mais marcantes da cidade, sendo constantemente utilizada como representação da urbanidade e de modernidade em

³⁷⁴ Poderia se considerar ainda uma quarta camada definida pela estação do metrô. Nessa ambiência, se pressupõe a leitura de um espaço intermitentemente recortado e reconectado à cidade pela velocidade e pela sensação de escuridão e claridade provocadas pelo trem. Mas são categorias complexas a serem exploradas em outro momento.

reportagens, filmes e fotografias.³⁷⁵ O conjunto dessas camadas mostram a densa espessura desse chão infraestrutural, portador de uma pluralidade de identidades mutantes e não mutantes, e que operam por uma integração de fragmentos bastante distintos, comportando-se ora como arquitetura, ora como cidade, mas reunidos pela continuidade do chão como paisagem.



Fig. 108 Vista para os quatro níveis da Plataforma: superior, mezanino, inferior e túnel. Crédito: Eduardo Rossetti.

³⁷⁵ Para ver mais sobre essa recorrência da representação da Plataforma Rodoviária no cinema, ver: SANDOVAL, Liz da Costa. Brasília, Cinema e Modernidade: percorrendo a cidade modernista. Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da UnB. Orientadora: Luciana Saboia. Brasília, 2014.



Fig. 109 Vistas da plataforma no sentido leste-oeste. Crédito: Joana França, 2010.



Fig. 110 Vista da Plataforma no sentido norte-sul (abaixo). Crédito: Cecília Sá, 2010.

o chão como paisagem

O CHÃO COMO PAISAGEM:

Reflexões finais

A pesquisa dessa tese apresentou como motivo condutor a identificação dos prováveis elementos de projeto que possibilitariam uma leitura integrada da paisagem na área da Plataforma Central em Brasília, ainda que ali se encontrassem fossos e outros elementos de descontinuidade nas passagens presenciadas nos percursos locais. Essa indagação levou a se pensar também em uma frequente problemática associada ao projeto de Brasília que a aponta como um espaço desagregador, burocrático e estagnado no tempo, questões que se relacionam a suas características modernas, mas principalmente à separação da circulação de pedestres e veículos, ao zoneamento urbano e à sua matriz de prevalência da área livre sobre o construído. Pela análise dessas críticas, no primeiro capítulo “Pensar as tramas”, percebeu-se que a questão da desagregação acaba sendo vinculada à matriz moderna de espaço contínuo e aberto, que no Relatório do Plano Piloto se expressa no recurso das *tramas autônomas como garantia do uso livre do chão*. A partir dessas especulações, e de uma associação não direta, mas etimologicamente conexa, se contrapôs a ideia de segregação na crítica de Brasília ao conceito de fragmentação urbana, que nas últimas três décadas também invoca o problema da perda de continuidade nas cidades.

A confrontação desses conceitos indicou um contexto de transformações urbanas culturais e sociais desde o final do século XX que implicam em uma sociedade fragmentada e um espaço físico

descontínuo. Em Brasília, cidade recém criada, identificaram-se estudos que mostram uma busca por estabelecer identidades próprias, o que impulsiona uma fragmentação das ocupações do espaço e faz com que a burocracia das setorizações tenha menos peso para a formação dos fragmentos identitários na cidade, diluindo algumas dessas separações protocolares.³⁷⁶ Mas foi observado também que na própria identidade desenvolvida se salienta uma cultura normativa e de reconhecimento do plano de Lucio Costa como valor cultural. Bernardo Secchi diz que os usos das *figuras urbanas* da fragmentação e da continuidade ocorrem ao longo da história da cidade moderna de modo intermitente. Elas agem como os ouriços de Schopenhauer que ajustam suas distâncias e dores para se acomodarem e não passarem frio.³⁷⁷ A mesma ideia pode-se aplicar a Brasília ainda se acomodando entre seu plano e as vivências cotidianas. Com isso, não se trata de retornar a um paradigma do equilíbrio e da harmonia, mas manter uma organização aberta aos conflitos internos e transformações possíveis, exercendo uma dialética entre fragmentação e continuidade.

Para compreender melhor essa relação sintética entre continuidade e fragmentação, recorreu-se à integradora da teoria contemporânea da paisagem. No capítulo 2, “Construir a Paisagem”, realizou-se um percurso histórico que vai das origens do conceito de paisagem na Era Moderna até os dias atuais. A contribuição do capítulo está em mostrar a transformação de um olhar analítico e distanciado do homem sobre a natureza para uma visão cultural que volta a paisagem a uma perspectiva holística e ecológica onde o homem é parte constituinte da natureza.

³⁷⁶ BRANCO, Maria Cecília Campos Castello. Brasília: Narrativas Urbanas. Dissertação de mestrado apresentada ao Departamento de Sociologia da Universidade de Brasília. Orientadora: Maria Salete Kern Machado. Brasília. 2006.

³⁷⁷ SECCHI, Bernardo. Primeira Lição de Urbanismo. São Paulo: Ed. Perspectiva. 2005.

As primeiras noções de paisagem vêm da pintura e quando, da cidade, o homem passa a olhar a natureza como um objeto fora de si, contemplado à distância. Entre os séculos XVIII e XIX, Rousseau e Nietzsche fazem a transição da paisagem ideal contemplativa para o mergulho corpóreo na paisagem. O avanço da cidade industrial gera um incômodo com o ambiente urbano e a contemplação visual não é mais suficiente. Surgem, então, os jardins e espaços abertos como refúgios mentais e corporais. A paisagem, no entanto, segue sendo um dado natural. Mas no século XX, Georg Simmel dá uma grande contribuição para a discussão, distinguindo conceitualmente paisagem de natureza. A primeira como um olhar cultural e a segunda como um todo indissociável, reunindo novamente homem e mundo natural. Nesse período, o campo da arquitetura faz uma tentativa de reunir também o visual e o corpóreo pela abstração do espaço contínuo, diluindo as fronteiras entre interior e exterior. Um dos efeitos expressos pela relação chão contínuo e a paisagem é a desnaturalização da paisagem, com uma busca de continuidade entre cidade e natureza em uma diluição das fronteiras entre esses ambientes, antes vistos como sistemas espaciais, sociais e estéticos opostos. Ao trazer a natureza para a cidade como um dos elementos protagonistas, ocorre também uma desobjetivação da natureza, retirando-a de uma posição idílica, onde a paisagem era uma expressão contemplativa ou lugar de refúgio, e a levando para a cidade como parte integrante e como solução dos problemas urbanos. A paisagem então se torna um fim.

Mas essa visão progressista é criticada, e se desdobra em duas discussões expressivas na segunda metade do século XX: a questão da urbanidade e a ecologia. Valores como pertencimento e um olhar holístico para o planeta são incorporados à noção de paisagem que passa a ser encarada como modo, como mediação de contradições, possibilitando contínuas sínteses: da parte com o todo, entre a abstração e a concretude, entre objeto e sujeito, entre cidade e natureza etc. Essa mudança de olhar

ecológico e holístico desloca a atenção da cidade construída e urbanizada, para o solo não edificado, como uma infraestrutura verde. E faz com que o desenho do chão possa ser entendido em sua espessura de suporte, ou seja, de infraestrutura que sustenta o assentamento urbano. Mas também de acordo com Leatherbarrow, faz com que ele possa ser visto como uma infraestrutura de urbanidade e palco de ocorrências tangíveis e intangíveis: um espaço contínuo de vivências e transformações físicas, culturais, simbólicas, ecológicas. Nesse sentido, a paisagem é um recurso teórico, mas também sensorial, que pode contribuir bastante para o estudo e a conceituação do chão como um modo de integração e com a qual o arquiteto pode contar como ferramenta de desenho relacional entre o urbano e a arquitetura.

Esse pressuposto pode ser corroborado no terceiro capítulo, “Modelar o chão”. Primeiro pelo trajeto delineado nas associações feitas ao conceito de chão pelas definições de propriedade, percurso e topografia. Esses componentes que deram base a análise do estudo de caso, mostraram uma estrutura complexa de entendimentos para abarcar a espessura do chão como elemento de projeto e que passam em primeiro lugar, por uma leitura do chão como a abstração moderna segmentada da propriedade e das leis fundiárias. Mas também por um sistema operacional capaz de organizar a superfície urbana e sua gestão; em segundo, por um incremento de percepções subjetivas e um olhar fenomenológico para as coisas em si perpassado pela vivência do sujeito na cidade; e em terceiro por um olhar dinâmico para o território, variando entre a escala urbana, e a tectônica do detalhe construído. Mas para além disso, se desdobra também em outras possibilidades. Modelar o chão **pode ser** também conceituar o Chão como Arquitetura, no sentido de reunir essas três (ou outras mais) dimensões do demarcar, do habitar e do construir **um abrigo** em uma composição artificial integrada.

A análise da Plataforma Central em Brasília, caracterizada por sua peculiar matriz urbana moderna, nos mostra que seu chão livre tem todas essas dimensões e é um espaço ambíguo de permanência e impermanência, de indeterminação e de controle, mas capaz de receber nesse ambiente contraditório as transformações dinâmicas da sociedade e ao mesmo tempo estabelecer uma percepção de continuidade e reconhecimentos entre as camadas de fragmentos existentes. Nota-se que embora a sociedade e o espaço construído tenham se transformado ao longo do tempo e se distinguindo do projeto inicial, o plano de Lucio Costa ainda consegue dar esse sentido do todo. A paisagem planejada permanece em sua essência. De modo que as noções de totalidade e continuidade não se percebem pela homogeneidade dos edifícios construídos (de qualidade e estética variáveis), ou por um percurso persuasivo de circulação (como se era comum nas cidade concentradas de matriz convencional), mas na construção intencional, ou seja, projetada, do chão livre aberto da cidade.

Para construir essa paisagem no tempo, com seu caráter gregário e monumental, Lucio Costa reuniu em um planejamento em ampla escala, a modelagem de um lugar com suas vistas desejáveis, fluências e funções simbólicas, utilitárias e cotidianas. Coincidir esses propósitos com a realidade do sítio foi um exercício que envolveu ao mesmo tempo um pensamento conceitual sistêmico para tratar de aspectos práticos, performáticos e temporais, e um grande raciocínio de desenho, abrangendo aspectos materiais e espaciais. De forma que o projeto de continuidade se dá no desenho topográfico que Lucio Costa e sua equipe realizam interligando os fragmentos marcantes na macroescala do Eixo Monumental: Torre de TV, Esplanada, Praça dos Três Poderes, Plataforma Central, etc. Mas também na escala arquitetônica da Plataforma Central concebida como uma infraestrutura conectiva e, mais do que isso, construtora de novos lugares e paisagens, como se referiam Simmel, Heidegger e Schulz.

Os fragmentos na Plataforma Central são percebidos em camadas constituídas de diferentes fluxos, públicos e paisagens que são organizados de forma unitária pelo desenho do chão como um espaço habitável de passagem e de convivência. Esses espaços são difusos e ao mesmo tempo contidos e abertos, mas ainda assim, a configuração estabelecida por uma arquitetura centrada no projeto do chão os torna abarcáveis, ativando reconhecimentos do uno no múltiplo e possibilitando uma leitura contínua.³⁷⁸

Assim, a continuidade é alcançada em diferentes espectros que passam pela concretude do desenho das relações topológicas entre os espaços e as ligações com os outros fragmentos, por um desenho abstrato dos parâmetros de ordenamento e controle do solo e pela reificação do projeto imaginado e sua abertura como um espaço redesenhável. A percepção de continuidade na Plataforma Central está na concretude da matéria, trabalhada no que há de específico de cada lugar: a topografia, as passarelas, as rampas e escadas, mas também na experiência corporal e temporal: as sombras e luzes, as cores, as visuais etc. Está na regulação do que é permanente e do que é transitório, na deliberação das proporções e composições dos volumes construídos e no instrumento da projeção que permite a liberdade de fluxos. Além disso, está presente também na dimensão das possibilidades de reconfigurações. As diversas camadas de atividades permanentes e transitórias correlacionadas aos fluxos e vivências no espaço indeterminado do chão da Plataforma constituem dinâmicas temporais que não estão apenas associadas ao movimento, mas também à capacidade de relacionar o existente com o futuro, abrindo-se para a sobreposição de novas camadas.

³⁷⁸ No Setor de Diversões Norte e no Teatro o espaço é mais privativo e concentrado na interioridade, nos Setores de Diversões os edifícios delimitam praças e travessas, o Touring é um edifício de transição e nas plataformas inferior e superior essas relações de interpenetram e se confundem, mas são unidos pela continuidade do chão.

Assim, o chão da Plataforma Central é entendido como paisagem quando relaciona as múltiplas escalas em um ato reunidor; por se comportar como um palimpsesto, com diversas camadas temporais, funcionais e performáticas, mesmo sendo um sítio protegido; por apresentar limites difusos na integração com edifícios e setores e também porque é mutante e dialético, reconfigurando-se em sua materialidade e temporalidade.

Em termos de projeto, **o chão como paisagem** significa atentar-se tanto para as questões abstratas do ordenamento do solo quanto para o habitar e ao que move fluxos, energias, atuações e percepções no tempo e no espaço, ou seja, sua performance. É pensar o homem e a cidade como elementos constituintes e conformadores da natureza, ou seja, entender que suas ações tem repercussões no todo. É estabelecer um lugar de importância para o desenho como arranjo das relações de macro e microescalas. Ter maior consideração com as distâncias, as dimensões e as relações do espaço intermediário entre os edifícios e dos espaços que avançam os interiores borrando as relações binárias de arquitetura e cidade, público e privado, indivíduo e coletivo e finitude e infinitude. Significa ainda ter atenção com as visuais circundantes e ao mesmo tempo estabelecer espaços de intimidade e de reconhecimento. É pensar a cidade, suas arquiteturas e pessoas de forma reunidora, como sujeitos, e não como objetos isolados, mas também dar possibilidade de se manterem as especificidades e identidades de cada camada que se compõe. Permitir aglutinações homogêneas e identitárias em um espaço heterogêneo e respeitoso às diversidades culturais construindo em conjunto a paisagem como um fenômeno mutante, mas reunido pelo desenho do chão como elemento dialogador, disposto como centro do projeto.

Sendo assim, pode-se dizer que o estudo do chão da Plataforma Central em Brasília dá indícios de como a paisagem enquanto pensamento de projeto pode alcançar alternativas para os problemas de desagregação, falta de pertencimento ou de reconhecimento da parte no todo gerado nas cidades contemporâneas por mesclas espaciais fragmentárias. Ao analisar como se estabelecem as interconexões, as zonas de espaços ambíguos, as sobreposições de usos em um ambiente de constantes transformações culturais e sociais, percebe-se que o chão livre é a grande característica de Brasília com potencial de lidar com a dialética entre continuidade e fragmento. A conjunção das dimensões performáticas, materiais, espaciais e temporais que compõem o conceito de paisagem associadas à liberdade permitida no chão moderno nos mostra um caminho possível para se pensar Brasília não como um retrato estático e imaculável, mas como um espaço rico de experimentações efêmeras, um laboratório de antecipações conceituais, testes e mudanças físicas flexíveis. O **chão como paisagem** emerge como modo de projeto capaz de fornecer parâmetros de avaliação e propostas coerentes com as dificuldades, a pluralidade e a abrangência de espaços urbanos fragmentados e descontínuos, permitindo maior fluência entre cidade, arquitetura e os sujeitos que as habitam.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

_____. PRESIDÊNCIA DO BRASIL. Antecedentes históricos: 1549-1896. Vol. 1. Rio de Janeiro: Serviço de documentação da Presidência da República, 1960.

_____. Carta de Atenas. Assembleia do CIAM. 1933. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Carta%20de%20Atenas%201933.pdf>. Acessado em 20/08/2021.

_____. Ministério dos Transportes. Planos de Viação – Evolução Histórica (1808-1973). Rio de Janeiro: CNT, 1974.

_____. SENADO. I Seminário de estudos dos problemas urbanos de Brasília. Estudos e debates. Brasília: Senado. 1974

ARENDR, Hannah. Sobre a Revolução. São Paulo: Cia das Letras, 2011.

ARGAN, Giulio Carlo. A arte moderna na Europa: de Hogarth a Picasso. São Paulo: Companhia das Letras. 2010.

_____. História da Arte Italiana – De Giotto a Leonardo. São Paulo: Cosac & Naify, 2003.

_____. Imagem e persuasão: ensaios sobre o barroco. São Paulo: Companhia das Letras, 2004.

_____. L'Arte Moderna. Firenze: Sansoni. 2006.

BANHAM, Reyner. Megastructure: Urban Futures of the Recent Past. Nova York: Monacelli Press. 2000. P. 71; **MAKI**, Fumihiko. Investigations in Collective Form. St. Louis: Washington University School of Architecture. 1964.

BARAJAS, Diego; **VELASQUEZ**, Marisol Rivas. Hilberseimer: Radical urbanism. 28.04.2008 Disponível em <http://txt.architecturaltheory.eu>, acessado em 13/07/2021.

BAUMAN, Zygmunt. Confiança e medo na cidade. Rio de Janeiro: Ed. Zahar. 2005.

BENEVOLO, Leonardo. História da Cidade. São Paulo: Ed. Perspectiva. 1997.

BENJAMIN, Walter. A modernidade e os modernos. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro. 1975.

_____. Rua de Mão Única - Obras escolhidas Volume II. 5a. ed. São Paulo: Brasiliense, 1995.

BENTLEY, Ian. Responsive Environments: a manual for designers. London: 1985.

BERMAN, Marshall. Tudo que é sólido se desmancha no ar. São Paulo: Cia das Letras. 1986.

BERNOULLI, Hans. La città e il suolo urbano. Milão: Editora Antonio Vallardi. 1951.

BERQUE, Augustin. De paysage en outre-pays. In Le débat, vol. 65, p. 04-13, 1991

BRANCO, Maria Cecília Campos Castello. Brasília: Narrativas Urbanas. Dissertação de mestrado apresentada ao Departamento de Sociologia da Universidade de Brasília. Orientadora: Maria Salete Kern Machado. Brasília. 2006.

CADENASSO, M.L.; **MCGRATH**, Brian; **PICKETT**, S.T.A. Resilience in Ecology and Urban Design: linking Theory and Practice for Sustainable Cities. Nova York: Ed. Springer, 2013.

CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. Cidade de Muros: crime, segregação e cidadania em São Paulo. São Paulo: Ed. 34/Edusp. 2000.

CARPINTERO, Antonio Carlos Cabral. Brasília: prática e teoria urbanística no Brasil, 1956-1998. Tese de doutorado apresentada ao Programa de Pós-graduação de Arquitetura e Urbanismo da FAU-USP. Orientador: REIS FILHO, Nestor Goulart 1998.

CARVALHO, Calafate, Caio. Entre arquitetura e infraestrutura: desenho do solo como dispositivo de projeto na Plataforma Rodoviária de Brasília. Dissertação de mestrado apresentada ao Departamento de Arquitetura e Urbanismo da PUC-RJ. Orientador: Otavio Leonídio Ribeiro. Rio de Janeiro. 2015.

CARVALHO, Tiago. A estética do som na paisagem e na arquitetura. In SERRÃO, Adriana Veríssimo (org.). Filosofia e Arquitectura da Paisagem: um manual. Lisboa: Centro de Filosofia da Universidade de Lisboa, 2012. P. 145.

CAÚLA E SILVA, Adriana Mattos de. Trilogia das Utopias Urbanas: Urbanismo, HQ's e Cinema/ Adriana Mattos de Caúla e Silva. - Salvador: UFBA/ Faculdade de Arquitetura/ PPG-AU, 2008.

CAUQUELIN, Anne. A invenção da Paisagem. Rio de Janeiro: Ed. Martins Créditos, 2007.

CHASTEL, André. Arte e Humanismo. in ARGAN, Giulio Carlo. História da Arte Italiana – De Giotto a Leonardo. São Paulo: Cosac & Naify, 2003. P. 386.

CHOAY, Françoise. O patrimônio em questão: antologia para um combate. Belo horizonte: ed. Fino Trato. 2011.

_____. O urbanismo. São Paulo: ed. Perspectiva. 2009.

COMAS, Carlos Eduardo Dias. Um depoimento. ArqTEXTO, vol.2 Porto Alegre: PROPARG-UFRGS. Jan/2002.) Como na pintura cubista elimina-se ao máximo a ideia de moldura.

CORNER, James. Terra Fluxus. ALVARES, Luciano; MARTIN, Pierre-André (tradução). Revista Prumo, [S.l.], v. 1, n. 1, p. 10, aug. 2015. ISSN 2446-7340. Disponível em: <<http://periodicos.puc-rio.br/index.php/revistaprumo/article/view/144>>. Acesso em: 30 agosto de 2021.

CORULLON. Martin. A plataforma rodoviária de Brasília: infraestrutura, arquitetura e urbanidade. Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-graduação de Arquitetura e Urbanismo da FAU-USP. Orientadora: Regina Prospero Meyer. São Paulo. 2013.

COSTA, Lucio. Brasília, cidade que inventei. Brasília: ArPDF, CODEPLAN, DePHA, 1991.

_____. Brasília foi feita para o homem com fé num Brasil e mundo melhores. Rio de Janeiro: Jornal do Brasil, 8-11-1961.

_____. Brasília Revisitada 1985/87 Complementação, Preservação, Adensamento e Expansão Urbana. Brasília, GDF, 1987.

_____. Lucio Costa: registro de uma vivência. São Paulo: Empresa das Artes, 1995.

_____. Plataforma Central: Estação Rodoviária. In Módulo, vol. 14, Agosto/1959. P. 8-11.

_____. Sobre Arquitetura, capítulo: Monumentalidade e gente.

COSTA, Lucio (coord.); **COSTA**, Maria Elisa; **LIMA**, Adeildo Viegas de, Brasília, 57-85 – do plano-piloto ao Plano Piloto. Brasília: Terracap, 1985.

COSTA, Sabrina Studart Créditonele. Relações entre o traçado urbano e os edifícios modernos no centro de São Paulo – Arquitetura e Cidade (1938-1960). São Paulo: tese apresentada a FAU-USP, 2010.

CRUZ, Luciana Saboia Fonseca. Brasília and the modernist void: the central bus station and the struggle for cultural recognition. Tese de doutorado apresentada a Université Catholique de Louvain.

Orientador: David Vanderburgh. Vouvain la Neuve, Bélgica. 2009.

DELACAMPAGNE, Cristian. História da Filosofia do Século XX. Ed. Zahar. 1997

DESCARTES, René. Discurso do Método. Porto Alegre: L&PM, 2005.

DOHERTY, Gareth; **WALDHEIM**, Charles. Is landscape...? Londres/Nova York: Ed. Routledge. 2016.

SOJA, Edward W. Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions. Oxford: Blackwell Publishing, 2000.

FERREIRA, Aurélio Buarque de Holanda. Dicionário da língua portuguesa. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1993.

FERREIRA, Mendes Marcílio; **GOROVITZ**, Matheus. A invenção da superquadra. Brasília: IPHAN. 2021.

FICHER; Sylvia; **LEITÃO**, Francisco; **NOGUEIRA**, Geraldo; **FRANÇA**, Dionísio. Os blocos residenciais das superquadras do Plano Piloto de Brasília In LEITÃO, Francisco. (org.) Brasília 1960-2010: passado, presente e futuro. Brasília: GDF/SEDUMA/TERRACAP, 2009. P.255-269.

FICHER, Sylvia. **PALLAZZO**. Pedro Paulo. Paradigmas Urbanísticos de Brasília. Cadernos PPG-AU, Salvador, edição especial, 2005. P. 49-71.

FRAMPTOM, Kenneth. História Crítica da Arquitetura Moderna. São Paulo: Ed. Martins Créditos. 2008.

_____. Megaform as Urban Landscape. Michigan: University of Michigan, 1999.

FREITAS, Conceição. Doutor Lucio, neste Carnaval, a-ha, u-hu, o pilotis é nosso! Jornal Metrôpoles. Brasília, 25/02/2020/ Disponível em: <https://www.metropoles.com/conceicao-freitas/doutor-lucio-neste-carnaval-a-ha-u-hu-o-pilotis-e-nosso>

FRIEDMAN, Yona. La Architectura Movil: hacia una ciudad concebida por sus ciudadanos. Barcelona: Poseidon. 1978.

FUÃO, Fernando. Construir, morar, pensar: uma releitura de ‘contruir, habitar, pensar’ (bauen, wohnen, denken) de Martin Heidegger. In RES – Revista de Estética e Semiótica. N.5, 1/2016. P.1-30.

GONÇALVES, Victor. Entrelaçar corpo e paisagem. In **SERRÃO**, Adriana Veríssimo (org.). Filosofia e Arquitectura da Paisagem: um manual. Lisboa: Centro de Filosofia da Universidade de Lisboa, 2012. P. 105-115.

GARREAU, Joel. Edge City - Life on the New Frontier. Anchor Books, 1992.

GEDDES, Patrick. Cities in Evolution. An introduction to the Town-Planning movement, 1915.

GIEDION, Sigfried. Space, Time and Architecture. Cambridge: Harvard University Press. 1959.

GOMBRICH, Ernst. A História da Arte. São Paulo: LTC. 2000.

GREGOTTI, Vittorio. Território da Arquitetura. São Paulo: Ed. Perspectiva. 1975.

GRÖNING, Gert. A questionabilidade do conceito de paisagem. Revista RA E GA, Curitiba, n. 8, p. 9-18, 2004. Editora UFPR.

HABERMAS, Jürgen. O discurso filosófico da Modernidade. São Paulo: Martins Créditos, 2002.

HARVEY, David. A produção capitalista do Espaço. São Paulo: Editora Annablume, 2001.

HEIDEGGER, Martin. Ser e Tempo. Rio de Janeiro: Ed. Vozes. 1986.

_____. Construir, habitar, pensar. 1954. Bauen, Wohnen, Denken. 1951 conferência pronunciada por ocasião da "Segunda Reunião de Darmstadt", publicada em Vortäge und Aufsätze, G. Neske, Pfullingen, 1954. Tradução de Marcia Sá Cavalcante Schuback. Disponível em: www.proureb.fau.ufrj.br/jkos/p2/heidegger_construir,%20habitar,%20pensar.pdf. Acessado em 20/06/2016.

HEYNEN, Hilde. Architecture and Modernity: a critique. Cambridge: MIT Press, 2001.

HOLANDA, Frederico. Brasília: cidade moderna, cidade eterna. Brasília: FAU/UnB, 2010.

HOLSTON, James. A cidade modernista: uma critica de Brasília e sua utopia. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.

HOWARD, Sir Ebenezer. Cidades-jardins de amanhã / Ebenezer Howard. São Paulo: Hucitec, 1996.

IPHAN. Patrimônio em Transformação: Atualidades e permanências na preservação de bens culturais em Brasília. Brasília: IPHAN-DF. 2017.

JACOBS, Jane. Morte e Vida das Grandes Cidades. São Paulo: Martins Créditos. 2007.

JAIME, Bárbara Pérez; **AMADEO**, Javier. O conceito de liberdade nas teorias políticas de Kant, Hegel e Marx. In _____. Filosofia Política Moderna: de Hobbes a Marx. Buenos Aires/São Paulo: CLACSO/DCP-FFLCH-USP. 2006. P.405-423.

JAMESON, Fredric. Pós-modernismo: a lógica cultural do capitalismo tardio. São Paulo: Ática, 1997.

JENCKS, Charles, The language of Post-modern Architecture. Nova York: Wiley-Academy.1991

JUNQUEIRA, Juliana Villela. Modernos Trópicos – Brasil e Brasília. Dissertação de mestrado apresentada a FAU-USP. Orientador: Luís Antônio Jorge. São Paulo. 2014.

KANT, Immanuel. Crítica de la Razón Pura: estética trascendental y analítica trascendental. Buenos Aires: Editorial Losada, 1943.

KOHLSDORF, Maria Elaine. Ensaio sobre o Pensamento Urbanístico. Brasília: UnB PPG-FAU. 1996.

KRIER, ROB. El espacio urbano: proyectos de Stuttgart. Barcelona: Gustavo Gili. 1985.

KUBITSCHECK, Juscelino. Porque construí Brasília. Brasília: Senado Federal, 2000.

LASSANCE, Guilherme; **VARELLA**, Pedro; **CAPILLÉ**, Cauê Costa. Rio Metropolitano: guia para uma arquitetura. Rio de Janeiro: Rio Books, 2012.

LE CORBUSIER. Precisoões. São Paulo: Editora Cosac Naify, 2004.

_____. Três Estabelecimentos Humanos. São Paulo: Ed. Perspectiva. 1976.

_____. Planejamento urbano. São Paulo: Ed. Perspectiva. 2000.

_____. Urbanismo. São Paulo: Martins Créditos. 1992.

LEACH, Neil. Rethinking Architecture: a reader in Cultural Theory. London: Ed Routledge, 1997.

LEATHERBARROW, David. Topographical Stories: Studies in Landscape and Architecture. University of Pennsylvania Press, 2004.

LEITÃO, Francisco. (org.) Brasília 1960-2010: passado, presente e futuro. Brasília: GDF/SEDUMA/TERRACAP, 2009.

LIMA, J. R. C. Os terminais rodoviários de passageiros do interior do Estado de São Paulo: ontem e hoje. Dissertação de Mestrado, São Paulo: FAUUSP, 2004.

LOJKINE, Jean. O estado capitalista e a questão urbana. São Paulo: Martins Créditos, 1997.

LOPES, Cristiano Aguiar. “A loucura de Brasília”: o antimudancismo nas páginas do jornal Tribuna da Imprensa (1956-1960). Anais do 7.o Encontro Nacional de História da Mídia. Fortaleza, 2009.

LUCHIARI, Maria Tereza Duarte Paes. A (re)significação da paisagem no período contemporâneo. In **ROSENDAHL**, Zeny; **CORREA**, Roberto Lobato. Paisagem Imaginário e Espaço. Rio de Janeiro: Editora UERJ. 2001.

MACIEL, Carlos Alberto. Arquitetura como Infraestrutura. Tese de doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo da UFMG. Orientadora: Maria Lúcia Mailard. Belo Horizonte. 2015.

LUSTOSA, Isabel. Projetos para uma pátria imaginada: o Brasil de José Bonifácio e Hipólito da Costa. In Teresa Revista de Literatura Brasileira, vol. 12/13, São Paulo, p. 160-173, 2013.

LYNCH, Kevin. A imagem da cidade. São Paulo, Martins Créditos, 1997.

MAKI. Fumihiko. Investigations in Collective Form.

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

NESBITT, Kate. Uma nova agenda para a arquitetura. São Paulo: Cosac Naify. 2006.

NETTO, Vinícius M. O que a sintaxe espacial não é, 2013. Disponível em <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/14.161/4916>> Acessado em 04/02/2017.

OLIVEIRA. Maria Manuel. “Construída na linha do horizonte”: Brasília, o Plano Piloto e a manipulação do chão. In IPHAN. Patrimônio em Transformação: Atualidades e permanências na preservação de bens culturais em Brasília. Brasília: IPHAN-DF. 2017. P.14-50.

OELZE, Bertold; **VILLAS BÔAS**, Glaucia (org.) Simmel, Georg. Arte e vida: ensaios de estética sociológica. São Paulo: Hucitec Editora. 2016.

ORTEGA Y GASSET, Jose. A desumanização da arte. São Paulo: ed. Cortez. 1995.

_____. A Rebelião das Massas. Portugal: Ed. RuriaK Ink. 2013.

_____. Obras completas. Madrid: editorial Alianza, volume I. 1989.

ORTIZ, Renato. A Moderna Tradição Brasileira: Cultura Brasileira e Indústria Cultural. São Paulo: Editora Brasiliense, 2001.

PAIVA, Rosario. Suolo e progetto urbano: una nuova prospettiva. In Edizioni SUT - Sustainable Urban Transformation, Università degli Studi “G. d’Annunzio” di Chieti-Pescara, Reg. Tribunale di Pescara n°9/2011. Disponível em <http://www.ecowebtown.it>. Acesso em: 30 agosto de 2021.

PALLAZZO, Pedro Paulo. A “escala residencial” na superquadra de Brasília: Paradigma ou mistificação? Revista Paranoá, n. 25, 2020.

PECORARO, Rossano (org.). Os filósofos: clássicos da filosofia. Vol. II. São Paulo: Editora Vozes, 2008.

PEREIRA, Diogo Augusto Mondini. As estações rodoviárias modernistas no Brasil e o imaginário do “edifício-cidade”. In Anais 13º Seminário Docomomo Brasil Arquitetura Moderna Brasileira. 25 anos do Docomomo Brasil. Salvador: Instituto dos Arquitetos do Brasil - Departamento da Bahia, 2019.

POLIZZO, Ana Paula. A estética moderna da paisagem: a poética de Roberto Burle Marx. Rio de Janeiro, 2010. 173p. Dissertação de Mestrado apresentada ao Departamento de História, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. Orientador: KAMITA, João Masao.

PRÓSPERO, Victor Piedade de. Megaforma e Mesgaestrutura: categorias entre técnica, território e lugar e sua pertinência na arquitetura brasileira. In Risco - Revista de pesquisa em arquitetura e urbanismo IAU-USP. Vol. 16-1. 2018.

PULS, Maurício. Arquitetura e Filosofia. São Paulo: ed. Annablume. 2006.

RAMOS, Fernando Vásquez. “Team 10: Manifesto De Doorn”. arq.Urb, nº 9 (janeiro):159-68. 2013. Disponível em <https://revistaarqurb.com.br/arqurb/article/view/373>.

REZENDE, Rogério. Centro de Brasília: projeto e reconfiguração: O caso do Setor de Diversões Sul – Conic. Dissertação de mestrado apresentada ao Programa de Pós-graduação de Arquitetura e Urbanismo da FAU-UnB. Orientadora: Luciana Saboia. Brasília. 2014.

RIBEIRO, Manuela Souza; HOLANDA, Frederico. Urbanidade nas superquadras de Brasília. Cadernos PROARQ20.

RITTER, Joachim. In SERRÃO, Adriana Veríssimo. Paisagem e cidade: conflito e complementariedade. In SERRÃO, Adriana Veríssimo. (org.) Filosofia da Paisagem. Lisboa: Centro de Filosofia da Universidade de Lisboa, 2013. P. 165.

RODRIGUES, M. A. (trad.) Paisagem Criativa: Por que permanecemos na Província? de Martin Heidegger. Ideias, Campinas, SP, v. 5, n. 2, p. 275–280, 2015. Disponível em: <https://periodicos.sbu.unicamp.br/ojs/index.php/ideias/article/view/8649440>. Acesso em: 1 jul. 2021.

RODRIGUES, Mateus. Grupo faz ato em vão de prédio, no DF, onde crianças foram proibidas de brincar. Jornal G1. Brasília, 29/01/2017. Disponível em: <https://g1.globo.com/distrito->

federal/noticia/grupo-faz-ato-em-vao-de-predio-no-df-onde-criancas-foram-proibidas-de-brincar.ghml

ROSENDAHL, Zeny; **CORREA**, Roberto Lobato. Paisagem Imaginário e Espaço. Rio de Janeiro: Editora UERJ. 2001.

ROSSETTI, Eduardo Pierrotti. Lucio Costa e a Plataforma Rodoviária de Brasília. In *Arquitextos*, 119.03, ano 10, abr. 2010. Disponível em <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/10.119/3371>. Acessado em 04/05/2017.

_____. Brasília-patrimônio: desdobrar desafios e encarar o presente. *Arquitextos*, São Paulo, ano 14, n. 159.02, Vitruvius, ago. 2013 <<https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/14.159/4845>>.

ROTH, Leland. Entender a Arquitetura: seus elementos, história e significado. São Paulo: Ed. Gustavo Gili. 2017.

ROWE, Collin; **KOETTER**, Fred. Ciudad Collage. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 1981.

RUBY, Ilka & **Andreas**. Groundscapes: el reencuentro con el suelo em la arquitectura. Barcelona: GG Editorial, 2005.

SÁ, Cecília Gomes de. Setor Cultural de Brasília: contradições no centro da cidade. Porto Alegre, 2014. Dissertação de mestrado apresentada à Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Orientadora: Andrea Soler Machado.

SABOYA; BITTENCOURT; STELZNER; SABBAGH; MORO; BINS; ELY. Padrões de visibilidade, permeabilidade e apropriação em espaços públicos abertos: um estudo sintático. *Arquitextos*, São Paulo, ano 14, n. 164.01, Vitruvius, jan. 2014 Disponível em: <<https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/14.164/5015>>. Acessado em 04/02/2017.

SAMORA Y BONILLA, Javier. Ortega y Gasset, la aventura de la verdad. Madrid: Prisanoticias Colecciones y EMSE EDAPP. 2021.

SANTOS, Milton. Por uma outra globalização – do pensamento único à consciência universal. Rio de Janeiro: Record, 2000.

SANTOS, Milton; **SOUZA**, Maria Adélia Aparecida de; **SILVEIRA**, Maia Laura. Território, Globalização e Fragmentação. São Paulo: Editora HUCITEC – ANPUR, 1998. P. 21.

SCHILLING, Voltaire. Modernismo e Antimodernismo. Porto Alegre: AGE. 2019.

SEGAWA, Hugo. Ao amor do público: jardins no Brasil. São Paulo: Ed. Studio Nobel / FAPESP. 1996.

SECCHI, Bernardo. A cidade do século XX. São Paulo: Ed. Perspectiva. 2009.

_____. Primeira Lição de Urbanismo. São Paulo: Perspectiva. 2019.

_____. Progetto di suolo. In Casabella, n. 520/521, 1986. P.19-24.

SERRÃO, Adriana Veríssimo. (org.) Filosofia da Paisagem. Lisboa: Centro de Filosofia da Universidade de Lisboa, 2013.

_____. Paisagem e cidade: conflito e complementariedade. In SERRÃO, Adriana Veríssimo. (org.) Filosofia da Paisagem. Lisboa: Centro de Filosofia da Universidade de Lisboa, 2013. P. 160.

_____. Paisagem: natureza perdida, natureza reencontrada? In Revista de Filosofia Moderna e Contemporânea. Brasília: Universidade de Brasília, no 2, ano 1, P. 7-27, 2013.

SILVA, Élcio Gomes da. Os palácios originais de Brasília. Brasília, 2012. Tese de doutorado apresentada a Universidade de Brasília. Orientador: José Manoel Morales Sanchez.

SILVA, Ernesto. História de Brasília: um sonho, uma esperança, uma realidade. Brasília: Coordenada Editora de Brasília, s/d.

SILVA, Michel Aires da. A relação entre sujeito e objeto na filosofia. In www.filosofonet.com.br. Acessado em agosto 2017.

SIMMEL, Georg. Filosofia da Paisagem. Corvilhã, Portugal: Lusofia Press, 2009.

SOARES, Larissa de Aguiar Barbosa. Obras de Arte Paisagísticas à Luz da Filosofia de Heidegger. Dissertação apresentada como requisito parcial para obtenção do grau de Mestre pelo Programa de Pós-Graduação em Filosofia do Departamento de Filosofia da PUC-Rio. Orientador: Luís Camillo Osório, Rio de Janeiro, 2012.

SOLÀ-MORALES, Ignasi. Presente y futuros. La arquitectura en las ciudades. In AA. VV, Barcelona: Col·legi Oficial d'Arquitectes de Catalunya / Centre de Cultura Contemporània, 1996.

_____. Terrain Vague. ArchDaily Brasil: 2012. Disponível em:

<<http://www.archdaily.com.br/35561/terrain-vague-ignasi-de-sola-morales>> Acessado em setembro de 2015.

SOLÀ-MORALES, Ignasi. Territórios. Barcelona: GG Editorial. 2002.

SOUZA, Gabriela Tenório. Ao desocupado em cima da ponte. Brasília, arquitetura e vida pública. Tese de doutorado apresentada ao Programa de Pós-graduação de Arquitetura e Urbanismo da FAU-UnB. Orientador: Frederico de Holanda. Brasília. 2012.

SOUZA, Jessé; **ÖELZE**, Berthold (org.) Simmel e a modernidade. Brasília: Editora UnB, 2005.

TAFURI, Manfredo. De la Vanguardia a la Metropoli. Critica radical a la arquitetura. Barcelona: Gustavo Gili, 1972.

VENTURI, Robert. Complexidade e Contradição em Arquitetura. São Paulo: Martins Créditos, 1995.

VIDAL, Laurent. De Nova Lisboa a Brasília: a invenção de uma capital (séculos XIX e XX). Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2009.

VILLAÇA, Flavio. São Paulo: segregação urbana e desigualdade. Estudos avançados, n. 25 (71), 2011.

WALDHEIM. Charles. Landscape as Urbanism: a general theory. New Jersey: Princeton University Press. 2016.

_____. (org.) The Landscape Urbanism reader. Nova York: Princeton Press University. 2006.

WULF, Andrea. The Invention of Nature: Alexander von Humboldt's New World. New York: Alfred A. Knopf. 2015.

XAVIER, Alberto; **KANTINSKY**, Julio. Brasília: Antologia crítica. São Paulo: Cosac Naify. 2012.

ZUCCONI, Guido. A cidade do século XIX. São Paulo: Ed. Perspectiva. 2015.

Leis:

PPCUB – Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília

Código de Obras e Edificações do DF, 1960

Código de Obras e Edificações do DF, 1967

Código de Obras e Edificações do DF, 1991

Código de Obras e Edificações do DF, 1998

Lei n. 6.766, de 19.12.1979 – Lei de Parcelamento do Solo.

PEOT 1977

Portaria n. 314. IPHAN

Portaria n. 166/2016 IPHAN

Entrevistas:

VIGANÒ, Paola. Cidades podem reconstruir a natureza, afirma urbanista italiana. Entrevista dada a Folha de São Paulo em 02/08/2021 Disponível em <https://www1.folha.uol.com.br/ilustrissima/2021/08/cidades-podem-reconstruir-a-natureza-afirma-urbanista-italiana.shtml> Acesso em: 30 agosto de 2021.

ESTEVES, Nauro. Depoimento - Programa de História Oral. Brasília, Arquivo Público do Distrito Federal, 1989.

GUIMARÃES, Augusto. Depoimento - Programa de História Oral. Brasília, Arquivo Público do Distrito Federal, 1989.

PORTO, Sérgio. Depoimento - Programa de História Oral. Brasília, Arquivo Público do Distrito Federal, 1989.

ZETTEL, Jayme. Depoimento - Programa de História Oral. Brasília, Arquivo Público do Distrito Federal, 1989.

LISTA DE SIGLAS

ArqPDF Arquivo Público do Distrito Federal

CIAM Congresso Internacional de Arquitetura Moderna

CNPq Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico

COE Códigos de Obras e Edificações

CONIC Apelido do Setor de Diversões Sul

IAUS Institute for Architecture and Urban Studies

NEHS Núcleo de Estética, Hermenêutica e Semiótica

NOVACAP Companhia Urbanizadora da Nova Capital

PPCUB Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília

SAN Setor de Autarquias Norte

SAS Setor de Autarquias Sul

SBN Setor Bancário Norte

SBS Setor Bancário Sul

SCN Setor Comercial Norte

SCS Setor Comercial Sul

SCTN Setor Cultural Norte

SCTS Setor Cultural Sul

SDN Setor de Diversões Norte

SDS Setor de Diversões Sul

SHN Setor Hoteleiro Norte

SHS Setor Hoteleiro Sul

UFRGS Universidade Federal do Rio Grande do Sul

UnB Universidade de Brasília

UNESCO Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura

UniRitter Centro Universitário Ritter dos Reis

LISTA DE FIGURAS

- Fig. 01.** Perspectiva Leste do Eixo Monumental. Crédito: Joana França, 2010.....P.3
- Fig. 02.** Perspectiva Leste do Eixo Monumental. Na sequência, em primeiro plano os Setores de Diversões, logo a Plataforma Rodoviária, os Setores Culturais e a Esplanada dos Ministérios. Crédito: Joana França, 2010.....P.18
- Fig.03** Croquis do Plano Piloto feito por Lucio Costa, 1956. Crédito: COSTA, 1995..... P.19
- Fig.04** Projeto de matriz moderna para Saint Dié, Le Corbusier e Parma, com matriz tradicional. Crédito: ROWE, Collin; KOETTER, Fred, 1981. p.66-67.....P.20
- Fig.05** Maritime Youth House, BIG Architecture, 2004. Crédito: big.dk/.....P. 27
- Fig.06** Ewha Women University, Dominique Perrault, 2008. Crédito: perraultarchitecture.com/.....P. 27
- Fig.07** Museu de Arte Chichu, Tadao Ando, 2005. Crédito: vitruvius.com.br/.....P. 27
- Fig. 08** Projeto para o concurso da Estação Central de Göteborg, Suécia, Alvar Aalto, 1956. Crédito: FLEIG,1989.....P.29
- Fig. 09** Projeto para o concurso da Hauptstadt Berlin, Alison and Peter Smithson, 1958. Crédito: FRAMPTON, 2008... ..P.29

Fig.10 Fotografia aérea do Setor de Diversões Norte, o shopping Conjunto Nacional. Crédito: Joana França, 2010.....	P.47
Fig.11 Fotografia aérea da península do Lago Norte. Recorte sobre fotografia de Joana França, 2010.....	P.47
Fig.12 Imagem aérea das superquadras na Asa Sul mostrando a relação entre espaço aberto e construído, com uma evidente ênfase no chão livre. Crédito: Joana França, 2010.....	P.59
Fig.13 Croquis esquemático da relação edifício e solo livre. Crédito: LE CORBUSIER, 1976.....	P.61
Fig.14 Croquis esquemático da relação de projeções de edifícios e vias de pedestres. (s/ legenda) Crédito: LE CORBUSIER, 1976.....	P.61
Fig. 15 Croquis de uma superquadra em Brasília, Lucio Costa. Crédito: Costa, 1991.....	P.62
Fig. 16 Croquis de uma superquadra em Brasília, Lucio Costa. Crédito: Costa, 1991.....	P.62
Fig. 17 Fotografia aérea da área central de Brasília, com a Plataforma Rodoviária à frente, faixa dos Setores Comercial, Bancário e Hoteleiro, e a área residencial sul ao fundo. Crédito: Joana França, 2010.....	P. 63
Fig. 18 Fachada do projeto das Immeuble-villas de Le Corbusier, 1922. Crédito: Fundação Le Corbusier.....	P.69
Fig. 19 Projeto de Le Corbusier para Montevideo, 1929. Crédito: cronologiadourbanismo.ufba.br..	P. 69
Fig. 20 Na imagem, as relações entre a Plataforma, os Setores de Diversão e os setores ao redor. Entre os Setores Hoteleiros e de Diversões há um desterro que causa grande dificuldade de travessia. Crédito: Joana França. 2010.....	P. 73

Fig. 21 “Maio”, página do Livro de Horas. Paul e Jean de Limbourg, c. 1410. Crédito: GOMBRICH, Ernst. A História da Arte. Rio de Janeiro: LTC. 2000. P.165. Essa iluminura medieval mostra a natureza retratada não como uma composição natural das árvores, mas como pano de fundo chapado, sem tridimensionalidade.....P.85

Fig. 22 “A virgem do Chanceler Rolin”. Jan van Eyck. c.1435. Embora essas duas pinturas tenham datas próximas, a técnica de perspectiva utilizada por van Eyck mostra profundidade e a tentativa de representar a natureza o mais próximo de sua composição natural. O enquadramento das colunas evidencia o ponto focal e apresenta uma continuidade visual. Mas o alpendre e as pessoas observando a paisagem, em segundo plano, demarcam o distanciamento e controle do homem sobre a natureza, colocando-a como objeto de apreciação separado do artista que a observa. Crédito: atrianon.com/.....P.85

Fig. 23 “Paisagem de Órion cego buscando o sol”, Nicolas Poussin, c. 1658. Crédito: wikipedia.org/.....P.91

Fig. 24 “Paisagem arborizada”, Salvatore Rosa, c. 1650. Crédito: wikipedia.org/.....P.91

Fig. 25 “Guernica”, Pablo Picasso. 1937. Essa pintura cubista de Picasso mostra as diversas interfaces de abstração e continuidade entre arte e realidade, psique e materialidade, interior e exterior. As figuras distorcidas não buscam o purismo das formas, mas uma figuração do sentimento de angústia em relação à guerra espanhola, temática social do quadro. A escala da pintura e a ausência de moldura também provocam essa ideia de imersão e diluição das fronteiras com o espaço. Crédito: Deutsche Welle.....P. 115

Fig. 26 “Cidade-jardim”, 1898, Ebenezer Howard. Crédito: ricardotrevisan.com. O projeto de Howard apresenta uma divisão funcional por camadas circulares partindo do centro mais urbanizado até as

áreas agrícolas na borda. Argumenta nessa fusão campo-cidade pelo acesso da população do campo às benfeitorias urbanas e à vida saudável aos cidadãos. Também apresenta uma nova formulação fundiária com a promessa de maior controle da especulação e autofinanciamento.....P. 117

Fig 27 Na Cidade Centralizada, de 1944, Hilberseimer distribui os edifícios em uma estrutura em espinha de peixe. Os diferentes programas da cidade foram separados por áreas, de um lado estão os edifícios industriais, ao longo da rodovia os edifícios administrativos e comerciais, e atrás deles estão diversos tipos de habitações camufladas por uma massa vegetal. Outros programas, como escolas, estariam localizados nas extensas áreas verdes. Crédito: BARAJAS, Diego; VELASQUEZ, Marisol Rivas. Hilberseimer: Radical urbanism. 28.04.2008.....P.117

Fig. 28 Cidade contemporânea para 3 milhões de habitantes, 1922, Le Corbusier. Crédito: fountationlecorbusier.fr/.....P. 117

Fig. 29 “Plan Voisin, 1925, Le Corbusier. Crédito: Foundation Le Corbusier.....P. 121

Fig. 30 Fotomontagem de proposta para o Rio de Janeiro”, 1929, Le Corbusier. Crédito: Acervo Jornal O Globo.....P.121

Fig. 31 Plano para Argel, 1929, Le Corbusier. Crédito: Foundation Le Corbusier.....P.122

Fig. 32 Plano para São Paulo, 1929, Le Corbusier. Crédito: Foundation Le Corbusier.....P.122

Fig. 33 Plano para o Rio de Janeiro, 1929, Crédito: Foundation Le Corbusier.....P.122

Fig. 34 “Casa Curutchet, 1955, Le Corbusier. Modelo virtual da fachada. Crédito: archidaily.com/.....P.125

Fig. 35 “Casa Curutchet, 1955, Le Corbusier. Fotografia das rampas internas com vão para árvore. Crédito: archidaily.com/.....P.125

Fig. 36 “Casa Curutchet, 1955, Le Corbusier. Fotografia do terraço com abertura para a copa da árvore. Crédito: archidaily.com/.....P.125

Fig. 37 Pavilhão L’Esprit Nouveau, 1925, Le Corbusier. Crédito: Fundação Le Corbusier.....P.126

Fig. 38 Hospital para Veneza, 1964, Le Corbusier. Crédito: Fundação Le Corbusier.....P.127

Fig. 39 Croquis de Le Corbusier exemplificando a relação de continuidade entre a arquitetura moderna e a paisagem. Embora essa relação se dê de modo mais domesticado, pois a natureza está na cidade como elemento compositivo incorporado, a perspectiva ainda é de um objeto de apreciação ou instrumento a serviço do homem. Crédito: Fundação Le Corbusier.....P. 113

Fig. 40 Croquis de Patrick Geddes mostrando os estágios de produção e a relação entre cidade, campo e natureza. Crédito: GEDDES, P. Cities in Evolution. An introduction to the Town-Planning movement, 1915.....P. 131

Fig.41 Segundo Bernoulli, “um grande número de tais organismos estruturais indica, portanto, um sistema lógico e bem pensado de todas as atividades de construção. Portanto, podemos falar facilmente de um corpo unitário da cidade: está inserido num eixo mediano, encabeçado pelas duas portas, a rua principal, que é, ao mesmo tempo, o mercado, com as casas mais elegantes. Paralela à rua principal e simétrica a esta correm duas ruas, uma mais estreita, ladeada por casas menos conspícuas, a outra com funções de serviço como estábulos, domina-se celeiros e cabanas, atrás das edificações da via principal.”. Esse mapa esquemático mostra os limites e parcelamento interno da cidade de Kenzingen, na Alemanha, em 1240. Todo o território da cidade pertencia a um único senhor feudal. Crédito: BERNOULLI, 1951, p.26.....P.145

Fig.42 Fotografia aérea de Kenzingen, Baden-Württemberg, Alemanha. Crédito: Martin Bildstein...P.145

Fig.43 Plano Parcelario de Madri, 1876. Crédito: ZUCONNI,2015, p.70.....P.150

Fig.44 Cidade de Córdoba, séc. X. Crédito: BENEVOLO, 1979.....P.159

Fig. 45 Cidade de Tréveris, séc. IV. Crédito: BENEVOLO, 1979.....P.159

Fig.46 Relação da cúpula de Brunelleschi em Florença com a cidade. Crédito: viator.com/.....P. 161

Fig.47 (direita) Fotografia aérea da Piazza del Campo, em Siena. O chão da praça é triangulado pra vencer o caimento do terreno de forma sutil, mas direcionado ao centro. Sem degraus, o olhar do pedestre se mantém altivo e sem interrupções. Michelangelo usa a mesma estratégia na Praça do Capitólio, transformando as escadas laterais em rampas leves chegando aos limites da elipse. Depois eleva o centro da elipse para enfatizar a estátua equestre de Marco Aurélio. s/d. Crédito: Google Images.....P.163

Fig.48 (esquerda) Fotografia aérea da Praça do Capitólio, de Michelangelo. s/d. Crédito: Google images.....P.163

Fig.49 (esquerda) Planta da Praça do Capitólio antes da reforma de Michelangelo, século XV. Crédito: Redesenhos a partir de plantas em ROTH, Leland, 2011 e GIEDION, 1959.....P.164

Fig.50 (direita) Planta da Praça do Capitólio após da reforma de Michelangelo, século XVI. Crédito: Redesenhos a partir de plantas em ROTH, Leland, 2011 e GIEDION, 1959.....P.164

Fig.51 Ilustração do Corredor Vasariano, de Giorgio Vasari. s/d. Crédito: Google images.....P.166

Fig.52 (esquerda) Planta de locação da Galleria degli Uffizi ligando o Rio Arno ao Palácio Vecchio, s/d. Crédito: Google Images.....P.167

Fig. 53 (direita) Fotografia interna da passagem da Galleria degli Uffizi, s/d. Crédito: Google Images.	P.167
Fig.54 Planta da reformulação urbana de Sisto V, demarcando os eixos abertos em avenidas que interligam as principais igrejas de Roma. s/d. Crédito: Google images.....	P.168
Fig.55 Fotografia aérea da Plataforma Central. Crédito: Joana França, 2010.....	P.191
Fig.56 Fotografia aérea da Plataforma Rodoviária, 1960. Crédito: Arquivo Público do Distrito Federal.....	P.194
Fig.57 Fotografia ilustrando os distintos níveis da Plataforma Rodoviária, no centro o “Buraco do Tatu”. Crédito: Joana França, 2010.....	P.196
Fig.58 Fotografia aérea com Setores Comerciais (SCS e SCN), Setores Hoteleiros (SHS e SHN), Setores de Diversões (SDS e SDN), Plataforma Central, Setores Bancários (SBS e SBN), e Setores Culturais (SCTS e SCTN), 2008. Crédito: Google Earth.....	P.197
Fig.59 A Fotografia aérea mostra as diversas estruturas e programas que compõem a Plataforma Central: Touring Club, Setor de Diversões Norte e Sul, Teatro e Rodoviária, Metrô etc. Crédito: Joana França.....	P.201
Fig.60 Croquis do Relatório do Plano Piloto de Lucio Costa mostrando esquemas de circulação, níveis e fachadas com letreiros e definições de pilotis. Crédito: COSTA, 1995.....	P. 206
Fig.61 Projeção do tipo pilotis na superquadra SQN 215, 2017. Crédito: Cecília Sá.....	P.207
Fig.62 Projeção dos edifícios do SCS. Crédito: Google Maps.....	P.207
Fig.63 Eixo de circulação projetado para o SCS. Crédito: Eduardo Rossetti, 2017.....	P.209

Fig.64 No Setor Comercial Norte as projeções são tratadas como lotes isolados, sem um projeto anterior de circulação e de uso do chão. Crédito: grupoawakebrasil.com.....P.209

Fig.65 À esquerda, em seguida ao Teatro Nacional, ainda permanece o terreno desocupado do Setor Cultural Norte, gerando um distanciamento entre a Esplanada dos Ministérios e a Plataforma Central. Crédito: Joana França, 2010.....P.210

Fig.66 Conjunto Nacional em primeiro plano e o Teatro Nacional ao fundo. Crédito: Joana França, 2010.....P.212

Fig. 67 Passarela do Con8zic ao Conjunto Nacional (ao fundo). Crédito: Cecília Sá, 2018.....P.214

Fig. 68 Conexão do Conjunto Nacional com a Plataforma superior. Crédito: Cecília Sá 2018.....P.214

Fig. 69 Loggia do Conjunto Nacional. Crédito: Cecília Sá, 2018.....P.214

Fig. 70 Desenho do Setor de Diversões Norte elaborado pelo arquiteto Nauro Esteves ainda antes da compra do terreno pela empreendedora do Conjunto Nacional, 1963. Crédito: Arquivo Público do Distrito Federal.....P.215

Fig. 71 Croquis de Lucio Costa para o Setor de Diversões Sul, 1960-1969. Crédito: Arquivo Casa de Lucio Costa.....P.216

Fig. 72 Desenho do Setor de Diversões Sul elaborado por Lucio Costa. Crédito: Arquivo Casa de Lucio Costa.....P.216

Fig. 73 Praça interna do Setor de Diversões Sul, 2018. Crédito: Cecília Sá.....P.217

Fig. 74 Linha do tempo das transformações ocorridas no SDS em três períodos. Crédito: Rogério Rezende.....P. 219

Fig.75 Fotografia do primeiro módulo do Conjunto Nacional, finalizado em 1971. Crédito: Arquivo do Conjunto Nacional de Brasília.....	P.220
Fig. 76 Escada helicoidal ao fundo ligando os dois pavimentos do Touring Clube. 2018. Crédito: Cecília Sá.....	P.221
Fig. 77 Fachada leste do Touring Clube e sua relação com a praça de pedestres e SDS. Crédito: Agência Brasília, 2020.....	P.222
Fig.78 Planta de implantação da primeira proposta para o Touring Clube do Brasil, Brasília. Crédito: Revista Módulo out/1962.....	P.223
Fig. 79. Na fotografia é possível ver a relação de fluxo entre o Conjunto Nacional, praça de pedestres e Teatro Nacional. Crédito: Joana França, 2010.....	P.224
Fig.80 Planta baixa do Teatro Nacional, nível de acesso pela Plataforma superior, indicando o fluxo pelas rampas até o Setor Cultural Norte. Brasília. Crédito: Revista Módulo.....	P.225
Fig.81 Fosso da Via S2 com Teatro Nacional ao fundo e série de escadarias estreitas, 2017. Crédito: Cecília Sá.....	P.226
Fig. 82 Passagem para o Setor Bancário Norte com fossos à direita. A largura da calçada é estreitada para a metade de sua dimensão, 2017. Crédito: Cecília Sá.....	P.226
Fig. 83 Passarela norte-sul entre Conjunto Nacional (SDN) e Conic (SDS), 2018. Crédito: Cecília Sá.....	P.227
Fig. 84 Passarela norte-sul entre Teatro Nacional e Touring Clube, 2018. Crédito: Cecília Sá.....	P.227
Fig. 85 Desnível no edifício Venâncio VI, SDS, 2018. Crédito: Cecília Sá.....	P. 228

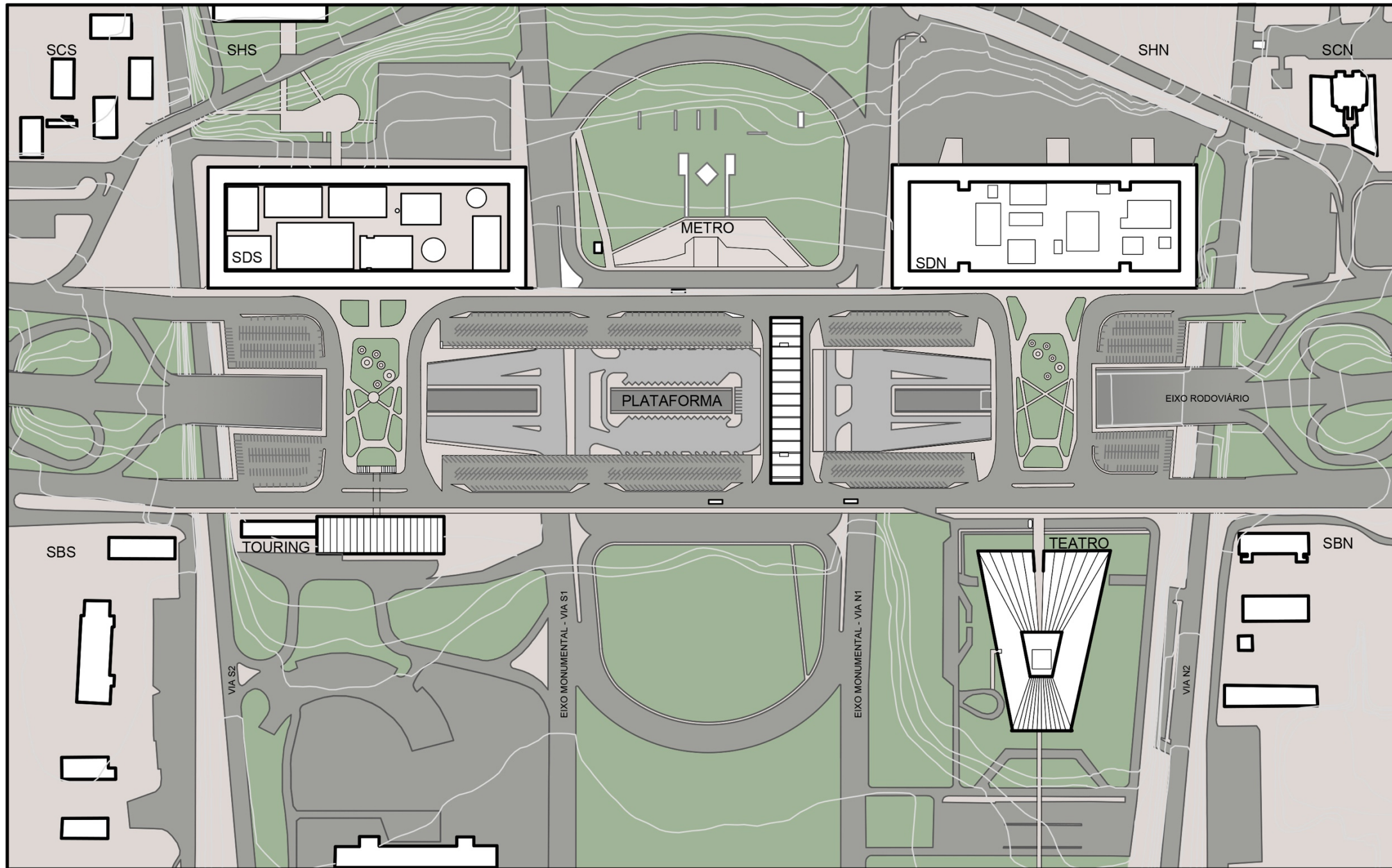
Fig. 86 Setor Comercial Norte, 2021. Crédito: Cecília Sá.....	P.231
Fig. 87 Setor Bancário Norte, 2021. Crédito: aguiarvasconcelos.com.br/.....	P.231
Fig. 88 Teatro Nacional como fachada da própria Plataforma Central, 2018. Crédito: Cecília Sá.....	P.233
Fig. 89 Cobertura em balanço do Touring Clube, enquadrando a vista para a Esplanada, 2018. Crédito: Cecília Sá.....	P.233
Fig. 90 Teatro Nacional e Touring Clube com Setor Cultural ao fundo, 2010. Crédito: Joana França.....	P.234
Fig. 91 Touring Club e Teatro Nacional, com torre de TV ao fundo, 2010. Crédito: Joana França.....	P.234
Fig. 92 O croqui dos terraplenos do Eixo Monumental apresentado no Relatório do Plano Piloto mostra a ênfase que Lucio Costa dava a essas grandes plataformas topográficas para evocar a monumentalidade, destacando nessa relação apenas o marco vertical da Torre de Televisão e a Plataforma Rodoviária, 1957. Crédito: COSTA, 1991.....	P.235
Fig. 93 Extrato do Mapa da área do Planalto Central determinada pelo Congresso Nacional para nela ser escolhido o sítio do futuro Distrito Federal e da Nova Capital, 1954, organizado pelo Conselho Nacional de Geografia. Em vermelho, a rede de caminhos pelo quadrilátero do atual Distrito Federal. Crédito: Casa Altamiro Pacheco. In Vieira Júnior, Wilson. Vestígios no Parque Nacional de Brasília e na Reserva Biológica da Contagem: do campo da invisibilidade aos lugares de memória. Dissertação de mestrado apresentada a FAU- UnB, orientada por Sylvia Ficher, Brasília, 2010.....	P.236

- Fig. 94** Fotografia do cerrado com buritis e horizonte para os “vales contíguos”, antes da construção de Brasília. Crédito: Revista Brasília: revista da Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil: Ano 3, n. 35 (nov. 1959), p. 16.....P.237
- Fig. 95** Movimento de terra para construção da Plataforma Central com vales ao fundo. Crédito: ArqPDF.....P.237
- Fig. 96** Primeiras estruturas da Plataforma Central, Esplanada dos Ministérios e relação com o horizonte, 1959. Crédito: ArqPDF.....P. 237
- Fig. 97** Croqui do Plano Piloto de Brasília, Lucio Costa, 1957. Crédito: COSTA, 1995.....P.240
- Fig. 98** Planta do Plano Piloto de Brasília atual, LEITÃO, 2010. Crédito: LEITÃO, 2010.....P.240
- Fig. 99** Eixo Monumental: Em preto: planta de sobreposição do Plano Piloto de Brasília, Lucio Costa, 1957 (Companhia Urbanizadora da Nova Capital); em cinza: Planta Aerofotogramétrica do Novo Distrito Federal, 1958, (ArqPDF), e em vermelho: SICAD, 1997 (Seduma). Crédito: OLIVEIRA, Maria Manoel, 2015.....P.241
- Fig. 100** Fotografia da primeira demarcação dos Eixos Rodoviário e Monumental feita por Mário Fontenelle, em 1956. Crédito: ArqPDF.....P.242
- Fig. 101** Escavação do Marco Zero, 1958. Crédito: Mário Fontenelle. Crédito: ArqPDF.....P.242
- Fig. 102** Croquis da Plataforma Central apresentado do Relatório do Plano Piloto em 1957. Crédito: COSTA,1995.....P.243
- Fig. 103** Escavação do túnel do “Buraco do Tatu”, 1959. Crédito: Arquivo Público do DF.....P.244
- Fig. 104** Túnel do “Buraco do Tatu”, 2010. Crédito: Joana França.....P.244

Fig. 105 Na Plataforma superior, a convivência entre a paisagem monumental e a paisagem diária, gregária. 2018. Crédito: Cecília Sá.....	P.248
Fig. 106 Plataforma Inferior, 2021. Crédito: Cecília Sá.....	P.249
Fig. 107 Atividades na Plataforma Inferior. Crédito: Eduardo Rosseti.....	P.249
Fig. 108 Vista para os quatro níveis da Plataforma: superior, mezanino, inferior e túnel. Crédito: Eduardo Rosseti.....	P.251
Fig. 109 Vistas da plataforma no sentido leste-oeste. Crédito: Joana França, 2010.....	P.252
Fig. 110 Vista da Plataforma no sentido norte-sul (abaixo). Crédito: Cecília Sá, 2018.....	P.252
Fig. 111 Planta de cobertura da Plataforma Central, 2021. Crédito: Cecília Sá.....	P.297
Fig. 112 Planta da Plataforma Central superior, nível +1095, 2021. Crédito: Cecília Sá.....	P.298
Fig. 113 Planta da Plataforma Central mezanino, nível +1091,5, 2021. Crédito: Cecília Sá.....	P.299
Fig. 114 Planta da Plataforma Central inferior, nível +1087, 2021. Crédito: Cecília Sá.....	P.300
Fig. 115 Cortes da Plataforma Central, 2021. Crédito: Cecília Sá.....	P.301

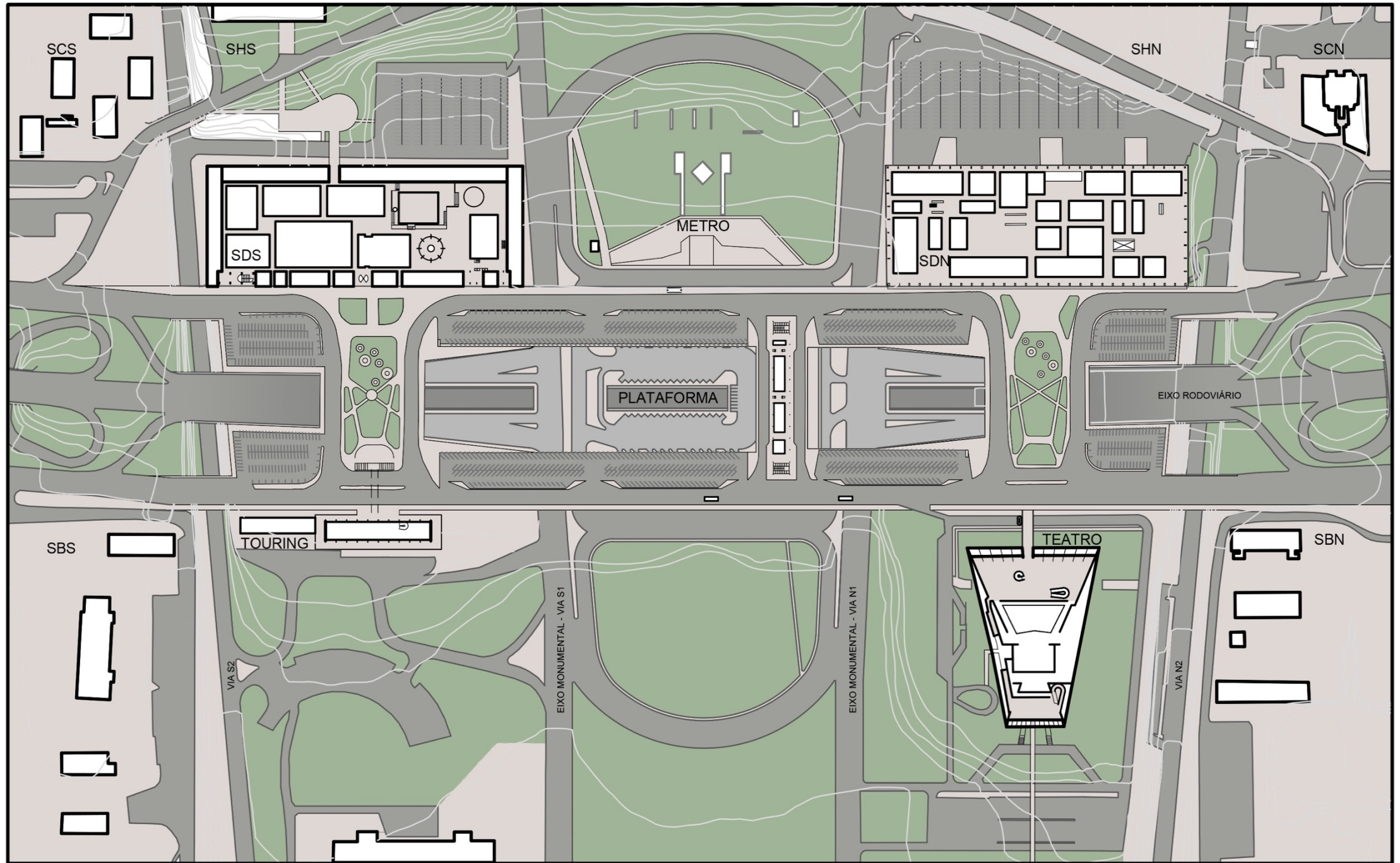
DESENHOS

Os desenhos a seguir foram feitos pela autora a partir de diversos arquivos de base própria, desenhos desenvolvidos pelo grupo de pesquisa Topos, desenhos do arquivo de Rogério Rezende e desenhos do arquivo do Conjunto Nacional de Brasília.



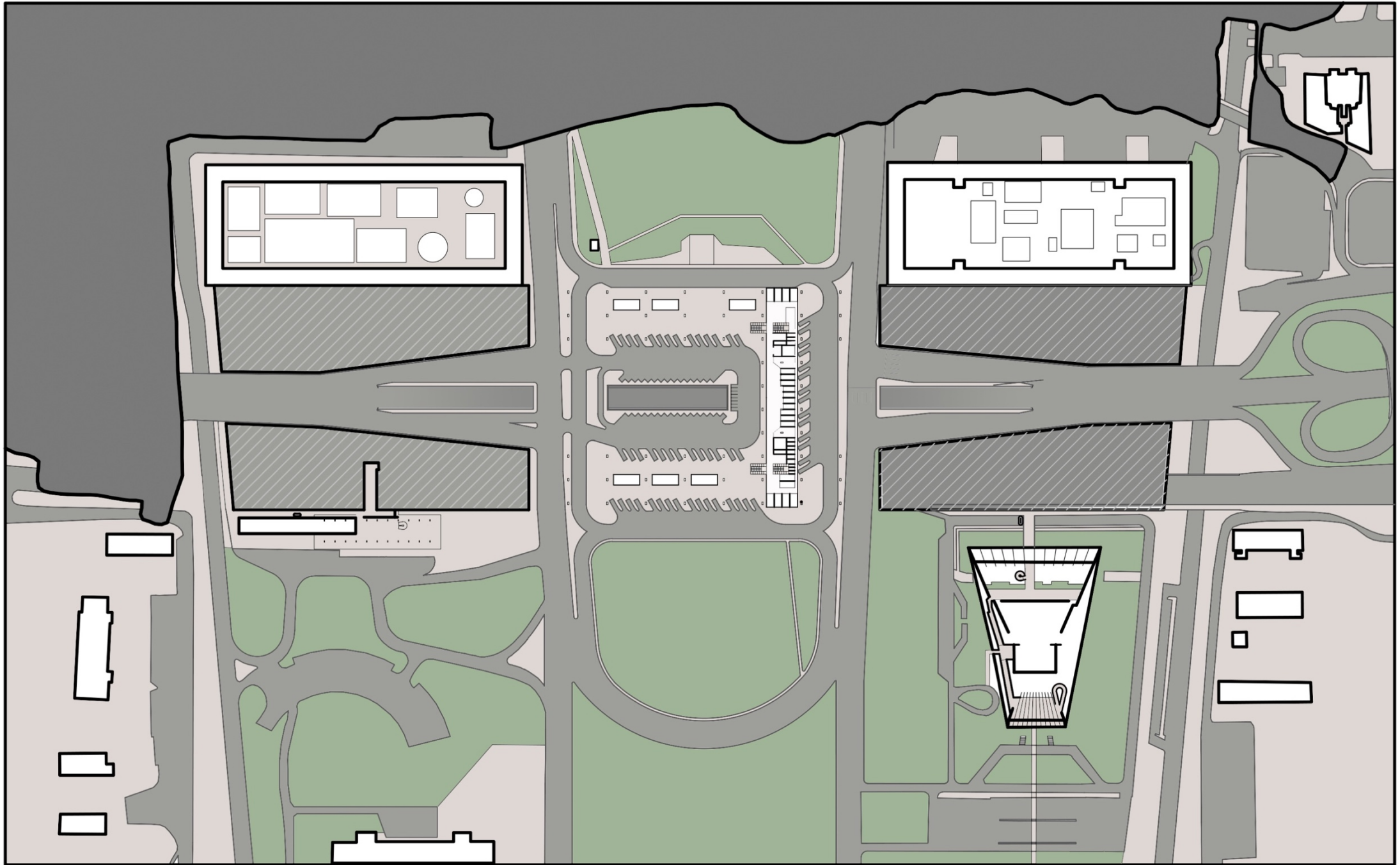
NÍVEL COBERTURA





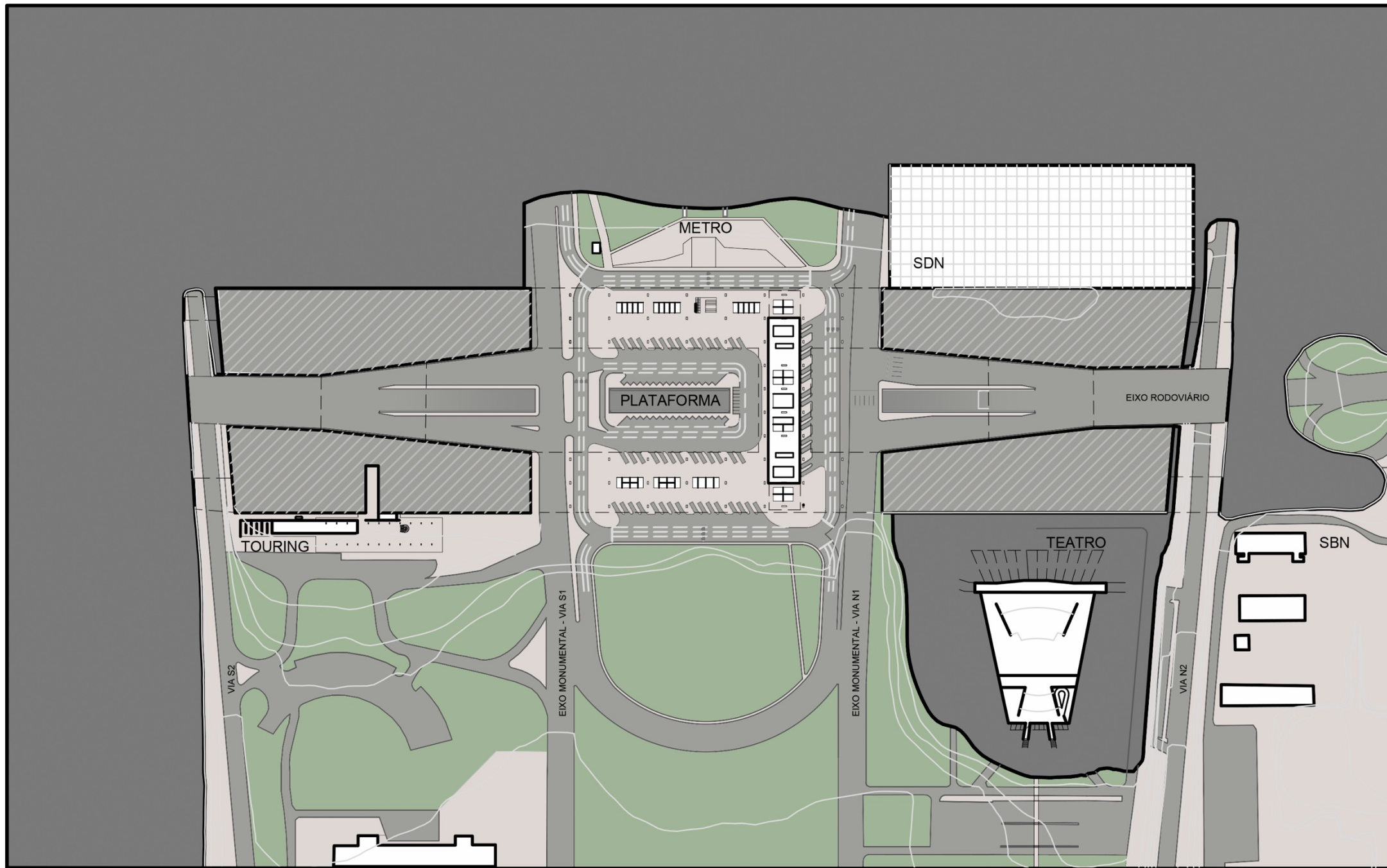
NÍVEL PLATATORMASUPERIOR cota 1095





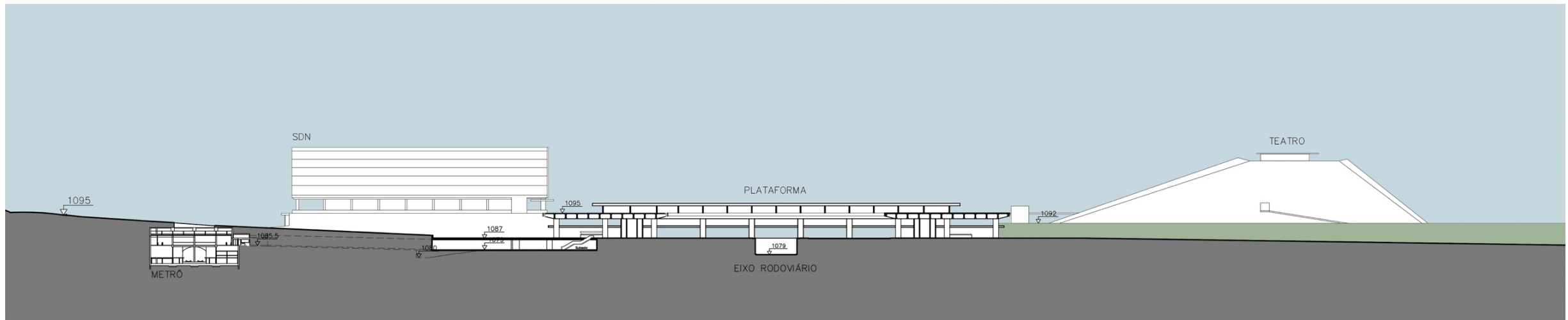
NÍVEL PLATATORMA MEZANINO cota 1091



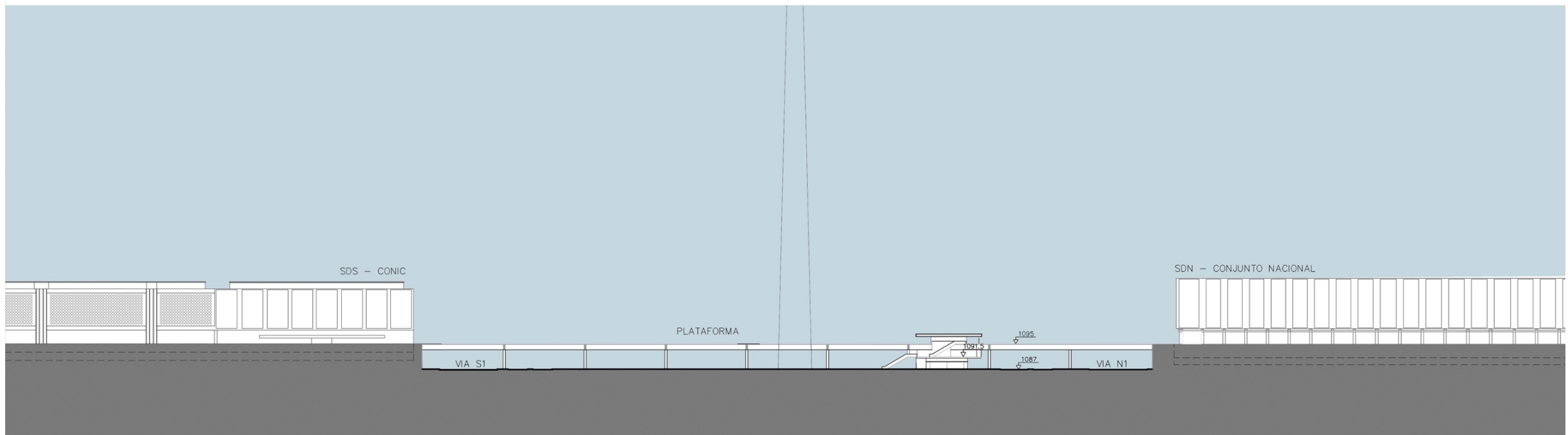


NÍVEL PLATATORMA INFERIOR cota 1087





CORTE SENTIDO OESTE/LESTE



CORTE SENTIDO SUL/NORTE

