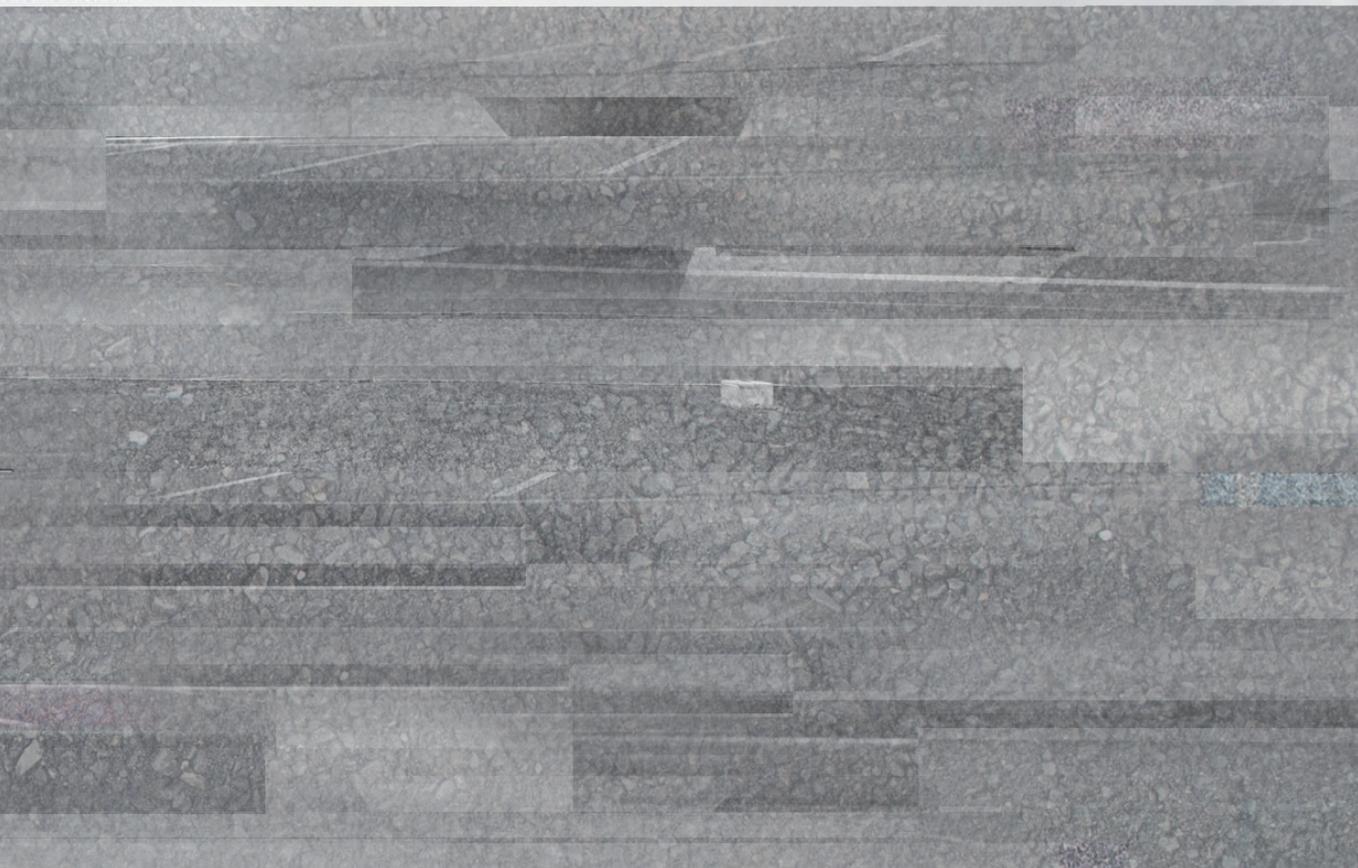


PAISAGENS ATRAVESSADAS

Projeto, experiência e cotidiano na Estrada Parque Taguatinga em Brasília

Sued Ferreira da Silva
2018



Universidade de Brasília
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
Programa de Pós-Graduação

SUED FERREIRA DA SILVA

PAISAGENS ATRAVESSADAS:
Projeto, experiência e cotidiano na Estrada Parque Taguatinga em Brasília

SUED FERREIRA DA SILVA

PAISAGENS ATRAVESSADAS

Projeto, experiência e cotidiano na Estrada Parque Taguatinga em Brasília

Ficha catalográfica elaborada automaticamente,
com os dados fornecidos pelo(a) autor(a)

SI586 SILVA, Sued Ferreira da
Paisagens Atravessadas: Projeto, experiência e cotidiano na Estrada Parque Taguatinga em Brasília / Sued Ferreira da Silva; orientador Luciana Saboia Fonseca Cruz -- Brasília, 2018
296 p.
Dissertação (Mestrado - Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) -- Universidade de Brasília, 2018.
1. Paisagem. 2. Estrada-parque. 3. Experiência. 4. Sublime Tecnológico. 5. Brasília. I. CRUZ, Luciana Saboia Fonseca, orient. II. Título.

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília, como requisito para obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo, na área de concentração Teoria, História e Crítica e linha de pesquisa Estética, Hermenêutica e Semiótica.

Orientadora: Prof.^a Dr.^a Luciana Saboia Fonseca Cruz

Brasília
Abril de 2018

BANCA EXAMINADORA

Prof.^a Dr.^a Luciana Saboia Fonseca Cruz

Doutora em Théorie et Historie de l'Architecture et la Ville pela Université Catholique de Louvain
Orientadora | Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UnB

Prof. Dr.^a Elane Ribeiro Peixoto

Doutora em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de São Paulo
Avaliadora | Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UnB

Prof. Dr. Gustavo de Castro e Silva

Doutor em Antropologia pela Pontifícia Universidade Católica de São Paulo
Avaliador | Faculdade de Comunicação da UnB

Prof. Dr. Ricardo Trevisan

Doutor em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade de Brasília
Suplente | Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da UnB

DEDICATÓRIA

Ao Renan, com amor.

AGRADECIMENTOS

À Universidade de Brasília por me permitir conhecer um mundo que não cabia em mim. À Faculdade de Arquitetura e Urbanismo pela possibilidade de construir muitos outros.

À CAPES, pela bolsa concedida tornando possível a realização da pesquisa e ao PPG-FAU/UnB pelo apoio financeiro e institucional em eventos científicos, projetos de pesquisa e no cotidiano acadêmico.

À Luciana, orientadora que me acompanha desde a graduação, com a qual construí uma relação de confiança e amizade. Agradeço pelo apoio na realização da pesquisa e, principalmente, por ter me mostrado uma vida acadêmica muito além da escrita da dissertação, manifesta nas trocas de conhecimento nos corredores, salas de aula e no envolvimento nas atividades que se estendem da graduação à extensão.

Aos professores componentes da banca avaliadora pelas contribuições valiosíssimas, correções e conhecimentos compartilhados: ao Gustavo, pela poesia; à Elane, pela generosidade; e ao Ricardo, pelo olhar afiado.

À professora Margareth da Silva Pereira por ter me acolhido no Laboratório de Estudos Urbanos/UFRJ, pelas contribuições a este trabalho e pela sensibilidade e senso crítico no trato das questões acadêmicas e, principalmente, no que está além dela, no mundo da vida, na paisagem, e por extensão, agradeço também aos queridos leusianos: Letícia, Viviane, Guilherme, Otávio, Daniela, Mário, Jorge e demais membros. Agradeço especialmente a Priscilla pelas fecundas conversas nos trânsitos entre o Fundão e a Barra, ao Sergio pela ajuda na concepção dos mapas e ao Hugo e à Thaís pelo lindo projeto gráfico dessa dissertação, que tanto expressou o caráter da paisagem de Brasília.

Aos professores do PPG-FAU/UnB: Sylvia Fischer, pela inspiração, perspicácia e livros emprestados; Carolina Pescatori, pela gentileza constante e olhar atento à cidade e à paisagem; Flavio Kothe, pelos ensinamentos sobre arte e estética; Ana Elisabeth, por ter me apresentado a obra de John Ruskin, ainda na graduação; Eduardo Rossetti, pelas conversas despreziosas e contribuições à pesquisa; Reinaldo Guedes, pela sensibilidade; Claudia Amorim, pelo apoio desde o LACAM; Maria Fernanda Derntl, pelos artigos que possibilitaram um novo olhar para o território metropolitano de Brasília e pela oportunidade dada em lecionar *História da Arquitetura e da Arte da Antiguidade à Idade Média* na graduação, temáticas que tanto amo e tanto me definem.

Ao Diego, Júnior e Ítalo, pela atenção, apoio e disposição na secretaria da Pós.

Aos amigos que encontrei na pós-graduação, com os quais compartilhei alegrias, conhecimentos e que tanto me ensinaram pela força, criatividade e inteligência: Cecília Sá, Denise Vieira, Paola Ferrari, Camila Sant Anna, Celma Oliveira, Liz Sandoval, Giselle Chaim, Larissa Sudbrack e Tássia Latorraca.

Agradeço ao Leonardo Oliveira, Leandro Cruz, Juliano, Paulo Victor Borges e Pablo Pessoa pela amizade fortalecida na FAU, nas deambulações pelos bares, botecos e cafés da Asa Norte e que agora ocupam o mesmo lugar cativo reservado aos amigos mais queridos, os quais, não também poderei deixar de citar: Isabella, Nathalia, Mariana Cunha, Igor, Fernanda Goulart, Gabriel, Mariana Brandão, Gisele, Leandro Peredo, Bruno Campos, Ticiane Penatti, Karina, Célio, Liliana, Andrea, Stephanie e Andre Velloso.

Agradeço especialmente ao Lucas Brasil, pelas fecundas parcerias na academia e na vida, postura ética, alma cirandeira e sagacidade no trato das questões sociais; à Ana Flávia, pela irmandade que se fortalece a cada dia, dedicação inata, resiliência e por partilhar o que é bom continuamente; à Fernanda Seixas, pelo carinho no cuidado da minha mente tempestuosa; à Katiane Ferreira, por ser guia que me traz de volta à materialidade da terra e me leva para os devaneios místicos; à Paloma, que se aventurou sozinha na EPTG aos 14 anos, do Conjunto Nacional à Taguatinga, pela coragem. À FAUmília, à todos os amigos, agradeço pela amizade e força.

Aos Mendes Carvalho, agradeço pelo carinho, incentivo e acolhimento, principalmente nos últimos dois meses de redação da dissertação: Pingo, Debinha, Nayse, Marcos e, especialmente, à Nally, exemplo de força e honestidade, à Nadja, pela confiança, conversas e

taças de vinho compartilhadas; e ao Ziggy, companheiro de todas as tardes.

Aos meus pais, Miguel e Terezinha, pela vida e liberdade que me deram, por apoiarem todas as minhas decisões, nelas investirem e embarcarem também, literalmente, em direção a Brasília; à minha irmã Tamires, que tem uma força e capacidade maior do que acredita e um coração que abarca o universo; às minhas ancestrais e sempre presentes, vó Maria e vó Pomba. À família, pelo apoio e amor incondicional.

Ao sagrado que habita em mim. À natureza, meu melhor refúgio. Às Deusas, Deuses e Guardiões que me acompanham e asseguram meu caminhar.

Ao Renan, grande amor, companheiro e amigo, sem o qual não teria seguido em frente nesta empreitada. Fonte inesgotável de força, cura, inspiração. Agradeço por sua inteligência, mente em constante movimento, olhar perspicaz e atitude sensível perante o mundo, que tantos ensinamentos me trouxeram.

Eis aquela que parou em frente
Das altas noites puras e suspensas.

Eis aquela que soube na paisagem
Adivinhar a unidade prometida:
Coração atento ao rosto das imagens,
Face erguida,
Vontade transparente
Inteira onde os outros se dividem.

Sophia de Mello Breyner,
Santa Clara de Assis, 1954

A pé e de coração leve eu enveredo pela estrada aberta,
Saudável, livre, o mundo à minha frente,
O longo atalho pardo à minha frente para levar-me aonde eu queira.

Daqui em diante não peço mais boa-sorte, boa-sorte sou eu mesmo.
Daqui em diante eu não lamento mais, eu não adio mais, não careço de
nada;
Acabei com as queixas portas adentro, bibliotecas, críticas rixentas;
Forte e contente vou eu pela estrada aberta.

Walt Whitman,
Folhas de Relva, 1855

RESUMO

Desde sua inauguração, em 21 de abril de 1961, a Estrada Parque Taguatinga é notícia constante nas mídias da Capital Federal. Congestionamentos, acidentes, reformas, máquinas, operações de fiscalização encabeçam as notícias e o cotidiano daqueles que a percorrem de uma ponta a outra da cidade. Concebida como instrumento de expansão urbana, para viabilizar a implantação do modelo de cidades-satélites, tornou-se o primeiro eixo de ligação entre o Plano Piloto e Taguatinga.

A Estrada expressa as lógicas conflituosas de ocupação do território de Brasília, seja por decisão política de adensamento de suas margens, marcada por uma seletividade socioespacial e preocupações higienistas, ou pelos inúmeros assentamentos irregulares que se aproveitaram de sua acessibilidade e infraestrutura.

Tudo isso veio configurar uma paisagem heterogênea, fragmentada e distante morfológicamente e simbolicamente do conceito que a inspirou, as *parkways* de Olmsted e Vaux. De estrada-parque voltada para a experiência estética da viagem, conciliando natureza e tecnologia, hoje, é sinônimo de lentidão, sublimidade e incertezas, ainda que suas superfícies tenham sido ampliadas para suportar fluxos ininterruptos, sob determinações rodoviaristas. A fim de identificar os sentidos que lhe são atribuídos, esta investigação propõe abordar a Estrada Parque Taguatinga como componente narrativo, objeto paisagístico capaz de evocar significações estéticas e experiência de atravessamento.

À luz da Fenomenologia da Paisagem, foi tecida uma historiografia do território atravessado e os processos que levaram a suas intensas transformações, a partir de fontes de documentação primária – textual, iconográfica e cartográfica –, incluindo matérias jornalísticas e revistas históricas sobre a construção de Brasília. Partindo de uma apreensão do todo, mergulhou-se na realidade factual da estrada, vivenciando-a em movimento, em distintos itinerários e meios de transporte – automóvel, ônibus, metrô e a pé. Assim, o olhar pela janela, a imersão na estrada ou sobre uma passarela tornaram-se chaves de leitura que indicaram os sentidos, associações simbólicas e relações de proximidade ou de distanciamento estabelecidos com a paisagem imediata.

Palavras Chaves: paisagem; estrada-parque; experiência; sublime tecnológico; Brasília

ABSTRACT

Since its inauguration in 21st April 1961 the Taguatinga Parkway (EPTG) is constantly news in the Brazilian Federal Capital. Traffic jams, accidents, renovations, inspection operations are headlines for papers and daily life for those crossing the city. Created as an instrument for urban expansion, to make feasible a model of satellite cities, it became the first connection axis between Plano Piloto and Taguatinga. The road expresses the conflicting logic of territory occupation in Brasília, one side by the political decision to densify its margins known for social selectivity and hygienist concerns, the other by its many irregular settlements making use of infrastructure and localization.

All of that characterizes an heterogeneous landscape, fragmented, distanced morphologically and symbolically from the concept it was inspired by, the parkways of Olmsted and Vaux. From a parkway concerned with an aesthetic experience of travel, balancing nature and technology, today, the road is synonym with slowness, sublimity and uncertainty, even if enlarged to support uninterrupted flows. With the aim to identify the meanings attributed to it, this investigation proposes approaching the Taguatinga Parkway as a narrative component, a landscape object capable of evoking aesthetical meaning and movement experience.

In the light of Landscape Phenomenology, a historiography was woven from the crossed territory and the processes of its intense transformation from primary documental sources – textual, iconographic and cartographic –, including paper and magazine articles about the construction of Brasília. Going forward with a vision of the whole, a dive in the factual reality of the road, movement experience in its daily itineraries and means of transportation – car, bus, metro and on foot. The gaze through the window, the immersion in the road or over a footbridge became key readings indicating the senses, symbolic associations and relation to proximity and distance established with the immediate landscape.

Keywords: landscape; parkway; experience; technological sublime; Brasília

SUMÁRIO

56

PAISAGENS POÉTICAS:

TENSÕES ENTRE NATUREZA,
CIDADE E TÉCNICA

- 1.1 A modernidade e o sensível na metrópole _ 60
- 1.2 Conceituando a paisagem: da imagem pictórica ao movimento _ 78

92

PAISAGENS PROJETADAS:

DAS ESTRADAS-PARQUES À
ESCALA METROPOLITANA

- 2.1 Projeto urbano, circulação e paisagem moderna _ 96
- 2.2 Os caminhos de Brasília e as primeiras cidades-satélites _ 124
- 2.3 Da paisagem idílica à via urbanizada _ 146
- 2.4 Brasília: cidade contemporânea, paisagem fragmentada _ 176

188

PAISAGENS PERDIDAS:

O SUBLIME, A ESTRADA E O
COTIDIANO

- 3.1 A retórica do sublime: da natureza ao Movimento *Land Art* _ 192
- 3.2 O sublime tecnológico e a experiência do viajante na Estrada Parque Taguatinga _ 220

Prólogo I _ 24

Prólogo II _ 27

PAISAGENS DESEJANTES:

UMA INTRODUÇÃO _ 30

A PAISAGEM DA ESTRADA:

CONSIDERAÇÕES FINAIS _ 276

Referências Bibliográficas _ 282

PRÓLOGO

I

Cheguei em Brasília em 2004 para estudar Arquitetura e Urbanismo na Universidade de Brasília. Minha morada, entretanto, localizava-se a 28 km de distância da cidade modernista, Ceilândia, uma das várias cidades dormitórios e, como tal, para mim se apresentava. Era um recanto de encontro restrito à família, onde eu dispunha de poucas horas diárias. Nas demais, estava sempre em trânsito, em suas estradas-parques, trevos e viadutos, em direção ao “Plano”. Eram jornadas de aproximadamente 1 hora, em dias de tráfego contínuo, realizadas majoritariamente em transporte coletivo, ônibus e metrô.

No decorrer dos anos, as memórias do cotidiano dessas viagens tornaram-se opacas, resultantes de um afastamento deliberado de uma realidade repetitiva e permeada de tensões, cansaço, impaciência, chateação. Uma familiarização dada pela intimidade conquistada na repetição diária. Entretanto, havia uma presença para além da janela do ônibus, que, com sua fugacidade, requisitava total atenção. A paisagem era uma imagem-movimento constituída pelas formas arquitetônicas abarcadas pelo vazio, de limites precisos, porém revelada pelos afetos, anseios e multiplicidade de sentimentos que me embalavam a cada instante.

Todos os fragmentos daquela experiência passavam a compor uma narrativa imagética e subjetiva sobre a cidade, indissociável do pulsar dos atravessamentos cotidianos e de tudo o que neles ocorria. O pôr-do-sol que irrompe na linha do horizonte, o vendedor de balas dentro do ônibus, o entregador de jornal na via, o congestionamento e a lentidão do trânsito (...). O deslocamento entre a origem e o

destino não era desprovido de significações e sentidos, mas sim, um acontecimento que me permitia contemplar uma metrópole em transformação contínua.

A paisagem desdobrava-se em infinitas questões, ideias, imagens, narrativas, uma ordem ansiando para ser descrita. Os estudos sobre o tema iniciaram ainda na graduação, no programa de intercâmbio realizado em 2009 na Escola de Arquitetura no Instituto Real de Tecnologia (Kungliga Tekniska Högskolan – KTH), em Estocolmo, Suécia. O “Landscape Design Studio” objetivava a construção de uma nova política de planejamento da paisagem, centrada nas discussões contemporâneas a respeito das relações dialéticas entre natureza e cultura, e suas implicações na arquitetura e planejamento urbano.

As atividades e os projetos desenvolvidos me inspiraram na definição do Trabalho Final de Graduação, desenvolvido em 2011 sob orientação da prof.ª Dr.ª Luciana Saboia Fonseca Cruz, cujo tema “Paisagens híbridas: um laboratório vivo às margens do Mälaren, Estocolmo”, apresentava um exercício projetual, no qual a arquitetura tornava-se um meio de revelação do caráter eminentemente simbólico do território e das relações sociais que nele se imbricavam. O programa consistia em um parque vertical e centro de pesquisa associados à iniciativa público-privada, de múltiplas funções, localizado em Skinnarviksberget, um terreno escarpado inserido em um contexto urbano composto por fragmentos de paisagens distintas, intimamente ligadas à vivência cotidiana e à memória da própria cidade.

A inscrição no Mestrado em Arquitetura e Urbanismo do Programa de Pós-Graduação da FAU/UnB, na linha de pesquisa “Estética, Hermenêutica e Semiótica”, tornou-se parada necessária nesse itinerário, na busca por aprofundar as visões e encontrar outros modos de ler, escrever e sonhar paisagens.

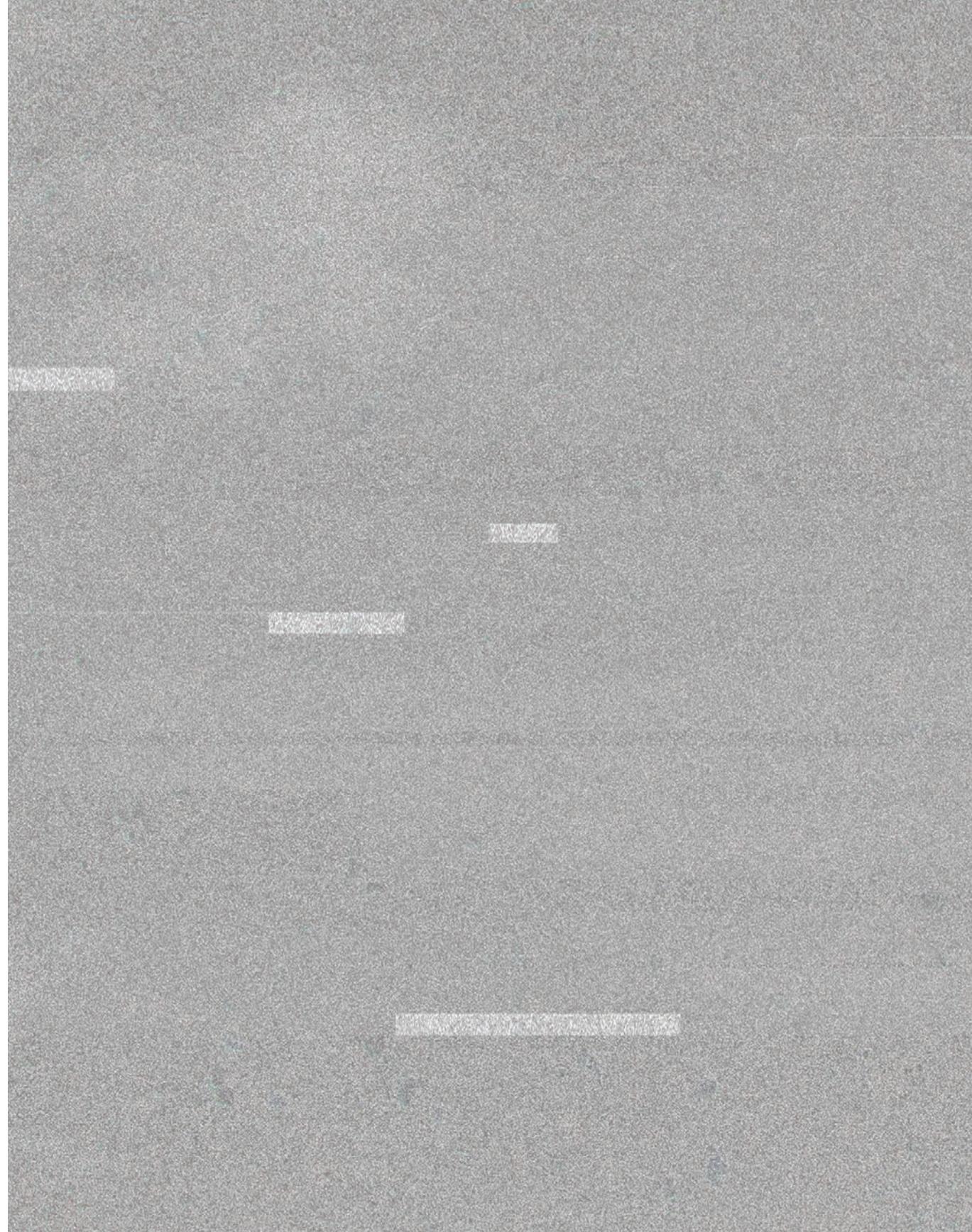
II

Era uma casa. De cor amarela e estilo colonial, um retrato provinciano que remete à cidade natal, à casa da avó, ao Éden dos tempos da infância. De um lado, a massa de casas e quintais, entremeada por árvores, postes, caixas d’água, antenas e chaminés. Uma paisagem inédita justaposta às vivências passadas, um caminho de retorno aos próprios lugares arquetípicos, à condição de existência do ser. Do outro, “a cidade grande”, com sua multiplicidade de torres de fachadas envidraçadas, um mosaico de varandas e janelas, letreiros luminosos, mecanismos, muros e cercas, imagens da modernidade. Ambos unidos pela estrada e pelo horizonte que se descortina, cuja moldura é o próprio céu, a terra vermelha, a grama queimada, elementos constantemente evocados pelos que em Brasília chegam e aqui permanecem. No destino final, o relógio é a fronteira, no tempo e no espaço, entre a cidade cotidiana e o vazio, concreto ou figurativo, que se estende para além da janela do ônibus, em direção a uma promessa de possibilidades.

Na estrada. O olhar se habitua, mas perde-se entre os vertiginosos encontros constantes com o outro, com o estranho, com a própria solidão: engarrafamentos, acidentes, atrasos, corpos humanos em corpos tecnológicos, desventuras. O percurso é ladeado pelo invisível. O espanto é a metamorfose constante da paisagem imediata, quando já não se percebe o próprio trajeto percorrido, mas do qual permanecem os ecos, as sobrevivências da mesma casa amarela de quando era ainda uma estrangeira na cidade. E mesmo assim se encanta com as faces reconhecidas na repetição de cada itinerário, nas viagens ao imaginário guiadas por Borges, Tolkien,

Calvino, Cornwell, nas trilhas sonoras prediletas que se interpelam às buzinas, ruídos de motor, comentários sobre o clima, o destino, o girar da catraca, o sinal de descida ou um simples “vai descer!”. Odisseias e rituais diários que se desdobram no trânsito da estrada, das estações da natureza, da própria cidade.

As imagens descritas comunicam campos de significação distintos na experiência cotidiana dos lugares de passagem. A primeira traz o olhar do viajante que revela formas, imaginários e traça paralelos com o que é visto, ativado pelas reminiscências advindas de vivências subjetivas. A segunda imagem retrata o próprio movimento que anima a cidade, práticas, acontecimentos, sensações e pensamentos que emergem no deslocamento. Ambas encerram um círculo narrativo formulado nas minhas experiências na Estrada Parque Taguatinga e indicam os olhares que me guiaram na definição deste objeto de pesquisa.



PAISAGENS DESEJANTES: UMA INTRODUÇÃO

As cidades, como os sonhos, são construídas por desejos e medos, ainda que o fio condutor de seu discurso seja secreto, que as suas regras sejam absurdas, as suas perspectivas enganosas, e que todas as coisas escondam uma outra coisa.

- Ítalo Calvino, *As Cidades Invisíveis*, 1972, p. 20.

Entre cidades possíveis, cidades invisíveis, o desejo e a palavra poética são as substâncias que animam as formas concretas, a matéria moldável das cidades em sua realidade objetiva. Dorotéia, Anastácia, Despina, Fedora e Zobeide, imagens e arquétipos que compõem a narrativa de Marco Polo, fundadas nas múltiplas manifestações do desejo, expressam-se, respectivamente, na dualidade entre o olhar científico e o subjetivo, do observador e do observado; entre a essência e o que aparenta ser; na afirmação da diferença entre o desejo e o deserto a que se opõe; na cidade real apenas completa frente a sua face imaginária, ideal; entre o sonho e a armadilha da ilusão tecidos nos infinitos caminhos das nossas escolhas.

Em Despina, cidade de feições mutáveis, o olhar que a contempla conforma uma paisagem desejanter: o condutor de camelos traça nos contornos dos arranha-céus, antenas e chaminés, no limite de seu olhar, uma embarcação que parte rumo a um mundo outro, além mar, de horizontes desconhecidos e fabulosos; em trânsito oposto, o marinheiro vê a cidade, entremeada na nebulosa junção céu e montanha, e pensa em um camelo, que avança em direção a palácios e oásis de água doce, desvelando uma vontade de deserto, um deserto movente conduzido somente pelos sonhos, delírios, anseios e afetos. “Cada cidade recebe a forma do deserto a que se opõe; é assim que o cameleiro e o marinheiro veem Despina, cidade de confim entre dois desertos” (CALVINO, 1990 [1972], p. 44)

O percurso literário realizado por Calvino, que perpassa do real ao fantástico, traduz as dinâmicas invisíveis que emergem da relação do cidadão com o mundo urbano. A cidade realiza-se para além da matéria, torna-se um meio

praticado, produzido e transformado pelas memórias, narrativas, imagens, conteúdos simbólicos, significações subjetivas e coletivas. Como nos lembra Margareth da Silva Pereira, constitui-se pelos “fluxos de sociabilidade, de desejos, de esperanças e da memória e dos sonhos de outras cidades presentes na ação de habitantes” (2006, p. 140), à semelhança da obra *As Cidades Invisíveis* (1990 [1972]), quando os múltiplos modos de ver sobrepostos a uma mesma materialidade são resgatados, evidenciando a experiência vivida e a subjetividade do observador.

Aqui, a cidade define-se enquanto “fato social e paisagem humana”, seguindo a declaração de Williams (1989 [1973]) ao referir-se à obra de Charles Dickens. Tal entendimento aponta para os estudos da Antropologia, Fenomenologia, Filosofia, História das Sensibilidades e outras ciências sociais e humanas que têm resgatado as questões de ordem estética, do corpo, dos sentidos, da experiência e da paisagem no pensamento contemporâneo, rejeitando a constituição dos espaços segundo um modelo estritamente geométrico, que nega o ponto de vista daqueles que os vivenciam.

Partindo de sua existência cultural, Augustin Berque (1994; 2010, p. 16) atribuiu à paisagem¹ a manifestação de uma *médiance*, termo definido como o sentido das relações físicas ou sensíveis de uma determinada sociedade com o espaço e a natureza. A paisagem 1 seria uma entidade relacional e dinâmica, na qual a natureza e a sociedade, o ambiente e o olhar estariam em interação constante, quando o sujeito se impregna da realidade factual à medida que é engajado na tendência objetiva da mesma, dando ao meio um sentido unitário. Tal apreensão é também compartilhada por Collot (2012, p. 13) ao afirmar que:

A paisagem não é um puro objeto em face do qual o sujeito poderá se situar numa relação de exterioridade, ela se revela numa experiência em que sujeito e objeto são inseparáveis, não somente porque o objeto espacial é constituído pelo sujeito, mas também porque o sujeito, por sua vez, encontra-se englobado pelo espaço.

Besse (2013, p. 36; 2014a, p. 135) corrobora com Berque ao considerar a paisagem como o conjunto de relações existenciais (sensoriais, perceptivas, afetivas, imaginárias, práticas, etc.) estabelecidas entre o sujeito e o mundo circundante, definindo-o como o “mundo da vida”. Expressão que fora apropriada no campo da Fenomenologia para indicar o mundo habitado, cotidiano, construído pela proximidade, familiaridade conquistada pelo uso. Um mundo anterior à dissolução entre o sujeito e o objeto e, por isso, é também

1. Quanto à expressão “paisagem urbana”, parte-se da prerrogativa determinada por Collot (2013, p. 50) que a paisagem não é exclusivamente natural e o “sentimento” que a anima ultrapassa a ligação unívoca com a natureza.

o mundo do corpo, que se deixa afetar por seus elementos sensíveis. “Se a subjetividade estiver implicada nessa experiência (...), ela não está fechada em si mesma, excluindo o mundo e o espaço. Ela é, na sua totalidade, espacial, mobilizada pelo espaço, deslocada no espaço, atravessa o espaço. Ela está fora, no exterior, na estrada” (BESSE, 2014a, p. 189).

Assim, a paisagem já não se reduz a contemplação, a uma representação mental ou a uma realidade material, é sobretudo uma *experiência* e encontra-se no plano da sensibilidade corporal. Atréadas à presença de um sujeito, conforme declara Bender (*apud* BESSE, 2014a, p. 46), “as paisagens não são apenas ‘vistas’, mas sim encontros pessoais. Não são apenas enxergadas, mas sim experimentadas com todos os sentidos”.

A palavra *experiência*, em seu sentido tradicional, significa “um modo primário, uma coisa física embebida de subjetividade” (MORA, 2001, p. 101), cuja essência vincula-se a uma relação de proximidade com o passado, a uma preexistência e a um particularismo. A revisão conceitual do termo, partindo de sua raiz etimológica, tem ampliado suas significações: *experiência* advém do latim *experientia* (tentativa), derivada de *experiri* (afetar), onde encontra-se o radical de origem indo-européia *per* (travessia, passagem). Assim como nos termos *periculum* (perigo), *peras* (limite), *peraino* (ir até o fim), denotando uma “expedição ou viagem que arrisca e que coloca em perigo, (...) uma prova a que se escapa e a que se resiste, um viver que retiramos desse encontro entre o indivíduo e o mundo” (MATEUS, 2014, p. 58)

“Experiência” tem sido compreendida como uma relação entre o ser vivo e seu meio físico e social (MORA, 2001, p. 101). Na sua forma vital, é experimental e representa uma ação sobre um objeto, na busca por modificá-lo, como também, uma projeção para o futuro, uma travessia rumo ao desconhecido. Para além da antítese entre experiência e pensamento, a versão atual exige conexões e continuidades e sua existência está atrelada a uma consciência inferente e reflexão constante.

A experiência enquanto travessia, confrontação com o mundo, implica em uma nova compreensão sensível da realidade, pois o sujeito conscientiza-se das relações, símbolos e signos que compõem os espaços habitados. Para Desportes (2005), o movimento permite-lhe avaliar formas, distâncias, orientações, organizando-os em um esquema coerente, capaz de produzir novas relações, quadros de sentido e representações. O filósofo Herman Parret (2005) reitera que o deslocamento do observador leva a mudanças de percepção e na análise estética, reconfigurando a paisagem. O movimento acentua os efeitos

do ponto de vista e exige uma experiência corporal, permitindo ao sujeito um conhecimento e abertura às qualidades sensíveis do mundo.

Considera-se, então, o atravessamento entre o sujeito e o mundo, suas manifestações sensíveis e simbólicas, a condição necessária para o aparecimento da paisagem, quando a experiência se transforma em seu ato fundador. Isso nos conduz entendimentos distintos sobre a paisagem que transpõe suas associações históricas vinculadas aos cânones da arte pictórica e às narrativas literárias nascidas com o Renascimento. Por intermédio do movimento e da experiência da viagem suscitados pelos meios de transporte modernos, a paisagem desprende-se do quadro, assume novos contornos e adentra na realidade factual, adquirindo novas poéticas e sensibilidades, evocando novos sentimentos e sensações.

A noção de paisagem passa a ser condicionada aos distintos modos de atravessá-la: uma caminhada, uma imagem filmica ou uma visão de um veículo em movimento nos induz a questionar a tradição pictórica que herdamos, onde a paisagem é representada e lida a partir de uma série de planos fixos. Parret (2005) afirma que cada técnica traz uma paisagem em si mesma, a estrada funciona como um desenvolver espacial, direciona a paisagem.

A ferrovia, a estrada-parque, a *strip* comercial, o corredor de transportes, a via expressa possibilitaram novos modos de ver, compreender e conceber a paisagem, bem como novas explorações estéticas capazes de gerar múltiplas significações culturais. Dessa forma, busca-se compreender os sentidos e atribuições históricas e estéticas resultantes da experiência do sujeito movente na paisagem. Partindo da paisagem enquanto categoria do pensamento sustentada por Berque, Besse, Collot, Jackson e outros teóricos, delinea-se as transformações da paisagem atravessada pela Estrada Parque Taguatinga (EPTG) em Brasília como o recorte pontual da pesquisa.

Constantemente evocada no cotidiano da cidade, da mídia ao murmurinho das ruas, a EPTG é sinônimo de congestionamentos, reformas, máquinas, acidentes. Em uma viagem partindo da Rodoviária do Plano Piloto em direção a Taguatinga, através de sua principal estrada de acesso, as paisagens apresentam-se de modo contrastante. A paisagem icônica idealizada por Lucio Costa e a sensibilidade estética traduzida na forma das escalas urbanas, evocando os sentidos de clareza, ordenamento e de continuidade com o meio natural, é aos poucos substituída pela presença de taludes, pontes, passarelas, viadutos e grandes movimentações que irrompem à vista no ato do deslocamento.

FIGURA 1:
Estrada Parque
Taguatinga em 2017.
Fonte: Secretaria de
Mobilidade do DF.
(ao lado)



Acidente provoca engarrafamento na EPTG no sentido do Plano Piloto

A vítima está gravemente ferida e foi transportada pelo Corpo de Bombeiros para o hospital



postado em 19/04/2013 20:47 / atualizado em 19/04/2013 21:11

Passarelas e valas malfeitas são apenas alguns dos problemas da EPTG



postado em 05/01/2012 06:37 / atualizado em 05/01/2012 09:50
Adriana Bernardes, Mariana Labolliere

Mortes na EPTG até agosto deste ano representam quase o dobro de 2009

Obras de revitalização da via dificultam ainda mais a travessia de pessoas no local



postado em 10/11/2010 08:20 / atualizado em 10/11/2010 14:01
Naira Trindade, Roberta Machado

Mesmo sem acidente, EPTG tem trânsito intenso nesta sexta-feira



postado em 09/11/2012 22:47

EPTG é problema para quem precisa de parada de ônibus, calçada e passarela



postado em 22/02/2011 06:52 / atualizado em 22/02/2011 07:00

Série de acidentes provoca congestionamento na EPTG

Um caminhão tombou na altura da residência oficial do governador e, com o trânsito formado no local, aconteceram outras três colisões nas proximidades



postado em 02/03/2016 19:27 / atualizado em 02/03/2016 20:00
Luiz Celso

Atropelamento de agente do Detran e manifestação deixam EPTG lenta

Cerca de 20 pessoas seguram faixas e ocupam a faixa da direita da via



Ciclista é atropelado na EPTG e é levado ao Hospital de Taguatinga

O condutor do veículo passa bem, segundo Polícia Militar



postado em 13/12/2015 22:10 / atualizado em 13/12/2015 22:13

FIGURA 2:
Mosaico de notícias da EPTG entre 2010-2016.
Fonte: Correio Braziliense. (ao lado)

Da paisagem institucional e industrial entremeada por grandes áreas verdes, apresenta-se uma amálgama de edificações despojadas de referências simbólicas tão comuns às franjas de metrópole contemporânea. Uma imagem que se distancia da paisagem idílica associada às estradas parques nos anos inaugurais da Capital Federal. Inspiradas nas *parkways* de Olmsted e Vaux, as estradas parques foram concebidas enquanto instrumentos de planejamento urbano regional, de modo a viabilizar a expansão metropolitana e implantação do modelo das cidades-satélites. Recortando o cerrado intocado e áreas destinadas ao uso rural, buscavam apaziguar as tensões entre natureza e técnica ao acentuar as qualidades cênicas e a experiência visual do viajante que, percorrendo- as primordialmente de carro, deparava-se com um cinturão de eucaliptos ao longo da estrada, canteiros ajardinados e um horizonte desimpedido.

Componentes de um sistema viário radio-concêntrico orientado à Estrada Parque do Contorno, as estradas parques passariam a representar um paradoxo: ao mesmo tempo que deveriam interligar as nascentes cidades-satélites além do *cordão sanitário*, restringiriam a urbanização da Bacia do Paranoá, resguardando as feições e o patrimônio arquitetônico, urbanístico e ambiental do Plano Piloto idealizado por Lucio Costa. Entretanto, dinâmicas sociais associadas a decisões políticas impeliram o adensamento de suas margens suprimindo progressivamente o caráter bucólico que outrora as definiam.

Quanto à EPTG, o processo de urbanização do território atravessado iniciou-se com a fundação do Guará, outra cidade-satélite, em 1969, posteriormente sacramentado por instrumentos urbanísticos de planejamento - PEOT/78 e Brasília Revisitada/87. O espaço *entre* Taguatinga e Plano Piloto fora ocupado, de modo regular ou não, por localidades submetidas a legislações distintas, com escalas conflitantes, abrigando uma população na ordem de 1,5 milhões de habitantes e múltiplos usos do solo urbano. Esses usos abarcam desde áreas residenciais, empreendimentos comerciais e instituições a alguns resquícios de zonas de produção agrícola e zonas ambientalmente sensíveis, fenômeno também observável em outras estradas parques.

Ao articular as regiões administrativas do SIA, Guará, Águas Claras, Vicente Pires, Taguatinga e Ceilândia, além de servir indiretamente ao Setor de Mansões Parkway, Samambaia, Riacho Fundo, Octogonal, Cruzeiro e Sudoeste, a EPTG tornou-se um vetor de urbanização, possibilitando a continuidade da mancha urbana, ainda que configure uma montagem heterogênea, desconexa e em mutação

permanente. Em sua existência, passou por distintas reformas e ampliações da malha viária, redefinindo-se morfologicamente frente ao adensamento populacional às suas margens e à intensificação das travessias entre as áreas periféricas e central, assumindo novas imagens, valores e significações sociais, culturais e estéticas. Conforme ressaltado por Carlos (2004, p. 14), “o homem não habita a metrópole, mas lugares da metrópole onde se desenrola a sua vida, marcada pelos trajetos cotidianos”.

Em 2010 foi transformada em via expressa, tendo o tráfego de passagem segregado do tráfego local. O cinturão de eucaliptos deu lugar às vias marginais, a linha do horizonte passou a ser demarcada artificialmente pela sucessão de passarelas metálicas, de viadutos de concreto e pela imensidão das superfícies asfaltadas em nome da velocidade, eficiência e capacidade de carga. Sob uma lógica rodoviarista, o caráter urbano da estrada, de elemento de integração, lugar de destino e passagem e projetada em consideração à experiência do viajante, é suprimido pela lógica da engenharia de tráfego.

Dissocia-se a via do território que atravessa. A velocidade dos deslocamentos e a força de seu traçado fragmentam o tecido urbano e o passado reconhecível das estradas parques, determinando outras formas de percorrê-la e também de perceber e de se relacionar com a paisagem. O encontro entre os cidadãos e a metrópole passa a ser mediado por uma temporalidade caracterizada pela instantaneidade, que redefine a vida cotidiana. O binômio espaço-tempo influi nas práticas, formas espaciais, morfologias e nos fluxos que o atravessam e transformam, conformando uma paisagem vivenciada em movimento. Encoberta, esquecida, saturada, ausente, banal (...), a EPTG e o que se apresenta além da janela do carro, do ônibus ou a pé configuram um jogo dialético entre o visível e o invisível, o acontecimento e a memória, o panorama e o fragmento, o real e o imaginário, submetidos ao sujeito e sua confrontação com o mundo e estados de alma. A paisagem cotidiana turva-se, sobrepõe-se às memórias do passado, foge das representações clássicas e códigos estéticos dominantes, mas isto não significa que sejam desprovidas de sentido e sensibilidades outras.

Diante das considerações pontuadas, questiona-se: como se dão as relações entre sujeito e paisagem mediadas pela estrada e os meios de transportes que a percorrem? É possível uma leitura que revele o caráter estético da estrada enquanto objeto paisagístico, experiência de atravessamento ou enquanto fenômeno que informa sobre as interações entre usos, escalas, práticas e temporalidades

FIGURA 3:
Mapa de Situação da
EPTG.
Fonte: Ilustração de
Sued Ferreira da Silva e
Sergio Eduardo Porto.
(ao lado)

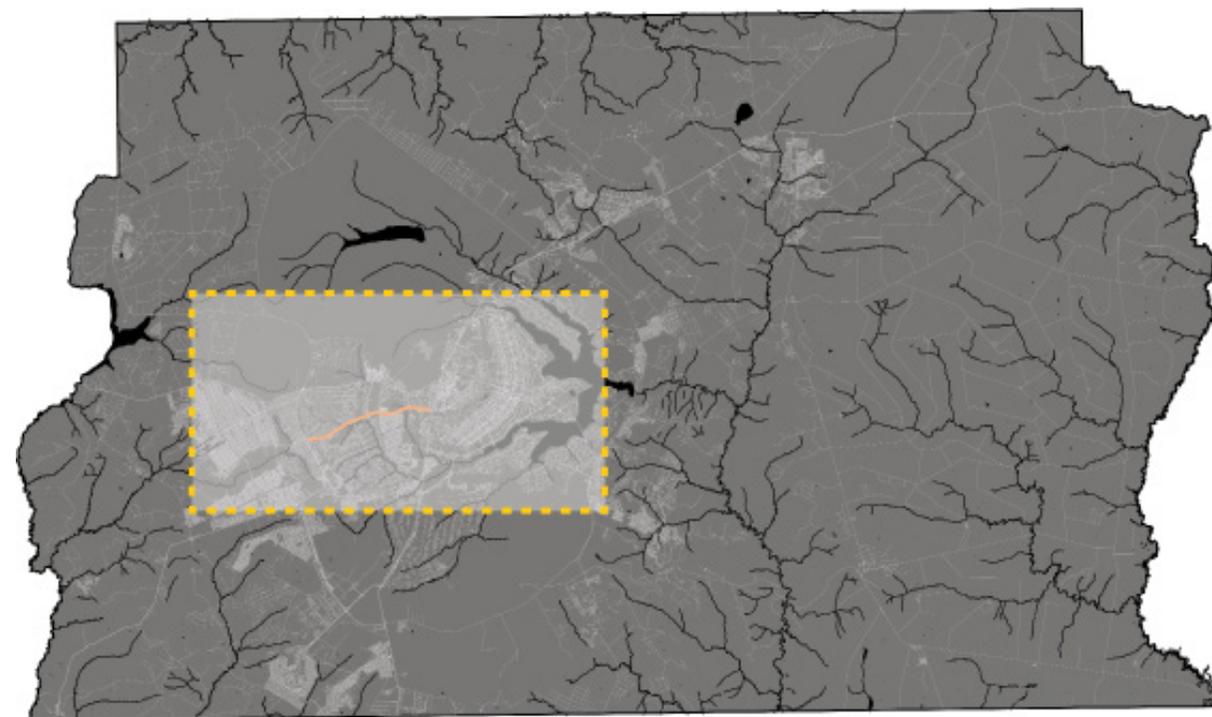


FIGURA 4:
Localização das Regiões
Administrativas
atravessadas pela EPTG.
Fonte: Ilustração de
Sued Ferreira da Silva e
Sergio Eduardo Porto.



sobrepostos no território circundante? Quais significações emergem?

Outrora, às estradas parques eram atribuídos o caráter civilizatório e o desejo de construção de uma identidade nacional. As violentas intervenções na paisagem representavam a conquista de um território difícil de atravessar, o ordenamento de uma natureza indiferenciada e a capacidade de realização humana. A noção de progresso associada ao automóvel, reforçada por discursos políticos, evocava uma sublimidade consubstanciada pela tecnologia, manifesta em conflitos, ambiguidades e ambivalências: a velocidade implicava na superação das barreiras do mundo físico, a acessibilidade conduzia o sujeito ao desconhecido, bem como à vastidão do meio natural e à sensação de perigo iminente, resultando em um encontro transcendente com a realidade.

A máquina e os elementos de infraestrutura viriam a adquirir o mesmo status do abismo, da verticalidade da montanha, da infinitude do céu e do mar exaltados pelos românticos por sua sublimidade. Besse (2014a, p. 23) ressalta que a linguagem do idílio e da paisagem clássica fracassa na expressão de novas categorias estéticas e inclusão de novos objetos paisagísticos. O autor também questiona sobre a continuidade do uso dos termos 'beleza' e 'harmonia' para qualificar as paisagens metropolitanas e industriais, desenvolvidas nos séculos XIX, e ressalta a necessidade de ampliação dos horizontes das sensibilidades estéticas.

Desde a antiguidade o sublime é figura de reflexão entre artistas, filósofos e outros teóricos para expressar questões estéticas, culturais, políticas que nascem na confrontação ora entre o homem e a natureza, ora entre o homem e suas próprias obras, ainda que no senso comum seja entendido como algo além do belo. Ao discutir sobre a lógica cultural do capitalismo tardio segundo um olhar marxista, Fredric Jameson (1996, p. 60) argumenta que a tecnologia *per se* é o *outro* das sociedades contemporâneas, ocupando o lugar outrora destinado à Natureza, devendo ser, então, lida a partir da categoria do sublime, uma vez que designa um poder propriamente humano, alienado, "que se volta contra nós em formas irreconhecíveis e parece constituir-se no horizonte distópico massivo de nossas práxis coletiva e individual".

As infraestruturas que avançam sobre os territórios periféricos, máquinas, pontes, estradas e outros objetos paisagísticos, associados à contemporaneidade, agora expressam os sentidos de grandeza, magnitude, velocidade e vulnerabilidade. O sublime da natureza transfere-se para a obra humana, definindo uma nova categoria estética, o *sublime tecnológico*, veiculada principalmente

pelo historiador da cultura David Nye (1994) para referir-se às sensibilidades que emergiram nos Estados Unidos oitocentistas em face da revolução industrial e das inovações tecnológicas que promoveu. O sublime americano estava submerso nas batalhas com a natureza hostil, na tentativa de dominá-la e assumiu uma forma vernacular que o diferenciava do julgamento estético desinteressado de versões suas anteriores, sendo, então, atravessado por valores sociais, políticos, religiosos e tecnológicos (SHINKLE, 2013).

A revisão do sublime no século XIX expressou os conflitos de escala e mudanças de narrativa a respeito das infraestruturas nos meios urbanos e do domínio da natureza. Embora vistas como rupturas na paisagem, podem ser reconhecidas enquanto elementos simbólicos, que dão suporte e informam sobre o território que atravessam, conforme ressaltado por Panerai (2006, p. 43). O autor aponta que a investigação da cidade deve partir de seu interior, em uma sucessão de deslocamentos. Uma sequência visual resultante das novas formas de olhar e representar o espaço, originárias da percepção da velocidade, do cinema, do desenvolvimento dos meios de transporte e das descobertas científicas. Diante da condição das metrópoles contemporâneas, suas estruturações pelos eixos rodoviários, escalas territoriais orientadas pelas infraestruturas e escalas locais dadas pelas massas edificadas, o autor expôs a necessidade de um método que permitiu a compreensão da relação de dependência das periferias com os centros urbanos.

É preciso habituar-se a visões fragmentárias, perder a ilusão de tudo ver, aceitar o engarrafamento e a impossibilidade de estacionar. Memorizar aquilo que mal se teve tempo de entrever. Orientar-se e encontrar, ler mapas rodoviários, saber parar, trabalhar com amostras sem perder um entendimento de conjunto. (PANERAI, 2006, p. 43)

Suscetível a transformações intensas, a EPTG permitiu uma abertura para a paisagem: a janela do carro, do ônibus ou do metrô apresentou versões específicas da natureza, da cidade e do território metropolitano em distintas temporalidades. Semelhante à Despina, a paisagem apresenta-se de forma distinta à direção, ao meio de transporte e ao percurso traçado pelo viajante. Isto é, o caminhar, o pedalar e a condução motorizada constituem uma perspectiva e ação específicas na cidade, que passa a ser vista, lida e narrada, engendrando a transformação do olhar sobre ela e sua experiência.

No carro, em velocidade, a paisagem das casas, edifícios se transforma em fachada perdendo a tridimensionalidade – é o frontispício

FIGURA 5:
EPTG em 1972.
Fonte: ArPDF.

FIGURA 6:
EPTG em 2013.
Fonte: Secretaria de
Mobilidade do DF.
(ao lado)



enquanto instantâneo, forma, fixidez. Estamos diante de uma nova noção de tempo, no qual os lugares de passagem – ruas e avenidas – mudam de significado e passam a ser mais importantes que os pontos do estar, do morar, do encontro, da festa. O significado da rua muda radicalmente, priorizando o movimento e transformando-se em lugar de deslocamento e passagem, onde o que importa é o percurso. (CARLOS, 2004, p. 38)

A materialidade, plasticidade, usos e impactos das estradas podem ser investigados pela Hodologia, ciência das rotas, viagens, caminhos e estradas introduzida por John Brinckerhoff Jackson, em 1984, no ensaio *A la découverte du paysage vernaculaire*. A Hodologia não se reduz somente a escolhas técnicas, mas abarca também questões políticas e sociais, uma vez que a produção e gestão das estradas implicam em reflexões sobre a paisagem, a geografia, o projeto urbano, os modos de deslocamento dos sujeitos urbanos, sua liberdade de circulação e relação ativa com a cidade.

O termo de origem grega, ὁδός (hodos), que significa estrada, rota, jornada, progresso, limite, meio (LIDDELL, SCOTT e JONES, 1940), é cunhado, no início do século XX, por Kurt Lewin (1890-1947), para descrever um espaço que não é dado *a priori*, que não é fixo e estável, mas sim fundado na realidade objetiva e na experiência do deslocamento. Lima (2009) afirma que em Sartre, filósofo que também se apropria da hodologia, o “mundo da vida” é o mundo dos caminhos e das barreiras, de proximidade e distância, categorias de análise definidas pela progressão, liberdade e projeto de cada indivíduo, resultando na pluralidade de formas de experiência e suas representações.

A questão da experiência, da co-pertença do homem e do mundo, tornou-se ponto de convergência da Hodologia com a Fenomenologia, abordagem teórico-metodológica aqui adotada, no recorte específico da Fenomenologia da Paisagem, informada por Christopher Tilley (1994), com base no pensamento de Heidegger e Merleau-Ponty. Mesmo que se refira diretamente ao campo da Arqueologia e das paisagens pré-históricas, o autor estabeleceu correlações com a Filosofia, Antropologia Cultural, Geografia Humanista e Arquitetura, definindo a Fenomenologia como o delineamento e descrição das formas nas quais o sujeito compreende e vivencia o mundo e por ele é afetado.

A paisagem como meio de ação, uma produção social centrada nos agenciamentos humanos, suscetível a transformações contínuas e indissociável das práticas cotidianas, exige uma

FIGURA 7:
EPTG em 2017.
Fonte: Secretaria de
Mobilidade do DF.
(ao lado)



conexão entre a realidade física, a presença do corpo, a cognição, a representação e o movimento. Assim, o objetivo da Fenomenologia é delinear as significâncias afetivas, emocionais e simbólicas da paisagem, destacando as similaridades e diferenças nas relações entre os sujeitos e o mundo, além dos modos que são culturalmente construídos, investidos com poderes e apropriados em um ambiente e assentamentos sociais amplos e diversos (TILLEY, 1994, p. 35). Porém, a Fenomenologia não se propõe a revelar o sentido oculto dos lugares, apenas compreender como novas significações são formuladas. Pensar paisagem e a estrada nessa abordagem reforça a necessidade de uma interpretação reconstituente, que desvende seus sentidos, narrativas e modos de experiência.

O capítulo primeiro concentra-se no delineamento e articulação das relações entre paisagem, experiência sensível e movimento, apresenta conceitos e leituras que consubstanciarão a análise do objeto de estudo. Busca-se, primeiramente, apreender o quadro das transformações socioculturais, políticas e econômicas orquestradas pela modernidade e, conseqüentemente, o aparecimento de uma nova consciência humana fundada na ruptura com o passado, na transitoriedade e constante mobilidade das formas, imagens e ideias que se desenvolvem no meio urbano. Impõem-se, com o capitalismo industrial e a revolução técnica por ele engendrada, novas relações entre o sujeito e o binômio espaço-tempo ao agenciar estados psicológicos, representações, sensibilidades e experiências estéticas até então inéditos, narradas principalmente por Georg Simmel (2009 [1913]).

A seguir, discorre-se sobre a paisagem como fenômeno sociocultural. Amplamente discutida em diversos campos do saber, a paisagem apresenta uma série de significações e desenvolvimentos históricos, por vezes divergentes, que a classificam como algo de difícil apreensão, principalmente, na sua transposição do “mundo das ideias” para uma realidade concreta, limitada pelas questões investigadas.

Pretende-se, dessa forma, tecer um breve panorama dos significados, discursos e apreensões da paisagem, partindo de sua “invenção” moderna, quando vincula-se às imagens e representações artísticas, sob os códigos da perspectiva linear; enquanto projeção da dimensão mental e afetiva do sujeito; enquanto revelação de uma realidade objetiva do território suscetível às determinações políticas, econômicas e socioculturais, informada principalmente pela geografia e história na figura de John Brinckerhoff Jackson (1984); e por fim, como experiência fundamental, originária e de sintonia com o espaço

habitado como nos informaram Augustin Berque (1994; 2012; 2013), Jean- Marc Besse (2013; 2014a; 2014b) e Michel Collot (2012; 2013).

Não se trata de uma redefinição do termo em sua dimensão conceitual, mas de sua caracterização e desdobramentos enquanto fenômeno que o situe no universo do cotidiano e expresse os sentidos das relações entre o sujeito e o “mundo da vida”. Um ajuntamento de considerações que transpõem a associação corrente que o associa a uma porção da natureza, fundo de uma ação, distanciado e inerte, ou um evento extraordinário destinado exclusivamente à apreciação estética e elevação do espírito.

Na Fenomenologia, Tilley (1994, p. 27) argumenta que a paisagem é sempre atravessada por temporalidades, um meio produzido, reproduzido e transformado em relação às suas preexistências, aos rastros do movimento e camadas sedimentadas de significados e memórias das ações e eventos que nele ocorrem: “passagens diárias pela paisagem se tornam encontros biográficos, lembrando atividades passadas e eventos anteriores na leitura dos símbolos - um galho quebrado aqui, uma pedra referencial ali(...)”²

Ao conjugar fatores objetivos e subjetivos, Berque (1994) e Jackson (1984, p. 55) afirmam que a paisagem é marcada por uma historicidade. É produzida por um conjunto de práticas e segundo os fenômenos, valores, dinâmicas e fluxos que a transformam, exigindo uma investigação na sua materialidade. Com essa abordagem em vista, o segundo capítulo concentra-se na tessitura de uma narrativa histórica da Estrada Parque Taguatinga, objetivando refletir sobre o território que recorta, seus processos de planejamento e urbanização, relações estabelecidas com o sistema de rodovias da qual é componente, lógicas de funcionamento, representações, discursos, escalas e temporalidades.

O que temos diante de nós são apenas fragmentos materiais de um passado – de sucessivos passados – cuja simples recolagem não nos ajuda em muito. De fato, a paisagem permite apenas supor um passado. Se queremos interpretar cada etapa da evolução social, cumpre-nos retomar a história que esses fragmentos de diferentes idades representam juntamente com a história tal como a sociedade a escreveu de momento em momento. Assim reconstituímos a história pretérita da paisagem, mas a função da paisagem atual nos será dada por sua confrontação com a sociedade atual. (SANTOS, 2008, p. 86)

2. Versão original: “daily passages through the landscape become biographic encounters for individuals, recalling traces of past activities and previous events and the reading of signs - a split log here, a marker stone there”.

Para tal, a catalogação de fontes de documentação primária – textual, iconográfica e cartográfica – tornou-se imprescindível: imagens históricas e georreferenciadas, ortofotocartas, cinejornais, relatórios técnicos, projetos urbanísticos, planos de ordenamento territorial, planos diretores de transportes, memórias descritivas, leis, decretos, dados socioeconômicos, mapas de contextualização e atualizações do Plano Rodoviário do Distrito Federal, todos advindos do Arquivo Público do Distrito Federal. O Departamento de Estradas e Rodagem (DER) e a Secretaria de Estado de Gestão do Território e Habitação (SEGETH) foram consultados.

O conteúdo de matérias jornalísticas publicadas pelo Correio Braziliense, encontradas na Hemeroteca da Biblioteca Nacional Digital³, também foi investigado como fonte de pesquisa histórica. Verificou-se todas as entradas sobre a EPTG e termos correlatos, de 1960 a 1979 e de 2000 a 2017, na busca por imagens e discursos sobre as estradas parques, sua concepção, construção, inauguração, obras de ampliação, localidades atravessadas, ocupações das faixas de domínio, eventos públicos e, principalmente, o cotidiano e suas contingências.

O mesmo procedimento foi realizado com as revistas ilustradas *O Cruzeiro*, *Manchete* e *Brasília*. Esta última, publicada periodicamente pela Companhia Urbanizadora da Nova Capital (Novacap) sob obrigatoriedade do artigo 19, da Lei no 2.874, de 1956, apresentava um boletim mensal sobre os ritmos de construção da cidade entre 1957 e 1960, ainda que tenha se mantido entre constâncias e interrupções até 1988, totalizando 83 números (CAPPELLO, 2010, p. 43). Além dos textos em defesa da mudança da capital, na sessão *A marcha de construção de Brasília*, fotografias de máquinas, terraplanagem, abertura de estradas, canteiros e armazenagem de materiais representavam o ideário da obra, essenciais também para situar o objeto de estudo nos discursos integracionistas e no contexto dos sistemas de comunicação nacional.

Após uma verificação de artigos, teses e dissertações, verificou-se a carência de estudos sistematizados sobre a EPTG e demais estradas parques. Entretanto, é preciso destacar a tese de doutoramento de Jusselma Duarte de Brito (2009), que apresentou uma abrangente historiografia sobre a constituição da mancha urbana de Brasília à luz das infraestruturas implantadas no território, especificamente os sistemas técnicos e rodoviários, onde são abordadas as estradas parques enquanto instrumentos de urbanização e viabilização de uma condição metropolitana.

3. A Hemeroteca Digital pode ser acessada pelo seguinte endereço eletrônico: <http://bndigital.bn.gov.br/hemeroteca-digital/>

Inicia-se o segundo capítulo com os principais debates entre circulação e projeto urbano nascidos cidades industriais até o urbanismo moderno da Carta de Atenas (1933), conforme as reflexões de Calabi (2002), Choay (1999; 2013), Frampton (2003), Hall (2016), Panerai (2006) e Zucconi (2009). Apresenta-se a gênese de referências teóricas que posteriormente serão incorporadas, em maior ou menor grau, na concepção e implantação do sistema viário radio-concêntrico e dos modelos de expansão urbana de Brasília, precisamente as *parkways* de Olmsted e Vaux, os anéis viários do século XIX e as cidades-jardim de Howard (1898). Os paradigmas urbanísticos adotados nos projetos para a Nova Capital no concurso de 1957 foram esboçados por Ficher e Palazzo (2005), cujas categorias apresentadas servirão de orientação para a seção.

A seguir, a narrativa histórica da EPTG estrutura-se segundo quatro momentos-chaves específicos. Considera-se que a escala cronológica adotada não é equivalente a uma ordem histórica linear. Recorre-se à cronologia como método para compreensão do fenômeno urbano conforme concebida por Bernard Lepetit (2016), frente à necessidade de identificação das rupturas (bifurcações) e continuidades (estabilidade) e de cruzamentos de temporalidades, fragmentos de espaço e práticas sociais desenvolvidas no objeto de estudo.

Logo, parte-se do contexto de materialização das redes de estradas nacionais e regionais do Plano de Metas de 1956, que viriam a convergir em Brasília e viabilizar sua construção, consolidação e expansão. Aqui, as estradas parques apareceram como eixos de integração dos novos núcleos satélites à medida que restringiriam uma ocupação contínua do território, preservando as características fundamentais do projeto de Lucio Costa, sob um discurso higienista e de segregação socioeconômica.

Constituído um modelo polinucleado de expansão urbana, na seção *Da paisagem idílica à via urbanizada*, o grande vazio existente entre Taguatinga e o Plano Piloto passou a abrigar novas localidades e assentamentos irregulares que se concentravam às margens da EPTG, tendo com principais agentes o poder público e incorporadores imobiliários. Assumindo a função de vetor de crescimento, o caráter paisagístico definido e de forte expressão simbólica dado pelo cinturão de eucaliptos ao longo do percurso e pelas visadas para o cerrado é progressivamente substituído por uma paisagem artificial, híbrida, sem delineamentos precisos, de tipologias diversas e escalas conflitantes. Conforma-se uma cidade cotidiana que se desenvolve em

FIGURA 8:
Os números 1, 2 e 3 da
Revista Brasília, 1957.
Fonte: ArPDF.

FIGURA 9:
Capas das revistas
Manchete (1960) e O
Cruzeiro (1958).
Fonte: Acervo JK.



4. Deve-se ressaltar que a pesquisa se concentrará no território atravessado pela EPTG, situando brevemente as estradas parques no contexto da Área Metropolitana de Brasília, composta pelos municípios limítrofes ao DF. Tampouco delineará o fenômeno da dispersão urbana, *città diffusa*, *Edge City*, *Urban Sprawl*, entre outras denominações, teorizadas por Henry Lefebvre, Bernardo Secchi, Joel Garreau, François Ascher, Phillipe Panerai e Nestor Goulart Reis Filho, frente à escala do fenômeno urbano que busca delinear.

linha reta, nas travessias incessantes entre centro e periferia, lugar de passagem e destino.

Na última seção desse capítulo, de cidade moderna à cidade contemporânea, Brasília, já não mais contida no Plano Piloto, como nos lembra Paviani (2015), caracteriza-se pelas intensas transformações de seu território e por uma mancha urbana que expande seus tentáculos para além dos limites administrativos do Distrito Federal⁴. Uma cidade regional ordenada, lida e reconhecida através de seus eixos rodoviários, que recortam o tecido urbano em bolsões esparsos, fragmentando-o. A EPTG, como enclave urbano, tornou-se a materialização dos conflitos entre a escala local e a escala metropolitana, entre a Engenharia e o Planejamento Urbano, entre a estrada e o sujeito.

Ao contextualizar tal fenômeno, segundo um olhar histórico e social, pretende-se adentrar na realidade vivida da EPTG. O antropólogo José Guilherme Magnani (2003) ressaltou que a descrição da cidade exige uma proximidade com o objeto de estudo, participação subjetiva e experiência pessoal do observador, um “olhar de dentro e de perto” em contraste ao “olhar de fora e de longe”, na microescala do cotidiano, onde seus atores se localizam e suas práticas se desenvolvem.

Da cidade em seu conjunto ao mergulho no particular, o encontro direto com a estrada possibilitará a identificação dos significados a ela atribuídos na busca pela emergência de novas releituras e configurações. No último capítulo, o fenômeno do sublime tecnológico será investigado e revisitado segundo a experiência dos deslocamentos na EPTG. Primeiramente, volta-se para uma breve explanação teórica do sublime na natureza e sua conceituação a partir de Longino, Edmund Burke, Emmanuel Kant e John Ruskin; as novas apropriações da categoria e da paisagem na arte contemporânea, precisamente, no Movimento *Land Art* nas figuras de Robert Smithson e Tony Smith; e, por fim, a categoria do *sublime tecnológico* segundo David Nye, chave de leitura do objeto de estudo como objeto paisagístico e experiência de atravessamento.

Na seção *O sublime tecnológico e a experiência do viajante na Estrada Parque Taguatinga*, considera-se as quatro redefinições da estrada determinadas pelas transformações do território, que implicam em quatro formas de relacionamento entre o sujeito e a paisagem: no contexto de abertura das estradas e construção de Brasília e as demais feições que assume – estrada-parque, via urbanizada e enclave urbano. Foram realizadas viagens exploratórias através da EPTG de automóvel, ônibus, metrô e alguns percursos a pé, sempre viabilizados pelos demais meios de transporte, partindo da Rodoviária do Plano

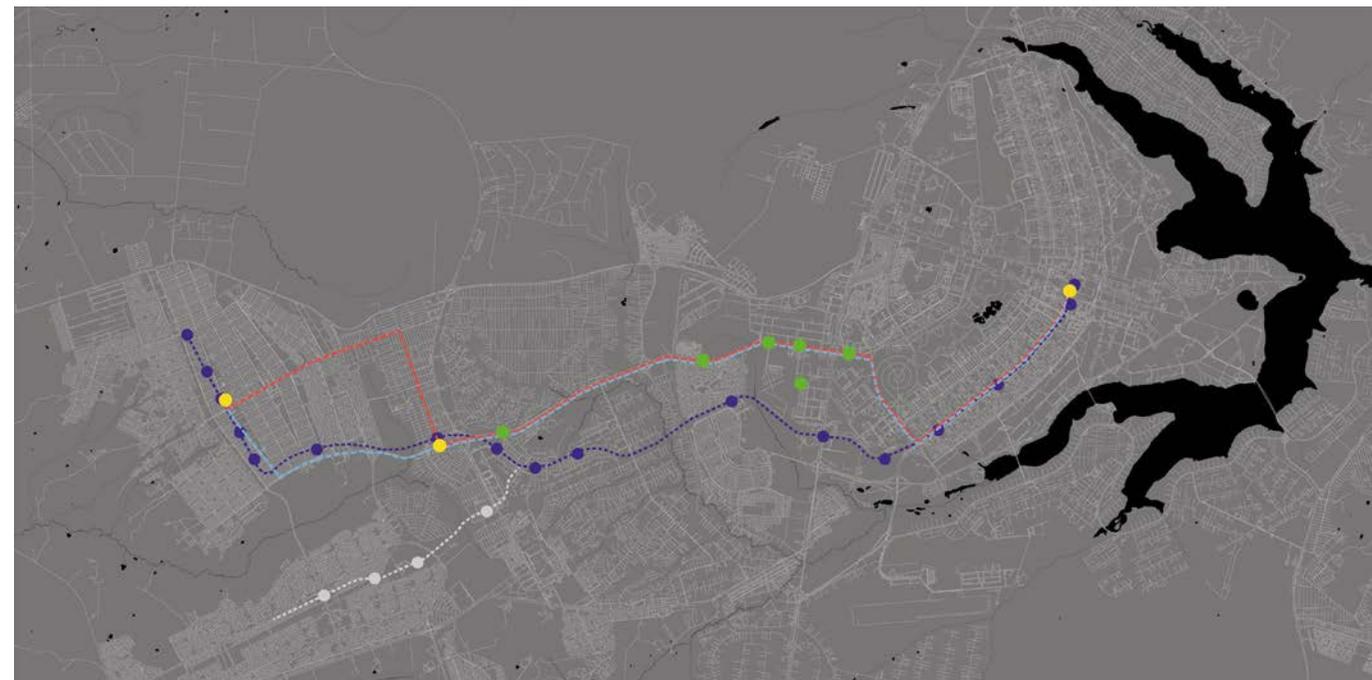
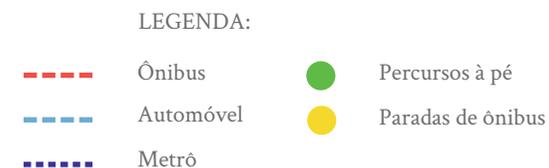
Piloto, em diferentes dias e horários, com destino às centralidades que a tangenciam ou no sentido contrário, conforme esboçados no mapa a seguir (fig. 10).

Buscou-se uma apreensão dos aspectos gerais do objeto de estudo, assim como sua familiarização, deixando-se levar pela intuição e aquilo que capta a atenção, sem roteiros pré-definidos, o que incluiu uma interação mais livre no encontro com passantes e passageiros. Segundo Castro (2007, p. 57-59), ao analisar a vida-obra de Ítalo Calvino, o olhar permite uma investigação minuciosa do mundo, porém sem se deter aos seus componentes ou preocupar com escolhas e restrições, sendo por eles atraídos. A contemplação realiza-se na espontaneidade, no acaso de formas que irrompem no olhar do observador. Trata-se de um ato contínuo, no qual subentende-se a inclusão do eu, um eu que observa o mundo e que por ele é observado: “mas como é possível observar alguma coisa deixando à parte o eu? Se o eu é esse algo (...) saliente dos olhos como o balcão de uma janela [que] contempla o mundo, [logo, conclui ele], o eu [é] uma janela que se debruça sobre o mundo” (CALVINO *apud* CASTRO, 2007, p. 59).

Se a contemplação nos conduz à reflexão, ela também pode ser abordada como um ato de leitura, tal como se apresenta em *Se um viajante*, pois a leitura exige um processo de abstração e reconhecimento que decompõe e a reúne em um todo coerente o objeto observado, evidenciando regularidades, diferenças, singularidades, “uma agudeza suficiente para saber escolher e descartar, perceber na paisagem o que está além dela, discernir entre os caminhos o que se adequa aos seus propósitos, enfim, saber interagir tanto com o mundo escrito quanto o não escrito” (CASTRO, 2007, p. 23-24)

Dessa forma, as impressões registradas por meio de notas, fotografias e vídeos revelaram velocidades, ausências, panoramas, fragmentos, proximidades e rupturas entre o sujeito e a paisagem, somados às sensações, gestos, rituais, contingências, códigos e valores que compõem a experiência urbana. Pretende-se adentrar tanto na realidade factual, quanto sensível e simbólica da Estrada Parque Taguatinga, de suas paisagens híbridas, construídas não apenas na manipulação de suas formas, como também nos entrelaçamentos dos sujeitos moventes com suas práticas, olhares, anseios e afetos que se desenrolam nos itinerários cotidianos. Como nos lembrou Collot (2013): “longe de ficar estática como uma imagem, a paisagem é um espaço a percorrer, a pé, num veículo ou em sonho, porque sonhar é vagabundear (*re-extravagare*)”.

FIGURA 10:
Mapa de percursos.
Fonte: Ilustração de
Sued Ferreira da Silva e
Sergio Eduardo Porto.
(ao lado)



Mais coisas sobre nós mesmos nos ensina a terra que todos os livros. Porque nos oferece resistência. Ao se medir com um obstáculo o homem aprende a se conhecer; para superá-lo, entretanto, ele precisa de ferramenta. Uma plaina, uma charrua. O camponês, em sua labuta, vai arrancando lentamente alguns segredos da natureza; e a verdade que ele obtém é universal. Assim o avião, ferramenta das linhas aéreas, envolve o homem em todos os velhos problemas.

Trago sempre nos olhos a imagem de minha primeira noite de voo, na Argentina – uma noite escura onde apenas cintilavam, como estrelas, pequenas luzes perdidas na planície.

Cada uma dessas luzes marcava, no oceano da escuridão, o milagre de uma consciência. Sob aquele teto alguém lia, ou meditava, ou fazia confidências. Naquela outra casa alguém sondava o espaço ou se consumia em cálculos sobre a nebulosa de Andrômeda. Mais além seria, talvez, a hora do amor. De longe em longe brilhavam esses fogos no campo, como que pedindo sustento. Até os mais discretos: o do poeta, o do professor, o do carpinteiro. Mais entre as estrelas vivas, tantas janelas fechadas, tantas estrelas extintas, tantos homens adormecidos...

É preciso a gente tentar se reunir. É preciso a gente fazer um esforço para se comunicar com algumas dessas luzes que brilham, de longe em longe, ao longo da planura.

– Antoine de Saint-Exupéry, *Terra dos Homens*, 1939.

PAISAGENS POÉTICAS

TENSÕES ENTRE NATUREZA, CIDADE E TÉCNICA

1.1 A MODERNIDADE E O SENSÍVEL NA METRÓPOLE

As cabeças pensantes de todas as nações pedem mudanças.
Há um conflito profundo no tecido da sociedade; uma colisão
triturante e infinita do Novo com o Antigo
– Thomas Carlyle, Signs of the Times, 1829.

Rio infindo de homens e coisas! [...]
[...] a dança rápida,
De formas, luz e cor; o insuportável
Ruído; os que vão e vêm e passam,
Rosto após rosto

– William Wordsworth, Residence in London, 1888.

A modernidade é o *leitmotiv* da narrativa que se apresenta. A ela se deve o surgimento de uma nova atitude e de novas sensibilidades estéticas centradas nas relações e tensões entre natureza, cidade e técnica. Exaltada e denunciada, a modernidade tem seus primeiros delineamentos nas transformações políticas, sociais e culturais surgidas a partir do século XVI e, principalmente, nas teorias de conhecimento que resgatam valores da Antiguidade Clássica e negam as tradições escolásticas, dominantes até os tempos medievais, implicando na perda de formas de orientação seculares.

A Revolução Científica, o antropocentrismo, a invenção da imprensa, as expansões marítimas e inúmeras invenções culturais, políticas e tecnológicas compõem o quadro de fatores que alteraram as concepções de mundo e também as concepções do próprio homem. As novas vertentes de pensamento embrenharam-se na busca pela verdade por meio do conhecimento inteligível e impeliram a gênese dos “tempos modernos” ou da “modernidade” – entendida como aquilo que rompe com o “tempo anterior”, “tempo velho” (KOSELLECK, 2012 [1979], p. 270) –, por intermédio do pensamento de filósofos como Francis Bacon, Galileu, Kepler, René Descartes, Espinosa e Leibniz.

Criar uma nova ordem que desafiasse a presente; quando, em outras palavras, o cuidado com a ordem significou a introdução de uma nova ordem, ainda por cima, artificial – constituindo-se, por assim dizer, um novo começo. Essa grave mudança no status da ordem coincidiu com o advento da era moderna. De fato, pode-se

definir a modernidade como a época, ou o estilo de vida, em que a colocação em ordem depende do desmantelamento da ordem “tradicional”, herdada e recebida; em que “ser” significa um novo começo permanente. (BAUMAN, 1998, p. 19-20)

Para Calinescu (1987, p. 13), a palavra *modernus* foi cunhada na Idade Média, a partir do advérbio de modo – “recentemente, agora mesmo”. Hilde Heynen (1999, p. 8) atribuiu três níveis de significados à modernidade associados à sua etimologia. O primeiro se traduz como o presente, o atual, oposto do que é passado. O segundo, é o novo em oposição à idade, usado para descrever um tempo presente, vivido, que é discernível de períodos anteriores. Sentido que prevalece até o Iluminismo como resultante de uma ruptura de uma concepção de tempo cíclica e repetitiva para um tempo linear, progressivo e irreversível.

E por fim, no século XIX, frente às transformações impostas pelo capitalismo industrial, o moderno passou a conotar o momentâneo, o transitório, aquilo que não é um passado definido, mas uma eternidade indeterminada. A modernidade seria então, para Heynen (*Ibid.*, p. 10, tradução livre), “o que dá ao presente a qualidade específica de o diferenciar do passado e direcionar ao futuro. A Modernidade também é descrita como uma ruptura da tradição, tipificando tudo que rejeita a herança do passado”⁵.

Através dos conteúdos em mudança, o conceito de “modernidade” traduz sempre a consciência de uma época que se situa em relação com o passado da antiguidade para se compreender a si própria como resultado de uma passagem do antigo ao moderno. (...) Todas as vezes que uma nova relação com a antiguidade fez nascer na Europa a consciência de uma época nova. (HABERMAS, 1980, p. 6)

O âmago da sensibilidade do homem moderno viria a residir, segundo Bresciani (1997, p. 16), em um entendimento da modernidade enquanto “o progresso e a extrema mobilidade das formas”. Elaborado pelos iluministas, o projeto de modernidade desenvolveu uma forma de relacionamento entre o homem e o mundo centrada na razão única, na busca pela revelação das qualidades ‘eternas e imutáveis’, por intermédio da libertação da universalidade transcendente da religião, do mito, do uso arbitrário do poder e da natureza sombria humana (HARVEY, 2011, p. 21).

Calinescu (1987, p. 3) afirmou que há uma transferência cultural significativa quando a estética da permanência, estruturada segundo os ideais universais e transcendentais do belo, é superada

5. Versão original: “what gives the present the specific quality that makes it different from the past and points the way toward the future. Modernity is also described as being a break with tradition, and as typifying everything that rejects the inheritance of the past.”

pela estética da transitoriedade e da imanência, cujos valores centrais tornam-se a mudança e a novidade, conforme encontrados no Romantismo, movimento visto como uma reação à autoridade tradicional do classicismo. Dessa forma, distintos autores narrarão sobre as ligações da sensibilidade contemporânea à transitoriedade, ao fragmentário e ao contingente, a partir da segmentação de uma continuidade histórica, de modo a assumir a própria insegurança, a dissolução ao “caos totalizante” e a “destruição criativa” como únicas certezas.

Ainda assim, em uma imagem-mundo desconexa, relativa, múltipla e incerta, a razão conserva-se como um instrumento de produção de uma realidade compreensível e critério para a certeza do conhecimento e ordenamento do mundo. Imagem também ilustrada por Baudelaire em seus escritos, onde a fugacidade não se complementa sem um desejo de durabilidade, ambos presentes na experiência do homem moderno: “a Modernidade é o transitório, o efêmero, o contingente, é a metade da arte, sendo a outra metade o eterno e o imutável” (BAUDELAIRE, 1996 [1863], p. 23).

Há uma modalidade de experiência vital – experiência do espaço e do tempo, do eu e dos outros, das possibilidades e perigos de vida – que é partilhada por homens e mulheres em todo mundo atual. Denominarei esse corpo de experiência “modernidade”. Ser moderno é encontrar-se num ambiente que promete aventura, poder, alegria, crescimento, transformação de si e do mundo – e, ao mesmo tempo, que ameaça destruir tudo o que temos, tudo o que sabemos, tudo o que somos. (BERMAN, 1986 [1982], p. 14)

Segundo Harvey (2011, p. 21), após a influência da filosofia de Nietzsche, no começo do século XX, a razão perde o protagonismo para a estética na busca pelo ‘eterno e o imutável’, e os artistas, arquitetos, escritores, poetas e filósofos serão aqueles que extraí-los do banal na vida cotidiana, por meio de novas representações, códigos, significações e linguagens. Preocupação constante do projeto moderno na representação das verdades eternas, mas que agora incorpora o subjetivismo, onde a arte torna-se um produto da realidade do artista, como também um espelho da sociedade.

A experiência da modernidade envolve uma ruptura com a tradição e tem um profundo impacto sobre as formas de vida e hábitos cotidianos. Os efeitos desta ruptura são múltiplos. Eles são refletidos no modernismo, o corpo de ideias artísticas e intelectuais do movimento que lidam com o processo de modernização e com a

experiência da modernidade. (HEYNEN, 1999, p. 4)

Mesmo que o presente seja o campo de ação da modernidade (BOURRIAUD, 2011 [1999], p. 24), uma visão de futuro está estreitamente ligada à ideia de moderno, como algo a ser desejado, indicando a própria natureza da modernidade a partir das noções de progresso, avanço e melhoria (PEREIRA, 2016, p. 21). A consciência do presente, também existente em Baudelaire, é indissociável da possibilidade de imaginá-lo de outro modo, de transformá-lo, “um exercício onde a extrema atenção ao real é confrontada com a prática de uma liberdade que é, ao mesmo tempo, respeito e violação deste real” (FOUCAULT, 1984, 41 *apud* MURICY, 2007).

O presente indica uma mobilidade em suas relações com o passado, uma construção do tempo que implica também na construção do eu, segundo Muricy (2007). Esse presente rompe com o conhecimento apriorístico centrado em ideias eternas, para um tipo de conhecimento constituído pela experiência, o qual absorve as subjetividades e permite a correção e a transformação constantes (SIMMEL, 1907, 63 *apud* WAIZBORT, 143-144).

A modernidade é um contínuo devir, um sinônimo de crise, que intensifica a experiência da ruptura e seu potencial transformador no meio social. Parte de seu processo constitutivo se dá em função das relações com a cidade, tendo suas características acentuadas pela revolução industrial e pela acelerada urbanização que veio a conformar as metrópoles oitocentistas. Para Birman (2014, p. 10), “a metrópole seria o signo por excelência da modernidade, em decorrência da ‘posição estratégica’ que aquela passou a ocupar na sociedade moderna.”

Com o capitalismo industrial, segundo Hobsbawm (2008, p. 50), os grilhões produtivos das sociedades humanas foram retirados, permitindo a multiplicação acelerada de homens e mercadorias. Na cidade, esse processo tornou-se mais evidente, resultando no conflito entre as antigas ordens urbanas, muitas de características medievais, e o avanço da técnica na estrutura social. A mina, a fábrica e a ferrovia, definidos por Mumford (2008, p. 532) como os agentes geradores da cidade industrial, produziram um ambiente urbano aterrador, transformado “em sombrias colmeias, a fumegar ativamente, a bater, a guinchar, a expelir rolos de fumo de doze a quatorze horas por dia, algumas vezes durante as vinte quatro horas” (Ibid, 531).

Coketown, a cidade de Dickens em *Tempos Difíceis*, e *A Cidade da Noite Apavorante* (1870-1873), de James Thomson, passaram

a simbolizar a cidade carbonífera, coberta de fuligem das chaminés das fábricas, exalando o gás venenoso dos esgotos ao ar livre, com suas ruas apinhadas de sujeira e edificações que se sobrepunham umas às outras. O “sombrio, descolorido, acre, malcheiroso”, definiam na narrativa de Mumford (*Ibid.*, p. 561), o ambiente industrial e sua marcha para o caos ingovernável, uma “monstruosa barbárie” que deveria ser freada. Ainda no século XIX, as reações à miséria presente nas cidades oitocentistas iniciaram-se, e a técnica, também produtora da paisagem agonizante, passou a representar a sua própria fonte de cura.

Em nenhuma outra cidade do mundo são as artes mecânicas tão barulhentas: os martelos batem incessantemente na bigorna; há um clangor incessante de máquinas; crepitar de chamas, assobios de água, rugidos de vapor, e de vez em quando, cavernosa e surda, levanta-se a trovoadas da casa de provas [onde as armas de fogo são experimentadas]. O povo vive numa atmosfera vibrante de clamores; e parece mesmo como se a suas diversões tivessem acompanhado o tom geral, e se tornassem barulhentas, tal como as suas invenções. (*Ibid.*, p. 563)

Para Cocco (2007, p. 49), citando Heidegger, a técnica define-se para além de seu caráter instrumental e antropológico, de mera produção humana para atingir certos fins, e apresenta-se como uma atitude perante a natureza, um resgate da raiz etimológica grega – *téchne*, arte, produção (*poiesis*) –, cuja essência é a revelação e abertura do mundo e do ser. Em Heidegger, a modernidade expressa-se de modo radical por meio da técnica, a qual relega a natureza ao estado de provisão, tomando-a por objeto de investigação e racionalização.

O mesmo princípio aplica-se à sociedade, na qual a técnica torna-se uma agenciadora de sua evolução a partir do desejo de transformação do presente, construindo um mundo ideal, e do controle totalizante. Bresciani (1984, *passim*) ressaltou que a máquina seria, então, a expressão simbólica e material do processo de emancipação dos homens dos desígnios da natureza e a cidade, o produto o qual o progresso técnico se realiza: “a cidade é produto da ‘arte humana’, simboliza o poder criador do homem, a modificação/transformação do meio ambiente, a imagem de algo artificial, de um artefato enfim.” (*Id.*, 1997, p. 14)

Nessa conjuntura, as imagens da cidade e das transformações operadas pela técnica eram então dominantes nas artes e narrativas literárias, especialmente de Londres e Paris, constantemente retratadas

por sua dupla realidade (WILLIAMS, 1989 [1973], p. 202-203): ora como símbolo do progresso e das luzes, nas palavras de Voltaire; centro de liberdade e ordem em Adam Smith seguindo as percepções da burguesa industrial; ora como o caos, o território dos vícios, da rebeldia e da sedição, associados frequentemente às classes operárias.

Esta percepção historicamente libertadora de novos tipos de ordens possíveis, novos tipos de unidade humana, na experiência transformadora da cidade, apareceram – o que é significativo – juntamente com o choque da apreensão de uma nova dimensão que produzira a repulsa subjetiva, uma reação mais comum. As forças objetivamente unificadoras e libertadoras eram vistas na mesma atividade que as forças ameaçadoras da confusão e da perda de identidade. E foi assim que, no decorrer dos 150 anos seguintes, a realidade da cidade, cada vez mais dominante, passou a ser interpretada de modos ao mesmo tempo paradoxais e alternativos. (*Ibid.*, 212)

Concebeu-se, dessa forma, não apenas um novo tipo de paisagem, como também a consciência de uma nova dimensão humana, assim afirmou Williams (*Ibid.*, p. 213). O instantâneo, o artifício, a mobilidade constante, a concentração de pessoas, a consciência angustiada, a indiferença e o conflito compuseram o reino do urbano e da experiência social no século XIX, pois, “a cidade não é apenas, uma forma da vida moderna; é a concretização física de uma consciência moderna decisiva” (*Ibid.*, p. 323).

A vitrine, a exibição, o anúncio, o prospecto, a propaganda sob todas as suas formas descarregadas sobre o homem, circulando em viaturas, enfiadas goela abaixo, iluminando os ornamentos, transformando os quiosques em palhaços luminosos, conclamando os fluxos elétricos em seu favor: eis a grande propulsão moderna mobilizando esse formigueiro de pessoas apressadas, que se cruzam, se esbarram, se acotovelam, se saúdam, se injuriam, fazem negócios, compram pagam, e, sobretudo, se endividam. (SEIGNEUR, 1889, 1-2 apud VIGARELLO, 2016, p. 237)

O tumulto das ruas, a multidão, “rio infinito de homens e coisas! (...) ruído; os que vão e vêm e passam, rosto após rosto” anunciados por Wordsworth (*apud* WILLIAMS, 1989 [1973], p. 210) compreenderam um fato inédito nas cidades oitocentistas, interpretadas pelos sentidos do estranhamento, da confusão, do mistério, do empobrecimento da experiência, da perda da identidade e perda de conexão que evoca. Essa foi, para Williams (*Ibid.*, p. 211), a expressão de uma nova experiência

FIGURA 11:
“Londres saindo da cidade” ou “a marcha dos tijolos e da cal”.
Gravura de George Cruikshank de 1829.
Fonte: (BENEVOLO, 2015, p. 554) (ao lado)



urbana dominante nas representações da cidade e encontrou-se de modo evidente nas reflexões de Wordsworth (*apud WILLIAMS, 1989 [1973], p. 210-211*):

Amigo! Lá um sentimento havia
Que na cidade apenas se encontrava;
Quantas vezes, em ruas apinhadas,
Em meio à multidão, disse a mim mesmo:
“Mas cada rosto que passa por mim
Encerra algum mistério insondável!”
Muita vez fiquei a olhar, oprimido
Por pensamentos sobre o que e onde,
Quando e como, até que as formas visíveis
Tornaram-se visões, como as que fluem
Sobre montes imóveis, ou nos sonhos
E todo o lastro cotidiano,
Presente e passado, esperança e medo,
Tudo que rege o ato, o pensamento,
A fala, para mim tornou-se incógnito.

Da multidão revelou-se o caminhante solitário, o observador isolado que adentra no território da metrópole, percorrendo seus espaços. A figura mítica do *flâneur*, “fruto da modernidade e da grande cidade” (JACQUES, 2014, p. 55), recriado por Baudelaire e posteriormente analisado por Benjamin, abriu-se para a experiência da multidão, seu lugar de refúgio, olhar que se contrapõe ao pessimismo e ao desconforto comumente a ela associados. A multidão e a solidão seriam, então, sinônimos para o poeta. O “banho de multidão” era para Baudelaire, fonte de regeneração, a experiência do inusitado, do fugaz, do inebriante, do anonimato, como também o encontro com o outro.

A multidão é seu universo, como o ar é o dos pássaros, como a água, o dos peixes. Sua paixão e profissão é desposar a multidão. Para o perfeito *flâneur*, para o observador apaixonado, é um imenso júbilo fixar residência no numeroso, no ondulante, no movimento, no fugidio e no infinito. Estar fora de casa, e, contudo, sentir-se em casa onde quer que se encontre; ver o mundo, estar no centro do mundo e permanecer oculto ao mundo, eis alguns dos pequenos prazeres desses espíritos independentes, apaixonados, imparciais, que a linguagem não pode definir senão toscamente. O observador é um príncipe que frui por toda parte o fato de estar incógnito. (BAUDELAIRE, 1863 *apud* JACQUES, 2014, 48)

O *flâneur* expressava, segundo Jacques (*Ibid.*, p. 55), uma

FIGURA 12:
“Duddley Street”,
gravura de Gustave
Doré, Londres, 1872.
Fonte: (BENEVOLO,
2015, p. 560)
(ao lado)



FIGURA 13:
O tráfego de Londres.
Gravura de Gustave
Doré, 1872.
Fonte: (BENEVOLO,
2015, p. 673)
(ao lado)

FIGURA 14:
Les Boulevard des
Capucines.
Pintura de Claude
Monet, 1873.
Fonte: Nelson-Atkins
Museum of Art



relação ambígua com a cidade: ao mesmo tempo que se encantava com seu processo de modernização, era seu crítico mais contundente. O desaparecimento da cidade antiga é interpretado com certa melancolia, que incitava a capacidade de resistência à radicalidade das transformações urbanas, “contra a velocidade imposta pela modernidade positivista, o *flâneur* traz a questão da lentidão e também a da ociosidade.” (*loc. cit.*).

Outros autores também retrataram, de modos distintos, os errantes urbanos e sua reação frente ao “estado de choque” imposto pela modernidade. Se em Baudelaire o ânimo efervescente da grande cidade foi abraçado, em Edgar Allan Poe, com *O homem da multidão* (1840), à multidão foi atribuído um caráter neutro e seu personagem a via como espaço de anonimato. Mas será Georg Simmel (1858 – 1918) quem descreveria de forma sistemática o fundamento psicológico por trás da imposição da multidão na vida mental dos habitantes das grandes cidades e, conseqüentemente, na experiência sensível.

Em *As Grandes Cidades e a Vida do Espírito*, publicado em 1903, Simmel trouxe uma leitura estético-filosófica das formas de percepção do espaço urbano nascidas juntamente com a metrópole moderna, adentrando, principalmente, na relação indivíduo-sociedade. A grande cidade de Simmel, *Großstädte*, é a Berlim, capital do *Reich*, no contexto da emergência do cinema, da psicanálise e das reformas urbanas modernizadoras, as quais imporiam uma ordem social e cultural inéditas, para que seja adequada ao processo de industrialização, às inovações tecnológicas e à população crescente, que em um intervalo de 100 anos, passa de 50 mil habitantes para aproximadamente 2 milhões no despontar do século XX.

Um processo ainda mais radical do que a Paris dos tempos de Haussmann, onde as antigas construções dão lugar ao novo, acentuando a ruptura com o passado e seu caráter moderno, mas que também convive com a exclusão, a pobreza, a prostituição, a multidão, o estranho, a ruína, a mentira. Sendo esses, alguns dos tipos que serão explorados pelo sociólogo de modo a construir não apenas um conjunto de reflexões sobre a modernidade, como também um retrato do espírito e da vida da metrópole, apresentado sempre em relação dialética com as pequenas e antigas cidades.

Segundo Fortuna (2013, p. 101), o pioneirismo da obra de Simmel se deu pelo caráter narrativo que incorporava as emoções, o imaginário e as subjetividades do autor, construídos a partir de fragmentos e impressões sensíveis, em oposição à tradição da literatura de viagem advinda do século XVIII, na qual a cidade era vista de forma

impessoal, descritiva, atentando-se quase que exclusivamente para as características pitorescas.

Processo resultante da crítica à razão abstrata e da formação do romantismo no contexto da sociedade industrial, na qual o valor da experiência à luz da Estética – em sua acepção original de *aesthesis*, percepção, sensibilidade – e da Fenomenologia foi retomado (LEITE, 2014, p. 153). Se outrora os sentidos externos - visão, audição, paladar, tato e olfato - eram soberanos às sensações e desordens íntimas, agora, o “sentimento de si, ou essa ‘consciência mais ou menos clara’ de si mesmo” tornou-se condição para compreensão do homem moderno (VIGARELLO, 2016, p. 10).

Moldada na Renascença e reafirmada pelo cartesianismo baseado na obra de Descartes, a imagem de uma consciência alimentada por ideias inatas, de um “eu” pensante que se distingue da materialidade que o contém, para a responsabilidade dos sentidos e do sensível na constituição do indivíduo, é invenção do Iluminismo. Do “penso, logo existo” emerge o “sinto, logo existo” de Bernardin de Saint Pierre (1786 *apud* VIGARELLO, 2016, p. 26), mas que somente nos anos finais do século XIX ganharia profundidade com uma ideia de *sensibilidade geral*, que “atribui ao interno o efeito direto sobre a percepção do mundo e de si. Mais do que nunca, a sensibilidade se oferece em termos de totalidade”, nas palavras de Vigarello (*Ibid.*, 236).

A causa, segundo o autor, seriam os estímulos sensoriais excessivos do cotidiano da metrópole moderna, o fluxo ininterrupto de luzes, imagens, sons e informações, que tiveram um efeito massivo no estado psíquico dos indivíduos, atravessando o “eu”. Em Simmel (1903, *passim*), a grande cidade foi caracterizada pela emergência de um tipo de individualidade, resultante das múltiplas interações, da mudança brusca e intensa de impressões interiores e exteriores, ou seja, da “intensificação da vida nervosa”.

Na medida em que a cidade grande cria precisamente estas condições psicológicas — a cada saída à rua, com a velocidade e as variedades da vida econômica, profissional e social —, ela propicia, já nos fundamentos sensíveis da vida anímica, no quantum da consciência que ela nos exige em virtude de nossa organização enquanto seres que operam distinções, uma oposição profunda com relação à cidade pequena e à vida no campo, com ritmo mais lento e mais habitual, que corre mais uniformemente de sua imagem sensível-espiritual de vida. (SIMMEL, 1903, p. 578)

Essa grande cidade também só se realizava sob as condições da



FIGURA 15:
Alexanderplatz, Berlim
em 1903.
Fonte: Wikimedia
Commons.
(ao lado)

técnica e da economia monetária, “o espírito moderno tornou-se mais e mais um espírito contábil” (*Ibid.*, p. 580), quantificando e regulando os conteúdos da vida. As relações sociais passaram a ser mediadas pelo dinheiro, símbolo do processo moderno que convertia a estabilidade em instabilidade, fixidez em movimento, invariância em variação, ou seja, a representação da oposição entre cidade grande e a cidade pequena. Sendo a mudança o ato que caracteriza a modernidade, sua imagem e visão de mundo, então seria o movimento que caracterizaria os domínios da existência (WAIZBORT, 2000, p. 143).

A filosofia do dinheiro assumiu posição central no pensamento de Simmel, pois suscitou o surgimento de uma nova relação, mesmo que ambígua, entre liberdade e individualidade (*loc. cit.*), destacando as tensões entre sujeito e objeto. De um lado, a expansão dos círculos sociais e das fronteiras espaciais possibilitaram a autonomia do indivíduo, dando-lhe liberdade de movimento interna e externamente; do outro, a organização do tempo, a divisão do trabalho, a objetividade no tratamento entre homens e coisas, a exatidão contábil da vida cotidiana criados pelo capitalismo industrial acarretaram em alienação, indiferença, anonimato e individualismo extremos na busca por proteção dos imperativos exteriores, mais precisamente, da coletividade, comportamento nomeado por Simmel como atitude *blasé*.

Talvez não haja nenhum fenômeno anímico que seja reservado de modo tão incondicional à cidade grande como o caráter *blasé*. Ele é inicialmente a consequência daqueles estímulos nervosos — que se alteram rapidamente e que se condensam em seus antagonismos — a partir dos quais nos parece provir também a intensificação da intelectualidade na cidade grande. (SIMMEL, 1903, p. 581)

Na modernidade, haveria uma preponderância do espírito objetivo sobre o espírito subjetivo, perdendo a harmonia existente entre estas categorias nas cidades pré-industriais (*Ibid.*, p. 588). Se outrora; o afeto e reconhecimento dos indivíduos teciam os laços com a comunidade, na modernidade; a inserção da individualidade no meio social seria consubstanciada pelo intelectualismo (BIRMAN, 2014, p. 20). Em um mundo onde os valores objetivos — o entendimento e a razão — suspenderam a subjetividade, a consequência seria a “divisão psíquica”, o conflito do sujeito consigo mesmo e com o outro, no qual “a experiência do ‘prazer’ e a realização do ‘desejo’ deixariam de ser unívocas, passando a ser também fontes de ‘dor’ e de ‘sofrimento’”. (*Ibid.*, p. 22)

Justamente uma tal relação produziu um individualismo forte: não o isolamento frente aos outros, mas sim a relação frente a eles, mas sem consideração a quem ele é, seu anonimato, a indiferença em relação a sua individualidade – é isto que aliena os homens entre si e faz com que cada um se volte para si mesmo. Em contraposição aos tempos em que cada relação exterior com o outro possuía ao mesmo tempo um caráter pessoal, o dinheiro possibilitou, de acordo com *nossa caracterização da Época Moderna*, uma separação mais clara entre o agir econômico e objetivo dos homens e sua coloração individual, seu Eu verdadeiro, que agora abdica inteiramente daquelas relações e pode se recolher, como nunca anteriormente, como que às suas camadas mais íntimas. (SIMMEL, 1908, p. 183-184 *apud* WAIZBORT, 2000, p. 152, grifo nosso)

Isto é, a atitude blasé remete à incapacidade do indivíduo de reagir a novos estímulos, na produção de significados, no embotamento dos objetos percebidos como parte do processo necessário de distanciamento do que se observa para que a angústia, a instabilidade e o desenraizamento da realidade concreta sejam evitados. Por outro lado, esse fenômeno singular, acentuado pela modernidade e pela mediação do dinheiro nas formas de sociabilidade, também possibilita ao habitante da metrópole a capacidade de adaptação ao transitório, à aceleração e à fluidez progressiva presentes em seu cotidiano.

A metrópole, em Simmel bem como em Baudelaire, permitiu uma experiência sensível intensa frente à abertura à velocidade, à aceleração, aos códigos, aos signos e símbolos que constantemente solicitam a atenção de seus habitantes, e por isso, é um campo de emergência de novas formas estéticas, com um caráter e sociabilidades específicas. A máquina, os novos materiais – ferro, vidro, concreto –, as infraestruturas urbanas – estradas, pontes, viadutos, passeios –, elementos de comunicação visual tornam-se fontes de estímulos sensoriais e de significações subjetivas (Leite, 2014, *passim*).

A Cidade Grande define assim um estilo de vida e uma cultura intimamente relacionados ao progresso tecnológico e econômico, mas também a uma determinada experiência sensorial intensa em estímulos físicos e psicológicos. (*Ibid.*, 158)

Portanto, Simmel adentrou nos fenômenos e experiências cotidianas, de modo a traçar um quadro de referências da modernidade e do seu próprio tempo (WAIZBORT, 2000, p. 143), cujos ecos

ainda permaneceriam na contemporaneidade. A atualidade de seu pensamento se dá ao enxergar as distintas manifestações, formas de interação, comunicações, gestos e práticas que emergem de situações cotidianas, das vivências compartilhadas que se entrelaçam no tecido urbano como um novo complexo de relações sensíveis.

1.2 CONCEITUANDO A PAISAGEM: DA IMAGEM PICTÓRICA AO MOVIMENTO

A paisagem começa na arte com as primeiras angústias da consciência metafísica, aquela que se inquieta e repente com a sombra que se mexe sob as coisas.

Na contemporaneidade, a emergência de amplos estudos acerca do conceito de paisagem indica orientações múltiplas originárias de reflexões, representações e desdobramentos da relação entre natureza e cultura. Tradicionalmente, pensar a paisagem significa situá-la como uma porção da natureza, geralmente apreciada a distância, onde o espectador obtém um domínio visual do território, sucedido por um prazer estético ou edificação moral. Entretanto, esse é apenas um vislumbre de um conceito ainda impreciso, polissêmico, cujos usos e definições transmutam-se a partir do olhar que o delimita, do discurso que busca refletir sua consciência.

Em *A história dos conceitos*, uma reflexão teórico-metodológica inserida no campo de investigação da teoria da história, o historiador Reinhart Koselleck (1992) expôs que um conceito é indicador de uma narrativa, uma palavra que remete a um sentido e, por conseguinte, a um conteúdo. Além de sugerir associações, dinâmicas e assim constituir novas totalidades, “todo conceito articula-se a um certo contexto sobre o qual também pode atuar, tornando-o compreensível (...), todo conceito está imbricado em um emaranhado de perguntas e respostas, textos/contextos” (*Ibid.*, 136-137).

Distintos campos do saber têm a paisagem como objeto de estudo – Geografia, Ciências Sociais, Filosofia, Estética, História da Arte, Arquitetura e Urbanismo, etc. -, indicando a constituição de uma cultura paisagística, cujas definições e aproximações expressam experiências de uma realidade específica, concreta, resultando na formulação de novos entendimentos e formas de intervenção no

espaço. Indica-se, assim, a necessidade de conectar as acepções de paisagem ao contexto situacional, à história social e alguns de seus distintos significados no curso do tempo.

Primeiramente, a terminologia é uma das questões centrais na problemática paisagística enquanto fenômeno cultural. Para Augustin Berque (2012, p. 95), a paisagem apenas existiria se contemplada, representada, apresentada e nomeada por palavras. Seu sentido era uma elaboração cultural, ou seja, apreendido. Nos períodos anteriores ao Renascimento, um pensamento sobre a paisagem não era identificável, ou seja, uma reflexão que se desse no próprio objeto, cuja existência estaria atrelada à capacidade de representação por intermédio de uma palavra, transformando os modos de pensar e perceber.

Segundo o autor, só existiria um *pensamento sobre a paisagem* em uma determinada cultura caso seis critérios fossem atendidos: 1 – uma literatura, oral ou escrita, contando a beleza dos lugares; 2 – jardins de recreio; 3 – uma arquitetura organizada para apreciar uma bela vista; 4 – representações pictóricas do ambiente; 5 – uma ou mais palavras para dizer “paisagem”; 6 – uma reflexão explícita sobre a paisagem. Como exemplo à discussão, a cultura romana atendia apenas aos critérios 1, 2 e 4, mas não aos 3, 5 e 6, concluindo, então, que ela possuía apenas uma *sensibilidade paysagère*, ou seja, uma ação que transforma o ambiente, uma protopaisagem.

As primeiras manifestações paisagísticas no ocidente foram atribuídas à ascensão ao Monte Ventoux por Francesco Petrarca (1304-1374) em 1336 – um relato da jornada empreendida pelo poeta na busca por uma redenção espiritual – e aos afrescos “Os efeitos do bom governo do campo”, Fig.16, e “Os efeitos do bom governo da cidade”, Fig. 17, de Ambrogio Lorenzetti (1285-1348), elaborados entre 1338 e 1340. Mediante a narrativa e a imagem pictórica, essas obras possibilitaram novas dimensões à experiência visual, uma vez que inauguraram uma reflexão filosófica no objeto da paisagem, como estágio inicial do processo de secularização instaurado pela modernidade, suscitando a fruição estética da natureza distanciada das influências religiosas.

Hoje, movido pelo simples desejo de ver um lugar reputado por sua altura, subi um monte, o mais elevado da região, denominado, não sem razão, Ventoux. ⁶ (...). No início, surpreso por esse ar estranhamente leve e por esse espetáculo grandioso, fui tomado de estupor. Olho a minha volta: as nuvens estão aos meus pés.⁷

FIGURA 16:
Os efeitos do bom governo do campo.
Fonte: Wikimedia Commons.
(ao lado)

FIGURA 17:
Os efeitos do bom governo da cidade.
Fonte: Wikimedia Commons.
(ao lado)



6. “Altissimum regionis huius montem, quem non immerito Ventosum vocant, hodierno die, sola videndi insignem loci altitudinem culpitudine ductus, ascendi.” (PETRARCA, 1336 apud BESSE, 2014b, p. 1)

7. (PETRARCA, 1336 apud DIAS, 2010, p.121)

FIGURA 18:
A cidade ideal, Urbino,
pintura atribuída a
Piero della Francesca
(Século XV).
Fonte: Wikimedia
Commons.

FIGURA 19:
*La Veduta di città
ideale*, Berlim, pintura
atribuída a Francesco di
Giorgio Martini, 1477.
Fonte: Wikimedia
Commons.



8. Ao século V é atribuído a invenção da paisagem na China e diferentemente do contexto europeu, onde o nascimento da paisagem está condicionado à liberação das amarras da religião e da moral, aqui a paisagem nelas se fundem, seguindo os direcionamentos do taoísmo e confucionismo. Segundo Berque (1994, p. 18), o termo *sanshui*, “as montanhas e as águas”, é sinónimo de paisagem, nascida na literatura, nos ritos de celebração da natureza, antes de manifestar-se na pintura. *Sanshui* representa uma intimidade entre homem e natureza, em que esta torna-se objeto de fruição estética, “quando às montanhas e às águas, embora possuindo uma forma material, tendem para o espiritual” (VANDIER-NICOLAS, 1982, p. 64 apud BERQUE, 2012, p. 97).

A tese de um nascimento da paisagem no Ocidente foi contestada por Michel Baridon (2006), ao afirmar que a transferência afetiva da paisagem à sensibilidade do sujeito poderia ser encontrada nos primeiros desenvolvimentos da arte na Europa. Para Milani (2009, p. 32), a paisagem seria uma manifestação da natureza por meio da contemplação, uma perspectiva a que se alinharia a noção de disposição anímica (*stimmung*) abordada por Georg Simmel em *Filosofia da Paisagem* (2009 [1913]). Mesmo que não existisse um termo específico para paisagem entre os gregos, expressões como, “Um espaço que se aproveita uma visão panorâmica” (*Odisseia*, X, 146-47, p. 97-98, tradução livre), conformando uma concepção associada a “sensações de admiração incitadas pela contemplação” (Milani, 2009, p. 38, tradução livre).

9. Dicionário Priberam da Língua Portuguesa. Porto: 2008-2013.
Disponível em: <<https://www.priberam.pt/dlpo/paisagem>>. Acesso em 17 de outubro de 2017.

Anne Cauquelin (2007) corroborou com Berque ao afirmar que as culturas da Antiguidade Clássica e medievais relegavam a paisagem ao plano de fundo das narrativas, “*istorias*”, contadas sob o signo da razão, do *logos*. Só com a invenção da perspectiva que a paisagem passou a ser “vista”, conformando um novo regime ótico, pois ela nada mais era do que uma construção mental dada pela possibilidade de “ver”, produto de um artifício, capaz de alterar nossas visões de mundo: “a perspectiva preenche, com efeito, a condição que exige a Retórica. (...) A perspectiva configura a realidade e faz dela uma imagem que tomaremos como real” (*Ibid.*, p. 84).

Roger (2014, p. 55) também apontou que foi por intermédio da perspectiva que os elementos naturais passaram a ser organizados como um grupo autónomo, tomaram distância, evocando a multiplicação dos planos de paisagem. Apenas por meio de um distanciamento, que a percepção, deleitação paisagística e a laicização seriam possíveis, sendo esta, um dos condicionantes para a invenção da paisagem no Ocidente⁸ pois enquanto sujeitos à cena religiosa, os elementos naturais não eram mais do que sinais distribuídos, ordenados em um espaço sagrado, o único que lhe conferia unidade.

Em sua acepção trivial, a paisagem era entendida como “extensão de território que se abrange com um lance de vista” ou “desenho, quadro, gênero literário ou trecho que representa ou em que se descreve um sítio campestre”, o que expressa uma ligação estreita aos domínios da arte. A primeira menção do termo *paysage*, presente no dicionário de francês/ latim Estienne de 1549, evidenciava um dos sentidos mais empregados: “palavra corrente entre os pintores” (COLLOT, 2013, p. 49). A significação originária associava-se a uma imagem elaborada do ponto de vista do artista, sob princípios da perspectiva e outros códigos estéticos pré-estabelecidos. A segunda, resgatava o conceito de janela, pois a paisagem confundia-se não apenas com a pintura em si, mas também com a moldura que a delimitava (BESSE, 2014a, p. 15), tornando-se um parâmetro de

medida (BELTING, 2015, p. 116):

A paisagem seria, portanto, o mundo tal como é visto desde uma janela, seja essa janela apenas parte do quadro, ou confundida com o próprio quadro com um todo. A paisagem seria uma vista emoldurada e, em todo caso, uma invenção artística. (BESSE, 2014a, p. 15)

A janela do quadro simulacro das janelas reais expõe a dialética interior e exterior e instaura uma condição imperativa à problemática da paisagem na história da arte: a distância. Williams (1989 [1973], p. 167) afirmou que o “conceito de paisagem implica separação e observação”. E a janela, segundo Belting (2015, p. 155-116), remete à posição do observador que contempla o mundo para além de seus limites. Há um desprendimento entre o corpo que se situa no espaço interior, simbolicamente o lugar do “eu”, e o olhar que alcança a paisagem a distância, uma expressão das significações do conceito de perspectiva, entendida como “visão atravessa”, segundo sua raiz etimológica, *per-spicere* – perceber –. “A janela é ao mesmo tempo vidro e abertura, enquadramento e distância” (*Ibid.*, p. 117).

Collot também definiu a paisagem como “aspecto visível, perceptível do espaço” (2012, p. 12), sentido que foi desdobrado pelo autor segundo três elementos chave: *ponto de vista*, *parte* e *conjunto* ou *unidade*. A paisagem se desenvolve em função do ponto de vista do indivíduo, para quem o mundo é resultante de sua experiência individual e subordinado às suas elaborações estéticas. Esta relação indivíduo-mundo é mediada pelo horizonte, o qual o envolve e o situa em relação a um espaço considerado a partir do próprio indivíduo, o “grau zero da espacialidade” (*Ibid.*, p. 13).

Ao associar a posição do observador com a extensão do campo visual, Collot afirmou que a paisagem oferece ao olhar apenas uma parte de um todo. Com um *horizonte externo* enquanto limite do que pode ser visto à frente, em contraposição a um *horizonte interno*, delimitado pelo campo visual e em estreita dependência do deslocamento do indivíduo, surge um jogo entre o visível e o invisível, cujas lacunas são completadas pela percepção. Essa *parte* não é compreendida de modo isolado, mas em referência a uma região mais ampla, que só pode ser descoberta em movimento ou segundo outros pontos de vista.

Isso porque as falhas no visível são também o que articula o campo visual do sujeito com o de outros sujeitos: o que é invisível para mim em determinado instante é o que um outro, no mesmo momento, pode ver. A estrutura do horizonte da paisagem revela que ela não é

uma pura criação de meu espírito, pertence tanto aos outros quanto a mim, é o lugar de uma convivência. Ela lhe dá a espessura do real e o religa ao conjunto do mundo. (*Ibid.*, p. 15-16)

E por fim, afirmou que seriam essas lacunas que garantiriam a unidade da paisagem, pois sua natureza fragmentária, que possibilita uma apreensão por partes, só se completa a partir da exclusão de elementos heterogêneos. Ou seja, havia uma organização das informações captadas pelos sentidos, conformando um espaço unitário, interpretado segundo representações sociais ou por intermédio da experiência vivida, fazendo da paisagem uma totalidade coerente. A paisagem tornou-se uma “*unidade de sentido*, ‘fala’ àquele que a olha”. (*Ibid.*, 17)

A abordagem de Collot negou uma noção única e exclusiva da paisagem enquanto vista panorâmica, neutra, absoluta e totalizante, constantemente evocada pelas convenções artísticas e literárias, e buscou resgatar outras perspectivas paisagísticas centradas nos sentidos de proximidade, abertura e participação (BESSE, 2014b). Historicamente, as referências à picturalidade advindas do século XVI foram contestadas no Romantismo, quando a paisagem deixou de ser praticada e concebida como uma construção *a priori*, fundante de uma excessiva representação do real pela instrumentalização da perspectiva. “Aqui, a paisagem já não é um cenário distanciado das ações humanas. Seu lugar de refúgio e renovação espiritual é retomado e torna-se um suporte para as experiências interiores do sujeito que nela se insere, deixando-se afetar por suas formas sensíveis”, como pode ser lido em *Walden* ou *A Vida dos Bosques* de Thoreau (2007 [1854], p. 78/126):

Um lago é o traço mais belo e expressivo da paisagem. É o olho da terra, e mirando-se nele o ser que se contempla mede a profundidade de sua própria natureza. As plantas fluviais próximas à margem são os finos cílios a franjar-lhe o olhar e as copadas colinas e paredões em volta, suas salientes sobranceiras. (...). É delicioso o entardecer, quando o corpo inteiro é um só sentido e aspira deleite através de cada poro. Com estranha liberdade, vou e volto pela natureza, da qual sou parte integrante. Enquanto caminho em mangas de camisa pela margem pedregosa do lago, embora faça frio e esteja nublado e ventando, e não veja nada de especial a me atrair, todos os elementos me são extraordinariamente afins.

Com o espraiamento e avanço da modernidade, o sujeito tornou-se o centro, as impressões e valores da paisagem variavam de acordo com quem a observasse, seguindo motivações subjetivas

e culturalmente construídas. A paisagem era compreendida como representação mental, uma percepção subjetiva, que não existia objetivamente. Era da ordem da imagem, do discurso, uma expressão humana que se projetava sobre o mundo: “a paisagem fala-nos dos homens, dos seus olhares e dos seus valores, e não propriamente do mundo exterior. Na realidade só haveria paisagens interiores, mesmo se essa interioridade se traduz e se inscreve ‘no exterior’, no mundo” (BESSE, 2014a, p. 13).

O fundamento dessa noção que condiciona a paisagem às categorias do pensamento humano encontra-se no ensaio *Filosofia da Paisagem* publicado em 1913 por Georg Simmel. A paisagem é uma porção contemplada da natureza, ativada pela disposição anímica (*Stimmung*), um processo afetivo e psíquico, que penetra e envolve todas as singularidades do que é contemplado, de modo que cada elemento seja percebido em conjunto. Trata-se de uma experiência estética que age em duas mãos. Ao mesmo tempo que é absorvida pela subjetividade do sujeito, afetando-o e influenciando sua ação e percepção, também é objeto moldável, submetido ao agir do indivíduo e passível de transformação.

Perante tudo isto, está, evidentemente, mal formulada a questão de se primeiro, ou só depois, vem a nossa representação unitária da coisa ou o sentimento que a acompanha. Entre eles não existe a relação de causa e efeito e, quando muito, ambos poderiam figurar quer como causa quer como efeito. Por isso, a unidade que a paisagem enquanto tal suscita e a disposição anímica que a partir dela em nós retumba e com a qual a envolvemos, são apenas desmembramentos ulteriores de um só e mesmo ato psíquico. (SIMMEL, 2009 [1913], p. 15)

Paralelamente, a realização do projeto moderno transforma o mundo em uma universalidade objetiva, quantificável e submetido à razão. A partir do século XIX se acentuou a convivência entre o discurso metafísico, conectado às representações artísticas e literárias; e o discurso das ciências da natureza, conforme verificável nos escritos de Alexander von Humboldt, Paul Vidal de La Blanche e Jean Brunhes, que contestaram um entendimento da paisagem como uma representação da ordem estética, originária das tradições pictóricas e, consequentemente, a tese de um nascimento moderno da paisagem no século XVI (BESSE, 2014b, p. 62).

“Para o cientista, o geógrafo, o engenheiro, o arquiteto, o viajante, a paisagem revela a ação humana sobre a terra, está fundada na realidade objetiva. Mesmo que seja da ordem do visível, ela não se reduz

à visibilidade. Antes de ser uma imagem, é uma forma, que congrega um conjunto de signos passíveis de leitura e interpretação, que se dá a conhecer intelectualmente” (*Ibid.*, *passim*). A paisagem indicaria, dessa forma, as formas de organização do território, as intervenções, os costumes e as práticas que nele se desenvolvessem segundo questões culturais, econômicas e políticas, ou seja, “a paisagem é o resultado, o efeito, ainda que indireto e complexo, de uma produção” (*Ibid.*, p. 65).

A paisagem é o produto das interações, das combinações entre um conjunto de condições e de restrições naturais (geológicas, morfológicas, botânicas etc.) e um conjunto de realidades humanas, econômicas, sociais e culturais. São essas interações que, no tempo e no espaço, respondem pelas mutações percebidas nas paisagens visíveis. (*Ibid.*, p. 66).

Na busca por novos entendimentos sobre a noção de paisagem e relações outras entre o homem e o mundo, distintos autores recorreram aos sentidos originários da palavra, fosse para reforçar sua dimensão estética ou objetiva ou mesmo uma conciliação entre ambas. Entre eles, o historiador John Brinckerhoff Jackson, fundador e editor da revista *Landscape* (1951), uma das referências dos estudos da paisagem no mundo anglo-saxônico, voltou-se para a raiz etimológica da palavra *landscape*, com o intuito de desconstruí-la e ressignificá-la (1984, p. 5).

Na Idade Média, o termo *land* estava associado a terra, solo, significando uma porção bem definida da superfície terrestre, conforme expresso na raiz germânica, na qual *land* é entendida como uma unidade administrativa com tamanho equivalente a um município. Entre os góticos, o termo ganha contornos mais precisos, de espaço fechado, parte de uma totalidade maior, passa a ser definido como um campo arado, uma unidade produtiva, sujeita a regulações jurídicas e à ação humana. Já o termo *scape*, equivalente a *shape*, refere-se a palavra *sheaf*, “um conjunto ou coleção de plantas ou caules similares¹⁰” (*Ibid.*, p. 7, tradução livre), de origem anglo-saxônica, implicando na ideia de coleção, conjunto ou mesmo, sistema e organização. Logo, a partir da junção de *land* + *scape*, a paisagem é entendida como uma “coleção de terras”, “uma composição de espaços criados pelo homem na terra¹¹”, significação que revela em seu sentido originário um espaço sintético, um sistema fabricado pelo homem em função de uma comunidade, permitindo sua redefinição:

Uma composição de espaços criados ou modificados pelo homem servindo de infraestrutura ou pano de fundo para nossa existência

10. Versão original: “a bundle or collection of similar stalks or plants”.

11. Versão original: “a composition of man-made spaces on the land”.

coletiva. Se pano de fundo parece inapropriadamente modesto, é necessário lembrar que no uso moderno da palavra significa aquilo que é subtexto, não somente para nossa identidade e presença, mas também nossa história¹². (*Ibid.*, p. 8, tradução livre)

Besse (2014a, p. 27) ressaltou que em Jackson, a partir de uma aproximação com a Geografia Humanista¹³ e Ciências Sociais, a noção de paisagem extrapola o sentido estético e de representação mental, e concentra-se no conjunto de práticas, experimentações, hábitos desenvolvidos por um grupo em um determinado lugar. Logo, a paisagem não é equivalente a natureza, “mas o mundo humano tal como ficou inscrito na natureza ao transformá-la” (*Ibid.*, 34).

É verdade que a paisagem *também* é uma maneira de ver e imaginar o mundo. Mas é *primeiramente* uma realidade objetiva, material produzida pelos homens. Toda paisagem é cultural, não essencialmente por ser *vista* por uma cultura, mas essencialmente por ter sido produzida dentro de um conjunto de práticas (econômicas, políticas e sociais), e segundo valores que, de certa forma, ela *simboliza*. (*Ibid.*, 30)

Aqui a cultura aparece como posição central, porém, em seu sentido material e espacial, uma continuidade do pensamento de Carl Ortwin Sauer¹⁴. Em todo caso, Jackson destacou a relação direta da paisagem com a vida cotidiana, onde as necessidades existenciais, precisamente afetivas e sociais, do ser são atendidas. A paisagem não se reduz a um conjunto de espaços organizados pelo homem, é a inscrição das medidas e rastros superpostos à realidade da terra e nas formas de habitá-la, indicando tanto sua espessura simbólica quanto material e, por isso também, é um lugar de memória (BESSE, 2014a, p. 33).

É assim que deveríamos considerar as paisagens: não apenas em função de sua aparência ou da sua conformação a tal ou tal ideal estético, mas também de acordo com a sua maneira de satisfazer as necessidades elementares, como a de partilhar algumas dessas experiências sensoriais num lugar familiar: as canções populares, os pratos populares, uma espécie particular de clima que seja suposto não ser encontrado em qualquer outro lado, um desporto ou jogo especial, praticados unicamente nesse local. Essas coisas lembramos que nós somos ou que nós vimos de um local particular: um país, uma cidade, um bairro. (...). Eis algumas das características que dão uma paisagem a sua natureza única, que dão um estilo e que fazem com que a recordemos com emoção. (JACKSON, 2005, p. 42 *apud* BESSE, 2013, p. 37)

12. Versão original: “a composition of man-made or man-modified space to serve as infrastructure or background for our collective existence; and if background seems inappropriately modest we should remember that in our modern use of the word it means that which underscores not only our identity and presence, but also our history”.

13. Criada nos anos 70, rompe com a visão positivista dos períodos anteriores e o caráter simbólico e subjetivo na apreensão da paisagem são retomados, partindo das abordagens da fenomenologia e do existencialismo. Entretanto, associados ao materialismo dialético, no qual a sociedade organiza o território, dotando-o de significados (MELO, 2001)

14. Da Escola de Berkeley, um dos precursores da Geografia Cultural, propõe uma análise morfológica da paisagem segundo os fenômenos físicos e culturais, costumes e práticas. A paisagem é sobretudo o produto da transformação da natureza por um determinado grupo social. Cf. (SAUER, 1925)

Assim como Jackson referiu-se à paisagem como suporte à existência humana, Berque (1994, p. 16) empregou a palavra *médiance* – em latim, meio –, importada do filósofo Watsuji Tetsurô, como o que define a paisagem, de modo a indicar a relação dinâmica entre a sociedade e o ambiente que a envolve. Entende-se como *médiance* uma entidade relacional de caráter ambivalente, pois é, simultaneamente, as significações, os fenômenos, o sensível e a realidade física, casual e objetiva, transcendendo a cisão moderna entre sujeito e objeto.

A paisagem não reside apenas no objeto, ou apenas no sujeito, mas na interação complexa entre estes dois termos. Esta abordagem, que envolve diferentes escalas de tempo e espaço, não implica menos na instituição mental da realidade do que a constituição material das coisas. E é na complexidade desse cruzamento que se pretende o estudo da paisagem. (BERQUE, 1994, p. 5 *apud* MARIA, 2010, p. 75)

Besse (2013, p. 33) também concordou com Berque ao afirmar que o propósito da paisagem seria um pensamento e ação não dualista, transpondo sua acepção originária que separa a matéria das formas, o mundo de suas imagens. A paisagem não deve ser considerada como algo distanciado da vida cotidiana, como algo extraordinário, um “horizonte para contemplar ou territórios para transformar” (*Ibid.*, p. 34), mas algo vulgar que faz parte da vida tanto em suas dimensões individuais quanto coletivas, um espaço plenamente vivido, “a forma espaciotemporal segundo a qual o habitar humano se desenvolve no mundo” (BESSE, 2013, p. 34).

A paisagem, antes de ser nomeada e representada, é vivenciada e pressupõe uma relação direta, uma abertura para as formas sensíveis do mundo, suas texturas e espacialidades. Por isso, está na ordem da sensibilidade do corpo, da experiência polisensorial que fabrica identidades sociais e territoriais (*Ibid.*, p. 46). O caminhar e seu caráter performativo foi para Besse (*Ibid.*, p. 48) o ato fundador da experiência da paisagem, pois os ritmos e intensidades espaciais da cidade e do território só podem ser percebidos em movimento: “caminhar é uma experimentação do mundo e dos seus valores” (*Id.*, 2014a, p. 55).

O caminhar aparece como instrumento crítico, objeto de conhecimento e também uma ação projetual (CARERI, 2014, p. 22), exemplificada nas explorações do Ventoux por Petrarca, do *flâneur* de Baudelaire, das deambulações surrealistas, das derivas dos situacionistas. Ao observar a raiz latina da palavra paisagem, a

associação com a noção de projeto torna-se evidente: a sufixação *pagus* – *paeses, país, pays*– refere-se tanto ao país, quanto ao “sinal cravado no solo para demarcar o território” (MEDEIROS, 2007, p. 227), indicando os atos de reconhecimento, apropriação física e fundação de um lugar. Apenas com as línguas românicas do século XV, que a paisagem – *paysage* – passou a significar o conjunto do território e sua representação. Com o advento da modernidade, a noção de paisagem deslocou-se, então, do verbo para o objeto de ação (*Ibid.*, p. 228).

Antes de erguer o menir – em egípcio *benben*, “a primeira pedra que emergiu do caos” –, o homem possuía uma fórmula simbólica com a qual transformar a paisagem. Essa forma era o caminhar, uma ação aprendida com fadiga nos primeiros meses da vida e que depois deixa de ser uma ação consciente para tornar-se natural, automática. Foi caminhando que o homem começou a construir a paisagem natural que o circundava. Foi caminhando que, no último século, se formaram algumas categorias com as quais interpretar as paisagens urbanas que nos circundam. (CARERI, 2013, p. 22)

Roger (2014, p. 15) afirmou que há duas formas de intervenção paisagística, de transformar o país em paisagem, processo que denomina *artialização*: a primeira é indireta – *in visu* – mediada pelo olhar, quando o sujeito ao impregnar-se de modelos culturais percebe esteticamente a natureza indeterminada e a transforma em paisagem, do “do olhar que cria ao mesmo tempo que vê, que inventa enquanto descobre, cuja invenção é a própria forma de ver de reconhecer-se, inclusive coletivamente” (MEDEIROS, 2007, p. 228).

A segunda é direta – *in situ* – na qual o código estético é inscrito diretamente na materialidade, ação cara aos paisagistas, à jardinagem e ao *landart*. A *artialização in situ* implica em um sujeito imerso no espaço, que o vivencia em movimento. No deslocamento há uma redefinição permanente das direções, orientações, horizontes, exigindo também uma renegociação com os elementos constituintes da paisagem. A exterioridade não existe, pois, “o movimento é o registro sempre evolutivo entre o sujeito e o mundo que está a atravessar e a olhar e a sentir enquanto atravessa” (BESSE, 2013, p. 52).

A questão da experiência do movimento apareceu como preocupação constante nos jardins pitorescos e se acentuou nos séculos XIX e XX com o advento das vanguardas modernas, do cinema, da disseminação dos aparelhos óticos e, principalmente, dos novos meios de transporte, o trem de ferro e o automóvel. Para Freytag (2003, p. 215, tradução livre), “a velocidade e a inédita experiência do movimento

são dois parâmetros de central importância para os séculos XIX e XX. Por meio destes, tudo foi rearranjado, o tempo assim como o espaço, a paisagem, as cidades, o comércio e a sociedade¹⁵”.

Se nos jardins pitorescos a paisagem era apreciada por intermédio de uma sucessão de caminhos e paradas, uma relação dialética entre o móvel e o imóvel, com a máquina e a velocidade transforma-se o território, suas formas de organização e um novo referencial ótico é conformado. A paisagem é percebida em fragmentos, vista pelo recorte da janela em uma sequência temporal, descrita segundo planos nebulosos, impressões, variedade, rapidez, nas palavras de Desportes (2005, p. 161).

Nossa forma de ver a paisagem tem sido significativamente alterada pelas várias formas de movimento que experienciamos através de um sítio. O quadro de um filme, o movimento de um carro ou trem, a decolagem de um avião - tudo isso nos posta a questionar a tradição visual que crescemos aceitando, aquela que nos acostumou a entender a paisagem por meio de uma série de quadros fixos e vistas¹⁶. (GIROT, 2006, p. 99, tradução livre)

Para Matos (2013, p. 132), as formas de ver impostas pela máquina são condicionadas, primeiramente, por uma mudança de velocidade, pelos distintos ritmos, temporalidades, frequências, intervalos nos deslocamentos no território; em segundo, por uma mudança de escala, ao expandir o alcance do olhar frente aos desníveis, novas direções e à transposição de planícies, vales e montes; e finalmente, uma mudança de perspectiva, ao instaurar novos e múltiplos pontos de vista.

As considerações aqui tratadas sobre os conceitos de paisagem objetivam reforçar seu entendimento enquanto “meio de vida”, um sistema de relações simbólicas entre o sujeito e o território, que se distancia de uma retórica renascentista, onde o observador é considerado segundo um ponto de vista absoluto e neutro; de uma visão objetiva, centrada puramente em seu substrato material ou do seu duplo, a paisagem enquanto representação mental, alimentada pelas vontades interiores e separada da realidade concreta. Busca-se uma conciliação, uma paisagem vivida, fundada na experiência sensível, nos usos, práticas, deslocamentos, nas sedimentações da memória. Uma paisagem que é suporte para existência do ser e nas palavras de Besse (2014a, p. 50), que também implique em “imanência, imersão, participação”.

15. Versão original: “speed, and the completely new experience of motion engendered by speed, are two parameters of central importance for the nineteenth and twentieth centuries. Through them everything was rearranged time as well as space, landscapes, cities, commerce, and society”.

16. Versão original: “Our way of seeing the landscape has been considerably altered by the various forms of movement that we presently experience through a site. The moving picture frame, the rolling motion of a car or train, the dashing takeoff of an airplane—all entitle us to question visual tradition that we have grown to accept, one that has accustomed us to an understanding of landscape through a series of fixed frames and vistas”.

Eu atravesso as coisas — e no meio da travessia não vejo!
— Só estava era entretido na ideia dos lugares de saída e
de chegada. Assaz o senhor sabe: a gente quer passar um
rio a nado, e passa; mas vai dar na outra banda é num
ponto mais embaixo, bem diverso do que em primeiro
se pensou (...) o real não está na saída nem na chegada:
ele se dispõe para a gente é no meio da travessia..

- João Guimarães Rosa, Grande Sertões: Veredas, 1956.

PAISAGENS PROJETADAS:

DAS ESTRADAS-PARQUES À ESCALA METROPOLITANA

2.1 PROJETO URBANO, CIRCULAÇÃO E PAISAGEM MODERNA

A sociedade industrial é urbana. A cidade é o seu horizonte.
– Françoise Choay, 1965.

E, subitamente, é a era do automóvel. O monstro transformador irrompeu, bufando, por entre os escombros da cidade velha, e como nas mágicas e na natureza, aspérrima educadora, tudo transformou com aparências novas e novas aspirações. Quando os meus olhos se abriram para as agruras e também para os prazeres da vida, a cidade, toda estrita e toda de mau piso, ericava o pedregulho contra o animal da lenda, que acabava de ser inventado em França¹.

– João do Rio, *A Era do Automóvel*, 1908.

1. in Jacques (2014, p. 72)

O ciclo expansivo da cidade, iniciado no século XVIII, produziu uma mutação intensa na configuração física e simbólica na paisagem tradicional, conformando tipologias inéditas. A cidade, outrora entendida como uma entidade estática, assume um caráter dinâmico (ZUCCONI, 2009, p. 15) muito em parte por causa da velocidade das adequações do tecido urbano ao contingente populacional em crescimento e às necessidades do nascente capitalismo industrial e das inovações tecnológicas por ele promovidas.

Fundamentalmente se delineia um modo inédito de olhar a cidade: não é mais uma entidade paralisada, mas um organismo em movimento, cada vez comparável a outros sujeitos e *in primis* ao corpo humano. A cidade agora aparece como sendo uma figura que pode ser medida, ampliada e principalmente modificada. (*Ibid.*, 28)

No quadro de inovações realizadas entre 1870 e 1990 (CHOAY, 1999, p. 72), a industrialização da construção civil; as redes de telecomunicações; os novos meios de transportes e a racionalização das infraestruturas de mobilidade, com aberturas de vias e estações, introduziram novos sistemas de relações e hierarquias urbanas. Esses novos sistemas associados aos núcleos existentes, permitiram sua densificação ou expansão em áreas periféricas. Tudo isso ampliou as trocas e a transformação de experiências do espaço, do tempo e dos comportamentos humanos.

Segundo Choay (*Ibid.*, p. 68), a interdependência histórica das cidades pré-industriais ao campo é rompida por uma constante

evolução técnica, e não por uma revolução social como havia sido apontado por Marx, provocando um conjunto de reflexões e ações que buscam ordenar a cidade e o território diante dessa nova realidade. O surgimento do urbanismo, a partir das proposições de Idelfonso Cerdá em sua *Teoria general de l'urbanisació*n (1867), juntamente com as preocupações em torno dos sistemas de circulação configurou uma correspondência entre cidade, urbanismo e técnica nas leituras e explorações do campo urbano até a década de 1950.

A reflexão (não filosófica) sobre a técnica e sua história tende a isolá-la em seu próprio campo enquanto ela está simultaneamente e diretamente implicada tanto na morfogênese do espaço urbano quanto na gênese das mentalidades e dos costumes urbanos. Cerdá foi o primeiro a medir este poder fazendo das técnicas de transporte o motor da história espacial das cidades, que a invenção da estrada de ferro e o uso da eletricidade vêm revolucionar. (*Ibid.*, 1999, 72)

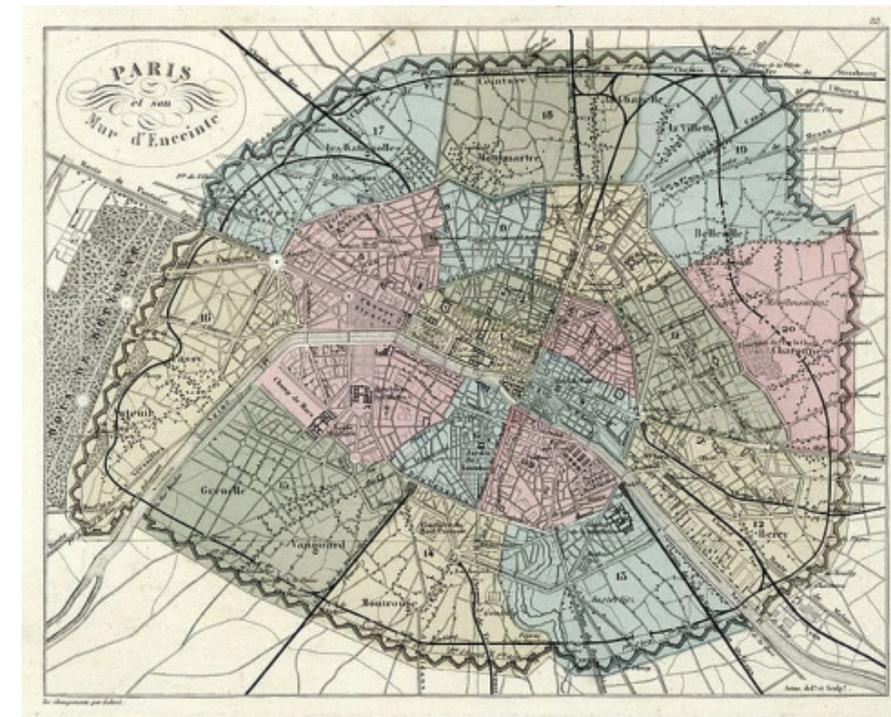
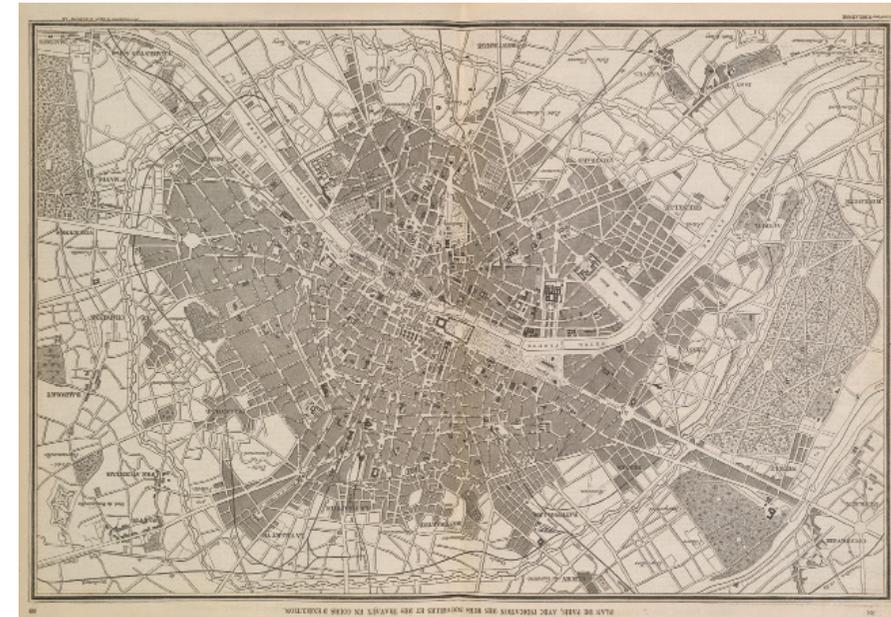
Choay (1999, p. 70-71; 2013, p. 7-15), ratificada por Calabi (2012, p. XXII) e Bresciani (1997, p. 14), afirmou que no período do pré-urbanismo foram elaboradas propostas de ordenamento urbano de caráter reproduzível como alternativas à condição existente, seguindo duas correntes distintas que implicam em duas tendências de ver e analisar a cidade: a corrente culturalista, centrada em uma imagem nostálgica da cidade, de resgate da antiga unidade orgânica, suas particularidades e identidades enquanto comunidade específica; e a corrente progressista, logo, racional e universalista, fundamentada nas soluções técnicas para problemas equacionados.

No centro desse debate, segundo Bresciani (1997, p. 15), encontram-se as relações entre arte e técnica e seus amplos entendimentos, ora como “subordinação da técnica aos desígnios da arte” ora como a “correta aplicação da técnica na formação de uma nova estética.” Associada à noção de progresso, a técnica adquire um sentido neutro, replicável universalmente, agora também considerada a partir de suas possibilidades infinitas. É aqui que reside a questão urbana da primeira metade do século XIX: a questão sanitária, onde a técnica à medida que promove o melhoramento do ambiente urbano, condiciona moralmente o indivíduo e seus comportamentos.

Da questão sanitária conforma-se um “planejamento regularizador” (CHOAY, 1999, p. 71), que tem a Paris de Haussmann (1853 – 1869), a Barcelona de Cerdá (1859) e a Viena de Wagner e Stüben (1892) como modelos de modernização que impeliram processos semelhantes em outras grandes cidades no mundo. São realizadas,

FIGURA 20:
Mapa de Paris antes das intervenções de Haussmann, 1853.
Fonte: Wikimedia Commons.
(ao lado)

FIGURA 21:
Mapa de Paris elaborado por Alexandre Vuillemin e Julien Migeon, 1869.
Fonte: Wikimedia Commons.
(ao lado)



assim, operações cirúrgicas para pôr em pleno funcionamento a cidade. Técnicos - arquitetos, engenheiros, higienistas, médicos - e seus manuais, projetos e outros instrumentos passam a agir no todo urbano de modo integrado e, posteriormente, a partir de planos setoriais com atribuições específicas - meios de transporte, estradas, instalações sanitárias, habitações.

Importa-se uma metáfora da Biologia, na qual a cidade é vista figurativamente como um “organismo mecânico, que ‘respira’ por meio dos grandes parques, comparáveis a pulmões verdes, e que sobrevive graças à circulação sanguínea das artérias principais e das vias de tráfego mais capilares, que conectam o coração direcional aos circuitos periféricos” (CALABI, 2012, p. 64), representativa do período em questão e que também expressa a primazia dada às redes de infraestrutura urbana.

A ação inaugural de Haussmann concebe a cidade como um conjunto, articulando seus espaços heterogêneos entre si e ao território pelos sistemas de comunicação e transporte, transformando a Paris de Napoleão III em uma metrópole regional. As ruas existentes foram ampliadas, criando dois grandes eixos perpendiculares – norte/sul e leste/oeste – que transpõem a barreira natural do Sena e integram as duas porções da cidade, contidas em bulevar em “anel”, a partir do qual, novas faixas de urbanização foram definidas (FRAMPTON, 2003 [1980], p. 18). A grande invenção de Haussmann, a mais significativa do século XIX segundo Berman (1986 [1982], p. 144), teria sido o *boulevard*, elemento fundamental para a modernização dos centros urbanos tradicionais.

O núcleo urbano não é mais limitado por um perímetro definido, mas este se expande à sua volta e em todas as direções, nas quais não encontra obstáculos naturais ou artificiais que o dificultem. Dilatam-se e atenuam-se as relações centro-periferia, e modificam-se os terrenos ocupados pela indústria. (CALABI, 2012, p. 16)

No plano para ampliação de Barcelona (1859), o domínio do sistema viário apareceu como necessário às trocas e relações sociais (*Ibid.*, 26), “o ponto de partida de todas as estruturas urbanas cientificamente embasadas” (FRAMPTON, 2003 [1980], p. 19). Cerdá propôs duas largas avenidas diagonais para o tráfego territorial que atravessam uma malha ortogonal, definindo quadras residenciais, cerca de 22 no total, e englobando as preexistências – o centro histórico, os bairros externos e áreas naturais –, preservadas na medida do possível.

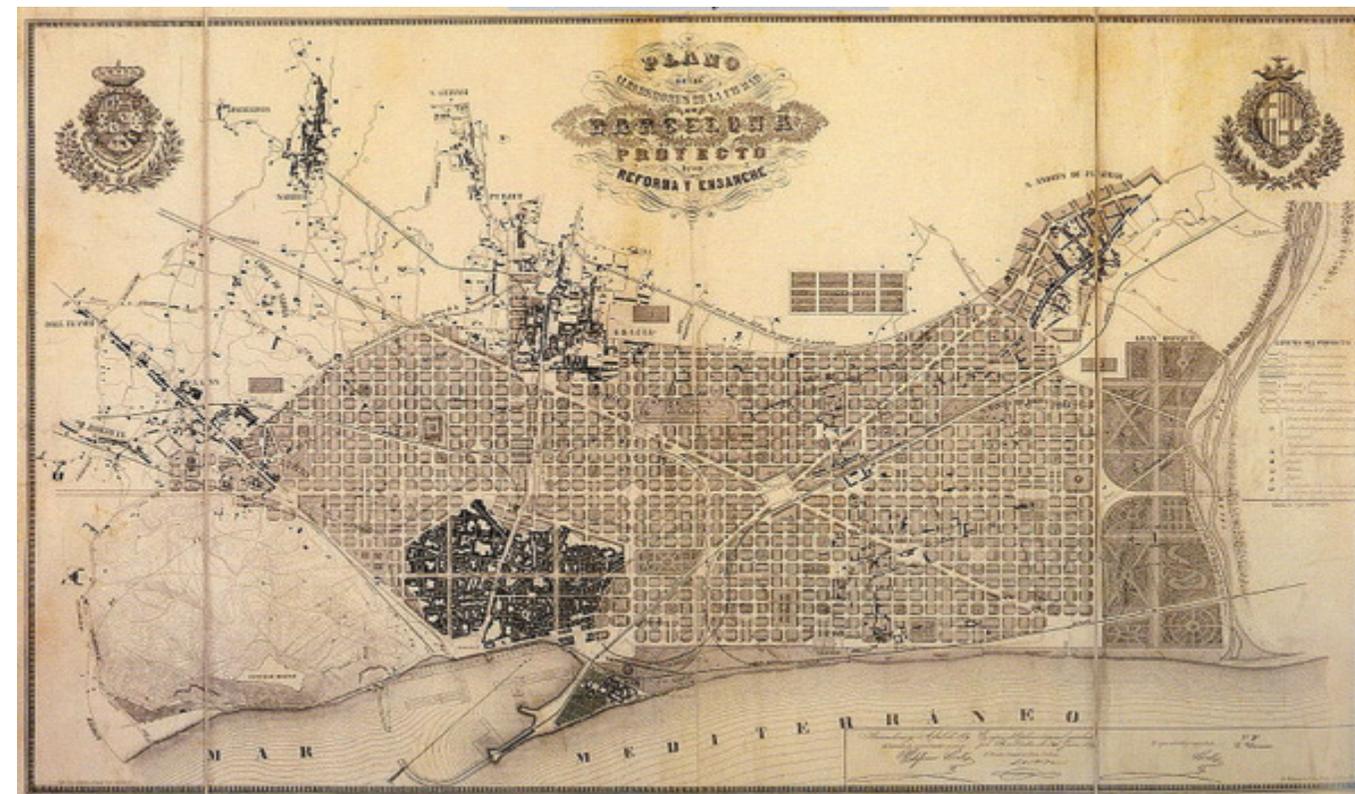


FIGURA 22: Plano de Cerdá para Barcelona, 1859.
Fonte: Wikimedia Commons.
(ao lado)

Choay (1999, p. 75) sinalizou que “esse plano não se contenta em criar redes de ligação com o território, ele se torna o território”, a partir de estruturas gerativas que adaptam a cidade antiga às novas técnicas. O que vem a assegurar a continuidade e homogeneidade da malha construída, articulando a pequena escala dos quarteirões ao sistema viário estruturador. Uma concepção aberta de urbanização que alia a técnica geométrica ao controle do território: “ela só conhece limites provisórios, lança-se sobre o território e associa a organização da paisagem à circulação” (PANERAI, 2006, p. 20).

As novas forças favoreciam a expansão e a dispersão em todas as direções, da colonização além dos mares à construção de novas indústrias, cujos melhoramentos tecnológicos simplesmente cancelavam todas as restrições medievais. A demolição de suas muralhas urbanas foi, ao mesmo tempo, prática e simbólica. (MUMFORD, 2008, p. 489)

A formulação de um programa de adaptação às novas necessidades, remodela a estrutura da cidade, tornando obsoletos elementos que anteriormente tiveram um papel fundamental, como as muralhas, outros aparatos de defesa e instituições. Demolidas ou com usos modificados, representavam a eliminação dos vínculos com o passado. Ou seja, a queda das fronteiras políticas, geográficas e simbólicas, marcando a própria passagem da Idade Moderna à Contemporânea (ZUCCONI, 2009, p. 37). Os anéis de defesa dão lugar a cinturões verdes, avenidas arborizadas, esplanadas, fossos ou cursos d’água que demarcam a separação entre o centro antigo de características aristocrático-burguesas e as faixas periféricas, a serem habitadas pelas classes proletárias (CALABI, 2012, p. 72). Assim, novas palavras passam a compor o léxico urbanístico determinando os perfis, funcionalista ou cenográfico, dado às remodelações: *ring*, *boulevard périphérique*, *circonvallazione*, *circular road*¹⁷.

Precisamente, no que se refere ao termo *ring*, Zucconi (2015, 44) afirmou que ele se associa ao *Ringstrasse* de Viena e à destinação dos espaços desmilitarizados centrados em uma questão de decoro arquitetônico. Uma continuidade do programa de embelezamento urbano do absolutismo dinástico, na qual a abertura de novos eixos viários e o caráter cenográfico e monumental dado à cidade tornaram-se representativos de uma afirmação de poder da burguesia e das exigências técnicas da sociedade industrial.

O *Ringstrasse* foi edificado entre 1858 e 1914 por uma comissão de obras chefiada pelo arquiteto Moriz Ritter von Löhr,

FIGURA 23:
Ringstrasse de Viena.
Em preto, novas ruas;
em linhas tracejadas,
novas áreas verdes.
Fonte: (BENEVOLO,
2015, p. 607)
(ao lado)



17. *Circonvallazione* e *circular road*, termos que remetem as avenidas que contornavam os fossos das antigas muralhas nos séculos XVII e XVIII (ZUCCONI, 2009, p. 43). Além de questões jurídico-administrativas que exigem a definição entre o limite da cidade e os burgos externos.

seguindo as diretrizes projetuais dos três primeiros colocados de um concurso público. A cidade é reorganizada de modo global, juntamente com o seu sistema viário. Para a área edificável do antigo anel de defesa foram destinados monumentos - galerias, museus, mercados, teatros, universidades, etc. -, dispostos entre parques, jardins e espaços livres, todos articulados por uma avenida semicircular com cerca de 50 metros de largura, ladeada por passeios e densa arborização.

Assim como a Paris de Haussmann, o modelo de reestruturação de Viena também foi adotado em Estrasburgo, Colônia, Antuérpia, Florença, Milão e outras cidades de traçado radio-concêntrico. Entretanto, não deixou de ser alvo de críticas, entre as quais destaca-se a obra de Camillo Sitte, *Planejamento Urbano de acordo com Princípios Artísticos*, publicada em 1889. De cunho culturalista, opõe-se ao *Ringstrasse*, denunciando as técnicas urbanísticas modernas e a falta de preocupação quanto aos aspectos artísticos, principalmente dos espaços livres, relegados aos cruzamentos viários (CALABI, 2012, p. 98).

O espaço para Sitte (*Ibid.*, 96-97) é compreendido como objeto de percepção estética e, portanto, subjetivo e relativo, negando o conceito newtoniano de espaço absoluto. O olhar só concebe o espaço de modo fragmentado, em movimento e sequencialmente, o que demonstra a rejeição dos princípios da perspectiva e da geometria euclidiana. Seus estudos concentram-se no centro urbano, nas ruas e praças da Antiguidade Clássica ao Renascimento, cujas paisagens são lidas durante os percursos a pé, conforme se reconhece suas qualidades visuais. Há, dessa forma, um resgate da história da cidade a partir de uma abordagem cognitiva, onde aquela é pensada como uma obra de arte total.

A obra é amplamente discutida nos anos que seguem sua publicação, tendo alcance internacional e, juntamente com os projetos urbanos acima relatados, passa a influenciar novos movimentos no campo do urbanismo, onde a estética assume posição privilegiada. Entre eles, o *City Beautiful*, movimento com maior expressão nas cidades comerciais do centro e oeste dos Estados Unidos nos finais do século XIX, entre elas Washington D.C., voltado para a redenção dos desvios morais da sociedade e a celebração da lealdade cívica a partir de um programa de embelezamento urbano financiado pela burguesia local: “a aparência física da cidade simbolizaria sua pureza moral” (HALL, 2016 [1988], p. 70).

Para Chicago (1909), Daniel Hudson Burnham (1846 – 1912), precursor do movimento, estabeleceu um centro cívico e comercial

de caráter monumental, formalmente ordenado por bulevares diagonais que culminariam em parques, onde grandes edificações públicas estariam dispostas seguindo os cânones dos *Beaux Arts*. Esse plano tornou-se referência para elaboração dos planos de Camberra (1912) de Walter Burley Griffin, das cidades do Raj Britânico e das transformações urbanas das capitais dos Grandes Ditadores – Berlim, Moscou e Roma –, exatamente por ajustar-se aos discursos políticos que exaltavam a supremacia imperial e racial (*Ibid.*, *passim*).

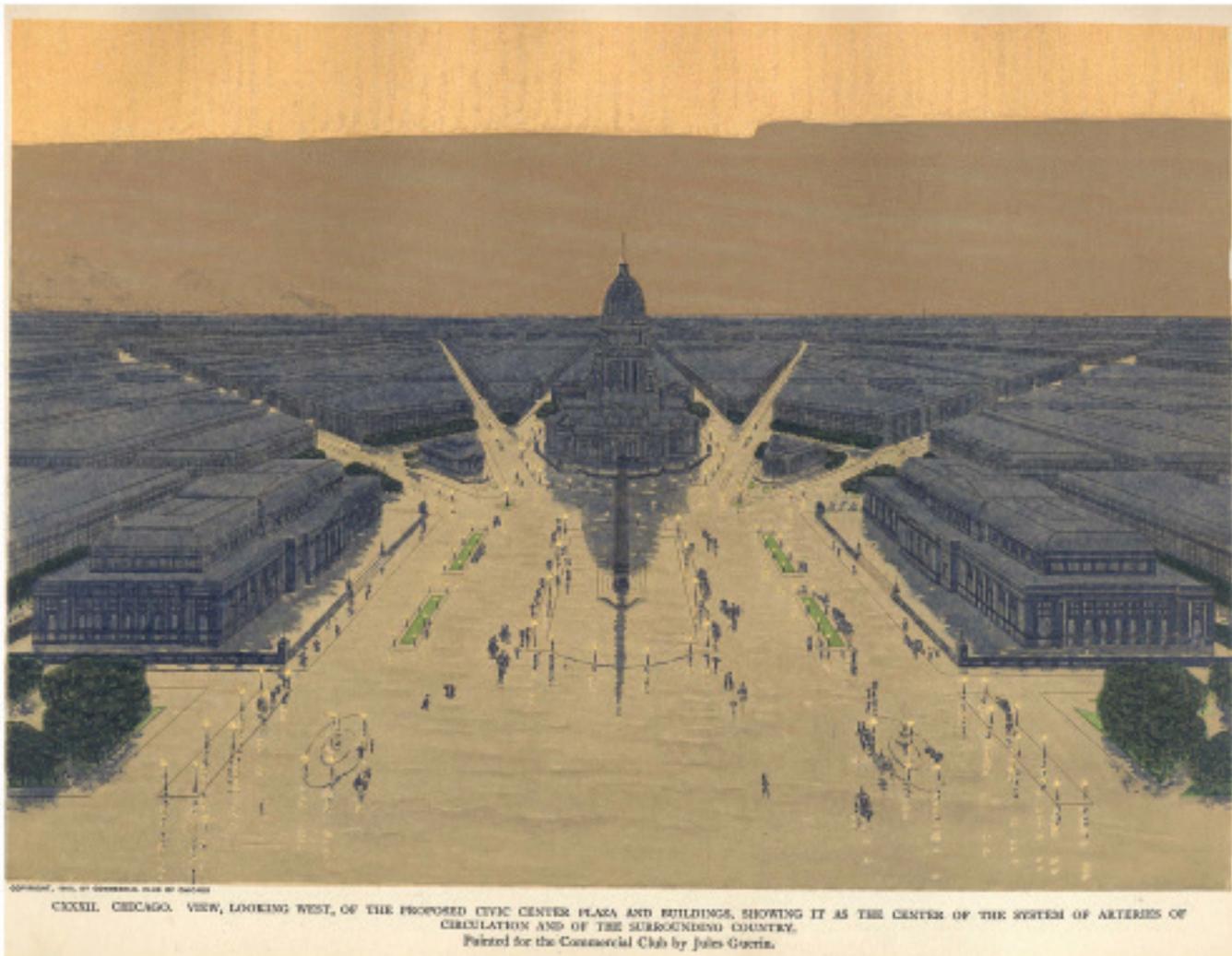
As características das cidades medievais e as virtudes de uma vida familiar no campo eram constantemente encorajadas, pois a metrópole era vista como “o cadinho onde se mesclam todos os males (...) a prostituição, os bares, as doenças, o cinema, o marxismo, os judeus, *strippers*, as danças afro e toda nojenta progênie da chamada ‘arte moderna’”, conforme descrito no *Jornal Völkischer Beobachter* (*Ibid.*, p. 278), ainda que na realidade prática, a cidade espetáculo, palco para as cerimônias públicas e de comoção quase religiosa tenha sido produzida, seguindo a lógica da tábula rasa sobre o patrimônio existente. Afastado das preocupações sociais, das necessidades de expansão da cidade e atendimento das demandas por moradia, o *City Beautiful* objetivava quase exclusivamente “devolver à cidade uma perdida harmonia visual e estética, criando, assim, o pré-requisito físico para o surgimento de uma ordem social harmoniosa” (BURNHAM *apud* HALL, 2016 [1988], p. 254).

Ainda no século XIX, o *Movimento dos Parques* é criado sob a liderança de Frederick Law Olmsted (1822 – 1903), dando continuidade à retórica do romantismo de retorno à natureza, principalmente nas figuras de Henry David Thoreau e Ralph Waldo Emerson. Absorvendo paradigmas urbanísticos europeus, a instalação de parques, jardins contemplativos, áreas de lazer e suas interligações à aglomeração urbana e formas de organizá-la são propostas, os quais “exerceriam uma influência harmonizadora e refinadora (...) favorável à cortesia, ao autocontrole e à temperança” (OLMSTED *apud* HALL, 2016 [1988], p. 70).

Juntamente com o arquiteto Calvert Vaux (1824 – 1895), Olmsted¹⁸, após o concurso do Central Park (1857), iniciou o projeto do *Prospect Park* no Brooklyn, Nova York, em 1866. No escopo do trabalho foi solicitado pela comissão do parque um melhoramento das vias de acesso a partir de áreas edificadas nas porções norte e oeste. Concluindo em seu relatório que o alargamento dessas vias acarretaria altos gastos financeiros, Vaux e Olmsted propuseram a criação de uma nova tipologia de via inspirada na *Avenue de l'Impératrice* (atual *Avenue*

18. Além do Central Park e Prospect Park, Olmsted e Vaux projetaram o sistema de parques e estradas parques de Boston – Emerald Necklace – (1870), Buffalo (1876), Louisville (1891) e outros.

FIGURA 24:
Plano de Chicago
elaborado por
Burnham. Vista do
centro cívico, 1909.
Fonte: The Newberry
Library.
(ao lado)



19. Versão original:
"I envision a grand parkway of picturesque type (...) reaching from the heart of the city into the rural scenery of the suburbs".
20. Versão original:
"the substantial delights of country roads and country scenery".

Foch) em Paris, parte avenida e parte área verde, denominada *parkway* (RYBCZYNSKI, 1999, p. 281).

A *parkway* – estrada-parque – consistia em 5 faixas separadas por canteiros arborizados totalizando 80 metros de largura, solução importada dos sistemas de circulação do *Central Park*. A faixa central foi destinada ao tráfego recreacional principalmente de carroças, ladeada nos dois lados por passeios de pedestres e as faixas marginais foram reservadas para o tráfego de serviço e para o acesso às edificações adjacentes (*Ibid.*, p. 282). Os pontos de acesso seriam limitados e margeando essas estradas seriam localizados parques, que possibilitariam aos cidadãos uma aproximação com a natureza.

A separação do tráfego é elemento chave na proposta, configurando uma das maiores contribuições ao planejamento urbano, assim como a integração dos elementos dos sistemas de parques da cidade, criando corredores verdes por toda sua extensão, o que irá impactar diretamente na forma urbana, seu planejamento e, conseqüentemente, na valorização das edificações lindeiras às estradas. Fato destacado por Panerai (2006, p. 21), que atribuiu a Olmsted e Vaux a invenção da preocupação com o tratamento estético da estrada seguindo as orientações dos grandes traçados clássicos:

A experiência americana com *parkways* representa um fato excepcional e premonitório. Desde 1868, Frederick Law Olmsted teoriza uma nova relação entre a via e a urbanização, na qual o embelezamento da primeira, o cuidado com o traçado e a preocupação com a arborização são a garantia de uma valorização dos terrenos lindeiros a construir. (*Ibid.*, p. 21)

A adequação das estradas parques à paisagem torna-se diretriz projetual, considerando as qualidades cênicas, a experiência visual e as atividades recreacionais divididas em três tipos de uso - individual, gregário e atlético - além da atenção dada à eficácia, segurança e rendimento dos sistemas de circulação, mesmo que tenham sido pensados para promover um passeio agradável de uso não comercial. Disse Olmsted: "vislumbro uma grande estrada-parque de tipo pitoresco (...) alcançando o coração da cidade até o cenário rural dos subúrbios"¹⁹ (*apud* LOUISVILLE OLMSTED PARKS CONSERVANCY, 1994, tradução livre), uma imagem também compartilhada por Andrew J. Downing no contexto da criação do *Central Park*, "o regozijo das estradas do campo e seus cenários"²⁰ (1851 *apud* RYBCZYNSKI, 1999, p. 165, tradução livre).



FIGURA 25:
Proposta para o
Prospect Park,
Brooklyn, 1866 por
Olmsted e Vaux.
Fonte: Brooklyn Based.
(ao lado)

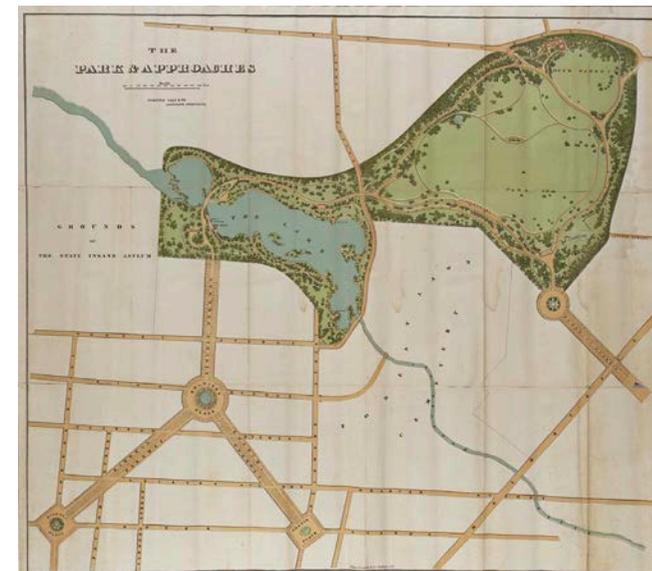
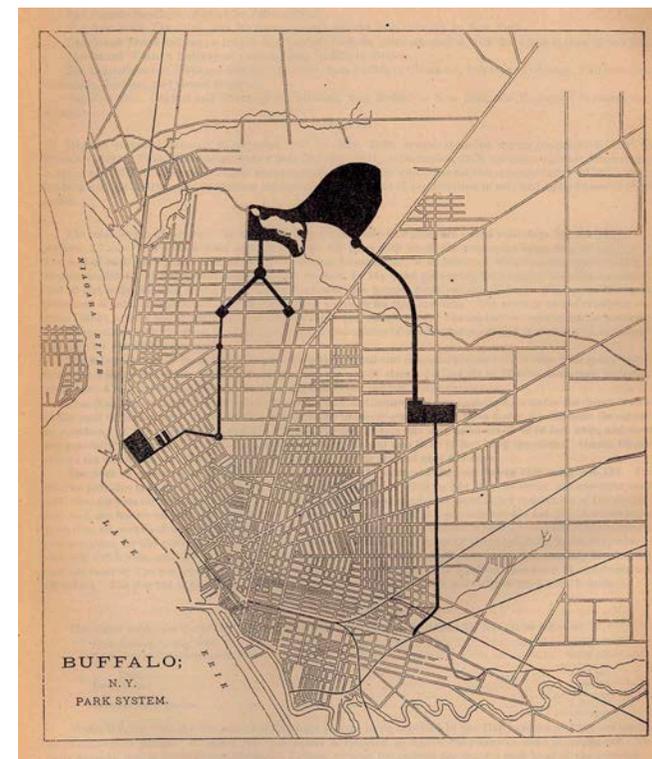


FIGURA 26:
Ilustração da Ocean
Parkway, estrada-
parque que conecta
o Prospect Park à
Brighton Beach,
Brooklyn, Nova
York, 1894.
Fonte: NYC Parks.
(ao lado)

FIGURA 27:
Plano para o Delaware
Park e suas estradas-
parques, Buffalo, Nova
York, 1871.
Fonte: olmstedsparks.
wordpress.com



FIGURA 28:
Sistema de parques e
parkways de Buffalo,
Nova York.
Fonte: olmstedsparks.
wordpress.com



Outros princípios também nortearam a configuração desses sistemas (LOUISVILLE OLMSTED PARKS CONSERVANCY, 1994, p. 12): a subordinação de todos os elementos do projeto à concepção geral; a aplicação dos estilos pastoral ou pitoresco e, conseqüentemente, a conformação das formas ao cenário natural e à topografia; a redefinição da cidade como o lugar da paisagem, que seja atraente pela orientação artística, útil pelas características físicas e reconhecida por todos os cidadãos, ou seja, a representação do belo, do verdadeiro, do bom e do útil. Como bem sintetizado por Mumford (2008, p. 592): “o jardim, o parque, a alameda de árvores, a estrada de acesso, formavam um *continuum* estético”.

(...) próximo a qualquer ponto da cidade, um espaço agradável será providenciado, adequado para a uma caminhada, um espaço de brincadeiras para crianças, um lugar para os enfermos, uma rota de acesso para um parque maior em comum a toda cidade, de característica a que todos os passos durante o caminho sejam dados no meio de uma cena de beleza natural com o som e vista para os negócios ordinários do meio urbano, se não de todo escondido, distanciado e colocado na obscuridade. O caminho seria mais parecido com um parque do que uma cidade²¹. (OLMSTED, 1868 *apud* LOUISVILLE OLMSTED PARKS CONSERVANCY, 1994, p. 20, tradução livre)

A ser construída nas áreas livres, as estradas parques serviriam também para reorganizar funcionalmente o tecido urbano, separando o centro, até então exclusivamente orientado aos negócios, e os subúrbios residenciais, e, conseqüentemente, possibilitando o crescimento periférico da cidade. Anos mais tarde, Ebenezer Howard (1850 – 1928) deu forma às suas cidades-jardins no livro²² (1898) com semelhanças visíveis ao subúrbio-jardim de Riverside em Chicago, projetado por Olmsted, sem que jamais tenha reconhecido sua influência (HALL, 2016 [1988], p. 122).

Para Calabi (2012, p. 19), o ideário da cidade-jardim encontrava-se entre as experiências mais significativas do urbanismo no século XIX, amplamente reproduzido nos anos que seguem sua criação. Letchworth, a primeira materialização da utopia de Howard teve sua construção iniciada em 1904, com projeto executivo elaborado por Raymond Unwin (1863 – 1947) e Barry Parker²³ (1867 – 1947). Essa tipologia urbana indicaria um desenvolvimento controlado da metrópole e uma ocupação de baixa densidade, além da expressão simbólica dada aos espaços verdes.

21. Versão original: “(...) at no great distance from any point of the town, a pleasure ground will have been provided for, suitable for a short stroll, for a playground for children an airing ground for invalids, and a route of access to the large common park of the whole city, of such a character that most of the steps on the way to it would be taken in the midst of a scene of sylvan beauty, and with the sound and sight of the ordinary town business, if not wholly shut out, removed to some distance and placed in obscurity. The way itself would thus be more part-like than town-like”.

22. Posteriormente, denominado *Garden Cities of Tomorrow*.

23. Segundo Trevisan (2008, p. 89), Unwin e Parker foram contratados em 1915 pela City of São Paulo Improvements and Freehold Land Company Limited para elaboração do projeto do bairro Jardim América na cidade de São Paulo.

De viés culturalista e compostas por núcleos autônomos dentro de um cinturão verde, as cidades-jardim teriam o crescimento limitado a 32 mil habitantes para mil acres de terra, Fig. 19, abrigando residências unifamiliares, instituições urbanas e outras atividades de cunho intelectual, industrial e agrícola, especializadas segundo uma perspectiva funcional. Esses núcleos seriam distribuídos ordenadamente no território da metrópole, conformando conjunto de colônias ou burgos conectados via um sistema rápido de transportes (ferrovia intermunicipal), Fig. 20, possibilitando um processo de expansão quase sem limites (HALL, 2016 [1988], p. 128). A cidade social, conforme denominada por Howard, reuniria as vantagens encontradas no campo e na cidade contando com o suporte das novas tecnologias.

O conceito das estradas parques foi revisado na materialização das cidades-jardins em distintas partes do mundo, conforme narrado por Barry Parker sobre o projeto e implantação da cidade-satélite de Wythenshawe em Manchester, Inglaterra, então definindo-as como “rodovias de acesso limitado, projetadas somente para o tráfego de automóveis particulares e paisagisticamente tratadas a fim de propiciarem uma experiência recreacional” (*loc. cit.*). A função das estradas ajardinadas de Frederick Law Olmsted e da tradição *City Beautiful* de conectar áreas residenciais aos parques públicos; foi reforçada de modo a evitar a urbanização ao longo dos eixos viários, tão recorrente no planejamento dos anos 30.

Essas estradas (...) situar-se-ão em tiras de parques e não serão entregues à urbanização. Foram planejadas para circundarem parques já existentes, futuras áreas de lazer, campos de jogos pertencentes a escolas, bosques nativos, matagais e capoeiras, campos de golfe devidamente demarcados, margens de rios e tudo quanto venha a realçar-lhes o encanto e impedi-las para as grandes extensões interioranas ainda não construídas. (PARKER *apud* HALL, 2016 [1988], p. 129)

No Brasil, entre os anos 1920 e 1930, foram realizados planos urbanísticos para distintas cidades com base em saberes e técnicas importadas principalmente da França, Inglaterra e Estados Unidos: os planos de Paris e Viena para transformação das estruturas herdadas da economia colonial, para adequação aos novos meios de transporte e embelezamento urbano; os planos de Hernárd para o sistema viário e estruturação regional; as cidades-jardim para expansão urbana, além dos princípios do Movimento da Economia e do Humanismo trazidos pelo arquiteto e urbanista Gaston Bardet e pelo padre Joseph

Louis Lebreton; e dos ideários da Carta de Atenas e outros (LEME, 1999, *passim*).

A ênfase se dava na técnica e na estética, nos melhoramentos e questões relativas ao projeto e construção de obras de infraestrutura – abertura de vias, reforma e ampliação de portos –, parques e legislação urbanística, como pode ser visto nos planos de saneamento de Saturnino Brito para Santos (1910) e Recife (1917); no *Plano Agache* (1926/1930) de Alfred Hubert Donat Agache para o Rio de Janeiro; no *Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo* (1930) de Prestes Maia; nos planos de Atílio Correa Lima (1933) e Armando Godoy (1938) para Goiânia; e no *Plano de Urbanização* de Porto Alegre (1938/1943) de Arnaldo Gladosh.

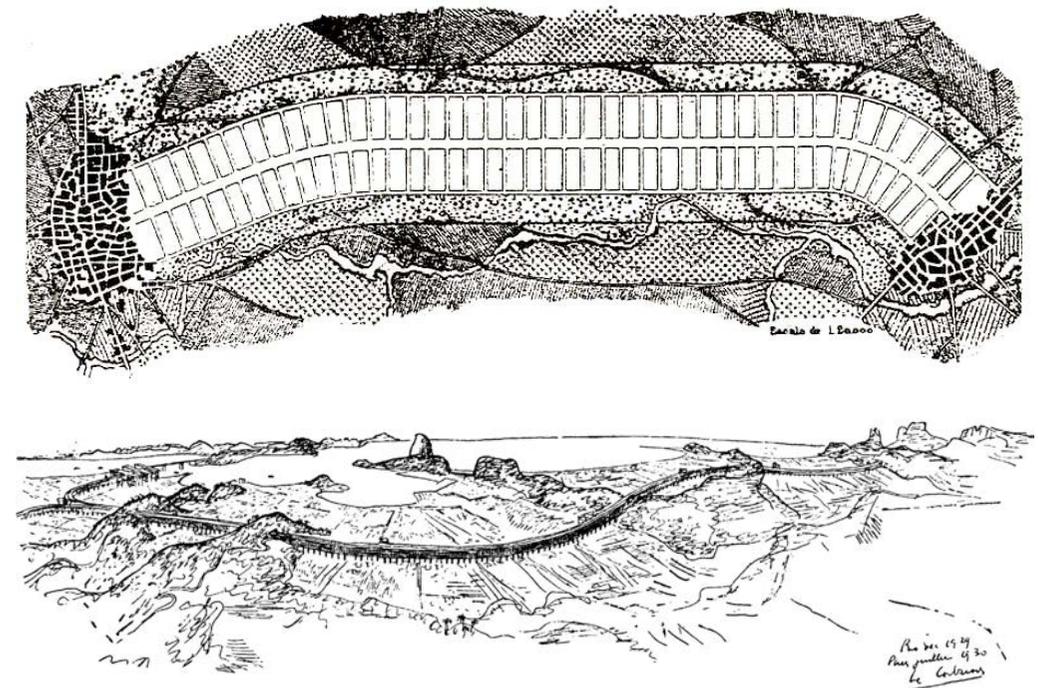
Em 1919, Barry Parker propôs o isolamento da mancha de urbanização de São Paulo por intermédio de um *parking*, um cinturão de parques de traçado circular, com o intuito de evitar seu crescimento, até então caracterizado pela dispersão de pequenas vilas e povoados. Essa proposta foi incorporada posteriormente por Prestes Maia em seu plano urbanístico, definido por um sistema de avenidas radiais que partem de três perimetrais circundantes do centro urbano. A perimetral mais externa composta por um circuito de *parkways*, distintas daquelas propostas por Parker, pois não objetivavam impedir o crescimento urbano, voltadas para a linha férrea traçada na margem direita do rio Tietê e para os passeios recreacionais, onde estariam dispostos parques e conjuntos monumentais de funções industriais e esportivas (LEME, 1999, p. 347).

Da tipologia de via que busca restringir a ocupação a novas proposições urbanísticas, emergiram reflexões relativas às inovações técnicas no âmbito dos transportes e telecomunicações, das novas relações entre o espaço e o tempo e seus impactos no meio social. Um dos exemplos mais significativos trata-se da Cidade Linear do espanhol Arturo Soria y Mata, publicada em 1882 na gazeta *El Progreso*, onde foi proposto para Madri um modelo utópico de cidade que se desenvolve ao longo de uma linha. Comumente contraposta aos ideais das cidades-jardim, a Cidade Linear também demonstrou uma sensibilidade higienista reconhecendo a necessidade de contato direto da cidade com o entorno natural e sua preservação, a cidade-campo, claramente expresso em um dos *slogans* de seu idealizador: “ruralizar a vida urbana e urbanizar o campo” (SORIA Y MATA, 1882 *apud* CALABI, 2012, p. 36).

Calabi (2012, p. 37) a descreveu como um modelo urbanístico que pode se desenvolver em distintos esquemas funcionais - linhas,

FIGURA 32:
Proposta para a Cidade
Linear, Soria y
Mata, 1894.
Fonte: Wikimedia
Commons.
(ao lado)

FIGURA 33:
Edifício auto-estrada
proposto por Le
Corbusier para o Rio de
Janeiro, 1929.
Fonte: Archdaily.
(ao lado)



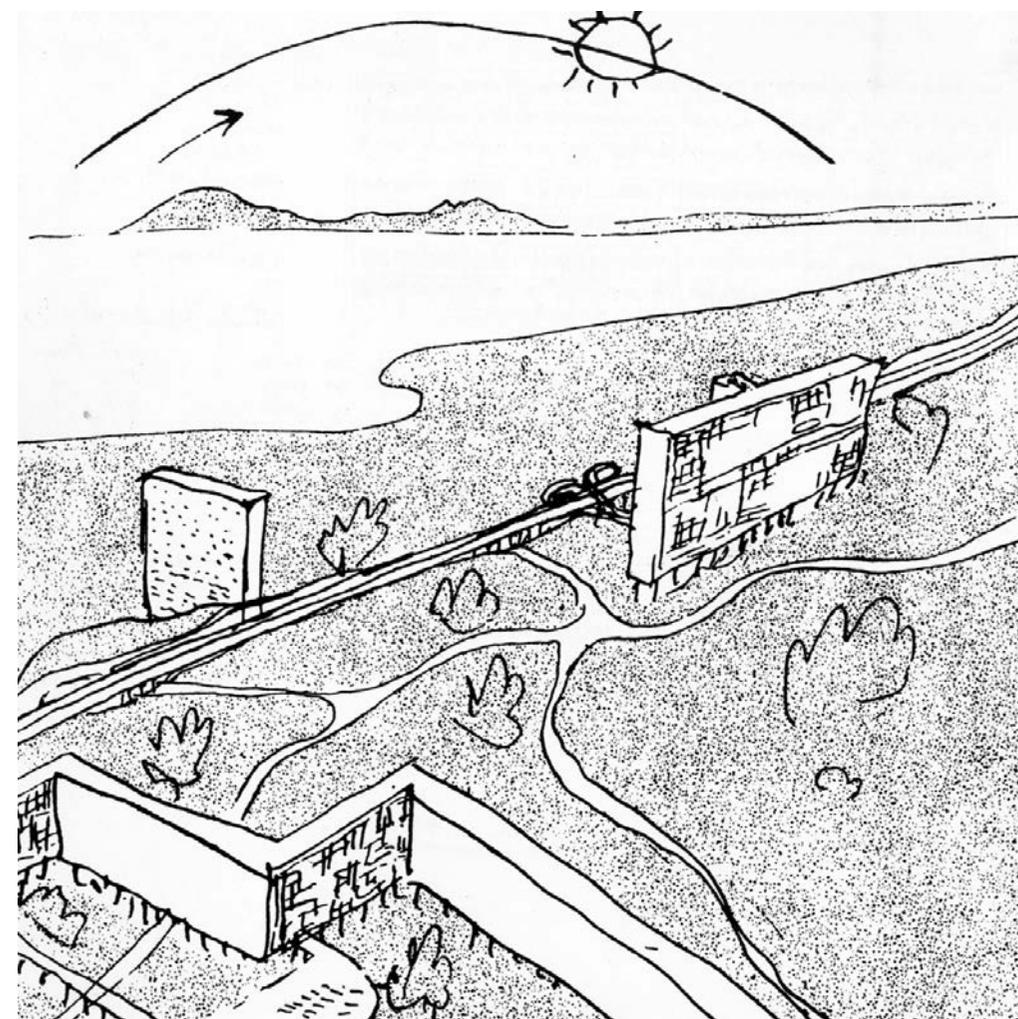
feixes de linhas, teia de aranha - entre cidades, e em relação a linhas de eletricidade, telefone, estradas de ferro, bonde, rodovias, oleodutos e outros sistemas mecânicos. Nas palavras de Soria y Mata (*apud* FRAMPTON, 2003 [1980], p. 22) trata-se de “uma rua única de uns 500 metros de largura, e com um comprimento necessário... [uma cidade] cujas extremidades podiam ser Cádiz, São Petersburgo, Pequim ou Bruxelas”.

A Cidade Linear, projetada para simplificar a intercomunicação das redes técnicas (CHOAY, 1999, p. 77), dispõe nas duas faces de seu eixo longitudinal, instituições públicas, parques, edifícios de funções múltiplas e unidades residenciais unifamiliares em uma ocupação contínua e de baixa densidade. De caráter dinâmico e progressista, limitou-se a um exercício teórico com breve experimentação na periferia de Madri em 1894. Entretanto, ofereceu algumas contribuições importantes aos debates urbanísticos: a incorporação da flexibilidade e da rapidez no tecido urbano e a inauguração do pensamento da cidade em escala global, a partir de uma grande rede urbana, um processo de “desurbanização”, assim evidenciado por Choay (*loc. cit.*), que eliminou a ideia de fronteira e deu início às rupturas com a cidade tradicional.

A diluição da cidade no território foi radicalizada com Frank Lloyd Wright em seu modelo naturalista *Broadacre-City*, cujas premissas foram publicadas no texto *The Disappearing City* de 1932. A natureza torna-se um meio contínuo, a cidade e o campo se confundem, e onde estão pulverizadas *unidades reduzidas*, segundo Choay (2013 [1965], p. 30), compostas por propriedades rurais de 4 acres que agregam casas particulares, núcleos de trabalhos e lazer. Essas células, à semelhança das cidades-jardim, estão ligadas por uma rede de rotas viárias, que quando necessário, podem romper com o isolamento e com as barreiras físicas dando liberdade ao indivíduo.

Trata-se de um sistema acêntrico aplicado em escala mundial, que ora se aproxima do modelo progressista, ora do modelo culturalista: o espaço é aberto e universal, na mesma medida que é fechado e particular; busca a preservação da natureza, na qual a arquitetura deve subordinar-se e também necessita da técnica moderna dos transportes e comunicação para sua realização. O carro, *deus ex machina* da utopia de Wright, tornou-se o gerador do movimento ilimitado (FRAMPTON, 2003 [1980], p. 230), concretizando os ideais de progresso técnico e mobilidade total trazidos pela modernidade: “hoje, o simples fenômeno do automóvel fez com que a cidade resulte caduca, como um velho navio irremediavelmente inadaptado às nossas necessidades atuais” (WRIGHT, 1932 *apud* GONÇALVES, 2014, p. 41).

FIGURA 34:
A paisagem moderna
segundo Le Corbusier,
expressando a presença
do sol e do verde.
Fonte: (BENEVOLO,
2015)
(ao lado)



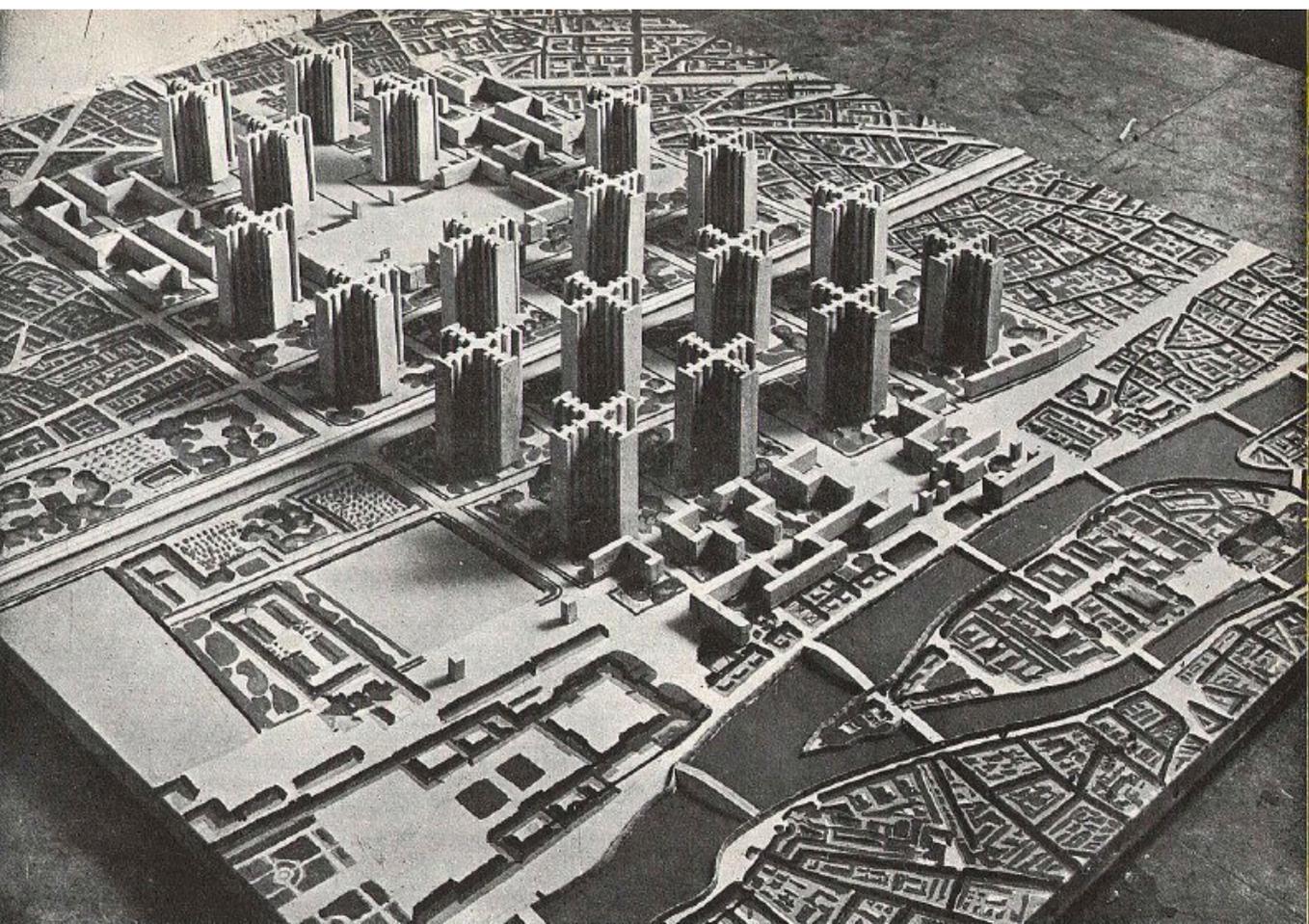


FIGURA 35:
Cidade Radiosa por Le
Corbusier, 1928-1946.
Fonte: Archdaily.
(ao lado)

Essas novas máquinas e a velocidade por elas promovida ocuparam, de modo mais intenso, o imaginário dos arquitetos e urbanistas no século XX frente às possibilidades de criação da cidade do futuro. O automóvel torna-se o símbolo da Primeira Era da Máquina, – assim denominado por Reyner Banham o período compreendido entre 1900 e 1940 quando os automóveis se tornaram acessíveis às massas e dominaram a vida cotidiana – e assim, juntamente com outros meios de transporte, fundaram uma nova lógica da cidade centrada no binômio espaço-tempo, em que a anulação das distâncias, a instantaneidade e o ordenamento dos fluxos da metrópole eram almejados.

A racionalidade, a eficiência urbana à semelhança dos processos industriais, as formas universais, a arte de vanguarda, a concepção de um homem-tipo e a ruptura com as tradições culturais configuraram uma cidade-máquina, preconizada principalmente pelos *Congrès Internationaux d'Architecture Moderne* (CIAM), realizados entre 1928 e 1960, e por seu mais conhecido membro, Le Corbusier. Em 1933 a *Carta de Atenas* teve a sua primeira versão publicada com as conclusões do quarto congresso, onde estão escritos os princípios e direitos fundamentais do urbanismo modernista.

A *Carta de Atenas* trouxe a ampliação dos debates a respeito das questões fundamentais da Arquitetura, a proposição de novas metodologias e diretrizes necessárias para a melhoria das cidades em constante crescimento, apoiadas em quatro funções: moradia, trabalho, lazer, circulação e posteriormente, o 'centro público', o qual abriga atividades administrativas e cívicas. Para Holston (1993), a vida urbana passa, então, a ser entendida a partir dessas funções, mas é a organização de suas atividades que determina a ordem interna da cidade modernista, configurando, conseqüentemente, sua forma geral.

Os CIAM, ao adotar a retórica da cidade-máquina, na justificativa do desmembramento da cidade em funções, na formulação racional de um urbanismo totalizante, pretenderam também reordenar tais funções, seus usos cotidianos, implicando em distintas mudanças sociais. Dessa forma, novas tipologias, técnicas construtivas, formas urbanas e convenções surgiram, uma vez que a Arquitetura se tornou uma condutora de novos modos de vida, que se estenderia a todas as classes, de forma igualitária.

A importância dada à saúde e à higiene foi retomada a partir das noções de sol e verde, resultando na transformação dos edifícios em unidades autônomas. Há uma inversão da convenção fundo-figura originária do urbanismo barroco. Em um tecido urbano composto

de espaços livres e contínuos, os volumes geométricos e prismáticos tornaram-se objetos escultóricos que se articulavam com a paisagem circundante. “A cidade transforma-se-á, pouco a pouco, num parque”, diz Le Corbusier (*apud CHOAY, 2013 [1965]*), 22), retomando os princípios da cidade-jardim e da ideia de diluição da cidade no campo.

A consequência direta foi a eliminação da rua corredor, vista como vestígios da barbárie. Pensada como uma função separada, a circulação foi liberada formalmente e já não se subordinava às entidades volumétricas que configuravam vazios figurais: “As autoestradas, *voies autoroutes*, recortarão o espaço de acordo com a rede mais direta, mais simplificada, inteiramente ligada ao solo (...), mas perfeitamente independente dos edifícios ou imóveis que podem estar a maior ou menor proximidade.” (LE CORBUSIER *apud CHOAY, 2013 [1965]*), 22)

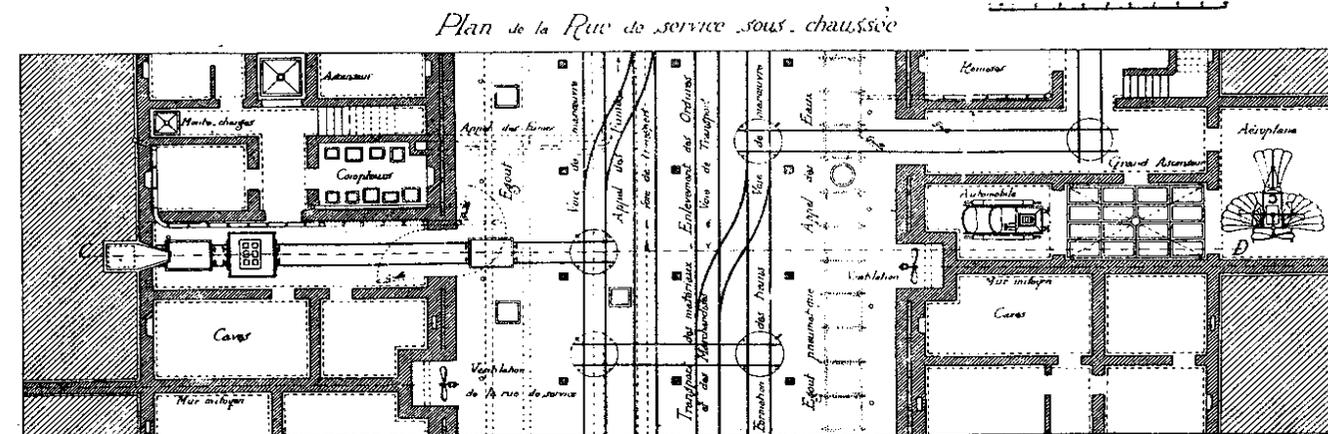
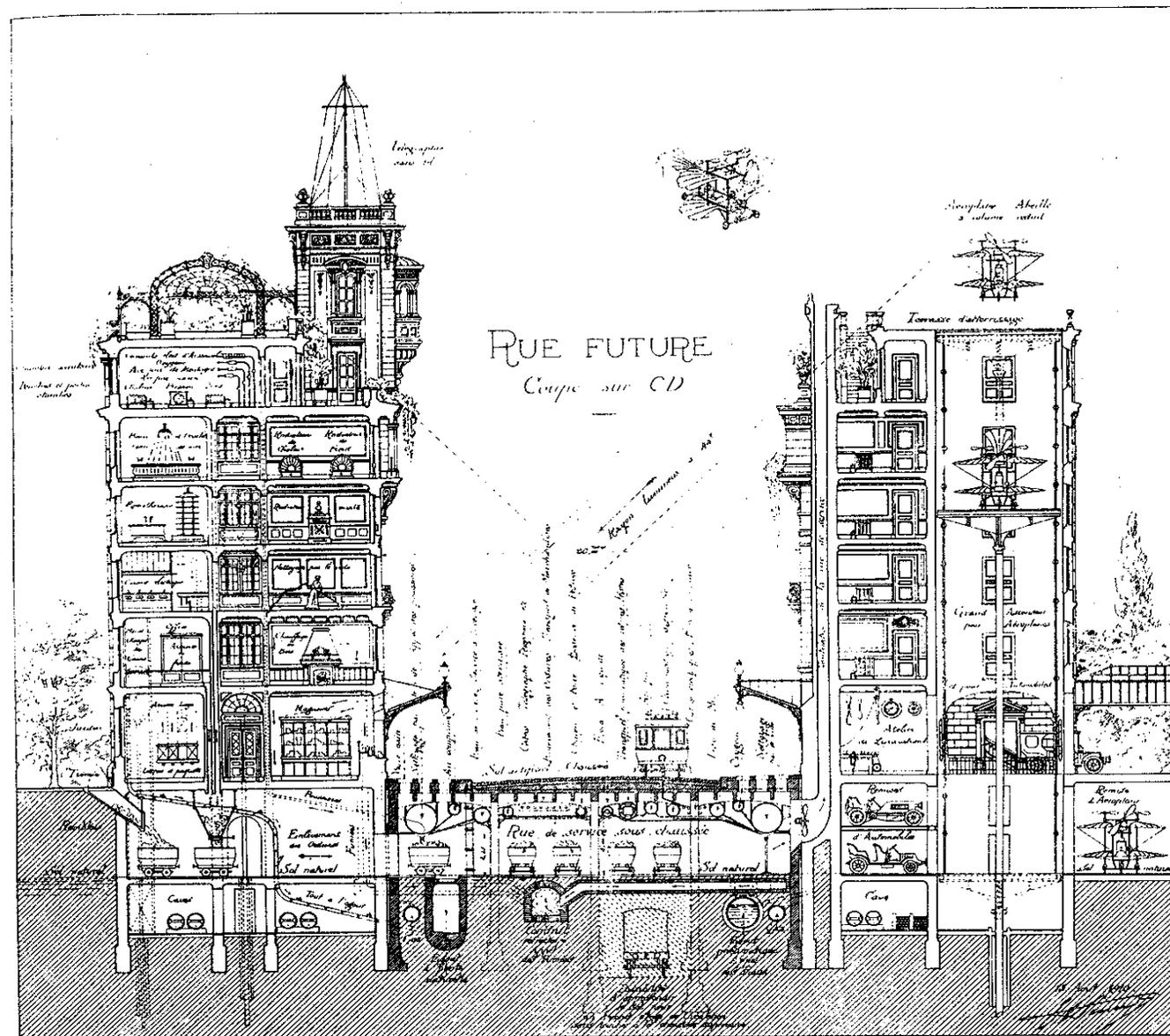
A rua não é, portanto, somente abolida em nome da higiene, na medida em que simboliza em nossa época a desordem circulatória. A ordem circulatória, aliás, corre muitas vezes o risco de terminar em submissão incondicional ao poder do automóvel, do qual se pôde dizer, não sem alguma justiça, que sozinho terminaria por determinar a posição de um grande número de projetos. (CHOAY, 2013 [1965], p. 22)

Para Calabi (2012, p. 238), a *Carta* não apresentava nenhum modelo urbano formalmente concluído. Entretanto, muitos dos seus princípios haviam sido aplicados no Plano Voisin para Paris central de 1925 e na Cidade Radiosa ou a Cidade Contemporânea, elaborada entre 1928 e 1946. Ambos projetos concebidos por Le Corbusier, com destaque para a racionalização da circulação, incorporaram distintas velocidades, e a potencialização das áreas verdes.

Na proposta para a expansão do Rio de Janeiro em 1929, sintetizada por uma “cidade-viaduto”, Le Corbusier trouxe as influências de Eugène-Alfred Hénard para uma Teoria Geral da Circulação, apresentada em *Études sur les transformations de Paris* (1903), na qual foi proposta a separação do tráfego em seis categorias: “a estas seis espécies de movimento correspondem ou deveriam corresponder tipos de vias públicas apropriadas a seu destino” (HÉNARD, 1903-1909 *apud CHOAY, 2013 [1965]*, p. 249).

O ideograma da *Rue Future* de Henárd apresentou um conjunto de ruas superpostas e multifuncionais: ruas superiores destinadas ao tráfego leve e aos pedestres, e outras inferiores, no nível do solo natural ou no subsolo, para as canalizações, serviços e tráfego pesado,

FIGURA 36:
Eugène-Alfred Hénard,
ideograma *rue future*.
Fonte: Cornell
University.
(ao lado)



configurando assim, um espaço pensado tridimensionalmente. Tanto os modelos utópicos de Le Corbusier quanto de Hénard simbolizavam o esforço da cidade moderna de transformar *a cidade em via* (CACCIARI, 2010, p. 57) e, posteriormente, tornaram-se referências para novas propostas urbanísticas, como podem ser vistas ressonâncias no Plano Piloto de Brasília (1957) de Lucio Costa e nas utopias urbanas “Motopia” (1960) de Geoffrey Jellicoe, o plano de Kenzo Tange para Tóquio (1961) e as megaestruturas de Yona Friedman.

Secchi (2009, p. 36) apontou que a produção de imagens e projetos de caráter monumental e utópico está ligada à presença visualmente marcante das infraestruturas de mobilidade no tecido urbano e da construção de novas geografias funcionais, sociais e simbólicas. Sendo assim, destaca-se que os sistemas de circulação indicaram não apenas as lógicas dos processos de urbanização, mas também as formas de leitura e entendimento do conjunto do território. Além disso, o itinerário teórico aqui percorrido, ainda que abrangente, informou sobre a constituição da paisagem moderna, possibilitando a caracterização e identificação de seus principais paradigmas no contexto do objeto empírico.

2.2 OS CAMINHOS DE BRASÍLIA E AS PRIMEIRAS CIDADES-SATÉLITES

Ao contrário das cidades que se conformam e se ajustam à paisagem, no cerrado deserto e de encontro a um céu imenso, como em pleno mar a cidade criou a paisagem.

- Lucio Costa, 1957.

Um dia o parkway entrará na cidade para percorrê-la com a liberdade com que hoje atravessa os campos.

- Sigfried Giedion, 1941.

“Todos os caminhos levam a Brasília”. – O título da reportagem de Pedro Gomes, publicada na Revista Manchete de 16 de abril de 1960, arremeda a máxima romana na tentativa de expressar o caráter essencial dado aos sistemas de acesso e comunicação da Nova Capital e a sua incorporação física à unidade brasileira “ligada organicamente, por artérias e nervos, a todo corpo do país.” Ressalta-se que essa comparação não é gratuita. As antigas estradas – denominadas *cursus publicus* – traçadas a partir do marco zero localizado na cidade de Roma, então considerada “o umbigo do mundo”, eram a materialização de um poder político centralizado e, portanto, de uma vontade de controle territorial. Conforme ressaltado por Besse (2014a, p. 121), esse controle implicava na criação de “uma identidade política comum para os habitantes, constituindo, graças ao sistema das estradas, o território como uma entidade homogênea”.

Uma alusão praticada na França nos séculos XVII e XVIII e, posteriormente, em Brasília, no contexto de sua criação. Representativa de um novo projeto de nação, suas aspirações iniciais podem ser lidas desde a mensagem de José Bonifácio para a Assembleia Constituinte de 1823 à “marcha civilizatória” para o centro do Estado Novo em 1937, então consolidada com o plano desenvolvimentista de expansão econômica e integração nacional proposto por Juscelino Kubitschek (1902-1976) e marcado pelo afamado bordão “Cinquenta anos em cinco”.

Segundo Tavares (2004), sob influência da Semana de Arte Moderna de 1922 e seus manifestos, os diversos planos para a Nova

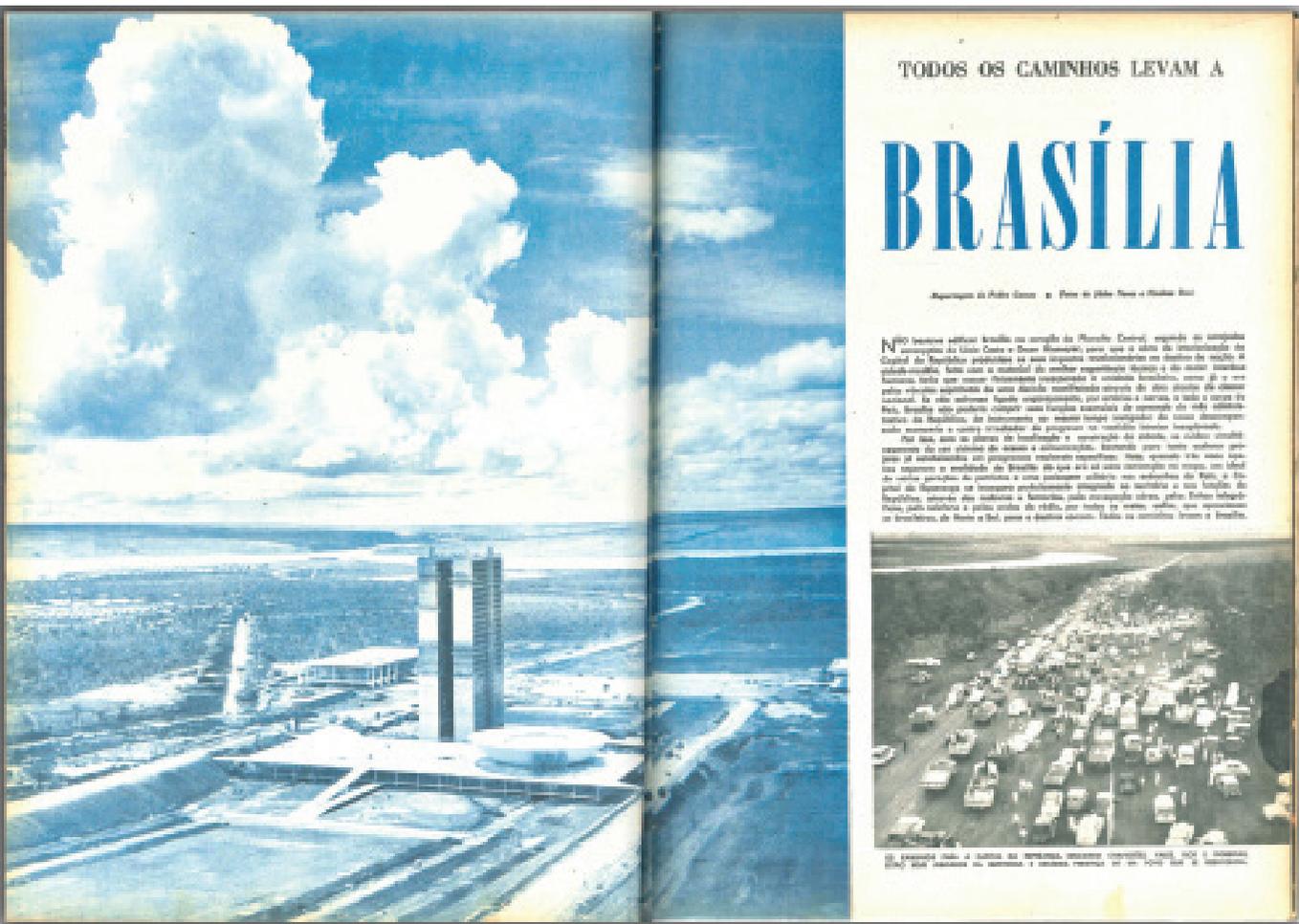


FIGURA 37:
Revista Manchete n.º
417 em 16 de
abril de 1960.
Fonte: Revista
Manchete.
(ao lado)

Capital, que tomaram forma neste intervalo, convergiram o poder político e a promoção cultural frente ao desejo de construção de uma identidade nacional. Servindo aos interesses propagandísticos do Estado, Brasília é síntese das artes, um retrato da conjuntura cultural, social e econômica ao qual fora edificada e da ânsia pela mudança, progresso, inovação e resgate de suas tradições históricas.

Nela estão explícitos, de um lado, o passado colonial, o modelo antropofágico e as aspirações desenvolvimentistas. Por outro, a subordinação às matrizes europeias, a vontade emancipatória e as diferenças sociais. Antes de se tornar paradigma da modernidade, Brasília liga os dois extremos da história nacional, pois retorna aos preceitos antropofágicos para definir um símbolo nacional a partir das atualizações estrangeiras. (TAVARES, 2004, p. 44)

Os objetivos desenvolvimentistas fixavam Brasília como “meta síntese” na efetivação da extinção dos vazios no território nacional por meio da urbanização e migração interna, assim como no progresso econômico e social, contando não só com a revolução dos métodos administrativos, mas também com o aporte das infraestruturas – rede de estradas de rodagem, ferrovias, indústrias automobilísticas, centrais elétricas e de telecomunicações, portos, siderúrgicas, indústrias de base e complementares à agricultura -, conforme narrado por Kubitschek (2000 [1975], p. 12):

Para que esse escopo fosse atingido, diversos tabus teriam de ser quebrados; processar-se a exploração dos seus imensos recursos naturais; proceder-se à extinção dos seus clamorosos desníveis sociais, por intermédio de uma disseminação uniforme do progresso; fazer-se a aproximação dos núcleos populacionais pela abertura de estradas em todas as direções; (...) e, por fim, mudar-se a sede das decisões governamentais, construindo-se a nova Capital no centro geográfico do país.

No cenário de transição da condição urbana à rural, da intensificação dos processos de metropolização e das desigualdades regionais, a política territorial torna-se objeto de política pública, ou seja, questão fundamental no desenvolvimento nacional (FARRET, 2010, p. 35), tendo as práticas de planejamento urbano e investimentos no programa rodoferroviário como ações necessárias na eliminação dos obstáculos à socialização plena do espaço.

A cidade e a estrada, o mercado e a rede rodoviária que alimenta o mercado. Daí, o fato de a política nos séculos XVII e XVIII ter sido,

acho eu, essencialmente pensada em termos do que poderíamos chamar de urbanização do território. Tratava-se, no fundo, de fazer do reino, de fazer do território inteiro um tipo de grande cidade, de garantir que o território fosse ordenado como uma cidade, seguindo o modelo de cidade e tão perfeito quanto uma cidade. (FOUCAULT *apud* BESSE, 2014a, 121).

Brasília tornou-se o centro irradiador dos sistemas de circulação orientado às estradas públicas de rodagem, cuja primazia é dada pelo Plano Nacional Viário de 1951²⁴, o que possibilitou não apenas a formação de uma rede de cidades interligadas de modo contínuo, ocupando o chamado “vazio demográfico”, como também, o avanço das fronteiras agrícolas, a ampliação das fontes de matéria-prima e do mercado consumidor, além do desenvolvimento de uma indústria automobilística financiada pelo capital estrangeiro. Rompe-se então com o modelo de estruturação viária longitudinal caro ao período colonial para um modelo multidirecional, cujos troncos ramificam-se em direção ao interior (BRITO, 2009, p. 24,54).

Tive, então, a visão do que deveria ser feito. Rasgaria um cruzeiro de estradas, demandando dos quatro pontos cardeais, tendo por base Brasília. Não se conquista uma terra se não se tem acesso a ela. E a estrada é um elemento civilizador por excelência. Concebi, pois, o plano das grandes longitudinais, cortadas, quase na perpendicular, pelas grandes transversais. No centro do sistema ficaria Brasília, que seria uma torre para se contemplar o Brasil. (KUBITSCHKE, 2000 [1975], p. 84)

A Companhia Urbanizadora da Nova Capital²⁵ (Novacap), o Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), o Departamento Nacional de Obras Contra as Secas (DNOCS), a Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA), a Comissão Executiva da Rodovia Belém-Brasília (RODOBRÁS) foram algumas das instituições subordinadas à presidência da República responsáveis pela ligação da Nova Capital aos centros econômicos e industriais do país, seja pela criação de redes rodoviárias ou pela ampliação das existentes.

À estrada Brasília-Anápolis²⁶ (BR-060), uma variante da Belém-Brasília ou Transbrasiliana (BR-153) – espinha dorsal do Plano Rodoviário Nacional –, foi dada a prioridade na construção pela Novacap. A edição de 16 de abril de 1960 da Revista Manchete, Pedro Gomes a descreve como “o cordão umbilical que engajou na vida nacional o pedaço de terra destinado a transfigurar-lhe o destino”.

FIGURA 38:
Distância entre as capitais dos estados brasileiros e Brasília.
Fonte: (REVISTA BRASÍLIA, 1957) (ao lado)

24. Decreto complementar do Plano Geral de Viação Nacional de 1934, documento técnico responsável pela designação e execução dos troncos e ligações da rede rodoferroviária nacional. A construção de Brasília demandou alterações no plano, que foram efetivadas em 1955 (Projeto de Lei nº 48/55) pela Comissão de Localização da Nova Capital, com o intuito de transformá-la no ponto de convergência dos sistemas de circulação do país. (BRITO, 2009, p. 65)

25. Criada em 19 de setembro de 1956 por intermédio da Lei nº 2874, sancionada pelo presidente Juscelino Kubitschek.

26. Em outubro de 1956, a diretriz da rodovia Brasília-Anápolis foi divulgada. Em abril de 1957 foram iniciadas suas obras e a inauguração se deu em 30 junho de 1958. (BRITO, 2009, p. 80)



Frente a proximidade do sítio da capital, a cidade goiana passou a atuar como ponto de apoio, reforçado pela existência dos trilhos da Estrada de Ferro de Goiás, o que possibilitava a conexão com as linhas ferroviárias de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais e a desejada integração rodoviária nacional. As antigas estradas que cortavam o território do Distrito Federal foram incorporadas aos planos rodoviários da Capital, a saber o trajeto de Corumbá-Anápolis. Para Brito (2009, p. 73, 104), os sistemas de transportes baseados em estradas de rodagem encontram-se entre as obras de infraestrutura iniciadas em 1955 necessárias à implantação de Brasília, e transformadas em vertentes de urbanização dos futuros centros periféricos, determinando tanto uma modelagem específica de ocupação do território, quanto seu planejamento.

A operação mudança vislumbrada por Juscelino não se resumia à criação de uma nova capital no interior de Goiás. Incluía, também, a construção de um conjunto de vias de acesso à nova sede do governo, qualificada pelo Presidente de 'cruzeiro rodoviário'. Durante a administração JK foram construídas a Belém-Brasília (2.000 km), a Fortaleza-Brasília (1.500 km), a Belo-Horizonte-Brasília (700 km) e a Goiânia-Brasília (200 km). Foram ainda realizadas outras adaptações no sistema viário nacional, visando também interligar a nova capital a outros centros urbanos. (...) Foram pavimentadas 6.202 km de estradas e construídas 14.970 km de rodovias. Do ponto de vista do Plano de Metas, a operação mudança caracterizou-se como uma política de incrementação econômica do interior, isto é, como um 'ponto de germinação'. O conceito foi desenvolvido pelo próprio Plano de Metas e serviu para justificar empreendimentos dinamizadores do interior brasileiro que contraria, a partir de então, com uma nova rede de comunicação. (MOREIRA, 1995, p. 28-32 *apud* TAVARES, 2004, p. 54)

A "cidade para o automóvel" ansiada por Kubitscheck materializou-se na definição urbanística, produto de um concurso internacional de projetos realizado entre 1956 e 1957, e de autoria do arquiteto e urbanista Lucio Costa (1902-1998). Inaugurada em 21 de abril de 1960, Brasília é tida como "uma das contribuições mais interessantes e mais importantes feitas em nosso século à teoria do urbanismo moderno", conforme relata Sir William Holford (2012 [1957], p. 29), membro da comissão julgadora. Contribuição que se deve ao caráter dado a cidade, pensada "não como simples organismo capaz de preencher satisfatoriamente e sem esforço as funções vitais próprias de uma cidade moderna qualquer, não apenas como *urbs*, mas como *civitas*, possuidora dos atributos inerentes a uma capital"



FIGURA 39:
Rodovia Anápolis-
Brasília.
Foto: Mario Fontenelle.
Fonte: ArPDF.
(ao lado)

(COSTA, 1991 [1957], p. 22).

Recordando os ideais da cidade linear de Soria y Mata (1882), da cidade-jardim de Howard (1898), da Carta de Atenas redigida por Le Corbusier (1933) e de outros postulados urbanísticos do *Congrès Internationaux d'Architecture Moderne* (CIAM), a circulação de veículos apresenta-se como fator determinante na proposta vencedora, um *urbanismo rodoviário*, assim denominado por Ficher e Palazzo (2005, p. 50), alicerçando-se em vias de trânsito rápido, hierarquizadas e especializadas, claramente expresso no memorial descritivo do Plano Piloto (COSTA, 1991 [1957]):

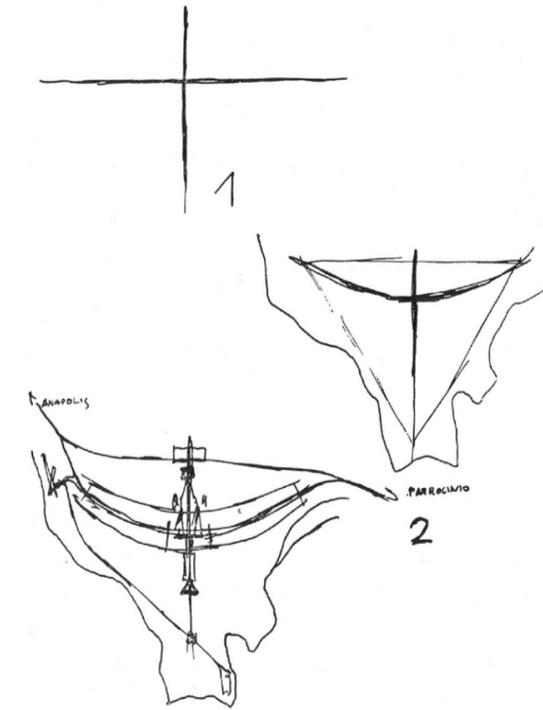
(...) Princípios francos da técnica rodoviária — inclusive a eliminação dos cruzamentos — à técnica urbanística, conferindo-se ao eixo arqueado, correspondente às vias naturais de acesso, a função circulatória tronco, com pistas centrais de velocidade e pistas laterais para o tráfego local e dispondo-se ao longo desse eixo o grosso dos setores residenciais.

O traçado gerador do plano é determinado pelo cruzamento de dois eixos perpendiculares, o monumental e o rodoviário, onde inscreve-se um triângulo equilátero que delimita a área urbanizada e sua setorização. No primeiro, dispõe-se as edificações administrativas dos governos federal e distrital, de caráter simbólico, e no segundo, as unidades residenciais e outras funções de suporte à cidade cotidiana. Ao centro, encontra-se o conjunto de plataformas da estação rodoviária, articulando os eixos e servindo como ponto distribuidor dos fluxos viários. Conforme sintetiza Costa (1987, p. 4), “a estrutura viária da cidade funciona como arcabouço integrador das várias escalas urbanas”. Ou seja, é a circulação que organiza espacialmente a cidade e define seu desenho. Lógica que também será expandida para o território do Distrito Federal.

No processo de detalhamento do Plano Piloto ocorrido simultaneamente à execução das obras de infraestrutura, Leitão e Ficher (2010, p. 101) apontaram para modificações da concepção original, algumas das quais já recomendadas pela comissão julgadora: o deslocamento do conjunto urbano em direção ao Lago Paranoá; a ampliação da área central e das áreas de uso residencial; e a construção de um anel viário de 10 a 40 km de circunferência e 134 km de extensão, oficialmente denominado Estrada Parque do Contorno (EPCT), sobre o divisor de águas da Bacia do Paranoá, à semelhança do *Ringstrasse* de Viena e dos *Grand Travaux* de Haussman. Referências manifestas nas palavras de Lucio Costa (1987):

FIGURA 40:
Traçado do Plano Piloto. Desenho de Lucio Costa.
Fonte: (COSTA, 1991 [1957])
(ao lado)

FIGURA 41:
Cruzamento dos Eixos Monumental e Rodoviário no início das obras da construção de Brasília.
Foto: Mário Fontenelle.
Fonte: ArPDF.
(ao lado)



E a intervenção da escala bucólica no ritmo e na harmonia dos espaços urbanos se faz sentir na passagem, sem transição, do ocupado para o não-ocupado — em lugar de muralhas, a cidade se propôs delimitada por áreas livres arborizadas.

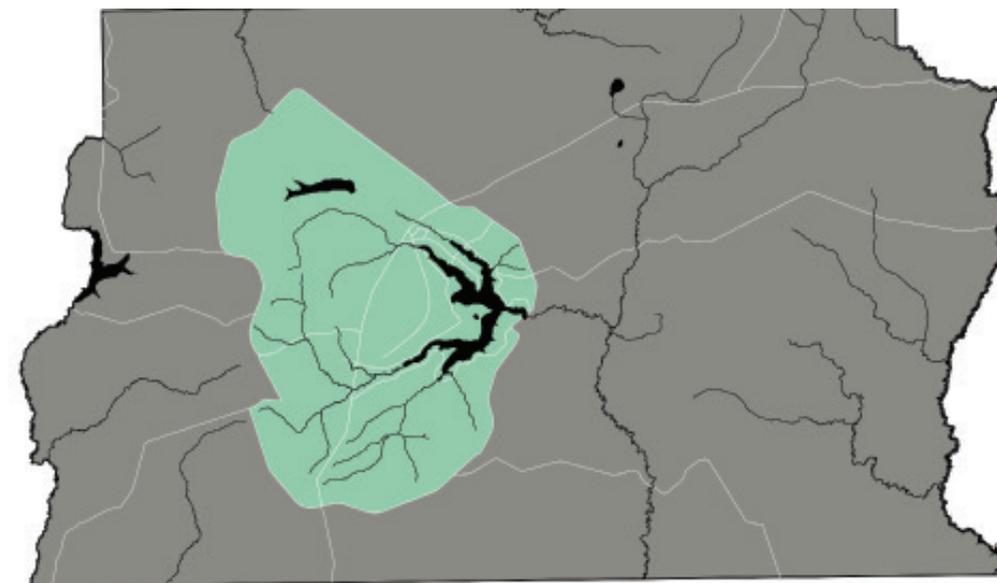
A EPCT, também referenciada como cinturão verde, faixa sanitária ou *cordon sanitaire*²⁷, nasceu com o objetivo de restringir a ocupação urbana em seu interior e assim, proteger o patrimônio ambiental, arquitetônico e urbanístico da Nova Capital. Pensada como instrumento do planejamento regional, expressou também a política de insulamento do Plano Piloto (FICHER, BATISTA, *et al.*, 2006), de caráter segregacionista e determinada por questões socioeconômicas. Suas obras foram iniciadas em 1958, sob responsabilidade da Divisão de Engenharia Rural da Novacap e de autoria de Joaquim Alfredo da Silva Tavares em conjunto com o engenheiro Inácio Lima Ferreira e os topógrafos Jayme Macedo Queiroz e Luiz Armínio.

Atraídos pelas oportunidades de trabalho, principalmente na indústria da construção civil, e pela promessa de melhores condições de vida, migrantes de diversas partes do país, muitos deles em fuga da seca que assolava a região Nordeste, concentraram-se nos núcleos preexistentes (Planaltina e Brazlândia) e, principalmente, no entorno imediato das obras, dos acampamentos de técnicos e operários (Central Novacap, Candangolândia, Vila Planalto) e núcleos provisórios (Cidade Livre e Vila Amauri), estes com o fim já decretado pela administração pública após a inauguração da cidade. Em 1959, segundo os dados do Censo Experimental citado por Schlee (2014, p. 23), a densidade demográfica passa de 1 hab/km² para 11 hab/km² em um intervalo de 2 anos e meio, indicando o crescimento exponencial da população e a falta de controle por parte da Novacap.

Brasília permaneceu como polo de atração de correntes migratórias espontâneas nos anos por vir, atingindo a marca de 140.164 habitantes em 1960, com 52% deles residindo fora do Plano Piloto de Lucio Costa (SCHLEE, 2014, p. 23). As “invasões”²⁸ proliferavam-se frente à permanente demanda habitacional, assim como os conflitos por posse de terra, com desapropriações iniciadas em 1956 pela administração pública (FICHER, BATISTA, *et al.*, 2006).

De certo, conforme apontado por Brito (2009, p. 29,87), nos anos inaugurais de Brasília havia uma aproximação entre a logística da construção com o processo de urbanização. Caminhos e canteiros de obras tornaram-se pontos de atração de assentamentos não oficiais em suas imediações. É o caso da estrada Brasília-Anápolis, determinando a porção sudoeste do Distrito Federal como vetor de crescimento,

27. Cordão sanitário: “uma zona não edificável de proteção” (LE CORBUSIER apud FICHER, 2012, p. 364)



28. Denominação local para designar assentamentos urbanos irregulares.

FIGURA 42: Delimitação do cordão sanitário. Fonte: Ilustração de Sued Ferreira da Silva e Sergio Eduardo Porto. (ao lado)

FIGURA 43: Cidade Livre em 1956. Fonte: ArPDF. (ao lado)



da Estrada Parque do Contorno e da Estrada Parque Indústria e Abastecimento, à medida que os limites da cidade central eram rigidamente mantidos no processo de ocupação urbana, isolando-se dos demais núcleos periféricos e consolidando uma dinâmica centro-periferia.

De modo a abrigar o contingente populacional excedente ou que não possuía condições socioeconômicas de permanecer no Plano Piloto, a formação de núcleos dormitórios foi adotada como política de expansão urbana. Conforme aponta Derntl (2016, p. 370), a construção de Brasília iniciou-se a partir de suas áreas periféricas, não de seu centro, invertendo a lógica usual.

Distintos projetos do concurso para a Nova Capital consideraram, em menor ou maior grau, a criação de cidades-satélites, planos de ordenamento territorial e controle do planejamento. Sir William Holford (2012 [1957], p. 31) exaltou a síntese da concepção urbanística e a força imaginativa da proposta vencedora, apesar de sua apresentação em forma de esboço e falta de um plano rodoviário. O arquiteto reforçou ainda a necessidade de controle de crescimento da cidade-mãe e sua expansão após 20 anos sob a forma cidades-satélites e ocupação das penínsulas, seguindo aspectos essenciais (2012 [1957], p. 32):

1) que seja autossuficiente para fins ordinários de vida, trabalho e recreação; e 2) que seja ligado por rápidas rodovias e ferrovias com a cidade-mãe, para as funções especiais que somente uma grande cidade pode oferecer, como universidade, teatro de ópera, comemorações e cerimônias públicas, departamentos governamentais etc. Da mesma forma que em toda a parte, num grande país como o Brasil, o problema principal é a circulação de pessoas e de gêneros. A eficiência econômica exigirá uma região motorizada, com boas estradas, cuidadosamente preparadas, ao invés de uma rede aberta de pequenos caminhos. Por este motivo igualmente a região deve ser claramente articulada, não se permitindo que se espalhe disforme em todas as direções.

Em *Brasília Revisitada 1985/87* (1987), Lucio Costa recordou a necessidade de considerar o limite de populacional da cidade, previsto para 500 a 700 mil habitantes no ano 2000, no processo de expansão urbana, de modo que sua função primeira, político-administrativa, fosse preservada. Por isso, defende o modelo das cidades-satélites, para que haja a alternância de áreas urbanas e rurais, evitando a ocupação gradativa das fronteiras do núcleo original e, por consequência, o alastramento suburbano extenso e rasteiro.

Ao aproximar-se desses limites, então, é que seriam planejadas as cidades-satélites, para que essas se expandissem ordenadamente, racionalmente projetadas, arquitetonicamente definidas. Esse era o plano proposto. Mas ocorreu a inversão, porque a população a que nos referimos (os candangos) aqui ficou, e surgiu o problema de onde localizá-la (...). Daí a criação dos núcleos periféricos para transferir as populações, dando consequência, os núcleos transformaram-se em verdadeiras cidades, as chamadas cidades-satélites, que tomaram o lugar das cidades-satélites que deveriam ocorrer. Assim, as cidades-satélites anteciparam-se à cidade inconclusa, cidade ainda arquipélago, como estava – agora já mais adensada, mas ainda não concluída. A cidade ainda está oca. Entretanto, dois terços da população de Brasília moram nessa periferia, o que foi naturalmente, desvirtuamento. (COSTA, 1987)

Afastando-se das ideias expostas, em 5 de junho de 1958, Taguatinga²⁹ foi fundada como alternativa às invasões da Vila Dimas, Vila Matias e Vila Sarah Kubistchek que se adensavam nas margens direita da estrada Brasília-Anápolis e já não eram comportadas na Cidade Livre. Tendo a Estrada Parque do Contorno como limite e distando-se 21 km do Plano Piloto, sua criação legitimou a criação de cidades-satélites como modelo de assentamento e expansão urbana.

29. Criada oficialmente em 10 de dezembro de 1964 por intermédio da Lei de nº 4.545.

30. As Regiões Administrativas do Gama (RA II) e Sobradinho (RA V) foram criadas oficialmente em 10 de dezembro de 1964 pela Lei de nº 4.545.

31. A Região Administrativa do Cruzeiro (RA XI) foi criada em 25 de outubro de 1989 por intermédio da Lei nº 49/89 e integra a Poligonal de Tombamento do Conjunto Urbanístico do Plano Piloto, Patrimônio Cultural da Humanidade pela UNESCO 1987.

Uma vez terminada a fase inicial, dos 3 anos iniciais de trabalho intensivo, um terço da população obreira que tinha ido a Brasília para construir a cidade, chegado o momento da inauguração, voltaria para o seu “país” de origem; outro terço seria absorvido pelas próprias atividades locais urbanas; para o terceiro terço – como eram quase todos operários de tradição rural – a solução seria criar um cinturão verde, agrícola, em torno da cidade. Esse era o programa, mas não deu certo porque todos quiseram continuar em Brasília. E a Novacap ficou com aquele problema, os operários tinham criado verdadeiras favelas próximas aos canteiros de obras. Embora eles houvessem declarado que não levariam as famílias, depois de 15 dias do mês, estavam todos lá, precisando morar e criando favela em torno de cada grande canteiro [... A criação de cidades-satélites]. Talvez não fosse uma solução civilizada em termos europeus, mas [foi] uma solução que deu certo. (COSTA *apud* DERNTL, 2016, p. 372)

Em seguida, Sobradinho (1959) e Gama³⁰ (1960) foram inauguradas para além da faixa sanitária, a 23 km e 33 km de distância do Plano Piloto, respectivamente. Diferentemente do Cruzeiro Velho³¹ criado em 1959 nas imediações do núcleo central, assim como a Cidade



32. Por meio da Lei Federal nº 4020/61 teve sua permanência assegurada e foi transformada na Região Administrativa VIII.

Livre (1956), até então, de caráter provisório e servindo como centro de comércio e serviços durante as obras de implantação da cidade, após mobilizações políticas dos moradores com apoio de comerciantes locais, foi consolidada como Núcleo Bandeirante³² em 1961.

Segundo Derntl (2016, p. 372), Lucio Costa se opôs a esse fato em carta ao presidente João Goulart em 20 de dezembro de 1961, onde defendeu sua desapropriação e reclamou de não se fazer “ali benfeitoria alguma e impedindo-se qualquer modalidade de nova ‘invasão’, para que o próprio interesse leve a população a se transferir, pouco a pouco, para o corpo da cidade ou para os núcleo-satélites periféricos”. Em contrapartida, o urbanista mostrou-se tolerante com a permanência de acampamentos localizados nas imediações dos canteiros de obras centrais, como Vila Planalto, Vila Telebrasilândia e Vila Paranoá.

A visão costumeira associando as cidades-satélites ao não-planejado, ao desordenado e às invasões é contestada por Derntl (2016) ao apresentar alguns de seus projetos urbanísticos elaborados já nos anos 60 e as referências teóricas modernistas que compartilharam com o Plano Piloto de Lucio Costa, entre outros, o modelo das cidades-jardins e o Plano de Londres de 1944 concebido por Patrick Abercrombie.

O projeto urbanístico para Taguatinga, de Lucio Pontual Machado e Milton Pernambuco da Rocha teve a difícil tarefa de adaptar-se às condições existentes, e desenvolveu-se sincronicamente ao processo de expansão do núcleo urbano, incorporando as soluções adotadas por seus precursores, o que resultou em vários padrões de desenho urbano. O traçado demonstra uma malha urbana limitada pela Estrada Parque do Contorno (EPCT) e dividida simetricamente pela Estrada Parque Taguatinga (EPTG), ao longo da qual se localizam os principais equipamentos urbanos, como o hospital, escolas, igrejas, comércios e o setor hoteleiro.

Sobradinho teve seu projeto concebido por Paulo Hungria Machado, também autor do projeto do Gama, juntamente com Gladson da Rocha. Em ambos, a área urbana foi subdividida em setores determinados por atividades específicas (habitações, comércios, serviços, instituições, indústrias etc.), articulados por áreas livres e um sistema viário hierarquizado e especializado. O Cruzeiro Velho é um dos poucos casos que conta com um projeto de Lucio Costa, elaborado em 1966, e apresenta diversidade de tipologias arquitetônicas com residências geminadas e conjuntos de blocos residenciais sob *pilotis*, posicionados em um plano de traçado trapezoidal.

FIGURA 44:
Taguatinga Centro
em 1958.
Fonte: ARPDF.
(ao lado)

Em 11 de março do mesmo ano, os limites das oito primeiras regiões administrativas – Brasília, Taguatinga, Gama, Brazlândia, Sobradinho, Planaltina, Paranoá e Jardim³³ – foram fixados³⁴, conformando uma área metropolitana compreendida e delimitada pela EPCT. Consolidou-se, assim, uma configuração territorial polinucleada, dispersa e heterogênea em consonância com uma estrutura viária radio-concêntrica de caráter ambíguo, que tanto conecta a cidade central aos seus núcleos periféricos, quanto os isola.

Mesmo que apresentadas como alternativa às favelas, as cidades-satélites – segregadas por distâncias de 10 a 50 quilômetros – iriam ficar isoladas das benesses da capital, espalhadas por um território suficientemente vasto de tal modo que a imagem de Brasília continuaria a se confundir com aquela do “plano”, como dizem humildemente seus excluídos. (FICHER, 2012, p. 364)

Destinadas a suportar maior densidade de tráfego e articular as centralidades urbanas nos limites do cinturão verde, as estradas parques foram adotadas como modelo à circulação regional, tendo como referências as diretrizes urbanísticas do Plano Piloto de Lucio Costa e as *parkways* de Olmsted e Vaux. Os primeiros registros de sua implantação datam de 1958, sendo oficializadas posteriormente como parte do Plano Rodoviário do Distrito Federal³⁵, aprovado em 24 de abril de 1964 por meio do Decreto nº 297/64.

Esse plano compreende o conjunto de rodovias com vistas à integração, circulação e aproveitamento de riquezas do DF e suas regiões limítrofes, além de solucionar problemas de abastecimento recorrentes no período. Apoiado em três elementos básicos – as Estradas Parques, as Estradas Regionais e as Estradas Federais – incorpora-se ao Plano Rodoviário Nacional e os Planos Rodoviários de Minas Gerais e Goiás. Sua versão preliminar foi elaborada em 30 de junho de 1960 sob o Decreto nº 9 e para sua implantação criou-se o Departamento de Estradas e Rodagens (DER).

Estrutura-se a partir da Estrada Parque do Contorno (EPCT), eixo de distribuição e articulação da trama de rodovias composta pelas demais estradas parques e estradas regionais e federais. A espinha dorsal do sistema é dada à Estrada Parque Indústria e Abastecimento (EPIA ou DF 003, atualmente BR-450), a qual fraciona o território do Distrito Federal longitudinalmente (BRITO, 2009) e, no sentido norte-sul. Traçada possivelmente em 1959 (*Ibid.*) e com extensão aproximada de 32km, a EPIA parte de um prolongamento da BR-040 (Brasília-Belo Horizonte), atravessando a faixa sanitária até o trevo

FIGURA 45: Mapa das 13 primeiras estradas-parques de acordo com o Plano Rodoviário do DF. Fonte: Ilustração de Sued Ferreira da Silva e Sergio Eduardo Porto. (ao lado)

33. Em 1991 o número de regiões administrativas passou de 8 para 11, suprimindo a Região VIII, Jardim, a qual foi incorporada por Planaltina e Paranoá (PANERAI, 2006, p. 176).

34. No Decreto nº 163 de 26 de fevereiro de 1962 foi determinada a divisão das terras do DF em área metropolitana, compreendida pela Bacia do Paranoá, área das cidades-satélites e área rural.

35. Além das especificações dos limites e traçados viários, define as Estradas Federais de real interesse a Brasília, divididas entre as que penetram o território do Distrito Federal – Brasília-Fortaleza (Rodovia BR-020), Brasília-Belo Horizonte (Rodovia BR-040), Brasília-Anápolis (Rodovia BR-060), Brasília-Cuiabá (Rodovia BR-070), Brasília-Montes Claros-Ilhéus (Rodovia BR-251) – e as que servem as regiões limítrofes.

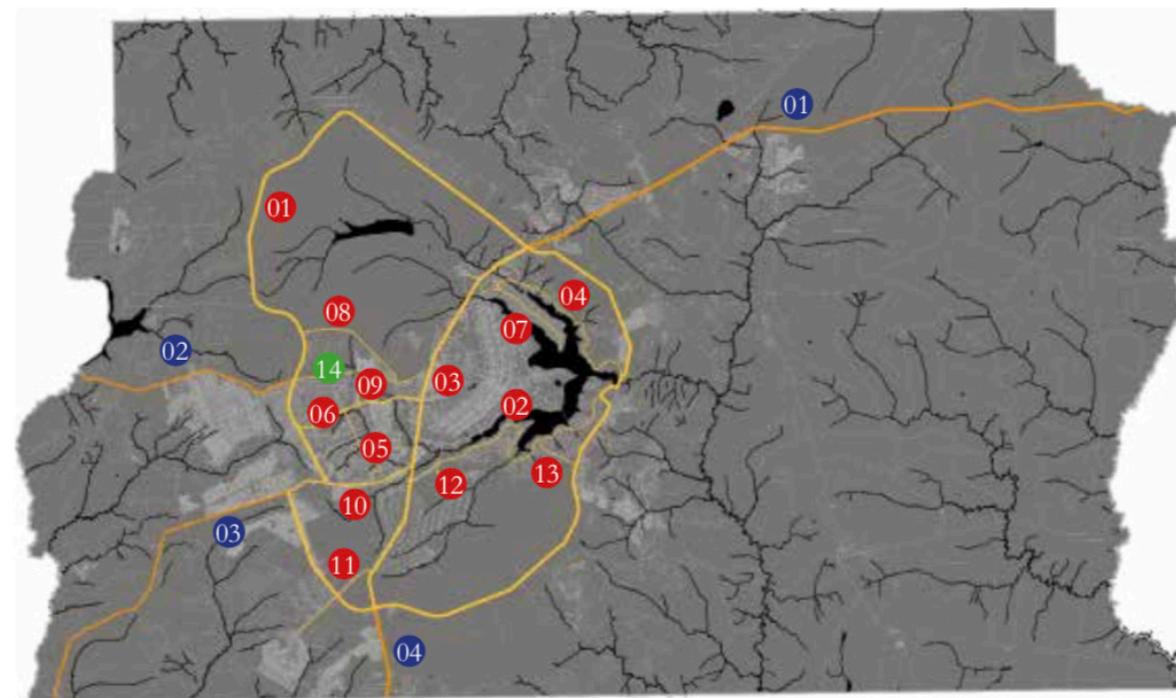
LEGENDA:

Estradas-parques:

- | | | | |
|----|---|----|--|
| 01 | EPCT - Estrada Parque Contorno | 08 | EPAC - Estrada Parque Acampamento |
| 02 | EPDB - Estrada Parque Dom Bosco | 09 | EPVL - Estrada Parque Vale |
| 03 | EPIA - Estrada Parque Indústria e Abastecimento | 10 | EPVG - Estrada Parque Vereda Grande |
| 04 | EPPR - Estrada Parque Paranoá (1962) | 11 | EPIP - Estrada Parque Ipê |
| 05 | EPVP - Estrada Parque Vicente Pires | 12 | EPAR - Estrada Parque Aeroporto |
| 06 | EPTG - Estrada Parque Taguatinga | 13 | EPCV - Estrada Parque Cabeça de |
| 07 | EPPN - Estrada Parque Península | 14 | EPCL - Estrada Parque Ceilândia (1974) |

Rodovias Federais:

- | | | | |
|----|--|----|---|
| 01 | BR 020 - Brasília - Formosa - Fortaleza etc. | 03 | BR 060 Brasília - Anápolis - Goiânia |
| 02 | BR 070 Brazlândia - Corumbá etc. | 04 | BR 040 Brasília - Valparaíso - Belo Horizonte |



de interligação da EPCT com a BR-020 (Brasília-Fortaleza), antiga estrada de Planaltina.

Associados ao ideário urbanístico que influenciou a modelagem urbanística inicial, distinguindo cidade central e cidades-satélites, EPIA e EPCT auxiliaram na delimitação do sítio específico do centro urbano e passaram a referenciar a implantação de todos os núcleos urbanos anexados ao aglomerado. Na margem leste da EPIA, interna à EPCT, permaneceram inicialmente apenas o Plano Piloto e setores residenciais dos Lagos Sul e Norte, além do Park Way, SIA e Cruzeiro. Dispostas em círculo pela margem externa da EPCT, ficaram as três primeiras cidades-satélites locadas no período inaugural. Taguatinga foi colocada a oeste, balizada pela EPCT e pela BR 070; Sobradinho foi implantado ao norte bordejando também a BR 020 (estrada para Fortaleza); e o Gama ficou posicionado ao sul, esquadrihado pelas rodovias BR 040 e DF 290 (antiga DF 20). (BRITO, 2009, p. 105)

O Plano Rodoviário do Distrito Federal também define o traçado de outras onze³⁶ estradas parques no território interno da Bacia do Paranoá, denominadas segundo as regiões que atravessam: Estrada Parque Dom Bosco (EPDB³⁷), Estrada Parque Paranoá (EPPR), Estrada Parque Vicente Pires (EPVP), Estrada Parque Taguatinga (EPTG), Estrada Parque Península Norte (EPPN), Estrada Parque Acampamento (EPAC), Estrada Parque do Vale (EPVL), Estrada Parque Vereda Grande (EPVG), Estrada Parque do Ipê (EPIP), Estrada Parque do Aeroporto (EPAR), Estrada Parque Cabeça de Veado (EPCV).

A Estrada Parque Taguatinga também apresenta importância econômica e regional desde seu traçado juntamente com a construção da cidade que a nomeou, uma vez que sua implantação se dá em função de Taguatinga, tornando-se o primeiro eixo de ligação com o Plano Piloto. Com aproximadamente 11 km de extensão, conecta a Estrada Parque Indústria e Abastecimento a Estrada Parque do Contorno, servindo ao Setor de Indústrias e Abastecimento³⁸(SIA), área estratégica com ocupação iniciada em 1960 para armazenagem de materiais de grande porte das obras de construção da capital.

Traçando uma rede urbana, as estradas parques, associadas às estradas regionais e federais, indicam o caráter unificador e civilizador dado a resolução das questões territoriais, em continuidade à política desenvolvimentista do Plano de Metas de JK. De caráter paisagístico definido, eram ladeadas por bolsões de vegetação e canteiros centrais ajardinados e foram pensadas para integrar as áreas rurais e núcleos

36. Atualmente, as estradas-parques de Brasília somam-se 26.

37. Inaugurada em 12 de setembro de 1962 juntamente com a Estrada Parque Paranoá (EPPR) pelo presidente Juscelino Kubitschek.

38. A Região Administrativa do Setor de Indústria e Abastecimento foi criada por meio da Lei de nº 3.618 de 14 de julho de 2005.

urbanos periféricos ao núcleo central, costurando e organizando o tecido urbano e, principalmente, restringindo ocupações em suas proximidades, à semelhança de paradigmas urbanísticos internacionais que objetivavam uma expansão controlada da metrópole e a baixa densidade de ocupação, prevalecendo também o sentido de eficiência na mobilidade urbana.

Em entrevista ao *Correio Braziliense* (2006, p. 32), o arquiteto Sérgio Porto, colaborador da Divisão de Urbanismo da Novacap, afirmou que essas estradas “foram projetadas para terem trânsito rápido, desimpedido, mas com um traçado ótico. A preocupação de Lucio Costa não era apenas com os carros, mas um caminho que fosse agradável de trafegar”. Maria Elisa Costa, na mesma reportagem, apontou para a diferença entre estradas parques e autoestradas, “que é o fato de uma ser uma via urbana, com tratamento paisagístico, mais ameno, com menos rigores que os necessários à uma estrada propriamente dita”.

De modo a atender as demandas da construção civil e abrandar a aridez da paisagem resultante das obras de execução e abertura de vias, em 1959, serviços de reflorestamento foram contratados para a capital (ALENCAR, MARTINS, *et al.*, 2008). Milhões de pés de eucaliptos e outras espécies exóticas foram plantados a partir de 1962 pela Secretaria de Agricultura e Produção e pela Divisão de Parques e Jardins da Novacap em áreas específicas para o cultivo e às margens das estradas parques em substituição à vegetação nativa, ainda bastante desconhecida no período, seguindo também a urgência de arborização urbana.

No memorial descritivo do Plano Piloto, faixas verdes contíguas aos eixos viários com a predominância de árvores de grande porte e homogeneidade da vegetação são recomendadas por Lucio Costa, para que o conteúdo das áreas edificadas seja resguardado, servindo de parâmetros para outras localidades. Configurando corredores arborizados, os eucaliptos possibilitaram um *continuum* estético entre os parques e espaços livres que envolviam as áreas urbanas, bosques e grandes extensões de cerrado.

Disposição que apresenta a dupla vantagem de garantir a ordenação urbanística mesmo quando varie a densidade, categoria, padrão ou qualidade arquitetônica dos edifícios, e de oferecer aos moradores extensas faixas sombreadas para passeio e lazer, independentemente das áreas livres previstas no interior das próprias quadras. (*Ibid.*)

Partindo dos ideais de progresso e de fruição estética da



FIGURA 46:
Figura 49: Estrada
Parque Taguatinga
em 1972.
Fonte: ArPDF.
(ao lado)

FIGURA 47:
Asfaltamento da Estrada
Parque Ipê, Gama,
em 1975.
Fonte: ArPDF.
(ao lado)

natureza, as estradas parques tornam-se representações da síntese entre a *técnica rodoviária* e a *técnica paisagística de parques e jardins*, descrita no item 23 do Memorial do Plano Piloto (1957). Em uma cidade pensada para ser percorrida em distintas velocidades, pela rapidez necessária aos deslocamentos cotidianos, a visibilidade e a experiência sensível são essenciais para sua apreensão. Entretanto, das escalas urbanas ao território, o que prevalece é a integridade da cidade-mãe que se distancia fisicamente e simbolicamente dos núcleos que orbitam ao seu redor.



2.3. DA PAISAGEM IDÍLICA À VIA URBANIZADA

A paisagem não tem nada de fixo, de imóvel. Cada vez que a sociedade passa por um processo de mudança, a economia, as relações sociais e políticas também mudam em ritmo e intensidade variadas. A mesma coisa acontece em relação ao espaço e à paisagem que se transformam para se adaptar às novas necessidades da sociedade.

– Milton Santos, 1978.

Os limites espaciais se mostram menos rígidos. Entre interior e exterior, entre dentro e fora, entre privado e público, entre aqui e lá. Novamente o espaço do “entre”. Entre dois. Estar “entre” não quer dizer ser uma coisa ou outra, quer dizer ser temporariamente uma coisa e outra. Estar no meio de (*en train de*) ... Em transformação. É não somente estar no meio ou em um meio, mas ser o próprio meio.

– Francesco Careri, *Walkscapes*, 2013.

A paisagem como dispositivo de leitura torna *visível* um território produzido por uma coletividade humana, segundo critérios econômicos, culturais e políticos; *dar a ver* ou *a representar* as práticas, valores, simbologias e conteúdos outros impressos neste mesmo território, suas permanências, aquilo que é mutável, frágil, contraditório. O geógrafo Álvaro Domingues (2013, p. 223) aponta que “as paisagens não são *fatos*, são *questões paisagificadas* que funcionam como dispositivos de produção de sentido, narrativas sobre o que somos coletivamente, como vivemos juntos, como expomos o bem ou mal-estar dessa vida em conjunto.”

A espessura material e simbólica da paisagem implica em sua construção histórica, resultante das práticas de ocupação e ordenamento do território, das sucessivas transformações, das relações sociais que nela se estruturam, suas dinâmicas e contrastes. Por isso, interessa aqui tecer uma narrativa relativa à formação da paisagem atravessada pela Estrada Parque Taguatinga, uma paisagem que é acúmulo de distintas decisões políticas, urbanísticas e técnicas, e também das apropriações, memórias, desejos e medos de seus habitantes.

Se em sua concepção original as estradas parques foram pensadas para restringir a ocupação nas imediações do núcleo original, resguardando-o e preservando o equilíbrio entre áreas verdes e áreas urbanizadas, com o crescimento contínuo das migrações internas após a inauguração de Brasília, novas áreas destinadas à habitação continuarão a ser exigidas e as estradas seguirão a vocação natural de

atração de novos assentamentos urbanos. Associados aos sistemas de circulação, conformou-se um processo de *seletivização* espacial, marcado por práticas segregacionistas, no qual o Estado atua como “projetista, financiador e proprietário do solo” (FERREIRA e STEINBERGER, 2005, p. 72), seguido pelos incorporadores imobiliários, subordinando os espaços da cidade à condição de mercadoria.

Segundo Brito (2009, p. 105), entre 1955 e 1960, outras centralidades foram implantadas no interior do cordão sanitário – EPCT, ora à revelia das decisões do Estado, ora por ele mesmo induzido: Núcleo Bandeirante, Cruzeiro e os Setores de Mansões Park Way, Lagos Sul e Norte, sendo estes voltados para as classes econômicas mais privilegiadas. No processo de planejamento urbano foram implicadas ações contraditórias por parte do poder público, que almejava a manutenção de uma configuração descontínua do território, reservando grandes vazios urbanos nas imediações do Plano Piloto, a fim de livrá-lo das indesejadas “invasões” e também na expectativa de valorização econômica dos terrenos, entretanto:

A estrutura rodoviária em torno do centro, ao mesmo tempo que foi aliada da modelagem dispersa, constituiu uma armadilha à manutenção de restrições à urbanização. O sítio das obras centrais, tendo sido o mais permeado por estradas parque implantadas concomitantemente ao início da construção, tornou-o ainda mais convidativo à ocupação, tanto dirigida quanto a espontânea. (*loc. cit.*)

A autora (*Ibid.*, p. 21) apontou que, no caso do Distrito Feral, de modo geral a trama das redes técnicas – de saneamento, eletrificação ou telecomunicações –, atuou como polo ou suporte à expansão e organização da aglomeração urbana, representando também as expectativas de desenvolvimento e progresso. “Havendo rodovia, potencializa-se a ocupação urbana”, o que indica a permanência da “lógica do caminho”, assim determinado por Panerai (2006, p. 58), em referência as cidades que se desenvolvem ao longo das estradas de modo contínuo ou por meio de bolsões esparsos. A estrada, suporte à urbanização desde as primeiras aglomerações urbanas, torna-se um dos elementos configuradores de sua forma ao garantir os deslocamentos, acessos, atravessamentos, paragens: “a força da relação caminho/cidade é de tal ordem que certas cidades parecem ser tão-somente uma sucessão de estradas em torno das quais se organiza o tecido urbano” (PANERAI, 2006, p. 18).

Além da rodovia Brasília-Anápolis, na porção sudoeste do quadrilátero e primeiro vetor de urbanização, outras estradas parques



FIGURA 48:
Vazio urbano entre
Taguatinga e o Plano
Piloto em 1964.
Fonte: Geoportail
IDE/DF.
(ao lado)

atraíram novos assentamentos planejados ou não, pela facilidade de implantação, acesso à infraestrutura e proximidade aos núcleos existentes. Por decisão política, o Guará³⁹ é edificado nos limites da EPTG, instaurando o processo de ocupação de suas margens e da porção oeste da Bacia do Paranoá, a 10 km de distância do Plano Piloto. Sua criação se deve à vocação comercial e industrial do SIA que já não atendia as demandas por moradia e, por isso, em 1967, parte de seu território foi desmembrado para abrigar o Guará I, inaugurado em 21 de abril de 1969.

Com projeto urbanístico de Renato Sá Junior, a partir das ideias preliminares de Lucio Costa, as primeiras casas do Guará I foram construídas por meio de um mutirão em 1967 na QI 05. Missão posteriormente assumida pela Sociedade de Habitação de Interesse Social (SHIS), resultando na formação do núcleo inicial do Guará com população de 25 mil habitantes, destinado a uma classe média composta por funcionários da Novacap, SIA e moradores de núcleos provisórios.

A demanda habitacional contínua, a carência de infraestruturas, equipamentos públicos e oferta de trabalhos em outras cidades-satélites, entre elas Taguatinga, permaneciam como desafios à gestão do território. Por isso, na proposta do Guará, seguindo um modelo de ocupação compacto, foram apresentadas quadras residenciais com certa diversidade de tipologias – casas geminadas de 1 a 3 quartos e habitações coletivas de até 3 pavimentos, ainda que padronizados e de características econômicas –, espaços livres – praças e parques –, centros de vizinhança com ginásios, escolas, jardins de infância, além lojas comerciais, cinema, igrejas e supermercados. Uma infraestrutura social e urbana que ainda o mantém, nos dias atuais, como uma das regiões administrativas com melhor acessibilidade à população.

Concomitantemente, as ocupações irregulares nas proximidades da área central, principalmente na Avenida W3 Sul, Núcleo Bandeirante e Vila IAPI, agravaram-se. Em 1970 a população do Distrito Federal atingiu a marca de 537.492⁴⁰ habitantes e, em razão disso, surgiram as primeiras tentativas de ordenamento territorial. No mesmo ano, o Plano Diretor de Água, Esgoto e Controle de Poluição (PLANIDRO) foi elaborado com o intuito de regulamentar a ocupação da área metropolitana, a partir de orientações do Código Sanitário de 1966 (BRASIL, 1966) que determinou:

Art. 7º A autoridade sanitária competente participará obrigatoriamente na regulamentação do traçado, zoneamento ou

39. Chamada de Setor Residencial de Indústria e Abastecimento (SRIA) até o ano de 1989, a Região Administrativa do Guará foi criada em 29 de agosto de 1973 por intermédio do Decreto de nº 2.356, englobando as áreas do Guará I, Guará II e SRIA.

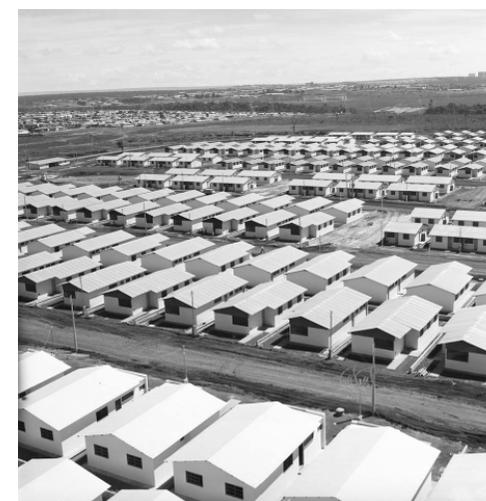
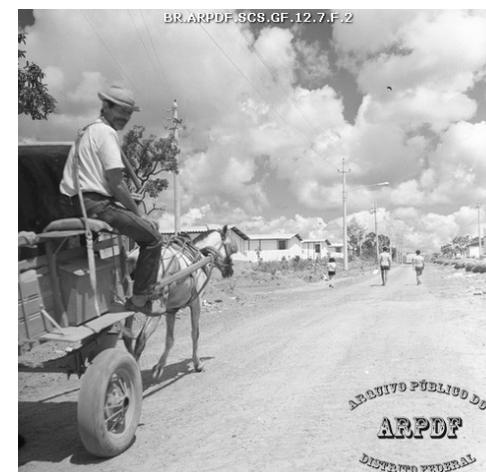
40. IBGE. Disponível em: < <http://cod.ibge.gov.br/2v8pp> >; Acesso em 13 de novembro de 2017.

FIGURA 49: Obras da ponte sobre o córrego Vicente Pires nas proximidades do terreno onde o Guará I será implantado. Foto: Mario Fontenelle. Fonte: ArPDF.



FIGURA 50: Guará em 1969. Fonte: ArPDF.

FIGURA 51: Vista aérea do Guará em 1972. Fonte: ArPDF.



urbanização de qualquer área do Distrito Federal.

§ 1º Para a aprovação dos projetos de loteamento de terrenos que tenham por fim estender ou formar núcleos urbanos ou rurais, será ouvida sempre a autoridade sanitária, que expedirá autorização, se satisfeitas as exigências regulamentares em vigor.

§ 2º A partir da publicação desta Lei, fica proibida a instalação de núcleos habitacionais de qualquer espécie em zonas a montante do lago de Brasília e nas proximidades dos cursos de água da sua bacia, quando não ofereçam, a critério da autoridade sanitária, garantia de sistema de recolhimento de dejetos e de detritos capaz de evitar a poluição e a contaminação das suas águas.

Muito além do discurso de proteção ambiental, tais instrumentos de regulação preservam um viés sanitarista e na prática uma diferenciação socioeconômica, presentes desde a implantação da cidade. A população de baixa renda continuou a ser destinada as áreas periféricas, além dos limites da EPCT e uma política de relocação com apoio de instituições e movimentos sociais foi estabelecida. As invasões, então, a proliferar-se no entorno do núcleo central, eram vistas como “reduto de marginais”, onde imperavam a sujeira e a promiscuidade (CORREIO BRAZILIENSE, 1966) e, por isso, deveriam ser erradicadas. Como bem expressa Peluso (2003, p. 8-9):

No espaço finito e fechado do Plano Piloto, envolto por extensas áreas verdes de posse do governo, estava tudo o que era necessário para o bem-estar de seus moradores e para a função de Capital federal. As mazelas dos grandes centros seriam afastadas dessa cidade burocrática, planejada para o Brasil do futuro. Encarregado de não permitir deturpações no Plano, a administração garantiria a equidade, a beleza e a harmonia, atuando neutra e racionalmente.

Em 1970, a atuação da Campanha de Erradicação de Invasões (CEI) foi iniciada em função da missão assumida pelo então governador Hélio Prates da Silveira de acabar com a invasão do IAPI, nas imediações do Núcleo Bandeirante. Tratou-se de uma sociedade civil sob coordenação da primeira dama Vera de Almeida Silveira e com principal apoio de um “comitê de senhoras”, advindas das elites brasilienses. Tinha como lema “a cidade é uma só” e atuava como instrumento de propaganda do governo com o intuito de “sensibilizar” a população do DF sobre a necessidade de remoção, objetivando também a “melhoria das condições de vida da população favelada”

FIGURA 52:
Vista aérea da porção
central da Ceilândia em
1974. Fonte: ArPDF.
(ao lado)



(CORREIO BRAZILIENSE, 1971) por meio de obras assistenciais e doações, principalmente de materiais de construção.

A Vila IAPI representava 69,8% do conjunto de favelas a serem transferidas e era composta pelas vilas Tenório, Esperança, Bernardo Sayão e Querosene, uma paisagem de “ruas ladeadas de barracos, nas quais dezenas de milhares de pessoas viviam em promiscuidade, sem qualquer assistência, à margem da comunidade” (*Id., Ibid.*). Segundo a mesma reportagem, não seria o caso de uma simples remoção, mas uma “promoção social”, destinando os 61.878 habitantes para um novo bairro onde teriam acesso a serviços públicos básicos. Criou-se, então, em 27 de março de 1971, a Ceilândia⁴¹, nome dado pelo próprio governo em homenagem a campanha por ele financiada, com localização nas antigas terras dos Ministérios do Exército, Aeronáutica e Comunicações ao norte de Taguatinga, tendo como um dos principais acessos a Avenida Elmo Serejo, um prolongamento da EPTG.

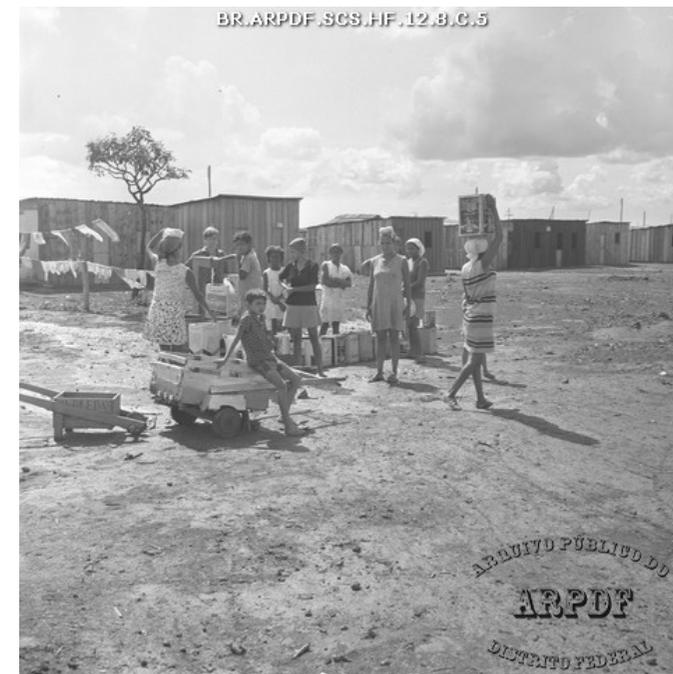
[...]. As famílias receberam orientações sobre a mudança. Era realizada marcação na porta do barraco a ser removido e entrega de um aviso, assim como o atestado de dispensa do trabalho por cinco dias e a guia de transferência ou matrícula escolar dos filhos. Os casos atípicos eram solucionados por assistentes sociais. Foi programada a transferência de 35 barracos por dia, mas nem sempre cumprida pelo número de invasores, chegando a 120, com a ajuda da própria população. Nas primeiras semanas Ceilândia era um amontoado de tábuas, utensílios domésticos, móveis, plantas, barracos, e mulheres cozinhando improvisadamente. Trabalho árduo, cansativo, porém gratificante. A remoção dos invasores foi concluída em março de 1972. (ARPDF *apud* CRONOLOGIA DO PENSAMENTO URBANÍSTICO)

O modelo de implantação, com base no projeto de Ney Gabriel de Souza, buscava conter a dispersão do tecido urbano e deveria abrigar 300.000 habitantes, marca rapidamente atingida frente à atração migratória da região administrativa nos anos seguintes. A rapidez de abertura das vias principais e demarcação dos lotes, não correspondeu à disponibilidade da infraestrutura urbanística prometida, “somente seis anos depois de criada é que Ceilândia oferece água encanada aos seus moradores e, a partir de 1983, a rede de esgotos começa a ser instalada.” (RESENDE, 1985). Também pensada como um subúrbio jardim, destinada a alta densidade demográfica, a Ceilândia não teve seu processo de urbanização concluído, estando ainda suscetível à carência de serviços básicos e à falta de assistência social.

FIGURA 53:
Ceilândia em 1972.
Fonte: ArPDF.
(ao lado)

FIGURA 54:
Inauguração da Caixa
d'água da Ceilândia em
1974. Fonte: ArPDF.
(ao lado)

41. Região Administrativa da Ceilândia foi criada em 25 de outubro de 1989 pela Lei de nº 49.



A permanência do polinucleamento urbano, a exclusão sócio espacial deliberada e a carência de infraestrutura reforçavam “a posição secundária das cidades-satélites” (PAVIANI, 2010, p. 89). Impõe-se, dessa forma, longos deslocamentos diários aos seus residentes, que percorrem entre 12 a 43 km para acessar a área central, onde concentram-se quase todos os polos atratores de viagem e investimentos. Distâncias físicas que expressam distâncias econômicas e sociais de uma metrópole que se expande sem contornos definidos, de paisagens contrastantes, territorialidades e coexistências múltiplas.

O cenário da massa de trabalhadores em direção ao Plano Piloto, de vias congestionadas, obras de ampliação, deficiência dos meios de transportes, já aparece como preocupação no Plano Estrutural de Organização Territorial do Distrito Federal (PEOT), elaborado em 1977 e somente aprovado em 1978⁴², ano em que a população da área metropolitana ultrapassa a ordem de 1.000.000 de habitantes⁴³.

Seguindo as orientações do Plano de Metas de 1956 e do Relatório do Plano Piloto de 1957, de uma escala nacional-regional à local, conforme indicam Ficher, Batista, *et al.* (2006), o PEOT apresentava uma natureza ambígua: se por um lado mantinha o caráter sanitalista, buscando preservar a Bacia do Paranoá, o que implicava diretamente no isolamento do Plano Piloto, por outro, a matriz polinucleada impactava nos custos do sistema de transporte e no tempo de deslocamento, exigindo uma continuidade da estrutura urbana.

A necessidade de descentralização das atividades no território também foi destacada e assim são estabelecidas no macrozoneamento novas áreas de expansão urbana adjacentes à Taguatinga para fins institucionais – universidade, centros de pesquisa, laboratórios, escolas – no sítio hoje ocupado por Águas Claras e pela Colônia Agrícola Samambaia em Vicente Pires. Entretanto, em uma das 3 alternativas de zoneamento propostas pelo PEOT, duas novas áreas habitacionais são sugeridas, além das granjas para abastecimento já existentes e do Setor de Mansões Parkway com seus lotes de 5.000 a 20.000 m², reforçando a tendência de ocupação no eixo Taguatinga/Plano Piloto (Fig. XX). A primeira área seria destinada a uma população de 192.592 habitantes, a segunda, a 115.555 habitantes e seus centros de atividades seriam localizados nas margens da EPTG, definida como corredor de transporte de massa, e determinando um *continuum* urbano.

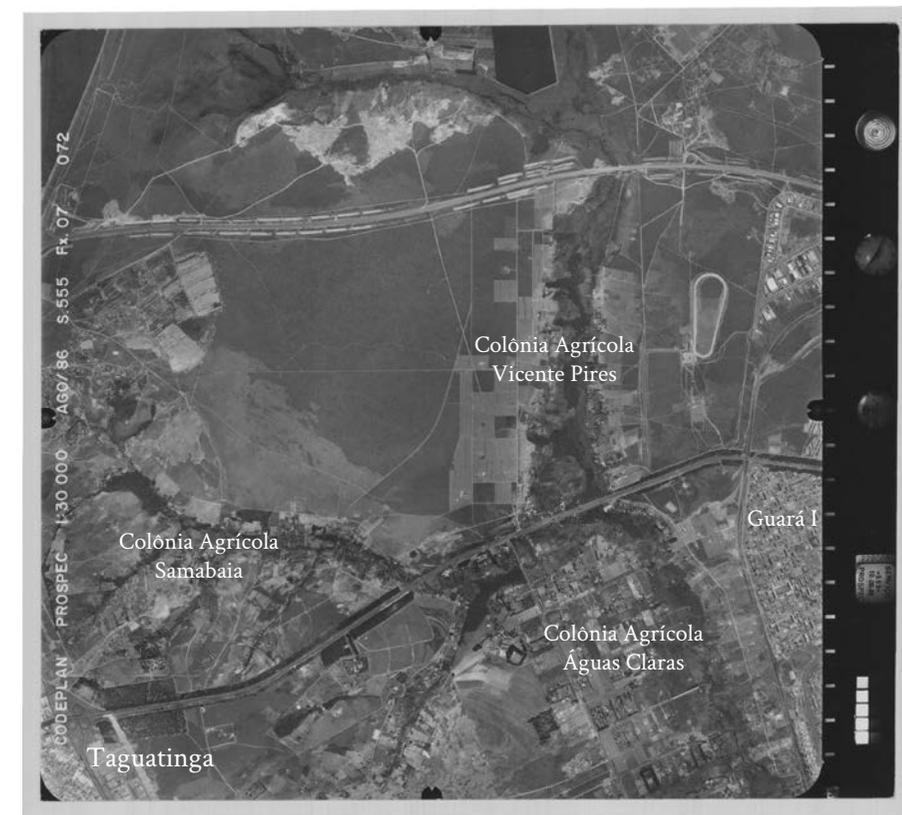
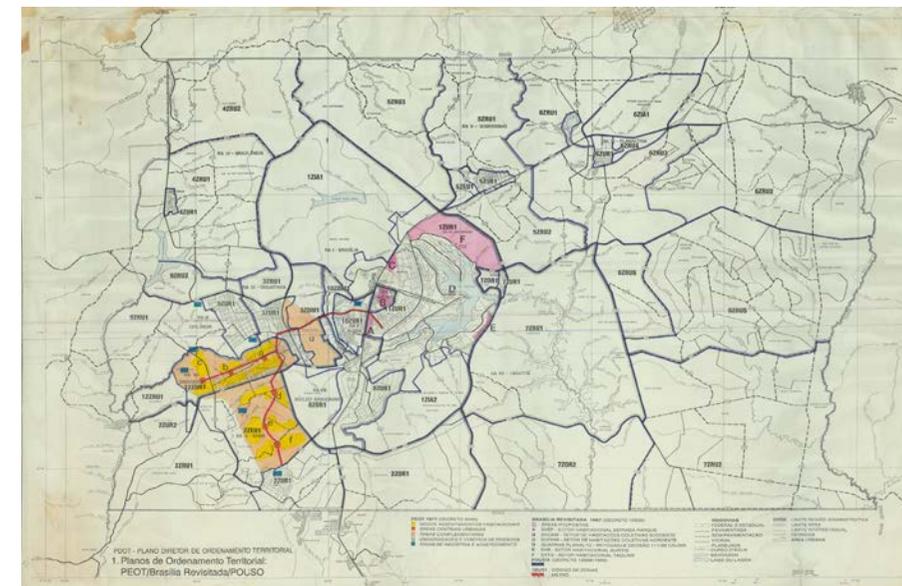
A criação de uma estrutura urbana densa e concentrada no eixo Plano Piloto/Taguatinga, beneficiando-se de uma economia de aglomeração, torna possível a implantação de atividades

42. Decreto nº 4.049 de janeiro de 1978.

43. Em 1976 Brasília atingiu a marca de 937.600 habitantes (228.141 no Plano Piloto); 1.002.988 habitantes (228.386 em Plano Piloto) em 1978; e 1.176.748 habitantes (275.087 em Plano Piloto) em 1980. (GDF, 1984, p. 10 apud FICHER, BATISTA, *et al.*, 2006)

FIGURA 55: Mapa síntese dos Planos de Ordenamento Territorial: PEOT/POUSO/ Brasília Revisitada. Fonte: SEGETH. (ao lado)

FIGURA 56: Imagem de satélite do trecho entre Taguatinga e Guará em 1986, demonstrando o início do loteamento das áreas rurais. Fonte: Geoportal IDE/DF. (ao lado)



econômicas, com a consequente geração de empregos. Desse modo se estaria assegurando aos novos assentamentos um maior grau de autossuficiência, tendo em vista a descentralização da estrutura urbana do DF em relação ao Plano Piloto. (GDF, 1977, p. 165)

De modo complementar ao PEOT e vindo a consolidar suas principais determinações, em fevereiro de 1985, o Plano de Ocupação Territorial do Distrito Federal (POT) foi elaborado, reforçando os limites das novas áreas de expansão urbana e controle das atividades nelas desenvolvidas. Segundo Schvarsberg (2014, p. 54), esse plano não chegou a ser aprovado, mas serviu como ponto de partida para a formulação de planos futuros.

O POT apresentou uma preocupação sobre a urbanização de áreas rurais e a preservação de áreas ambientalmente sensíveis, como parques, reservas de cerrado e mananciais, com a criação das Áreas de Proteção Ambiental (APAs), e adotou como solução 5 categorias de uso do solo: zonas urbanas, zonas de urbanização prioritária, zona de ocupação restrita, zona de interesse ambiental e zonas rurais. Diretrizes que seriam também seguidas e expandidas pelo Plano de Ocupação e Uso do Solo (POUSO) de 1986.

À época, segundo Ficher, Batista, *et al.* (2006), a capital já se encontrava consolidada, com as principais vertentes de crescimento estabelecidas e a mancha urbana ultrapassava os limites do quadrilátero em direção a Minas Gerais e Goiás, seguindo o mesmo padrão de ocupação disperso e de conformação de subúrbios dormitórios. Brasília, como ressaltam os autores, “havia se tornado uma metrópole brasileira típica, apresentando padrões de localização de prestígio, indicadores de qualidade de vida e valores imobiliários decrescentes do centro para a periferia.”

Ferreira e Steinberger (2005) também afirmaram que a formação do aglomerado urbano de Brasília acabou seguindo os processos de urbanização similares a outras metrópoles tradicionais, mesmo partindo de um ideário urbanístico inovador. Ao observar a implementação da cidade, as autoras destacaram a vontade política de preservação de sua função como capital, priorizada ante ao objetivo de integração nacional exposto no Plano de Metas de 1956, pois a sede do governo foi detalhadamente projetada enquanto que o território do DF teve um planejamento deficitário já em suas primeiras décadas de existência.

Conforme visto, consolidaram-se políticas de ordenamento rígidas, marcadas pelo controle estatal e pela segregação socioespacial

planejada, à medida que o território ia sendo ocupado ilegalmente por distintas classes econômicas. Uma contradição, conforme apontam Ferreira e Steinberger (2005), uma vez que a propriedade das terras nas mãos do Estado possibilitaria a formação de um laboratório de planejamento capaz equacionar problemas então detectados em outras localidades, uma oportunidade perdida acarretando “um desordenamento de proporções, se não piores, mas similares a muitos aglomerados urbanos do país.” (*Id. Ibid.*)

Acentua-se, dessa forma, a contraposição entre a cidade ideal do concurso de 1957 e a cidade real, com suas dinâmicas e apropriações específicas, assim como as preocupações no tocante à preservação dos princípios urbanísticos do projeto de Lucio Costa e a conciliação das necessidades e expectativas de adaptação e transformação espacial. A condição da realidade constituída é então descrita no documento *Brasília 57 – 85: do plano-piloto ao Plano Piloto de 1985* elaborado por Maria Elisa Costa e Adeildo Viegas de Lima, sob orientação de Costa. O trabalho serviu de base para a publicação, em 1987, do *Brasília Revisitada 1985/1987: Complementação, Preservação, Adensamento e Expansão*⁴⁴, no qual foram reforçadas as características fundamentais do Plano Piloto, as quatro escalas urbanas, e indicados os caminhos para ocupação e uso do solo na Bacia do Paranoá.

No documento, Costa (1987) referiu-se brevemente sobre o surgimento precoce dos núcleos periféricos e as decisões de planejamento que determinaram seu isolamento por meio do cinturão verde, e admitiu que, se por um lado, houve a preservação das feições originais do Plano Piloto, por outro, acarretou no isolamento de dois terços da população metropolitana, ressaltando também os altos custos de viabilização dos sistemas de transporte. Por isso, propôs a implantação de quadras econômicas na Bacia do Paranoá, ao longo das estradas parques, desde que mantidos os usos rurais aos fundos das novas faixas urbanizadas. Ressaltou também que a ocupação deveria integrar-se ao existente e preservar o caráter de cidade-parque, “derramada e concisa”. Além de considerar a população limite da capital, para que sua função primeira não fosse desvirtuada, pois “a Brasília não interessa ser grande metrópole”.

Uma alternativa que atendia às demandas constantes por habitação e quebrava o “tabu” da não ocupação do entorno da área central (FICHER, BATISTA, *et al.*, 2006), uma vez resguardados os princípios de sua preservação. Entre as novas áreas propostas, o Conjunto Habitacional Lucio Costa, localizado na margem direta da EPTG, diametralmente oposto ao Guará I, é inaugurado em 1989,

44. Ambos documentos viriam compor o conjunto de referências para elaboração do Dossiê Técnico para inscrição da cidade como Patrimônio Cultural da Humanidade pela Unesco, efetivado também em 1987, e pelo Instituto Brasileiro do Patrimônio Cultural, atual Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, em 1990, além de tornarem anexos às normativas de preservação (IPHAN, 2016, p. 6).



FIGURA 57:
Vista aérea do Setor Habitacional Lucio Costa envolto do cinturão de eucaliptos.
Fonte: ArPDF.
(ao lado)



FIGURA 58:
Setor Habitacional Lucio Costa em 1987.
Fonte: ArPDF.
(ao lado)

45. A introdução do metrô é sugerida no PDOT/92, como alternativa de transporte para ligação do Plano Piloto às centralidades do Guará, Taguatinga, Ceilândia e Samambaia. Tem 42 km de extensão e compõe-se de duas linhas identificadas pelas cores verde com destino a Ceilândia e laranja com destino a Samambaia, totalizando 24 estações – 21 operacionais – e tendo Águas Claras ponto de bifurcação.

A comissão executiva para sua implementação foi aprovada em 1991, com obras iniciadas em 1992. Somente em 2001 que o trecho de Samambaia foi inaugurado e da Ceilândia, quatro anos mais tarde. (METRÔ-DF, 2017: http://www.metro.df.gov.br/?page_id=4832)

efetivando o processo de ocupação do grande vazio urbano existente até Taguatinga. Conforme orientado por Costa, as quadras deveriam ter implantação compacta e ser preservadas por um cinturão verde, à semelhança das superquadras. Ademais, o sistema viário configurava um formato losangular, onde estariam dispostos escalonadamente edifícios sobre *pilotis* de até 3 pavimentos, “com gabarito de preferência uniforme para que se mantenha, apesar da ocupação, a serenidade da linha do horizonte” (COSTA, 1987, p. 15).

A integração entre o ordenamento territorial e a concepção urbanística de Brasília aparece como determinação no Plano Diretor de Ordenamento Territorial (PDOT), criado em 1992, o qual também reconheceu as especificidades dos núcleos existentes sugerindo o desenvolvimento de planos diretores locais (PDLs). Ademais, consolidou-se o vetor de urbanização no quadrante oeste em torno de Taguatinga, cuja bipolarização com o Plano Piloto foi reforçada, frente ao seu desenvolvimento econômico e densidade de ocupação. Também sugeriu a criação de um centro regional entre Taguatinga, Ceilândia e Samambaia para que as funções administrativas fossem compartilhadas.

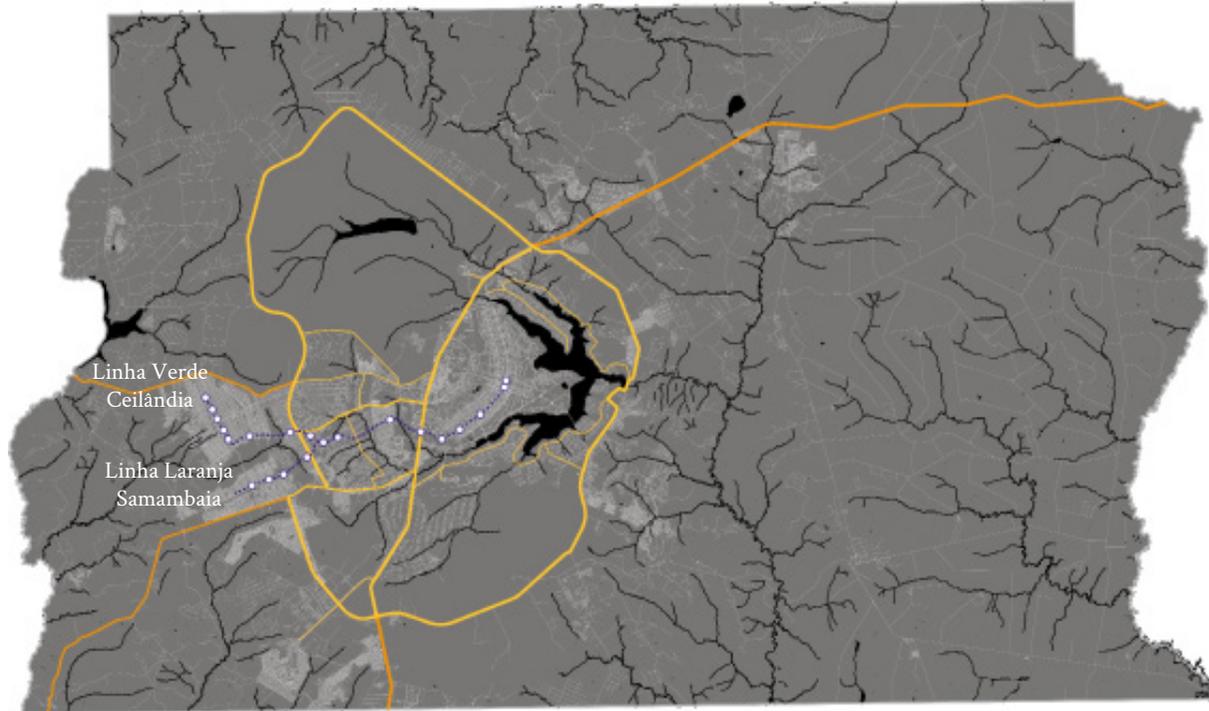
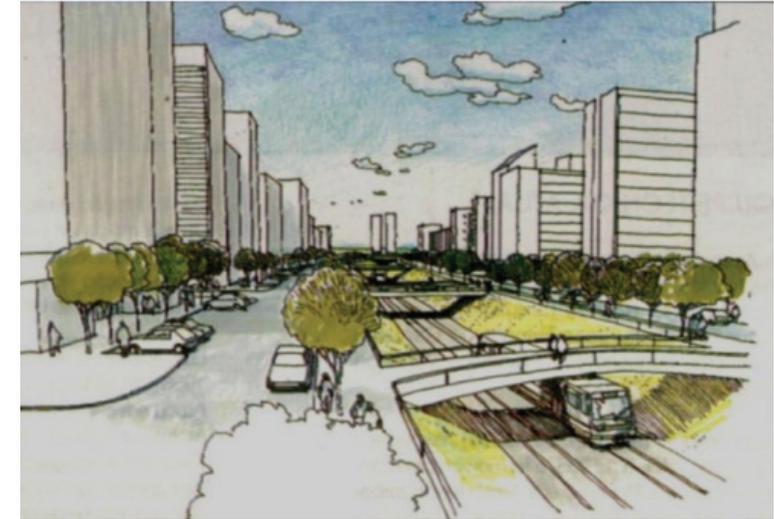
Ao longo da EPTG, já suscetível a intensas transformações espaciais, novas áreas habitacionais e atividades diversas foram propostas, recomendando a intercalação com áreas verdes de destinação agrícola. Isso veio a confirmar uma tendência de conurbação, que se acentuou com a implantação de Águas Claras, enquanto “sub-bairro” de Taguatinga, seguindo diretrizes do PEOT, as necessidades de viabilização do sistema metroviário⁴⁵ e como solução às invasões do Areal e Bairro Preto iniciadas em 1974. Além disso, segundo Pereira (2016, p. 147), objetivava-se instituir um polo econômico na porção oeste da Bacia do Paranoá, vindo também atender às demandas habitacionais da classe média.

O projeto urbanístico de Águas Claras foi, então, concebido em 1991 pelo escritório de Arquitetura Zimbres e Reis Arquitetos Associados, a pedidos do Governo do Distrito Federal. Inicialmente esperava-se uma destinação do bairro ao uso predominantemente habitacional, porém os arquitetos desenvolveram uma proposta multifuncional, inspirado nos centros urbanos brasileiros e europeus. O projeto resgatou a rua corredor e o modelo de ocupação composto por quarteirões de usos mistos – habitação, comércio e serviços –, de modo a evitar a “malha urbana muito difusa” (PEREIRA, 2016, p. 157) e setORIZADA.

FIGURA 59:
Sistema metroviário -
linhas verde e laranja
- acompanhando o
traçado das estradas-
parques.
Fonte: Ilustração de
Sued Ferreira da Silva e
Sergio Eduardo Porto

FIGURA 60:
Croquis realizados pelo
escritório Zimbres
e Reis Arquitetos
Associados
para Águas Claras.
Fonte: (PEREIRA,
2016, p. 100)
(ao lado).

FIGURA 61:
Águas Claras em 2000.
Fonte: Info Brasília.
(ao lado).



A partir do traçado da linha do metrô, foram estabelecidas um binário de avenidas arborizadas e ladeadas por diferentes tipologias edilícias com gabarito máximo de 12 pavimentos, elevada densidade urbana, na busca pela valorização dos espaços públicos e pela vivência das cidades tradicionais, distanciando-se das concepções urbanísticas do Plano Piloto de Lucio Costa. Entretanto, Pereira (2016, p. 170) afirmou que a subordinação de Águas Claras⁴⁶ às determinações legais do PDL de Taguatinga e às pressões do mercado imobiliário resultou na mutação do projeto original, a destacar o aumento do gabarito das edificações de 12 para 30 pavimentos, potencializando a ocupação, logo, os lucros.

O período de ocupação da região administrativa se deu entre 2005 e 2010, quando “novos edifícios surgem daquela terra vermelha, em todo lugar – as autoridades municipais falam em 2.500 apartamentos por ano – e onde não há novos edifícios, há um estoque de terras para futuras construções.” (WILLIAMS *apud* FICHER & TREVISAN, 2013, p. 13), conformando uma paisagem icônica, identificada por seus condomínios fechados verticais, exclusivos das classes média e média-alta. O *boom* da verticalização de Águas Claras, segundo Ficher e Trevisan (2013, p. 9), espalhou-se para outras regiões administrativas como Samambaia, Ceilândia, Taguatinga, Guará e Gama e às margens das estradas parques, principalmente da EPIA, indicando uma tendência no Distrito Federal.

No Guará, a partir de 1997 foram aprovados diversos condomínios fechados horizontais e verticais, entre eles o Living Superquadra Park Sul, a Superquadra Atlântica (SQA) e a Superquadra Brasília (SQB), sendo esta edificada às margens da EPTG. Composta por edifícios de 6 pavimentos sob *pilotis*, retomou algumas das referências urbanísticas adotadas no Plano Piloto, porém, configurou-se como um condomínio fechado, murado, vigiado e associado a um parque aquático e centro comercial, este denominado Florida Mall. Aproveitando-se da acessibilidade da via, grandes empreendimentos agregaram-se ao longo da estrada, reforçando o consumo orientado ao tráfego de passagem e o estabelecimento de um corredor comercial.

Ao lado da Superquadra Brasília (SQB), um dos maiores empreendimentos da região, o Florida Mall já conta com um público altamente selecionado. Cerca de 1,8 milhão de veículos trafega mensalmente pela EPTG e, além disso, o tráfego no sentido Taguatinga – Plano Piloto é, em dia, 3,3% superior ao do sentido inverso, favorecendo o consumo no local. Esse percentual se torna ainda mais satisfatório quando somado ao grande potencial de

46. A Região Administrativa de Águas Claras (RA XX) foi criada oficialmente em 6 de maio de 2003 pela Lei nº 3.153.

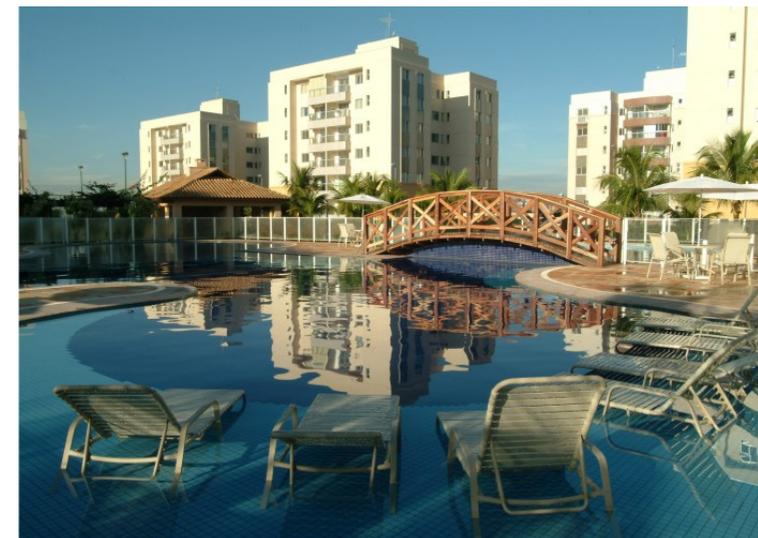


FIGURA 62:
Imagem renderizada da proposta para a Super Quadra Brasília (SQB), 1997.
Fonte: JC Gontijo.
(ao lado)

FIGURA 63:
Florida Mall às margens da EPTG. Obra concluída em 2006.
Fonte: Dávila Arquitetos.
(ao lado)



47. Ficher, Batista, et al. (2006) apontaram que condomínios irregulares correspondem a 41% da mancha urbana do DF.

48. A Rego Administrativa de Vicente Pires foi criada oficialmente em 26 de maio de 2008, desmembrando-se de Taguatinga, por intermédio da Lei de n 4.347.

FIGURA 64: Imagem de satélite do trecho entre Taguatinga e Guar em 1991. Intensificao do desmembramento das colnias agrícolas Samambaia e Vicente Pires. Fonte: Geoportail IDE/DF. (ao lado)

consumo dos cerca de 1.440 moradores da SQB.

O Florida Mall é um centro comercial com uma proposta arrojada, localizado em uma das vias mais movimentadas de Brasília. Criado para atender aos moradores da SQB, hoje chama a ateno de cada um dos mais de 1,8 milão de veículos que passam mensalmente pela EPTG. (JC GONTIJO, 1997)

Outro fenômeno a destacar, no que tange as transformaes espaciais do território, é o desmembramento de áreas rurais em áreas urbanas, intensificado na década de 1990, e o conseqüente alastramento de assentamentos irregulares. Segundo Schvarsberg (2014, p. 63), em 1989 haviam sido registrados 130 condomínios horizontais⁴⁷ edificados em terras públicas do Distrito Federal, muitas delas em áreas de proteo ambiental, número quadruplicado em 1994 em razão das facilidades de implantao dadas pelo sistema viário e pela proximidade aos centros de emprego, principalmente Plano Piloto, Taguatinga e Sobradinho, áreas altamente valorizadas pelo mercado imobiliário.

Um dos casos mais expressivos é a Colônia Agrícola Vicente Pires⁴⁸ e do setor habitacional com o mesmo nome, tbm acessados pela EPTG,  leste de Taguatinga, sítio correspondente às antigas colnias agrícolas Vicente Pires, Samambaia e Vila São José. Sua ocupao inicia-se em 1960 com a transferência de famílias japonesas pelo então presidente Juscelino Kubitschek para produo agrícola (ALVES, 2011, p. 50). Entretanto, já neste período tornou-se suscetível a invasões de posseiros principalmente no leito do córrego Vicente Pires, ainda de características rurais até a década de 90, para então, ter iniciado o processo de parcelamento em forma, principalmente, de condomínios horizontais fechados (BERTOLINI, 2015, p. 151).

Em 1998, o setor habitacional foi criado e sua poligonal demarcada, novamente por pressões de agentes imobiliários para atendimento das demandas de moradia para classe média, desconsiderando a fragilidade ambiental do sítio a qual fora edificada. Ainda assim, Vicente Pires está ocupado em sua maior parte por parcelamentos irregulares, em processo de regulamento. Da paisagem rural configura-se uma paisagem urbanizada marcada por construes de tipologias diversas, desarticuladas entre si, carentes de espaços e equipamentos públicos, que já apresentam uma verticalizao ilícita com gabarito acima dos 4 pavimentos e o crescimento de condomínios horizontais, compostos por residências unifamiliares isoladas, de alto padrão, no trecho mais próximo do Plano Piloto.

FIGURA 65:
Mapa indicando a
consolidação dos
vetores de urbanização
oeste e sudoeste.
Fonte: SEGETH.

FIGURA 66:
Vicente Pires em 2003.
Foto: Edison Rodrigues.
Fonte: Correio
Braziliense.
(ao lado)

FIGURA 67:
Paisagem da EPTG no
trecho entre Vicente
Pires/Colônia Agrícola
Águas Claras
e SQB, 2006.
Foto: Daniel Ferreira.
Fonte: Correio
Braziliense.
(ao lado)

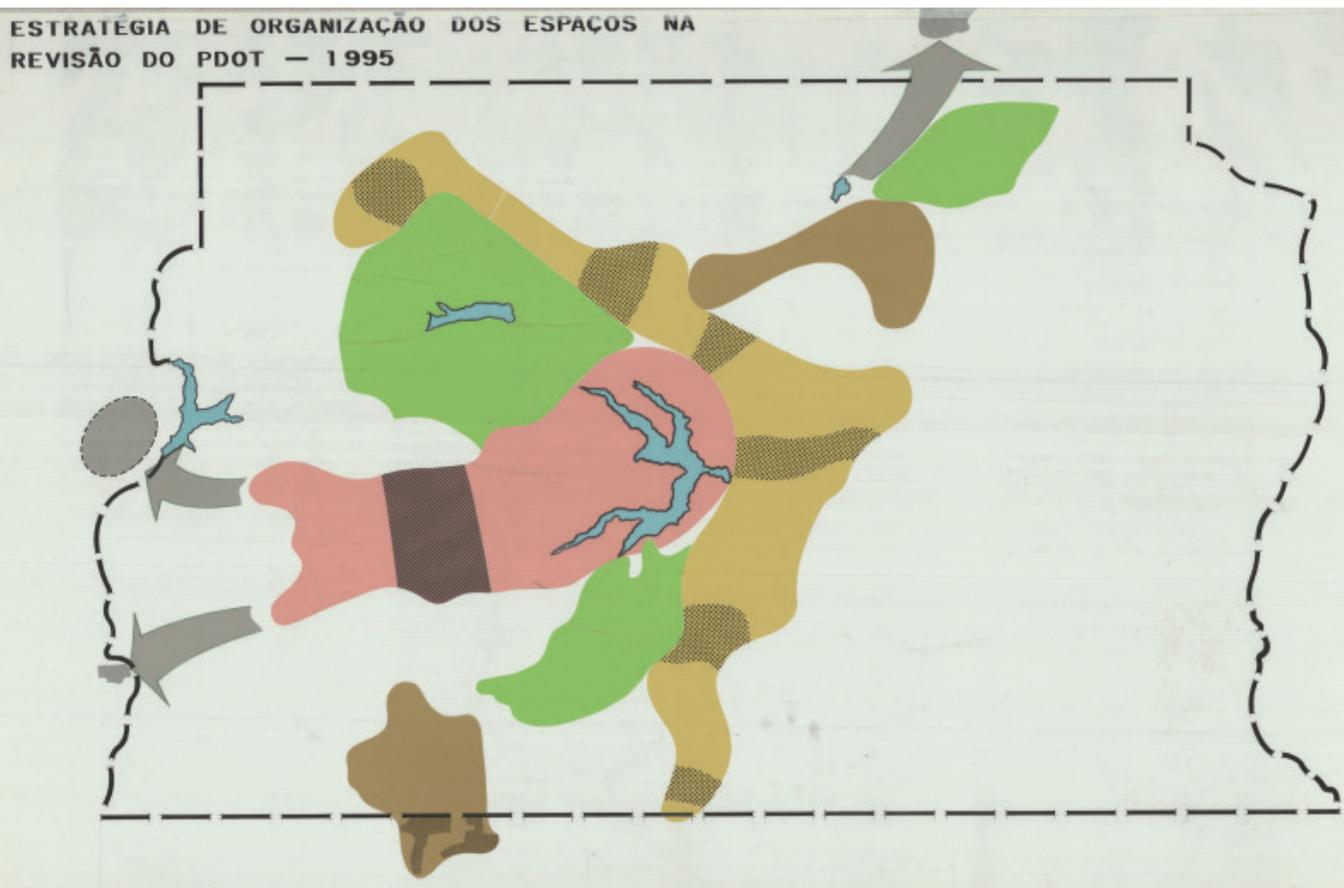




FIGURA 68:
Vista Área da EPTG a
partir de
Taguatinga, 1976.
Fonte: ArPDF.
(ao lado)



FIGURA 69:
Vista Área da EPTG a
partir de
Taguatinga, 2012.
Fonte: ArPDF.
(ao lado)

As demais revisões do PDOT continuarão a reforçar a ocupação das regiões limítrofes à EPTG, então determinada, na versão de 2012, enquanto eixo de integração da mancha urbana difusa e de atração de novas polaridades territoriais. Ao longo da via, novas áreas residenciais deverão ser edificadas como o Setor Jóquei Club, entre o Guará e Vicente Pires, juntamente com comércios de bens e serviços e instituições, somados aos centros comerciais, campi universitários, supermercados, galpões de abastecimento, postos de gasolina e outros equipamentos urbanos existentes.

O geógrafo Álvaro Domingues no ensaio *A Rua da Estrada* descreveu a condição urbana determinada pelas redes técnicas e democratização do automóvel e a formação da entidade híbrida por ele denominada, a estrada-rua, na qual a faixa edificada conecta-se diretamente à estrada, apresentando uma mistura de tipologias – casas, comércios, fábricas –, fluxos de passagem em conflito permanente com fluxos locais, “um centro em linha, uma corda onde tudo se pendura; uma estrada-mercado” (DOMINGUES, 2009, p. 15)

A Rua da Estrada é uma coisa mal-amada pela mesma razão de muitas outras coisas cuja identidade é flutuante, não encontrando estabilidade por aquilo que é mas sim pelo que deixou de ser ou ainda não é. É como um híbrido com a sua identidade cruzada e manipulada, ou ainda pior, como um transgênico que incomoda pelo simples fato de transgredir aquilo que o originou, no limite, a obra do próprio Criador. (*Ibid.*, p. 13)

Sujeita a inúmeras intervenções, em grande parte decorrentes de decisões de planejamento, a paisagem da EPTG é representativa do processo de urbanização da área metropolitana de Brasília, marcada por uma seletividade sócio espacial. Tal como uma “estrada-rua”, passa a abrigar, em um curto intervalo de tempo, conjuntos habitacionais, equipamentos urbanos e múltiplos usos, adquirindo as feições de uma via urbanizada, mesmo que ainda carente de uma certa urbanidade. Apresenta-se uma paisagem em mutação plena, de caráter indefinido, típica do urbanismo contemporâneo, porém de apropriação contínua dada pelos deslocamentos ininterruptos entre centro e periferia.

LEGENDA:

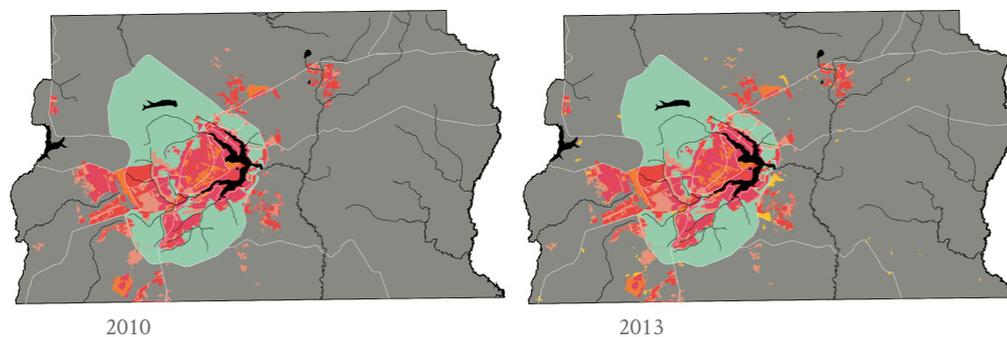
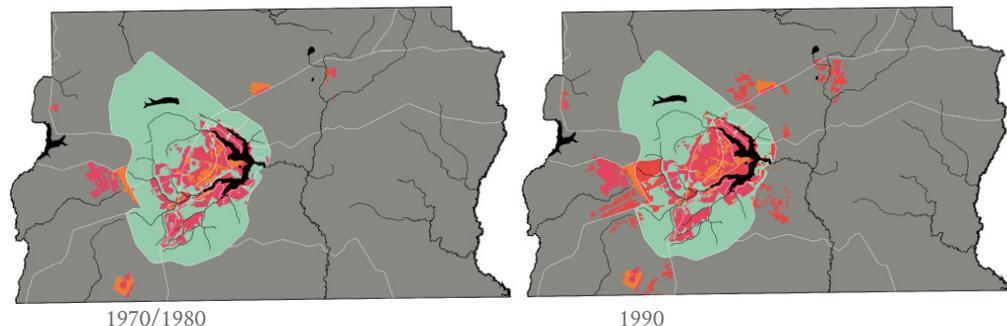
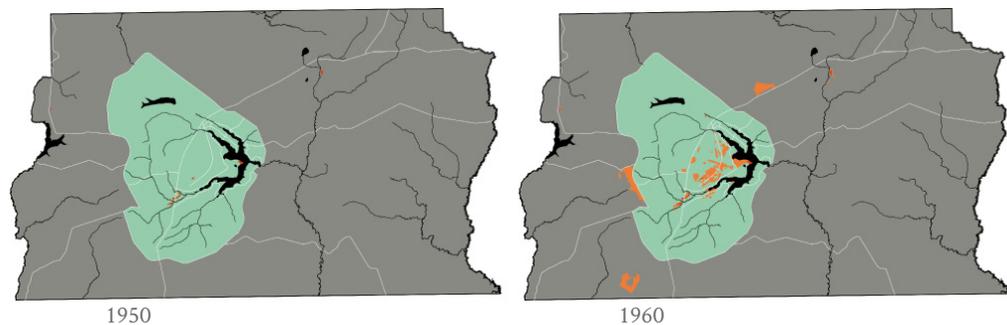
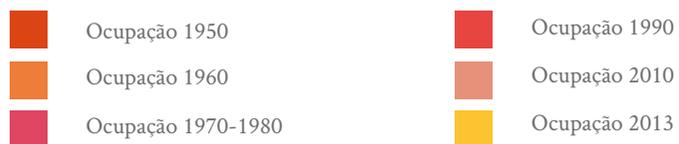


FIGURA 69:
Evolução da ocupação urbana em Brasília de 1950 a 2013.
Fonte: Ilustração elaborada por Sued Ferreira da Silva e Sergio Eduardo Porto, com base em dados disponibilizados pela SEGETH. (ao lado)

LEGENDA:

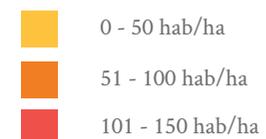
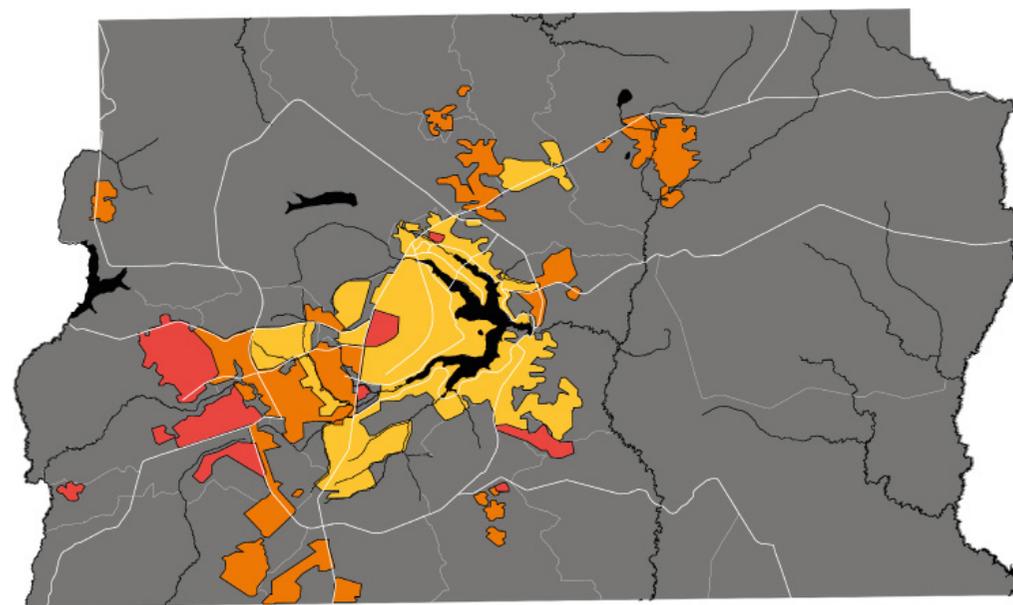


FIGURA 70:
Mapa de densidade populacional do Distrito Federal.
Fonte: Ilustração de Sued Ferreira da Silva e Sergio Eduardo Porto elaborada com base em dados disponibilizados pela SEGETH.

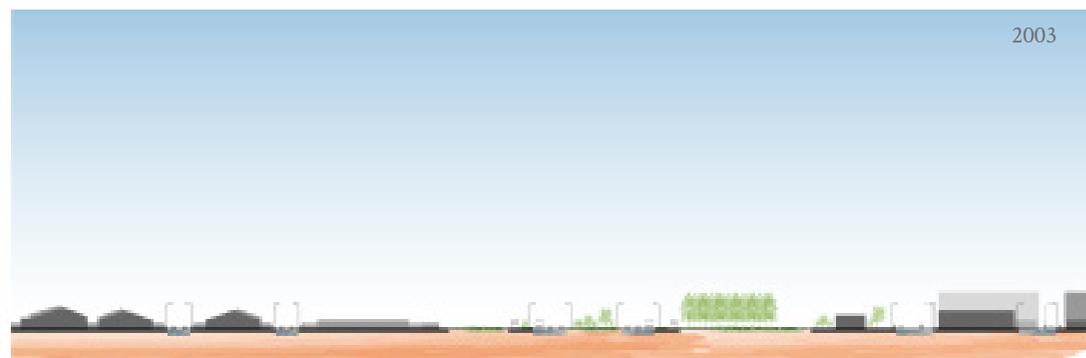




1961



1975



2003



2017



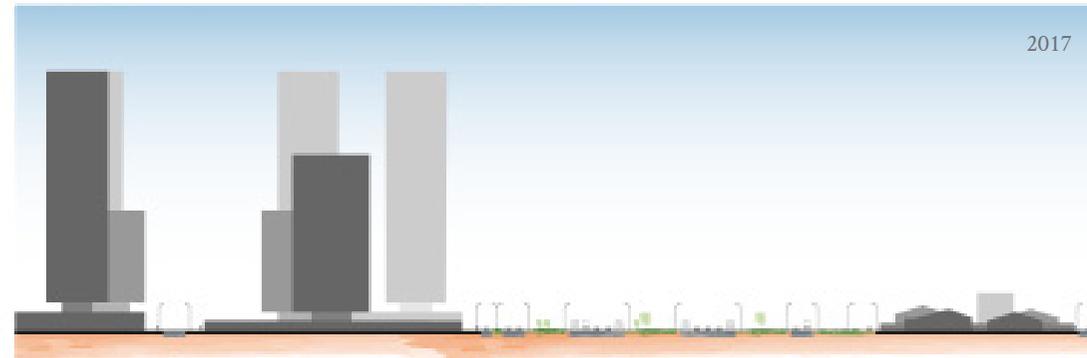
1961



1975



2003



2017

FIGURA 71:
Perfis urbanos
esquemáticos
demonstrando a
transformação da
paisagem atravessada
pela EPTG - Trecho
Guará 1 e Set. Hab.
Lucio Costa. Fonte:
Ilustração de Sued
Ferreira da Silva e
Sergio Eduardo Porto.

FIGURA 72:
Perfis urbanos
demonstrando a
transformação da
paisagem atravessada
pela EPTG - Techo
Águas Claras e Vicente
Pires. Fonte: Ilustração
de Sued Ferreira da
Silva e Sergio Eduardo
Porto.

2.4. BRASÍLIA: CIDADE CONTEMPORÂNEA, PAISAGEM FRAGMENTADA

[...] mas não há mais terra, por isso tendemos a crescer em direção ao mar...
As pessoas se deslocam diariamente ao centro da cidade e devem regressar logo, pela tarde, a suas casas, situadas fora da cidade. O tempo que o homem médio necessita para esta viagem é de uma hora. [...] neste projeto, o arquiteto pensa no futuro da cidade. Dividiu-a em dois elementos, um permanente e o outro transitório. [...] O elemento estrutural é concebido como uma árvore - elemento permanente - com as unidades de habitação como folhas - elemento temporários - que caem e voltam a brotar segundo as necessidades do momento. Dentro dessa estrutura, os edifícios podem crescer, desaparecer e voltarem a crescer, mas a estrutura permanece.

- Kenzo Tange, 1959.

A cidade contemporânea reúne em seus estratos formais, históricos e sociais contradições e ambiguidades resultantes das práticas, resquícios e transformações das formas de cidade precedentes, a cidade industrial e a cidade moderna, cujos delineamentos são tão imprecisos quanto sua própria natureza. No plano das percepções trata-se de um território de natureza instável, um conjunto de fragmentos e racionalidades múltiplas, onde operam a desordem e a incerteza e, por isso, conforme assinalado por Secchi (2006, p. 87), é causa de um mal-estar tanto individual, quanto coletivo.

Em sua existência filosófica e figurativa, funda-se no tempo da experiência, em um contínuo devir, no jogo entre transformação e obsolescência. Enquanto o próprio “lugar da não contemporaneidade” (*Ibid.*, p. 90), nega a linearidade do tempo, a ideia de progresso e o ordenamento sucessivo de objetos e acontecimentos são caros à cultura moderna. O paradigma do “distanciar e separar” dá lugar à hibridização, à fragmentação, às reorganizações dos processos socioeconômicos e à sobreposição de temporalidades distintas, uma condição urbana ainda não plenamente compreendida e, à vista disso, usualmente interpretada como “dispersão caótica de coisas e pessoas, de práticas e economias” (*Ibid.*, p. 89-90).

O movimento de liberação das ordens e linguagens da urbanística clássica construída sob aspectos unitários – do controle pelo conjunto, do planejamento global – atribuídos a fatores distintos, entre eles, as implicações das inovações técnicas, principalmente dos sistemas de circulação e comunicação no tecido urbano, determinam

uma paisagem fragmentada, heterogênea e dispersa. Há, conforme apresentado por Cacciari (2010, p. 31), uma dissolução da *forma urbis* tradicional e seus lugares simbólicos, em substituição pelos lugares de troca, constantemente reafirmados, “expressão da mobilidade da cidade, do *Nervenleben*, da vida nervosa da cidade”.

As fronteiras das redes de comunicação substituem as fronteiras administrativas e geográficas em um território que já não pode ser medido e organizado pelo valor espacial, mas pelo tempo necessário para percorrê-lo, pelos acontecimentos derivados de suas intensas transformações, “uma ativação de ligações que atravessam paisagens híbridas” (*Ibid.*, p. 54). Constitui-se, assim, uma cidade de alcance regional, a cidade-território (*Ibid.*, p. 31), de limites imprecisos, que não é cidade ou campo, ao incorporar aglomerações, atividades, formas arquitetônicas e sociais distintas em suas imediações.

Domingues (2009, p. 17) apontou que as infraestruturas atravessam territórios facilitando sua ocupação, nos quais a faixa edificada conecta-se diretamente à estrada, “ao contrário da cidade, o território urbano é um ‘exterior’, uma nebulosa, uma mancha extensiva e diversa que tudo mistura em densidade e diversidade formal e funcional”.

A passagem da cidade para o urbano arrastou uma metamorfose profunda: de centrípeta; de limitada e contida, passou a coisa desconfinada; de coesa e contínua, passou a difusa e fragmentada; de espaço legível e estruturado, passou a campo de forças organizado por novas mobilidades e espacialidades; de contrária ou híbrida do “rural”, passou a transgênico que assimila e reprocessa elementos que antes pertenciam a um e outro rurais ou urbanos. De organização estruturada pela relação a um centro, passou a sistema de vários centros; de ponto num mapa, passou a mancha, etc. (DOMINGUES, 2009, p. 13)

Na cidade contemporânea, a rua como unidade básica é substituída pelo “corredor de crescimento”, assim afirmou Mata (1995 *apud* PANERAI, 2006, p. 179), em direção às áreas periféricas, constituindo uma rede que organiza o tecido urbano e determina a formação de novas polaridades. Esse é o caso da Área Metropolitana de Brasília (AMB), cujos eixos rodoviários estruturais conduzem ao menos cinco vetores de expansão (ANJOS, 2010, p. 383), articulando 22 municípios de seu entorno imediato.

Com efeito, as menores restrições administrativas e as disponibilidades fundiárias favorecem hoje a implantação de atividades e populações ao sul da divisa do DF, em um corredor de urbanização que acompanha a estrada e a via férrea Brasília-Belo Horizonte-Rio de Janeiro. Esse arquipélago urbanizado vem desde o Gama e se alonga por quase cem quilômetros. De modo menos significativo, o desenvolvimento de Formosa e Planaltina de Goiás – a nordeste e já fora do limite do DF, nas proximidades da estrada para Salvador – e de Santo Antônio do Descoberto e Águas Lindas, a sudoeste, indica a mesma tendência. (PANERAI, 2006, p. 171)

A AMB apresenta, segundo Ficher (2015), uma complexidade espacial e já não se reduz ao esquema dicotômico entre cidade central e cidades-satélites. Ultrapassa também a configuração de cidade polinucleada e radio-concêntrica, sendo atualmente determinada como cidade multipolar, diante da constituição da mancha urbana e de suas diversas centralidades em graus maiores ou menores de urbanidade. Uma cidade regional, ocupada por aproximadamente 4,3 milhões de habitantes que se aglomeram em uma extensa rede urbana, de forma concentrada, dispersa e heterogênea e, em razão disso, aqui lida como uma cidade contemporânea.

A dinâmica espacial indicada também implica em uma “regionalização do cotidiano” (REIS e BENTES, 2016, p. 2), estimulada por novos modelos de vida e consumo metropolitanos, reorganização dos fluxos pendulares, diferenciação social e permanência dos incentivos ao modelo rodoviário pela iniciativa pública e privada. A dupla segregação, residencial e laboral, estabelece uma dependência aos sistemas de transportes, cujo resultado é o aumento exponencial da frota de veículos privados e, conseqüentemente, a ampliação da infraestrutura viária de modo a permitir a acessibilidade das áreas centrais. O território é, então, intensamente recortado, mas a paisagem de extensos congestionamentos continua presente.

No vetor oeste, a Estrada Parque Taguatinga, associada a distintos problemas de trânsito, com longos “pontos de lentidão” e acidente diários, tornou-se o principal eixo de ação do *Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal* (PTU/DF), que estabelece diretrizes para a promoção da mobilidade, não apenas do DF, mas de toda região metropolitana, buscando a melhoria dos transportes e requalificação urbana das áreas de intervenção direta. O programa teve sua implantação iniciada em maio de 2009, com as obras de ampliação da EPTG, inserida como componente da Linha Verde, um corredor viário de 37,5km de extensão que visa integrar o Plano

Piloto a Águas Claras, Guará, Taguatinga e Ceilândia, juntamente com a EPIG (Estrada Parque Indústrias Gráfica), ESPM (Estrada do Setor Policial Militar), Avenidas Comercial e Hélio Prates.

Transformada em via expressa, a EPTG teve seu leito principal ampliado e o tráfego de passagem segregado do tráfego local, realizado por pistas marginais para acesso as áreas lindeiras, além da implantação de um corredor exclusivo para ônibus, pontos de parada, passagens subterrâneas, passarelas de pedestres, ciclovias e viadutos. Uma estrutura viária que totaliza aproximadamente 135 metros de uma margem à outra (PTU-GDF/BID: Relatório Parcial e Análise de Comportamento do Sistema Viário, Brasília, 2008).

Entregue parcialmente em 2010, a Linha Verde mantém a lógica rodoviária no planejamento do território, com contínuos estímulos ao automóvel e adoção de soluções que visam exclusivamente à ampliação da malha viária. Pensada exclusivamente como plano padronizado e especializado para a circulação de massa, desconsidera as preexistências e cria rupturas no tecido urbano. O cinturão de eucaliptos à beira da via deu lugar às vias marginais e juntamente com o alto adensamento do tecido urbano, o caráter bucólico e identitário da estrada foi suprimido, conforme observa Ozanan Coelho (*apud* CORREIO BRAZILIENSE, 2007, p. 28), chefe do Departamento de Parques e Jardins da Novacap: “quando pensou nas saídas da capital, Lucio Costa sonhava em corredores verdes. Fui contra a derrubada na EPTG porque não havia risco e as árvores representavam um isolamento acústico para o Guará, além de embelezarem o local”.

O tempo do deslocamento, a necessidade de rápido acesso e a anulação das distâncias geográficas sobrepuseram-se ao desenho do território. Configurou-se, então, uma paisagem caracterizada pela fragmentação, aqui entendida, segundo a definição de Salgueiro (1998, p. 39), como uma organização do território marcada por enclaves e que não preserva uma continuidade com a estrutura sócio espacial circundante, determinando “o aumento intenso da diferenciação e a existência de rupturas entre os vários grupos sociais, organizações e territórios”.

A autora ressaltou o caráter pontual, intenso e misto dessas apropriações, em contraposição ao zoneamento funcionalista e à apropriação em mancha tradicional. A distribuição de atividades e empreendimentos – condomínios fechados verticais e horizontais, centros comerciais, conjuntos habitacionais e parques temáticos – de forma isolada no território, somados aos interesses das classes econômicas, determinaram novas centralidades e uma organização espacial heterogênea de tecidos justapostos e não articulados entre si.

Fragmentação tem a ver, obviamente, com fragmentos. E fragmentos são partes, frações de um todo que ou não se conectam mais, ou quase não se conectam mais umas com as outras: podem ainda “tocar-se”, mas não muito mais que isso. Claro está, ou deveria estar, que se trata de muito mais que um processo de “diferenciação”. Menos óbvio é que se trata de algo que vai além, até mesmo, de um processo de “segregação” (Souza, 2008, p. 56).

A EPTG pode então ser lida enquanto enclave urbano, um elemento linear que recorta o tecido urbano e social, fragmentando seus usos e escalas. Projetada inicialmente para integrar os núcleos satélites ao Plano Piloto e promover um *continuum* estético entre áreas verdes e urbanizadas, em suas sucessivas ampliações vê-se distanciada de suas características originárias e do próprio planejamento urbano, ao tornar-se objeto de ação quase exclusiva de instituições ligadas ao transporte rodoviário. Como lembra Sergio Porto (2006, p. 32), “o conceito foi superado pela necessidade de mais urgência na circulação.”

Atualmente, as estradas parques são equivalente a rodovias, denominadas pelo DER seguindo uma razão numérica e orientação geográfica determinada em relação a área central, aos limites do DF e da EPCT: DF-085 (EPTG), DF-003 (EPIA), DF-075 (EPNB), etc. A denominação “estrada-parque” foi substituída por “rodovia radial”⁴⁹ nos documentos técnicos, entretanto, permanece extraoficialmente em função da memória local, construída pela familiarização cotidiana e referência à paisagem projetada do Plano Piloto. Mesmo que se trate de uma mudança de denominação, indica o olhar por trás das intervenções, voltadas para o sentido instrumental da técnica, de resolução das necessidades de tráfego em detrimento da função urbana da estrada, distanciando-se da história local e das apropriações sociais.

Em seu curso, a EPTG revela e acentua os contrastes do território que atravessa: a justaposição de localidades com configurações espaciais distintas, planejadas, irregulares, em expansão ou consolidadas e regidas por uma lógica e instrumentos urbanísticos específicos e, por vezes, conflituosos. No ato do deslocamento, é imposta à percepção um ritmo descompassado entre formas urbanas, barreiras naturais – córregos, reservas ambientais -, vazios residuais e planejados, elementos de infraestrutura, que interrompem a continuidade do traçado urbano das regiões administrativas. A heterogeneidade da paisagem mostra-se evidente, a exemplificar, na diferença de escalas entre a paisagem verticalizada de Águas Claras e o caráter horizontal, desordenado e mutante de Vicente Pires, que, por sua vez, se distancia de certa estabilidade morfológica do Guará.

49. Decreto nº 6.632 de 03 de março de 1982, que trata da reorganização global do sistema de circulação em função da intensa ocupação territorial e inclui as rodovias vicinais na administração do DER.

A estrada projetada para atender critérios de acessibilidade e distribuição, em vez de articular e integrar núcleos urbanos, cujas principais atividades estão voltadas para seu interior, posiciona-se à margem, isolando-os, implicando diretamente nas dinâmicas e vivências cotidianas. A escala local e a escala metropolitana contrapõem-se. No satélite, a mancha urbana prevalece. No rés-do-chão, um *patchwork* de bolsões fragmentados pela via.

FIGURA 76:
Ampliação da EPTG
em 2009. Execução do
viaduto de interseção
com a EPVL.
Fonte: DER.
(ao lado)

FIGURA 77:
Novo conjunto
viário em 2013.
Fonte: Secretaria de
Mobilidade do DF.
(ao lado)





FIGURA 78:
 Infraestrutura atual
 da EPTG.
 Fonte: Ilustração de
 Sued Ferreira da Silva e
 Sergio Eduardo Porto.

LEGENDA:

- | | | | |
|---|-------------------------------------|---|------------------------------------|
|  | Viadutos |  | Estradas-parques e vias principais |
|  | Passarelas e passagens de pedestres |  | Rede metroviária |
|  | Estações de metrô | | |

Civilização é como uma tromba d'água, uma forte inundação, não somente causada por tempestades ou mesmo influenciada pelos oceanos mas pela emergência das águas advindas do subsolo, forçando seu caminho através da terra, constante e perceptivelmente subindo; se não houver um escoamento ou a criação de um canal (podendo ter uma consequência benéfica como a irrigação) vai submergir muito do que é digno de permanência.¹

– George Frederic Watts,
Our Race as Pioneers, 1912, tradução livre.

Versão original: *Civilisation is like a flood, a mighty over-whelming flood, not so much caused by storms, or even the onwards rolling of the great ocean, but by the welling up of the mighty mass of waters from beneath, forcing its way over the earth, steadily and perceptibly rising; and unless outlets be found and channels created (whereby it may be made beneficial and irrigatory), it will submerge much that is fair and worthy of permanence.*

PAISAGENS PERDIDAS

O SUBLIME, A ESTRADA E O COTIDIANO

3.1 A RETÓRICA DO SUBLIME: DA NATUREZA AO MOVIMENTO LAND ART

O mundo físico se reflete no mais profundo de nós, em toda sua verdade viva. Tudo o que dá a uma paisagem seu caráter individual – o contorno das montanhas que delimitam o horizonte, os planos de fundo vaporosos, a escuridão das florestas de pinho, a torrente que escapa do meio dos bosques e cai com estrondo entre as rochas suspensas – esteve desde sempre numa relação misteriosa com a vida interna do homem.

– Alexander Von Humboldt, *Tableaux de la nature*, 1868.

No fim de tarde quando o sol reflete nas paredes de vidro e avermelha o rejunte dos tijolos, surge uma cidade mágica feita de cristal e porcelana, uma cidade cunhada como uma obra de arte, uma transposição da Jerusalém Celestial sonhada pelos pintores da Idade Média. Mas a sua frente se espalha uma espécie de inferno, ou purgatório: guindastes, pontes imensas, refinarias, fábricas entre pântanos arrepiantes, tudo em condições precárias e enferrujado, irreparavelmente poluído, mas de alguma forma imbuído de uma estranha beleza.

- Antoine Picon, *Anxious Landscapes*, 2000, p. 64, tradução livre.

Versão original: "In the late afternoon, as the sun reflects on the glass walls and reddens the brick partitions, it appears like a magic city made of crystal and porcelain, a city filigreed like a work of art, a transposition of the celestial Jerusalem dreamt up by the painters of the Middle Ages. But in front sprawls a sort of hell, or purgatory: cranes, immense bridges spanning platforms mines with containers, refineries and factories between which are creeping swamps, everything in poor condition and rusted out, as though irreparably polluted yet somehow endowed with a strange beauty".

Em *Looking Backward* (1888), o romancista norte americano Edward Bellamy descreve por meio de seu personagem principal, Sr. West, a paisagem futurística de Boston cem anos após o despertar de um sono hipnoticamente induzido em 1887. A cidade apresenta-se como um produto das invenções técnicas que dominam seu cotidiano com objetivo de melhorar as condições de saúde e bem-estar e também com o desejo de um modelo social igualitário.

Constituída por edificações monumentais ornadas com estátuas representativas dos ideais de abundância, eficácia e industrialização (RELPH, 1987) e permeadas por densa vegetação, parques e jardins articulados por uma malha viária que impunha o sentido de ordem e clareza geométrica, a Boston de Bellamy era "uma previsão do próximo estágio do desenvolvimento industrial e social da humanidade⁵⁰" (1960 [1888], tradução livre). Um futuro ordenado e controlado, construído pelos novos materiais – concreto, vidro e aço –, impulsionado pela eletricidade e suas máquinas, conectado por grandes vias e redes telefônicas, que reduziam as distâncias físicas e sociais, signos da modernidade. Mas, primordialmente, que demonstra o fascínio que a tecnologia despertou nos anos finais do século XIX e o caráter sublime dado à arquitetura urbana.

Apesar da visão otimista da cidade, em que esta não é negada, apenas os seus males são expurgados, Bellamy preservou o tom crítico também caro a outros socialistas utópicos sobre as consequências do processo de industrialização no meio urbano. Posição que se radicalizou com William Morris, em *News From Nowhere* publicado em 1890, ao

50. Versão original: "a forecast of the next stage of the industrial and social development of humanity".

buscar um retorno à paisagem idílica da Arcádia, uma proximidade com o mundo natural, afastando-se da cidade e da corrupção. Em sua comunidade de caráter rural fundada no século XXI, a indústria é desmantelada e as máquinas são destinadas apenas aos trabalhos repetitivos, prevalecendo o fazer artesanal. As grandes cidades pulverizam-se no meio de uma natureza domesticada, compondo um conjunto disperso de vilas e uma paisagem que representa o resgate do passado medieval e, principalmente, as virtudes de uma vida simples e produtiva.

As duas visões apresentadas, segundo Reiph (1987), inauguraram o pensamento moderno orientado à ideia de futuro, determinando as formas como as cidades e suas paisagens deveriam ser construídas. Entretanto, são resultantes novas sensibilidades e atitudes do homem perante a cidade e a natureza, cuja distinção se intensificou nos anos finais do século XVIII, fundando novas categorias estéticas de concepção romântica, a diferenciar-se sobretudo no objeto de contemplação: as invenções tecnológicas ou a realidade natural.

O ciclo moderno ou romântico, assim denominado por Argan (1992, p. 14), demarcou o domínio do homem sobre a natureza, mas também impôs uma mudança de percepção em que a cidade deixa de ser sinônimo de civilidade, um lugar de satisfação, segurança e ordem, e o campo torna-se um refúgio da poluição e insalubridade, comumente associadas aos centros urbanos. As perambulações campestres de viés recreativo que se popularizaram no século XVII encorajaram a busca pelos prazeres estéticos e espirituais, conformando um culto ao rural de aspecto escapista e mistificador (THOMAS, 2010).

Sob influência das narrativas literárias e das escolas de pintura, principalmente das obras de Claude Lorain e Poussin, uma paisagem domesticada passou ser almejada. A natureza era então produzida pelo próprio homem, adaptando-se ao seu ponto de vista, a partir da ideia burguesa de melhoramento rural que associava a arte à investigação científica (WILLIAMS, 1989 [1973], p. 170).

FIGURA 79:
Aeneas em Delos,
pintura de Claude
Lorrain, 1672.
Fonte: claudelorrain.org.
(ao lado)



FIGURA 80:
Tempestade de Neve,
pintura de Turner, 1812.
Fonte: Wikimedia
Commons.
(ao lado)



O que é uma imagem interessante, não apenas porque a várzea é vista como uma paisagem, mas também porque a ideia de artifício – a utilização seiscentista do espelho e da perspectiva para compor e ornar a paisagem – está conscientemente presente. (*Ibid.*, 171)

Montanhas, desertos, florestas, oceanos e qualquer porção de terra não cultivada eram vistos como desagradáveis monstruosidades frente ao legitimado ideal clássico, constituído pela justaposição entre beleza e fertilidade (THOMAS, 2010, p. 361). O solo arado com traçado geometricamente definido, uniforme, simétrico e regular, simbolizava a civilização, que impunha uma ordem humana ao caos disforme do mundo natural.

Os bosques que sombreiam da lagoa as margens
Criam por toda parte moventes paisagens
Que não se deixam recriar em tela e tinta,
Pois não se movem as folhagens que se pintam.
(COTTON, 1725 *apud* WILLIAMS, 1989 [1973], p. 172)

Se por um lado havia uma paisagem produtiva estruturada segundo critérios socioeconômicos, por outro, com o desenvolvimento da arte topográfica e do estilo inglês de jardinagem, gerava-se outra paisagem voltada para o consumo – “a vista, o descanso organizado do proprietário” (WILLIAMS, 1989 [1973], p. 173) –, que se aproximava da estética da natureza agreste e selvagem outrora rejeitada. O gosto pelo “sublime” passou a ser cultivado, impulsionado pelos *grand tours* com fins educacionais das classes abastadas em direção aos Alpes, *Highlands* escocesas, Grécia, Itália e outros cenários naturais, consubstanciado pela tradição pictórica e literária e por uma base teológica que transformava a natureza em fonte de regeneração espiritual.

Quais são os cenários da natureza que elevam a mente ao mais alto grau e produzem uma sensação sublime? (...) não é a paisagem alegre, o campo florido ou a cidade florescente, mas a montanha encanecida e o lago solitário; a velha floresta e a torrente que despenca sobre as rochas. (Blair in Thomas, 2010, p. 307)

Do latim *sublimis*, “que se eleva” ou “se sustenta no ar”, a categoria estética do sublime era uma das noções chaves no desenvolvimento, representação e experiência da paisagem no Romantismo. Suas primeiras reflexões verificavam-se no século I com o tratado *Do Sublime* (Περὶ ὕψου – *Peri Hypsos*) creditada pelos modernos a Longino ou Pseudo-Longino, dada a imprecisão de sua

origem. O termo estava associado à ideia de catarse trágica importada dos escritos de Aristóteles e definido como uma paixão violenta, uma expressão do absoluto e, portanto, aquilo que não pode ser enunciado, apenas vivenciado. “O sublime é o eco da grandeza de alma”, assim diz Longino (1996, IX - 2), completando que ele deveria ser representado exclusivamente por meio de exemplos, separados entre o que é divino e o que é humano.

O tratado somente ganhou notoriedade após a tradução de Nicolas Boileau em 1674, servindo de inspiração para a obra seminal de Edmund Burke, *Uma investigação filosófica sobre a origem de nossas ideias de sublime e belo* publicada em 1757, no qual o sublime foi retratado como uma propriedade; que, ativada pela experiência, seria capaz de suscitar paixões, um estado de mortificação da dor que leva à indiferença, à consternação.

Sua qualidade apresentava-se no inefável, na sensação de grandeza e infinitude que provocava, na mesma intensidade, o deleite e o horror. O horror que impedia a formulação de conceitos, do raciocínio e favorecia apenas os sentidos. Da dor, da solidão, da presença da morte, da pequenez e da insignificância do homem frente à natureza e ao divino surgiam o respeito, a reverência e a admiração, evidenciando o ato religioso, o poder espiritual. Foi uma constituição ambígua e ambivalente, reflexo do pensamento dualista cartesiano de seu tempo. Partindo dos critérios informados por Burke, Bresciani (1984, p. 41-42) descreveu o sublime segundo uma série de qualidades particulares capazes de desencadear reações emocionais violentas:

Perplexidade – este estado da alma no qual todos os movimentos encontram-se suspensos devido a certo grau de horror; *terror* – tudo o que parece terrível ao olhar; *obscuridade* – esse véu que tolhe o conhecimento da verdadeira extensão do perigo impedindo o desaparecimento das apreensões; *poder* – esse conagraçamento das ideias de força, violência, dor e terror que atinge nossa mente e dá o caráter sublime ao poder; *privação* – essa sensação de vacuidade, escuridão, solidão e silêncio; *vastidão* – a grandeza na dimensão, seja em altura, comprimento ou profundidade, causa poderosa do sublime; *infinitude* – o olhar impedido de distinguir os limites das coisas dá a elas a dimensão infinita; *seriação e uniformidade* – essa progressão ininterrupta que dá a objetos finitos o caráter de infinitos, uma forma artificial de infinitude.

FIGURA 81:
O monge à beira-mar,
Caspar David
Friedrich, 1809.
Fonte: Tate.
(ao lado)

FIGURA 82:
Caos por George
Frederic Watts
(1875–82).
Fonte: Tate.org.uk.
(ao lado)



Para Kant, em *Crítica da Faculdade do Juízo* (2005 [1793]), o sublime era percebido em experiências que ultrapassavam o sentido de harmonia e compreensão frente ao seu caráter ilimitado ou caótico e, por isso, diferenciava-se do belo, já que ele se relacionava à contemplação tranquila e desinteressada, capaz de proporcionar uma satisfação estética de qualidade universal. O sublime, seria, então, avaliado segundo duas disposições que se relacionavam entre si: o sublime matemático e o sublime dinâmico. O primeiro ocupava-se dos objetos segundo uma ordem de grandeza, o “absolutamente grande” (*Ibid.*, A 93), que, pela falta de limites, impedia a formulação de padrões para sua mensuração; e o outro, pelo poder que exercia sobre o sujeito, relevando seus medos e vulnerabilidades. Em ambos, a pequenez e a ameaça colocavam o sujeito em uma situação limite, que o impeliavam a superá-los, indicando a associação do sublime com questões morais.

O filósofo afirmou que a sublimidade não se encontrava nos objetos da natureza, apenas na mente, “na medida em que podemos ser conscientes de ser superiores à natureza em nós e através disso também à natureza fora de nós” (*Ibid.*, B 109). Isso demonstra em Kant o distanciamento do sublime da própria natureza e a centralidade do observador na sua constituição.

E de bom grado denominamos estes objetos sublimes, porque eles elevam a fortaleza da alma acima do seu nível médio e permitem descobrir em nós uma faculdade de resistência de espécie totalmente diversa [de uma força física], a qual nos encoraja a medir-nos com a aparente onipotência da natureza. (*Ibid.*, B 104)

O retorno do sublime, em meados do século XIX, se deu, segundo Smith (2013), com uma crise teológica instaurada pela disseminação das teorias darwinistas de seleção e evolução natural, do realismo científico e da ênfase no prosaico e cotidiano, somados à crescente preocupação com as consequências da industrialização e urbanização no meio ambiente. A paisagem permaneceu como um reino metafísico de projeção das emoções do observador, mas seu sentido objetivo era exaltado, uma vez que a natureza se tornou objeto de mensuração, passível de ser analisada de modos precisos. Além disso, reforçou-se a ideia de que o moderno tanto falava sobre o desencadeamento de forças aterrorizadoras desconhecidas, tanto quanto sobre o domínio do homem sobre a natureza, investindo o sublime com conteúdos sociais, culturais, religiosos e políticos.

O autor afirmou que imperava no período vitoriano o desejo de uma nova linguagem visual não-religiosa e de equilíbrio entre o resgate do passado e as forças modernizadoras, negando o sublime em suas faces mais extremas. A morte de Wordsworth e Turner em 1851, os grandes expoentes da categoria na literatura e arte, respectivamente, indicou um caminho para a consideração da industrialização como outra possível linguagem de expressão do sublime. Fato; ferrenhamente contestado pelo influente crítico de arte John Ruskin (1819-1900), que via nas máquinas o horror e na industrialização, a corrupção, degradação moral e exploração da natureza para fins utilitários e de ganhos.

O historiador de arte George P. Landow (1971) afirmou que, no primeiro volume de *Pintores Modernos* (1843-1860), Ruskin não estabeleceu uma distinção entre o sublime e o belo, pois acreditava na unificação dos prazeres estéticos advindos da natureza e da arte, creditando à mente humana a incapacidade de fragmentá-los: “sublimidade é, assim sendo, apenas outra palavra para o efeito da grandeza sobre os sentimentos; - grandeza da matéria, espaço, poder, virtude ou beleza.”⁵¹ Entretanto, nos volumes seguintes reconheceu o sublime como uma categoria independente, a qual deve ser discutida a partir dos efeitos que exercia no sujeito, não nas qualidades do objeto.

As qualidades exemplificadas por Burke - poder, obscuridade, privação, escuridão e silêncio -, conformavam uma paisagem representativa da relação fenomenológica entre o observador e o objeto observado (LANDOW, 1971). O sublime, então, evidenciaria a noção de um mundo subjetivo e da experiência vivida. Já não seria encontrado na materialidade dos objetos naturais, e sim, na mente daqueles que o contemplam, aproximando-se das definições de Kant. Considerações que justificavam a resistência de Ruskin em aceitar o temor e terror evocados por Burke na definição do sublime, conforme destacado por Smith (2013), pois estando o homem suscetível a eles, indicaria um sinal de dúvida religiosa. Ou seja, o reconhecimento do sublime de Burke em sua totalidade, reforçaria uma dificuldade em apreender a natureza seguindo uma base teológica, e, sem ela, o que restaria seria apenas o “terrível”, mostrando-se incapaz de elevar a mente e a imaginação.

Não é o medo, observe, mas a contemplação da morte; não é o tremor instintivo e a luta de autopreservação, mas a medição deliberada da destruição, que é realmente grande ou sublime no sentimento Não há sublimidade na agonia do terror⁵². (RUSKIN *apud* LANDOW, 1971)

51. Versão original: Sublimity is, therefore, only another word for the effect of greatness upon the feelings; — greatness, whether of matter, space, power, virtue, or beauty....

52. Versão original: It is not the fear, observe, but the contemplation of death; not the instinctive shudder and struggle of self-preservation, but the deliberate measurement of the doom, which is really great or sublime in feeling.... There is no sublimity in the agony of terror.

FIGURA 83:
Chuva, vapor e
velocidade, William
Turner, 1844.
Fonte: Tate.

FIGURA 84:
Desenho de Ruskin
exemplificando o sublime
das montanhas. Fonte:
(LANDOW, 1971)
(ao lado)

FIGURA 85:
Piazza Santa Maria del
Pianto, Rome por John
Ruskin (1819-1900).
Fonte: (LANDOW, 1971)
(ao lado)



A teoria do sublime é mais bem formulada na coleção *As Sete Lâmpadas da Arquitetura* (1849), especificamente, *A Lâmpada do Poder*. Ao afirmar sobre a existência de duas grandes lâmpadas da arquitetura, a distinção entre o belo e o sublime apareceu de forma precisa: a primeira, o belo, falava sobre a justa veneração do trabalho de deus na terra, derivava-se da imitação da natureza, ocasionando um senso de admiração, preciosidade e delicadeza; e a outra, fundava-se na originalidade da mente humana e na dominação pelo trabalho, expressa pela magnitude, mistério, acompanhados de um encantamento apenas sentido na presença de uma grande poder espiritual. Por isso, afirmava que o homem deveria investir de poder as suas obras, um poder sublime em proporção ao que havia sido expresso (1849, p. 57).

Uma outra forma mais suave do sublime também foi concebida na *Lâmpada da Memória* e no quarto, e último, volume de *Pintores Modernos*, denominado “pitoresco nobre”. Enquanto o sublime se voltava para o interior do sujeito, o pitoresco, como uma subcategoria do sublime, a Sublimidade Parasitária, residia nas qualidades estéticas acidentais ou externas do objeto, “linhas angulares e quebradas, oposições vigorosas de luz e sombra, e cores escuras, profundas, ou fortemente contrastadas”, consubstanciada pela ação do tempo. Tais qualidades tornaram-se mais efetivas quando remetiam a objetos onde a sublimidade verdadeira existia: rochedos, montanhas, ondas e nuvens tempestuosas.

Tratava-se de uma reapropriação da categoria veiculada principalmente pelos escritos de sir Uvedale Price (1794), o qual situava o pitoresco entre o sublime e o belo, apresentando como características: singularidade, rusticidade, variedade, aspereza, deterioração e fragmentação. Se o sublime implicava em abstração, o pitoresco era identificado por uma relação de empatia com o meio natural e social, na busca de uma paisagem ideal (o Éden, a Arcádia), capaz de apaziguar as angústias existenciais. Expressava um desejo que o homem possuía de contemplar um mundo do qual se sentia parte, pois mesmo “com todos os seus monstros e mistérios, suas rochas e águas inanimadas, é algo cuja natureza lhe diz respeito” (ARNHEIM, 1989, p. 61).

Para Ruskin (2008 [1849]), na *Arquitetura*, o pitoresco era encontrado nas ruínas, onde residia sua essência, cuja deterioração as aproximava da natureza e evidenciava o valor histórico e cultural do monumento. Um testemunho que se comunicava com distintos períodos da história. A idealização da ruína ativada pela experiência

do pitoresco, traria na *Lâmpada da Memória* uma visão nostálgica intensificada pela retórica do romantismo e a “ameaça” das forças de modernização. Em seu pensamento, o espírito humano, a subjetividade, a autenticidade, o lirismo e a memória utilizavam a materialidade da obra como suporte, postulando sua degradação progressiva como um organismo vivo.

Em Kant e, posteriormente, em Ruskin, apresentaram-se algumas mudanças de percepção que dariam os primeiros passos na ressignificação do sublime além da natureza. Mas foram os Estados Unidos o palco para fundação de uma nova categoria estética associada à apreciação de objetos paisagísticos nascidos com a Revolução industrial: fábricas, ferrovias, estradas, arranha céus, centrais elétricas e tipos diversos de maquinários.

A devoção pela tecnologia e formas arquitetônicas monumentais pode ser rastreada até a Antiguidade, desde as célebres sete maravilhas do mundo até os poemas de Estácio (45 – 96 d.c.), cujo 4º livro da antologia *Silvae* dedicou “aos elogios de uma boa estrada moderna ... experimentando a alegria do esforço humano bem-sucedido de aplinar montanhas, cortar florestas e construir uma superfície firme sobre areias instáveis⁵³”.

Em *The Machine in the Garden* (1964), Leo Marx apresentou uma iconografia das representações literárias, artísticas, matérias jornalísticas e discursos políticos que informavam sobre um complexo de transformações provocadas pela industrialização nos Estados Unidos no século XIX, do qual surge uma íntima relação entre poder da máquina e a natureza intocada, vista de modos divergentes: de um lado, a retórica do natureza selvagem como manifestação da identidade nacional e do idílico interrompido disseminado pela elite intelectual; do outro, a “retórica do sublime tecnológico” (1964, p. 375), da conquista da natureza e progresso material, proferida principalmente por políticos, membros da elite econômica e com apelo popular.

A linguagem reservada à contemplação e à celebração da natureza foi, então, transferida para as novas tecnologias e sua capacidade de transformar uma porção de terra inculta em um jardim ordenado. A máquina passou a constituir a paisagem sublime e determinar sua experiência.

O evento tipicamente incita sentimentos de deslocamento, ansiedade e augúrio. Seu poder evocativo deriva de conotações universais de contraste entre a máquina industrial, digamos a locomotiva, e a paisagem verdejante. Os atributos sensoriais do motor - ferro, fogo,

53. Versão original: “the praises of a good modern road ... expressing joy at man’s successful effort at levelling mountains, cutting down forests, building a firm surface across soft and shifting sands.” (ESTACIO apud NYE, 1994, xviii).

vapor, fumaça, barulho, velocidade - evocam a essência do poder e riqueza industrial, e quando colocados contra os atributos da paisagem natural - fecundidade, beleza, serenidade, uma inefável numinosidade - o efeito que pode dar calafrios⁵⁴. (MARX, 1964, p. 374, tradução nossa)

O conceito de *sublime tecnológico* é discutido primeiramente por Perry Miller em *The Life of the Mind in American* (1965), no qual o autor abordou a relevância que a tecnologia adquire na cultura americana graças a uma veneração um tanto religiosa, e posteriormente desenvolvida de modo mais consistente por David Nye em *American Technological Sublime* (1994). Nessa obra, o autor descreveu as distintas formas de sublime – dinâmico, geométrico e industrial⁵⁵ – surgidas a partir de 1820 nos Estados Unidos, articulados política ou socialmente à tecnologia, e sua relevância na compreensão das relações contemporâneas entre natureza e civilização.

Mesmo que o sublime não seja um absoluto filosófico, mas um objeto de investigação historicizado, argumentarei que a experiência do sublime mantém uma estrutura fundamental, independente do objeto que a inspira ou da interpretação que é dada à experiência⁵⁶. (NYE, 1994, p. 9, tradução nossa)

Resgatando o pensamento de Longino, Nye sustentou que o sublime também se configurava além de uma experiência de comunhão solitária com a natureza, sendo descrito por uma emoção compartilhada, universal e um elemento de coesão social, a exemplificar excursões turísticas e celebrações públicas que expressavam a grandeza americana e as conquistas tecnológicas: inaugurações de pontes, ferrovias, canais, etc., obras vistas como um misto de capital, ciência e arte, “um poder mágico ... pelo qual a floresta é aberta, os lagos e rios atravessados por pontes e toda a Natureza se curva ao homem⁵⁷” (EVERETT *apud* NYE, 1994, p. 46, tradução livre).

Em contrapartida, essas novas tecnologias também eram acusadas de romper com a ordem existente, muitas vezes associadas a monstruosidades, evocando o medo. Sentido presente, principalmente, entre os ingleses, já que os americanos, de modo geral, enfatizavam a influência moral das máquinas e buscavam a harmonia entre natureza e industrialização (NYE, 1994, p. 54). Bresciani (1984, p. 55) apontou que no imaginário das cidades do século XIX residia a alegoria do monstro justaposta à imagem do mecanismo. A cidade, enquanto obra artificial; de negação da natureza, era a própria representação do poder da máquina devoradora de homens, acentuada pelas imagens

54. Versão original: “The event typically arouses feelings of dislocation, anxiety, and foreboding. Its evocative power derives from the seemingly universal connotations of the contrast between the industrial machine, say a steam locomotive, and the green landscape. The sensory attributes of the engine – iron, fire, steam, smoke, noise, speed – evoke the essence of industrial power and wealth, and when set against the attributes of a natural terrain—fecundity, beauty, serenity, an ineffable numinosity – the effect can be spine-tingling”.

55. Para o autor, o sublime dinâmico era aquele que tratava o poder das ferrovias e locomotivas sobre o espaço e o tempo; o sublime geométrico, dos arranha-céus e da superação da gravidade; e o industrial das fábricas. Tanto o sublime geométrico quanto o industrial exerciam a ideia de poder e grandeza.

56. Versão original: “Even if the sublime is not a philosophical absolute but a historicized object of inquiry, I will argue, the sublime experience still retains a

fundamental structure, regardless of the object that inspires it or the interpretation that is given to the experience”.

57. Versão original: “a magic power ... by which the forest is thrown open, the lakes and rivers are bridged, and all Nature yields to man”.

contraditórias que emergiam dos processos de transformação do meio social.

A percepção de coisas que parecem inéditas, assustadoras, poderosas em sua força, infinitas ou com seus limites velados, portentosas enfim, compõe essa nova sensibilidade no século XIX. A força de atos inaugurais, com seu caráter revelador de coisas antes submersas, e com seu poder transformador, ficou para sempre marcada na grandeza da imagem construída pelos homens que presenciaram a imposição da máquina e se chocaram com a revelação pública das necessidades e expectativas dos homens pobres. (BRESCIANI, 1984, p. 51)

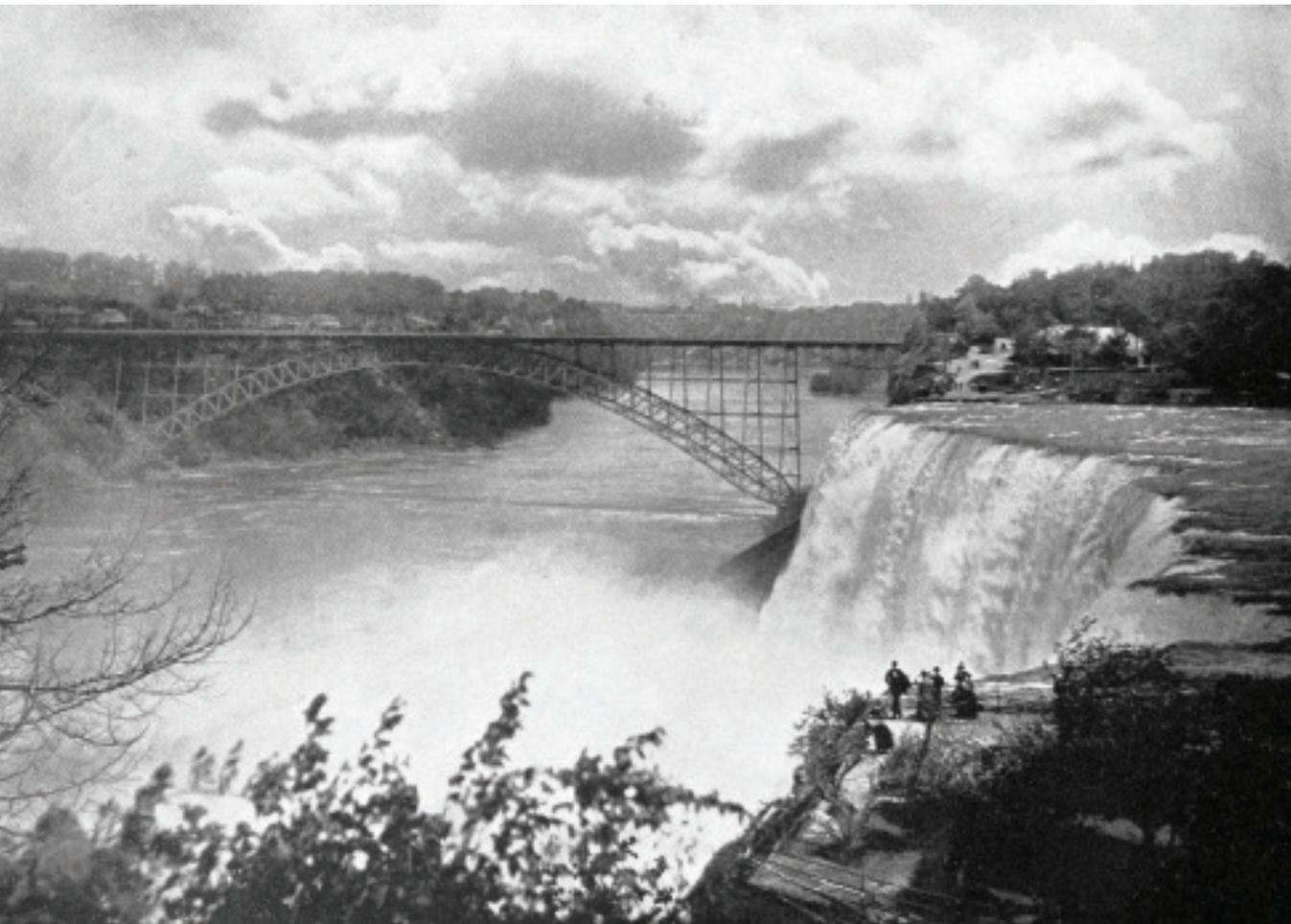
A ambivalência era também parte constituinte do sublime, revelando o fascínio pelos benefícios que a tecnologia podia gerar, pelas inovações e pela capacidade de realização do intelecto humano, à medida que suas fraquezas são reconhecidas, da necessidade constante de ultrapassar os limites outrora conquistados e, principalmente, do “domínio da mecânica sobre os corpos e as mentes” dos seus poderes destrutivos, o caos (BRESCIANI, 1984, p. 49).

O comboio galga o último penedo, e eu deponho rapidamente a planta sobre o asfalto da gare, com a íntima e palpitante satisfação de quem escapa de um perigo, vago, mas pavoroso. Em breve ele solta um guincho ensurdecido, arrasta-se surdamente como um monstruoso réptil, e vai ruidosamente sumir-se na pança hiante de um túnel, abandonando por um momento a sua longa e trabalhosa peregrinação através dos rochedos assoberbantes, que lhe marcam e cercam sempre, rigorosamente, a via torturada. (RAMALHO, 1882, p. 266 *apud* MATOS, 2013, p. 136)

A partir das ideias de Kant sobre o triunfo da imaginação e da razão diante da sublimidade da natureza, Nye (1994, p. 60) afirmou que o sublime tecnológico adquiria um novo significado, pois o próprio objeto de sublimidade – barcos a vapor, locomotivas, pontes, barragens, etc., – era a manifestação do gênio humano, da razão. Assim, o diálogo já não se estabelecia entre o homem e a natureza, mas entre o homem e suas obras. Isso implicou que o sublime tecnológico exigia uma razão em evolução constante, orientada para o futuro, diferenciando-se da eternidade do sublime da natureza.

Impregnando-se dos ecos do Romantismo e de suas categorias estéticas, o aparecimento do Movimento *Land Art*, especialmente nos Estados Unidos nos anos finais da década de 60, estendeu os debates

FIGURA 86:
Honeymoon Bridge,
Niagara Falls, 1900.
Fonte: Wikimedia
Commons.
(ao lado)



58. Versão original:
lugares extraños al sis-
tema urbano, exteriores
mentales em el interior
físico de la ciudad que
aparecen como con-
traimagen de la misma,
tanto em el sentido de
su crítica como em el
sentido de sua posible
alternativa.

sobre a expansão da experiência estética, das percepções da arte e suas relações entre o humano, a paisagem e a tecnologia. Em suas práticas artísticas, a paisagem tornou-se um campo de exploração, um espaço de crítica institucional, ao determinar a saída das obras dos espaços de legitimação dos museus e galerias.

As produções artísticas de Robert Smithson, Richard Long, Carl Andre, Michael Heige, Dennis Oppenheim, Nancy Holt, Richard Serra e Walter de Maria englobavam desde a fabricação de uma nova paisagem, com fortes alusões simbólicas, aos projetos efêmeros de caráter meditativo, uma procissão ritualística, centrada mais na revelação de suas especificidades do que na transformação de suas formas. De uma *artialização in visu* propôs-se uma *artialização in situ*, nos termos de Roger (2014).

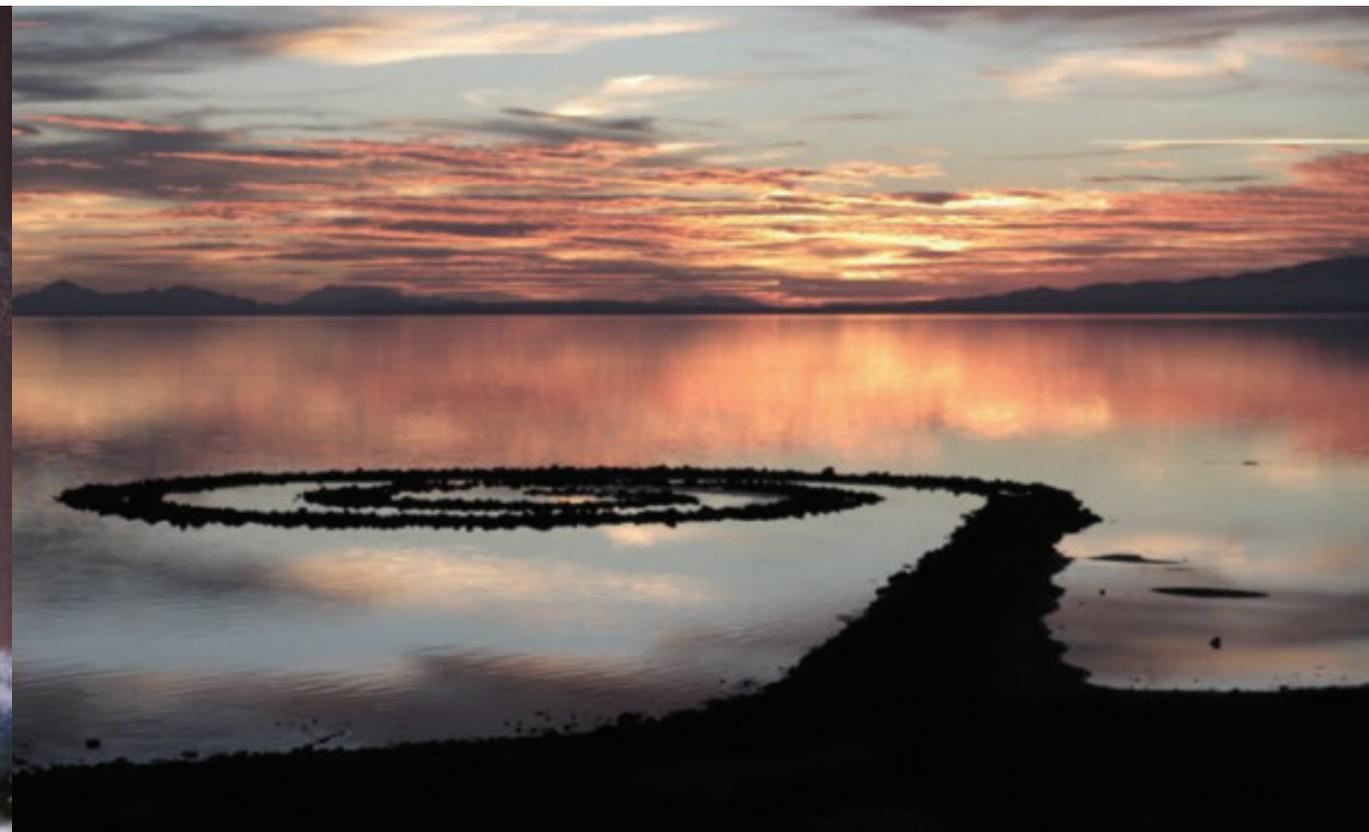
A busca por novas sensibilidades estéticas direcionou os artistas do *Land Art* aos subúrbios, estações ferroviárias, estradas, portos, sítios industriais, abandonados, espaços indefinidos, flutuantes, onde se preservam apenas valores residuais e a memória de um tempo histórico, situando-se fora das estruturas produtivas, como ilustrou Solá-Morales (2002, p. 188 tradução nossa): “lugares estranhos ao sistema urbano, exteriores mentais no interior físico da cidade que aparecem como contra imagens da mesma, tanto no sentido de sua crítica como no sentido de sua possível alternativa⁵⁸”.

A escala em níveis territoriais e os sítios escolhidos como suporte para as intervenções impactavam na apreensão da obra em sua totalidade e execução, exigindo projetos detalhados, o uso de tecnologias comumente presentes em obras de engenharia e, principalmente, a documentação do processo, por meio de ensaios, narrativas, diários de viagens, mapas, fotografias e filmes. O processo era parte do fazer artístico, evidenciando desde a escolha do sítio, os modos de deslocamento, à produção dos registros e projetos, essenciais para a experiência estética.

Robert Smithson (2006), um dos grandes nomes do *Land Art*, ao descrever suas práticas artísticas, relatou que se sentia atraído pelas “cenas de desolação”, paisagens que haviam sido pulverizadas ou subvertidas e buscava uma “desnaturalização”, não uma beleza cênica construída. Vinculadas ao discurso ecológico contemporâneo, suas obras problematizavam o avanço da tecnologia sobre a natureza, seu processo de degradação, segundo a noção de entropia e a inserção do observador na própria obra, efetivando sua realização plena. A experiência estética direcionada aproximava-se ora da variedade e atenção exigida pelo pitoresco, ora a uniformidade, sucessão, vastidão

FIGURA 87:
Spiral Jetty, Robert
Smithson, 1970.
Fonte: robertsmithson.
com

FIGURA 88:
Spiral Jetty, Robert
Smithson, 1970.
Fonte: robertsmithson.
com
(ao lado)



do sublime importado de Burke.

Às margens do lago de águas vermelhas em Utah, Smithson edificou sua obra mais afamada, *Spiral Jetty*, no ano de 1970. A beleza antinatural da paisagem dada pela aridez resultante de atividades industriais passadas evocava um estado primitivo. A procissão ritualística conduzia o sujeito através de um percurso de rochas basálticas e cristais de sal, que vinha à superfície a depender do movimento das marés. A experiência do sublime se realizava no “aqui e agora”, pela progressão ininterrupta, em espiral, que o direcionava para um “oceano primordial” e para a imaginação além de seus limites reais, imprimindo um caráter de infinitude à obra.

O sentido de vulnerabilidade e dissolução a partir da entropia é apresentado pela série de investigações e procedimentos artísticos realizados entre 1969-1971, que viriam a compor o repertório conceitual e operacional de suas “movimentações de terra” – *earthworks*. Segundo Peixoto (2010), essas obras possuíam dois tipos de abordagem: obras de fluxo e deslocamento de massas, com referências às falhas geológicas, terremotos, enchentes, processos de erosão, e obras de contenção de massas. Em *Asphalt Rundown* (1969), *Glue Pour* (1969) e *Concrete Pour* (1969), o artista executou o mesmo procedimento: o despejo de grandes cargas de cola, concreto e asfalto, respectivamente, sobre uma ribanceira em distintos sítios industriais.

O fluxo dos materiais que adentram nos contornos da topografia e se assentam em sua superfície era o objetivo final. A partir de então, a obra sujeitou-se ao curso do tempo, às intempéries, quando a entropia era evidenciada.

Em *Partially Buried Woodshed* - “Galpão de madeira Parcialmente Enterrado” (1970), uma antiga construção no campus da Universidade de Kent State, Ohio, foi soterrada. Sobre a estrutura do telhado foram derramados vinte carregamentos de terra, com o intuito de rompê-la. Na concepção da obra, a necessidade de ruptura da viga mestra era indicada, o ponto de suspensão da carga. No eminente desmoronamento, a estrutura foi novamente envolvida com terra, contendo-a e estabelecendo um equilíbrio precário. À beira do colapso, a massa disforme gerada evidenciou as tensões entre reversibilidade e irreversibilidade. A entropia tornou-se uma apropriação criativa, aproximando-se do devir efêmero, cuja fragmentação das formas resultou em latências, movimentos, colapsos e rupturas.

Apesar do esvaziamento de alguns de seus significados, o sublime continuou a ser conceituado na contemporaneidade como um processo heterogêneo, que se iniciava com uma ruptura ou “inibição

FIGURA 89:
Asphalt Rundown, Robert
Smithson, 1969.
Fonte: wikiart.org

FIGURA 90:
Glue Pour, Robert
Smithson, 1969.
Fonte: wikiart.org

FIGURA 91:
Concrete Pour, Robert
Smithson, 1969.
Fonte: robertsmithson.com



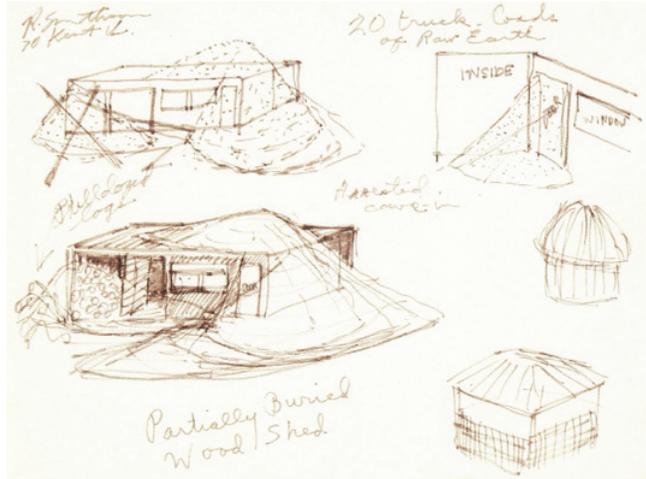


FIGURA 92:
Concepção, Partially
Buried Woodshed,
Robert Smithson, 1970.
Fonte: Wikiart.org
(ao lado)

FIGURA 93:
Realização da obra,
Partially Buried
Woodshed, Robert
Smithson, 1970.
Fonte: robertsmithson.com
(ao lado)

FIGURA 94:
Término, Partially
Buried Woodshed,
Robert Smithson, 1970.
Fonte: robertsmithson.com

FIGURA 95:
Entropia, Partially
Buried Woodshed,
Robert Smithson, 1970.
Fonte: robertsmithson.com



das forças vitais” e se desenvolvia num ajuntamento de sentimentos conflituosos (SHINKLE, 2013). A experiência do sublime, conforme teorizada por Kant, exigiu uma duração temporal e não se realizou de modo imediato, mas se desdobrou em seu curso, incorporando diferentes registros emocionais, como na experiência a seguir:

Nova York, 1951, o arquiteto Tony Smith e três estudantes da Cooper Union adentraram no canteiro de obras da New Jersey Turnpike, uma autoestrada ainda não inaugurada na periferia da cidade. A viagem ilícita realizada na penumbra suscitou em Smith uma experiência inefável, pronunciada como uma epifania:

(...) Era uma noite escura e não havia iluminação, nem sinalização no chão, nem as linhas do pavimento, nem muretas. Nada havia fora da estrada escura que corria por uma paisagem de planícies, circundada ao longe por colinas e pontilhada por chaminés, fábricas, torres, rios e luzes coloridas. Esse trajeto de carro foi uma revelação para mim. A estrada constituía uma grande parte da paisagem artificial; mas não se podia qualificá-la como obra de arte. Por outro lado, essa viagem fez por mim algo que a arte jamais fizera. Aquilo que eu ainda não sabia como chamar produziu, a seguir, o efeito de libertar-me de um grande número de opiniões que eu tinha acerca da arte. Parecia que havia lá uma realidade que a arte nunca expressara. A experiência que eu tinha vivido na estrada, por mais precisa que tivesse sido, não era reconhecida socialmente. Eu pensava comigo: claro que é o fim da arte. A maioria dos quadros parecia petrificadamente pictóricos depois disso. Era impossível pôr aquilo num quadro, era preciso vivê-lo. Mais tarde, na Europa, descobri algumas pistas de aterrissagem abandonadas – trabalhos abandonados, paisagens surrealistas, algo que não tinha nada a ver com função alguma, mundos criados sem tradições. Cada vez mais, sem qualquer precedente, as paisagens artificiais começaram a entrar em mim. (SMITH *apud* CARERI, 2014, p. 76)

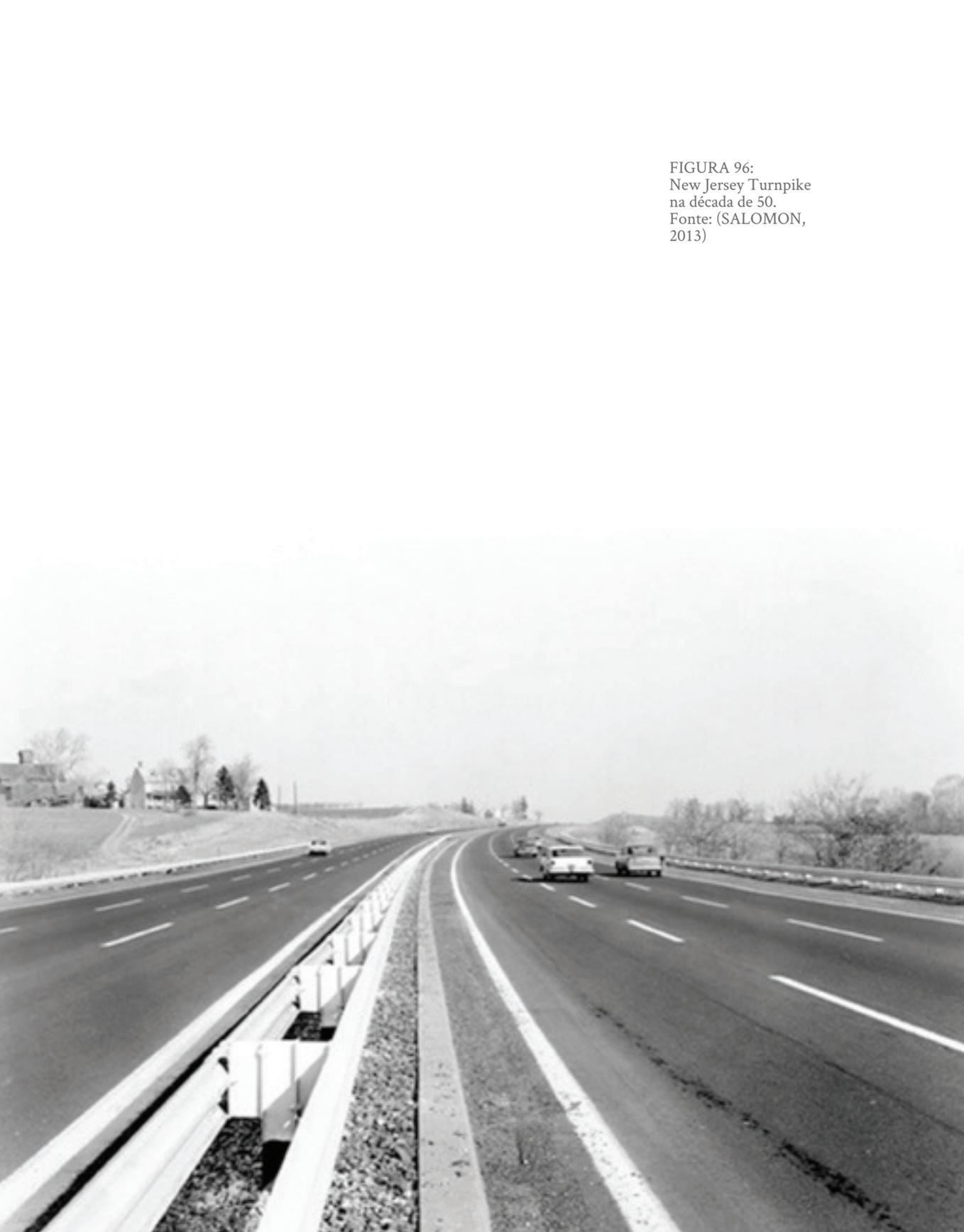
Esse relato foi publicado na revista *Artforum*, em dezembro de 1966, e anunciou a reconquista da paisagem enquanto experiência sensível e, por conseguinte, o papel do sujeito na determinação das sensibilidades e práticas artísticas emergentes. O deslocamento transformou-se em uma forma de arte autônoma, que exigia daquele que nela interage uma condição estrita de percepção e manipulação. A estrada, para Smith, era vista de dois modos distintos, conforme o olhar da arte minimalista e da *land art*, respectivamente: “uma é a estrada como um sinal e como objeto sobre o qual acontece o atravessamento; a outra é o próprio atravessamento como experiência, como *atitude*

que se torna forma” (CARERI, 2014).

Diferentemente das representações pictóricas, na qual o objeto está condicionado a uma forma e espaço específicos, segundo Salomon (2013), a prática artística se desenvolvia no transcurso do tempo, exigindo de Smith o uso simultâneo da atenção, memória e imaginação. A escala absoluta da estrada atravessando a paisagem plana e artificial o afetava emocionalmente, oprimindo-o. Um misto de sentimentos de reverência e consternação acompanhados pelo frenesi resultante da aceleração constante.

O artista Douglas Gordon (*apud* MORLEY, 2010) reforçou que, na arte contemporânea, o sublime assinala a ansiedade e senso de insuficiência humana, quando o sujeito é confrontado com algo além do conhecimento, do aceitável ou que traz a ameaça de exposição daquilo que deveria ser reprimido. O evento passa a compreender uma experiência do sublime mediado pela tecnologia, quando, nas palavras de Morley (2010), os códigos e estruturas sociais e psicológicas dissolvem-se e o sujeito alcança uma espécie de fronteira, na qual o pensamento racional finda-se e depara-se com algo integralmente perturbador.

FIGURA 96:
New Jersey Turnpike
na década de 50.
Fonte: (SALOMON,
2013)



3.2 O SUBLIME TECNOLÓGICO E A EXPERIÊNCIA DO VIAJANTE NA ESTRADA PARQUE TAGUATINGA

No princípio era o ermo
Eram antigas solidões sem mágoa.
O altiplano, o infinito descampado
No princípio era o agreste:
O céu azul, a terra vermelho-pungente
E o verde triste do cerrado.
Eram antigas solidões banhadas
De mansos rios inocentes
Por entre as matas recortadas.
Não havia ninguém. A solidão
Mais parecia um povo inexistente
Dizendo coisas sobre nada.
Sim, os campos sem alma

– Antônio Carlos Jobim, Vinícios de Moraes,
Brasília, Sinfonia da Alvorada, 1961.

59. Do grego horizon-ontos (ὁρίζων-οντος), de horizo (ὁρίζω), “limitar”, o horizonte é apresentado por Anaximandro, no século VI a.c., como ápeiron (ἄπειρον), o indefinido, o espaço amorfo, profano, portanto, sem limites, também compreendido como péras (πέρας), o limite, os confins da Ecúmena ou o submundo, conforme indicado por Hesíodo. Péras é a própria representação do Oceano, o “rio primordial” que circunda a massa terrestre formada pela Europa, a

“Brasília é construída na linha do horizonte. – Brasília é artificial. Tão artificial como devia ter sido o mundo quando foi criado”. Nas linhas iniciais da crônica *Brasília* (1999 [1962]), Clarice Lispector nos apresenta as impressões emergidas ao deparar-se com a cidade recém-inaugurada, chamando atenção para um dos signos constantemente evocados na designação de suas paisagens: a linha do horizonte. Presente nos escritos dos primeiros viajantes sobre o sítio para a Nova Capital, na concepção urbanística de Lucio Costa e nas narrativas cotidianas da cidade, o horizonte tornou-se um de seus elementos identitários, dada sua expressão poética, que também remete as primeiras representações paisagísticas na pintura. Antes disso, o horizonte estava associado a um limite, entre um mundo habitado, há tempos identificado pelos gregos como o Ecúmeno, e um mundo desconhecido e, por isso, associado simbolicamente ao caos, ao selvagem ou a um sertão esquecido.

A paisagem do cerrado, tão somente, expressava a sublimidade teorizada por Burke (1993 [1757]): a infinitude trazida pelo horizonte além, a vastidão das planícies áridas que na imaginação não encontra nenhum obstáculo, a solidão absoluta, a privação e os sentidos de morte e vida na mudança das estações. Entretanto, haviam duas forças a superá-la: o homem e seu duplo, a máquina. A natureza é entendida como um obstáculo a ser superado em nome do projeto de nação que Brasília representaria. A idealização do espírito empreendedor humano e o caráter civilizatório no avanço para o interior do Brasil nos discursos políticos visavam defender a mudança da capital e, assim, obter o apoio da sociedade. O progresso e um futuro próspero

que livraria o país de um estado de “primitivismo” indesejável eram reforçados constantemente nos veículos de comunicação.

A fundação de Brasília é um ato político cujo alcance não pode ser ignorado por ninguém. É a marcha para o interior em sua plenitude. É a completa consumação da posse da terra. Vamos erguer no coração do nosso país um poderoso centro de irradiação de vida e progresso. (KUBITSCHKE, 1957, p. 3)

As estradas de rodagem seriam, então, símbolos de integração do país, manifestando a transformação da natureza selvagem em civilização e o fascínio pela tecnologia. As dimensões monumentais, a força que adentravam no território, modelando-o à sua vontade, a possibilidade de comunicação entre distantes localidades e a imposição da escala no estabelecimento de uma ordem política e social configuram uma paisagem específica que toma o território como uma entidade homogênea, assim descrito por Besse (2014a, p. 120) com base no pensamento de Jackson, “a estrada política cria e organiza um território procurando controlá-lo” (*Ibid.*).

Só conhecerá o País a verdadeira grandeza no dia em que dominarmos os grandes vazios interiores, plantando cidades, rasgando estradas, levando o progresso técnico aos rincões remotos e explorando-lhes as imensas riquezas. E Brasília é o grande passo para esse mundo futuro. (KUBITSCHKE, 1957, p. 1)

Na edição histórica celebrando a inauguração de Brasília em 21 de abril de 1960, a revista *Manchete* destaca a construção das estradas cortando florestas, cruzando rios e vales, então, entendidas como entidades, que materializam a “vontade de unir os destinos da nação” (GOMES, 1960). A figura do candango também é mitificada, o arquétipo do herói aparece quando chamados de “novos bandeirantes”, diante da dificuldade de execução das obras, as condições extremas de exposição as intempéries, questões de salubridade, conflito com indígenas, a solidão, privação e o contato com a selva hostil, o que para Burke (1993 [1757], p. 84) “suscitam no espírito a ideia de força prodigiosa”. Segundo Shinkle (2013), a experiência individual do sublime torna-se a crença compartilhada de grandeza nacional.

Em alguns trechos o barranco foi cortado abruptamente para a passagem da estrada Belém-Brasília, como um filete perdido (ilegível) na floresta. As árvores gigantes foram abatidas a golpe de máquinas e ferramentas, mas o braço do caboclo completou muitas vezes a falta de (ilegível) técnica. E a selva foi, afinal, dominada. (REVISTA MANCHETE, 1960)

Ásia e a África, atuando como uma barreira que limita sua extensão e indica um mundo desconhecido, selvagem, atávico e caótico, a gênese dos deuses, e por tal razão, aquilo que envolve e governa todas as coisas. Uma imagem-mundo constantemente retratada na literatura e formadora da concepção arcaica de mundo helênica.

FIGURA 97: documentação da abertura da Rodovia Belém-Brasília em 1960. Fonte: Revista Manchete. (ao lado)



No destaque da abertura da Rodovia Fortaleza-Brasília, o trabalho humano é exaltado ante a máquina, o que para Videsott (2009, p. 238) demonstra o papel desempenhado pela Revista Manchete como um instrumento propaganda da presidência da República, buscando amenizar os conflitos e contradições, sem questionamento de suas decisões, exaltando os aspectos positivos da construção de Brasília e as narrativas de conquista do interior. Verifica-se que a composição das imagens foi manipulada com o objetivo de destacar a intencionalidade da narrativa, o caráter sublime dado à luta vitoriosa do homem contra a floresta, como pode ser visto na seção referente a obra da rodovia Belém-Brasília, considerada “obra do século” e, por isso, a mais documentada, e a morte de Bernardo Sayão, em 15 de janeiro de 1959, cuja tragicidade é teatralizada:

Quando as primeiras levas de operários partiram de Belém com o objetivo de abrir em plena selva amazônica, um homem alto e forte centralizava as operações. (...) Um dia, a queda inesperada de uma árvore gigantesca sepultou-o sob seus galhos milenares. Hoje, a rodovia, que parecia impossível e concretizou o milagre da integração nacional, leva nome do seu pioneiro, que foi assassinado pela floresta. (REVISTA MANCHETE, 1960, p. 62)

A retórica do progresso e de domínio da natureza agenciados pela modernidade permanecem na revista *O Cruzeiro*. A edição 20 de dezembro de 1958, juntamente com o cinejornal da Aviação Nacional, registram a abertura da rodovia Belo Horizonte - Brasília, exaltando o trabalho ciclópico realizado em tempo recorde, a concentração e a caravana de máquinas atravessando as matas, a logística da obra, a dificuldade aquisição de peças e acesso aos canteiros, muitas vezes possível somente de avião.

O projeto e a monumentalidade da estrada, de “primeira classe”, são constantemente citados, incluindo as preocupações com segurança, suavidade do percurso, qualidade da pavimentação, cercamento, preservação das matas lindeiras, conforme ressalta: “a estrada ligando o Rio e Belo-Horizonte a Brasília é, praticamente, uma grande reta. Esta sendo construída de maneira a permitir aos motoristas uma velocidade média de 100 quilômetros, sem qualquer perigo” (SANTAMARIA, 1958). Para Desportes, o traçado retilíneo obedece tanto a razões técnicas, quanto estéticas e filosóficas: “linha reta ilustra a razão do caminho mais curto e, ao mesmo tempo, demonstra a potência da arte, diante de uma natureza ‘caída’, a ser ordenada, retificada” (DESSPORTES *apud* BESSE, 2014a, p. 123).

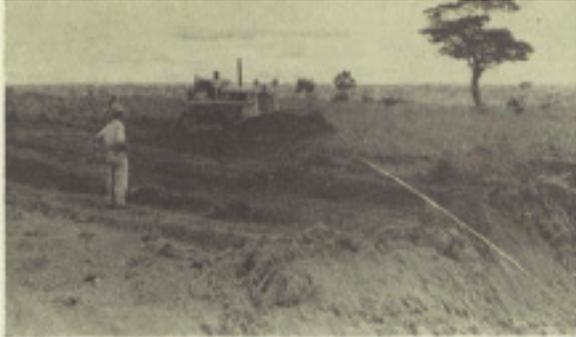
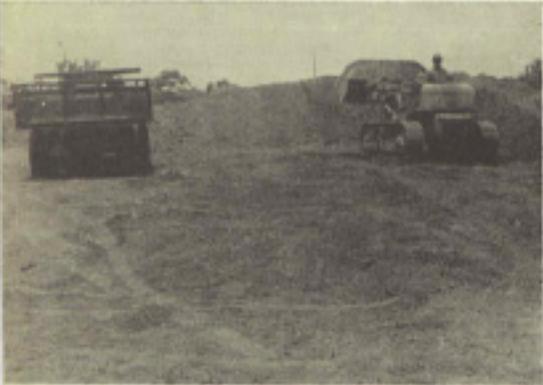
FIGURA 98: documentação da abertura da Rodovia Belém-Brasília em 1960. Fonte: Revista Manchete. (ao lado)



4 — Brasília

A marcha

• O homem e a máquina em trabalho conjugado.

• Tratores e caminhões em plena atividade.



5. Ex.º Sr. Presidente da República e o Dr. Ivo de Sá, Presidente da Cia. Urbanizadora do Novo Capital, em palestra cordial com engenheiros e operários.



• Prosseguem as sanções às topografias e a nivelção das áreas.



• Uma estrada vai sendo rasgada...



• Um ponto de emergência, sobre um riacho, no meio verde da brejeira...

Brasília — 5

da construção de Brasília



• A primeira descarga de cimento em Brasília.



• Materiais que em breve se transformarão em edificações e confortos.

HOMENS, máquinas, entusiasmo, ação. E Brasília é uma idéia que se concretiza, um empreendimento que avança em ritmo acelerado.

Governo e Nação anseiam por que se transformem em realidade os planos da nova urbs cuja edificação, no centro do território nacional, modificará profundamente o panorama econômico, social, político e administrativo do país. Aquêles põe todo seu esforço, dinâmico e patriótico, na abreviação da obra; a Nação acompanha com vivo interesse e confiança a execução do trabalho, ciente de que Brasília constitui a iniciativa mais acertada e mais oportuna para que o Brasil possa, de fato, progredir.

Nestas palavras do Senhor Presidente da República encontramos a síntese, o sentido integral da magnífica realização que ora tem lugar em pleno sertão brasileiro:

“A fundação de Brasília é um ato político cujo alcance não pode ser ignorado por ninguém. É a marcha para o interior em sua plenitude. É a completa comunhão da posse da terra. Vamos erguer no coração do nosso país um poderoso centro de irradiação de vida e progresso”.



• Um palácio provisório de madeira, edificado por iniciativa de amigos do Sr. Presidente da República, em pouco mais de dez dias.

FIGURA 100: fotoreportagem do primeiro número da Revista Brasília sobre a construção da capital em 1957. Fonte: Revista Brasília.



FIGURA 101:
Cruzamento do
Eixo Monumental
com o Eixo
Rodoviário em 1957.
Fonte: Revista Brasília.
(ao lado)

FIGURA 102:
Terraplenagem
da Praça dos Três
Poderes em 1957.
Fonte: Revista Brasília.
(ao lado)

FIGURA 103:
Obras da Estrada
Parque Aeroporto
(EPAR) em 1957.
Fonte: Revista Brasília.



Além da construção de pontes, postos de travessias, hotéis e outras edificações destinadas a serviços e comércio, a fotorreportagem volta-se para a capacidade de escoamento das produções agrícolas que a estrada trará ao norte de Minas Gerais e sul de Goiás e, por consequência, o desenvolvimento econômico e social. O discurso higienista também é presente, destacando o “extermínio do barbeiro” e a recuperação de zonas pobres e “insalubres”. Assim a Belo Horizonte – Brasília torna-se “a redenção de uma região praticamente perdida para o Brasil”, “a esperança do sertão esquecido” (SANTAMARIA, 1958).

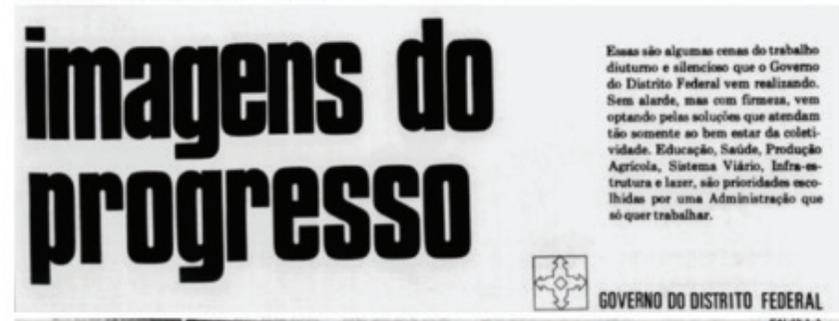
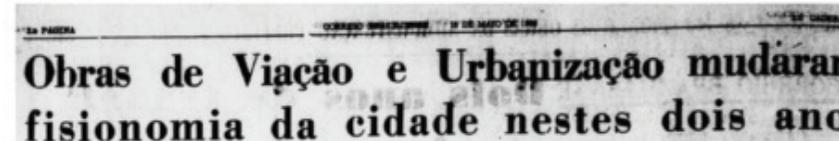
Os sentidos de grandeza, complexidade e rapidez atribuem uma sublimidade na transformação da natureza em uma paisagem tecnológica. Em *A Marcha de Construção de Brasília*, seção da revista publicada pela Novacap a partir de 1957, a paisagem torna-se uma impressão da intervenção humana sobre ela. As movimentações de terra, escavações, terraplenagem, o rastro deixado por caminhões, tratores, retroescavadeiras, rolos compactadores no cerrado revelam o substrato vermelho do solo e sua aridez. Uma artificialidade que remete a um novo mundo em formação. A natureza é moldada, transformada e melhorada, tornando-se uma “segunda criação”, nas palavras de Nye (2011).

Intensa movimentação de homens e de máquinas eis o que tem caracterizado esta fase inicial da construção de Brasília. Rapidamente se vai modificando a fisionomia da região, onde mais ele três mil trabalhadores - técnicos e operários - e cerca de duzentos possantes aparelhos motorizados desenvolvem cotidianamente uma atividade disciplinada e produtiva. Até pouco mais de quatro meses era apenas o ermo. Extensas e verdejantes campinas, vastas e suaves rechãs adormecidas na morna quietude secular da sua solidão. Agora é um cenário diferente. Determinada, atuante, uma população de obreiros, a que se agregam dia a dia novos contingentes, realiza o grandioso plano que um Governo, patriótico e empreendedor, lhe confiou. Já não é mais o ermo, já não são mais as plagas solitárias, formosas e silentes, jazendo melancolicamente no abandono. Hoje é Brasília, Brasília a nova Capital do Brasil, palpitante de vida, que está surgindo. (REVISTA BRASÍLIA, 1957, p. 4)

As fotografias capturam um processo, o que Hvattum (2011, p. 116) determina como uma dramática transformação da paisagem em um novo fenômeno, já não mais objeto de contemplação, mas de construção. As figuras humanas ora aparecem reduzidas, dando ênfase as dimensões das máquinas, construções e das extensões de terra trabalhada, ora evidenciadas, principalmente, durante a visita de

FIGURA 104: Matéria do dia 23 de abril de 1961 informando sobre a inauguração da EPTG no primeiro aniversário de Brasília. Fonte: Correio Braziliense. (ao lado)

FIGURA 105: Colagem de matérias sobre a realização de obras viárias em Brasília entre 1960 e 1974. Fonte: Correio Braziliense (ao lado)



políticos e personagens ilustres à obra ou às inaugurações.

Quando a paisagem é compreendida como um produto do trabalho e planejamento, engenheiros, arquitetos e técnicos assumem-se como figuras centrais em seu processo de ordenamento, retirando-a da inacessibilidade para a fecundidade (*Ibid.*, p. 114). Um triunfo sobre a natureza qualificada por sua grandeza e infinitude, subjugada pelo poder tecnológico, conforme destacados nas legendas das imagens: “uma estrada vai sendo rasgada (...) O homem e a máquina em trabalho conjugado (...) homens, máquinas, entusiasmo e ação” (REVISTA BRASÍLIA, 1957, p. 4-5).

Videsott (2009, p. 285) ressalta o alinhamento da comunicação e documentação fotográfica da construção da cidade aos discursos políticos. As revistas *Manchete*, *O Cruzeiro* e *Brasília* incorporaram a mesma linguagem visual, consolidando o ato de fundação da cidade em uma paisagem solitária e reforçando a representatividade do poder público por meio das imagens de eficiência, planejamento técnico, industrialização e modernização. As estradas tornam-se objetos paisagísticos, celebradas por sua monumentalidade, magnificência, esforço de realização e capacidade de ordenamento da natureza selvagem. A retórica do sublime tecnológico as elevam à portadoras do futuro próspero da nação.

As noções de progresso, avanço e melhoria somados aos investimentos da indústria automobilística e a visibilidade trazida pelas obras viárias ao poder público, justificam, segundo Schvarsberg (2012, p. 109), a permanência nos cronogramas eleitorais e a reprodução de um urbanismo rodoviário, que prioriza o transporte individual e determina o esgarçamento do tecido urbano e social. Consequentemente, os órgãos ligados ao transporte individual passam a atuar como promotores da modernização, especialmente, o Departamento de Estradas e Rodagem do Distrito Federal (DER-DF). O *Correio Braziliense* continuará a ressaltar a celeridade de execução das obras, “em ritmo Brasília”, as “imagens do progresso” e a mudança de fisionomia da cidade, abrindo espaço para a propaganda política:

Para uma cidade ainda em fase de construção como é o caso de Brasília, as obras de viação (terraplanagem, pavimentação e obras de arte) e urbanização (calçadas, meios fios e grama) assumem uma importância maior que em qualquer outra cidade já construída. Racionando nestes termos foi que a Administração do Prefeito Plínio Castanheda, nestes dois anos de trabalho, deu ‘especialíssima atenção’ a esses setores que se constituíram ‘em verdadeira tônica da Programação. (CORREIO BRAZILIENSE, 1966)

FIGURA 106:
EPTG em 20 de junho
de 1966.
Fonte: Residência
Oficial de Águas Claras
(ao lado)

FIGURA 107:
Inauguração pista
dupla para Taguatinga,
21/04/1966.
Fonte: Residência
Oficial de Águas Claras.
(ao lado)



A inauguração oficial da EPTG em 21 de abril de 1961, ainda que tenha sido traçada anteriormente, ganha destaque no jornal, evidenciando sua importância econômica, a redução do tempo de percurso entre Taguatinga e o Plano Piloto, as “avançadas técnicas rodoviárias” utilizadas, a rapidez na execução, a mobilização de máquinas e, novamente, a exaltação de autoridades públicas e da empresa responsável pela obra, *Delcio Souza, Empresa de Construção e Pavimentação*. Entretanto, o caráter inóspito e desértico da paisagem entre a cidade-mãe e a satélite, resultou em sua subutilização nos primeiros meses. A estrada não era desejável de trafegar, segundo o relato de Otávio Leite de Sousa, subprefeito de Taguatinga:

“Taguatinga” (...) é servida por quatro companhias de ônibus, com um serviço razoável para as exigências da cidade. Tenho sido perguntado por várias pessoas por que a Estrada Parque de Taguatinga não é utilizada para o acesso à cidade. A explicação é fácil. A estrada velha⁶⁰, como chamam, atende melhor à necessidade da população, pois a nova corta uma zona ainda desabitada, apesar de abreviar em cerca de 30 minutos o percurso da Estação Rodoviária ao centro de Taguatinga. (SOUSA, 1961)

Como um sinal abstrato que atravessa a vasta paisagem, a estrada ganha verticalidade com o plantio de eucaliptos em suas margens. O denso cinturão que se forma traz um sentido de orientação à medida que delimita um horizonte próximo. Além deste, encontra-se uma “natureza primeira” de extensão incomensurável, responsável em causar no sujeito o que Burke chama de “horror deleitoso”. A ânsia pelo embelezamento do trajeto, fazendo uso de espécies estranhas ao cerrado, impõe-lhe um novo sentido, que se traduz a conciliação entre o progresso tecnológico e a natureza.

Hvattum (2011, p. 118), ao analisar as fotografias do engenheiro Carl Abraham Pihl (1825-1897) – primeiro diretor do sistema ferroviário norueguês – afirma que as obras por ele executadas, de pontes e trilhos, expressam beleza, harmonia e ordem, não a magnificência e incomensurabilidade, tratando-se de um “belo tecnológico”, não de um “sublime tecnológico”, discordando de Nye. Busca-se uma paisagem domesticada, que se adequa a perspectiva do sujeito, retomando a ideia burguesa de melhoramento rural. A paisagem é fecunda, produto de trabalho e planejamento.

Paralelamente, percebe-se, no primeiro momento da estrada-parque, a presença de um “belo tecnológico”, verificável na atenção às qualidades visuais do percurso, ainda que dissimule as

FIGURA 108:
EPTG em 26/09/1974.
Fonte: Residência
Oficial de Águas Claras.
(ao lado)

60. Possivelmente, segundo um apanhado de matérias do Correio Braziliense, a “estrada velha” de Taguatinga é um trecho da Rodovia Anápolis-Brasília, limite ao sul da cidade.



lógicas segregacionistas que a conceberam: a linearidade da vegetação delinea as linhas de força de uma perspectiva de caráter monumental que converge no destino à frente, induzindo ao viajante um estado de contemplação. Isso veio a configurar uma paisagem idílica, de forte expressão simbólica, que remete aos passeios campestres do Romantismo, aos ideários da cidade-jardim e de cidade-parque almejada por Lucio Costa. Em alguns de seus artigos, o urbanista expressa a sensibilidade contemplativa que atribui à paisagem, aliada ao intimismo, ao sentido lírico e a complexidade utilitária (TELLES, 1989, *passim*), como pode ser visto nos trechos a seguir:

Monumentalidade que não exclui a graça, e da qual participarão as árvores, os arbustos e o próprio descampado como complementos naturais, porquanto o que caracteriza o conceito moderna de urbanismo (é) a abolição do “pitoresco”, graças à incorporação efetiva do bucólico ao monumental. (COSTA, 1952 *apud Ibid.*, p. 89)

Eu desejo ver o mínimo de casas. Desejo esquecê-las (...). A vista principal é simplesmente a avenida com árvores em volta, (...) sente-se intensidade arquitetônica apenas na parte central. (...). Mesmo que a área residencial se estenda por 6 quilômetros, é quase como se estivéssemos fora da cidade quando se deixa o centro. (COSTA, 1958 *apud Ibid.*, p. 91)

O traçado funcional da estrada se adequa à conformação topográfica suave do sítio, preocupação já presente na concepção urbanística de Brasília. Ademais, a estrada traz um sentido de ordenação e clareza, como também gera de um desenho para o território, um projeto unitário que congrega a arquitetura, o urbanismo e a paisagem. Nas palavras de Telles (1989, p. 94), o desenho de Lucio Costa traz a natureza para a presença da cultura, a verdadeira síntese moderna, que dissolve, no meio urbano, “a visão contemplativa na forma reflexiva de um íntimo horizonte”.

A estrada-parque configura uma paisagem acessível prioritariamente de automóvel, o qual determina uma apreensão específica do conjunto do território, provendo ao observador outros pontos de vista. Böhme (2011, p. 232) ressalta que a busca por uma paisagem a ser contemplada significa atravessá-la. A paisagem percebida na viagem está além da sequência rápida de imagens que estamos em vão tentando capturar.

A introdução no automóvel na contemporaneidade instaurou um novo paradigma entre o homem e o binômio espaço-tempo. A

FIGURA 109:
Churrascaria do
Julio em 1983.
Fonte: Regina Pereira.
(ao lado)



FIGURA 110:
EPTG em 1972.
Fonte: Eliete Russo.

FIGURA 111:
Blitz na EPTG nos
anos 70.
Fonte: Histórias de
Brasília, Facebook.
(ao lado)



possibilidade de rápido deslocamento determinou novas percepções e apropriações do território (GONÇALVES, 2014, p. 41). Assim como a locomotiva, o automóvel evoca uma sublimidade tecnológica e uma nova estética, frente a velocidade alcançada e a imposição de um mundo de aceleração máxima.

Conforme apontado por Nye (2011, p. 99), em cada tipo de transporte está implícito uma paisagem idealizada, cada tipo de transporte foi pensado para definir e construir uma paisagem, incorporar um certo olhar, por isso, a estrada e os meios de transporte devem ser pensados de modo integrado. Estas questões serão aprofundadas no artigo *Redefining the American Sublime: from Open Road to Interstate* (2011), no qual examina diferentes tipologias viárias como expressões de práticas estéticas distintas, concentrando-se nos sentidos da viagem e na experiência do viajante.

A viagem como um encontro com o desconhecido, a aventura, o alcance a lugares ermos, a flexibilidade e liberdade na escolha do destino e o tempo de permanência são algumas das razões elencadas por Nye (2011), que justificam o encantamento causado pelo automóvel nas primeiras décadas do século XX, a despeito da inerente sensação de vulnerabilidade e perigo que o acompanhava.

Os motoristas que se dirigiam para oeste americano recebiam as mesmas qualidades dadas aos dias de vadiagem e diligência – independência, espaço aberto, simplicidade e lazer –, contrastando-se com leste tumultuoso, frenético e compulsivo, tema de inúmeras obras da literatura e cinema. O autor (*Ibid.*, p. 106) também afirma que o automóvel além de trazer a necessidade de novos modos de experiência da paisagem, passou a criá-las, exigindo estradas não exclusivas ao trânsito de passagem e que possibilitassem a recreação e imersão na natureza, exemplificar, as *parkways* de Olmsted e Vaux e suas futuras revisitações.

Surge uma nova estética determinada pela máquina: asfalto, estacionamentos, garagens, elementos de sinalização, postos de abastecimento, oficinas, lava-jatos e outros comércios e serviços à beira da estrada. Paralelamente aos ritmos frenéticos dos deslocamentos entre centro e periferia, a EPTG transforma-se em destino para aqueles em busca de entretenimento ou do “refúgio do campo”, principalmente durante os fins de semana. As edificações que se alinham em seu curso tornam-se não apenas referências espaciais, mas passam a compor a memória de suas paisagens.

Nas proximidades da Superquadra Brasília (SQB), sobre uma vereda repleta de buritis, foi construída em 1964 a Churrascaria

do Júlio, de propriedade de um sargento do exército, considerada “o lugar mais democrático da cidade” (MARSICANO, 2004, p. 33) e constantemente evocada nas histórias sobre a estrada. Assim como o viveiro da chácara Onoyama e os morangos da família Kobayashi, marcados nos muros e letreiros, além das barracas de frutas cultivadas na região, lanchonetes de venda de água de coco, pastel e caldo de cana e outros pequenos comércios que se agrupavam à sombra dos eucaliptos.

A partir da década de 90, juntamente com a intensificação do processo de urbanização, uma paisagem vernacular de consumo começa a ser configurada. Nas proximidades de núcleos habitacionais, novos usos e edificações agregam-se à estrada, aproveitando-se de sua acessibilidade. Bares, choperias, casas de festa e shows, lojas de conveniência, restaurantes, clubes de servidores, campos de futebol e um pesque-pague às margens do córrego Vicente Pires, com acesso a piscinas e matas ciliares, eram intensamente frequentados, e em grande parte, não regulamentados. Em referência a matéria do Correio Braziliense, cria-se uma “cidade em linha reta” (*Ibid.*) uma cidade não apenas do entretenimento, mas essencialmente cotidiana e, por isso, tecida na profusão de imagens, fluxos, luzes, sons, texturas e formas, de aparente desordem e variedade. Ao mesmo tempo que suas conotações negativas ganham força, conforme expressos em matérias distintas do Correio Braziliense – “os perigos da ‘estrada da morte’”; “EPTG é uma estrada cheia de problemas”.

Nye (2011, p. 105) aponta que o automóvel, a estrada e sua arquitetura fundiram-se em uma paisagem integrada, orientada à máquina, peripatética e apreendida apenas no ato do deslocamento. Ao invés de ausências, predomina-se uma abundância de intenções estéticas (PICON, 2000, p. 69), estabelecendo uma relação de proximidade com o viajante, comparável a figura do *flâneur*, quando o exige uma busca visual e um mergulho no seu espetáculo sem fim de símbolos e signos.

O adensamento populacional, a demanda pelo movimento contínuo e aumento da velocidade das comunicações resultou na ampliação da superfície viária, de novas faixas para abrigar trevos, viadutos, rampas, passagens livres e toda a sorte de sinalização, viária ou comercial, redes elétricas e postos de serviços. A EPTG tornou-se, então, sinônimo de mobilidade, de concentração de tráfego e, posteriormente, de isolamento de seu contexto urbano.

O deslocamento é normatizado e a experiência empobrecida em nome da velocidade, eficiência e segurança, seguindo a mesma

A CIDADE EM LINHA RETA

A ESTRADA PARQUE TAGUATINGA-GUARÁ COLECIONA HISTÓRIAS AO LONGO DE SEUS 12 KM

UMA HISTÓRIA

O projeto de criação de uma nova cidade e de uma nova estrada é o governo do Estado de Goiás. O governador Fernando Collor, em 1990, decidiu criar uma nova cidade e uma nova estrada. A cidade seria chamada de Taguatinga e a estrada de Taguatinga-Guará. O projeto foi aprovado pelo Conselho de Desenvolvimento Econômico de Goiás e pelo Conselho de Desenvolvimento Urbano de Goiás. A cidade foi criada em 1991 e a estrada em 1992. A cidade é uma das mais modernas do Brasil e a estrada é uma das mais modernas do mundo.



MORANGOS E SORRISOS

Quem mora perto da estrada fica de cabeça de morango. É assim que se chama a região de Taguatinga-Guará. A estrada é conhecida por ser uma das melhores do mundo. Ela é muito moderna e tem muitas lojas e restaurantes ao longo dela. As pessoas que moram perto da estrada são muito felizes e gostam de trabalhar nela.



ONDE TUDO COMEÇOU

Quando Collor chegou ao poder em 1990, ele decidiu criar uma nova cidade e uma nova estrada. Ele chamou a cidade de Taguatinga e a estrada de Taguatinga-Guará. O projeto foi aprovado pelo Conselho de Desenvolvimento Econômico de Goiás e pelo Conselho de Desenvolvimento Urbano de Goiás. A cidade foi criada em 1991 e a estrada em 1992.

COGO DO BARULHO

Quando a estrada foi criada, ela trouxe muito barulho para a região. As pessoas que moram perto da estrada são muito felizes e gostam de trabalhar nela. A estrada é conhecida por ser uma das melhores do mundo.

CHURRALCRIA DO JULO

Quando a estrada foi criada, ela trouxe muito barulho para a região. As pessoas que moram perto da estrada são muito felizes e gostam de trabalhar nela. A estrada é conhecida por ser uma das melhores do mundo.

18 Especial

EPTG, LIGAÇÃO ENTRE TAGUATINGA E O PLANO PILOTO, ATRAI QUEM GOSTA DE COMER, BEBER E DANÇAR

Agitos na estrada

MILITANTES
DISCUTEM COMIDA

Em meio a um ambiente de festa, com música e dança, um grupo de militantes discute a importância da comida na luta social. Eles estão em uma barraquinha ao lado da estrada Taguatinga-Guará, onde se realizam eventos para conscientizar a população sobre os direitos trabalhistas e sociais.

Com o crescimento de 11,2 quilômetros, a EPTG — estrada de Taguatinga-Guará — foi criada em 1992. Desde então, ela tem sido uma das principais vias de acesso entre as cidades de Taguatinga e Guará. A estrada é conhecida por ser uma das melhores do mundo e atrai muitos turistas e moradores locais.

Na noite de sexta-feira, o barulho das festas não impediu os militantes de se reunirem para discutir a importância da comida na luta social. Eles estão em uma barraquinha ao lado da estrada Taguatinga-Guará, onde se realizam eventos para conscientizar a população sobre os direitos trabalhistas e sociais.

Os moradores locais e os visitantes se divertem muito com a música e a dança. A estrada é conhecida por ser uma das melhores do mundo e atrai muitos turistas e moradores locais.

FIGURA 112: Matérias do Correio Braziliense apresentam a EPTG como um lugar de comércio e entretenimento. Fonte: Correio Braziliense. (ao lado)

FIGURA 113 e FIGURA 114: Retirada das barracas de frutas e comida das margens da EPTG em 1986. Fonte: ArPDF.



FIGURA 116: Colagem de matérias que associam a EPTG à morte e aos rigores das travessias cotidianas entre 1970 e 1979. Fonte: Correio Braziliense.



FIGURA 117: Retirada dos eucaliptos em 2009 para início da ampliação da via. Fonte: Skyscrapercity.



FIGURA 118: Reforma de ampliação da EPTG em 2009. Trecho entre Taguatinga e Águas Claras. Fonte: DER.



FIGURA 119: Reforma de ampliação da EPTG em 2009. Trecho Vicente Pires-Residência Oficial de Águas Claras. Fonte: DER.



FIGURA 120:
EPTG, Postes de
iluminação pública,
2016. Fonte: Agência
Brasília.
(ao lado)

FIGURA 121:
EPTG em 2011. Fonte:
Yahoo Brasil.



O cavalo, como um animal útil, próprio para o arado, a estrada, o transporte de cargas, sob qualquer ponto de vista utilitário, enfim, nada tem de sublime; porém será sob essa perspectiva que nos causa impressão, ele, “cujo pescoço está envolto em tempestuosidade, cujas narinas majestosas inspiram terror, que devora as distâncias com violência e furor, que traga as distâncias com violência e furor, que traga as distâncias com ímpeto e fúria, quem não acredita ser o sim de uma trombeta?” (BURKE, 1993 [1757], p. 72)

Um sublime dinâmico é ativado no ato de direção, uma vez que a via expressa demanda um individualismo extremo e um envolvimento com seu sistema tecnológico, enquanto a paisagem é relegada a segundo plano. O movimento contínuo não dá margem à contemplação. Tomadas de decisão, manobras, velocidade ativam um estado de alerta e autopreservação frente ao perigo e morte iminente: “a paisagem interativa do motorista era mais abstrata e vista de forma mais rápida, às vezes até aterrorizante⁶¹” (NYE, 2011, p. 107). O que lhe resta são o signos e símbolos que o ajudam a organizar a percepção. A visão torna-se central e os outros sentidos são apagados, eliminando a liberdade e a experiência corporificada (*Ibid.*, p. 106-108). Complementando Nye, Desportes (2005) afirma que a concentração do motorista se volta para o que está à frente, “um mundo frontal”, dissolvendo a percepção do que se encontra nas laterais.

A rodovia de acesso limitado culmina em velocidades maiores e regulares através de um ambiente homogêneo que não atrai atenção para si mesma. Portanto pouco distrativa. O problema para o motorista em uma interestadual não é variedade, mas semelhança, levando potencialmente à distrações⁶². (NYE, 2011, p. 108)

Entretanto, Böhme (2011, p. 230-233) discorda tanto de Nye quanto de Desportes ao afirmar que a perda de contato sensorial com a paisagem imediata apresenta-se de forma mais contundente com a locomotiva, apresentando também os diferentes olhares que cada técnica de transporte traduz. Na locomotiva, a diferença entre o espaço interno e o externo era absoluta, eliminando sons, cheiros, texturas. No automóvel, mesmo que temporariamente, a possibilidade de paradas e permanências, abolia implicitamente os limites entre o viajante e a paisagem.

Na primeira, os objetos à beira dos trilhos aparecem enevoados, embaçados, desenvolvendo-se sequencialmente diante da velocidade constante e encaminhando o olhar para o plano de fundo delimitado pela janela. Isto resultará na planificação da paisagem,

FIGURA 122:
Vídeo-arte Passenger
II, Karina Dias, 2006.
Fonte: karinadiaz.net
(ao lado)

61. Versão original:
“The interactive landscape of the driver was more abstract and ‘seen at a rapid, sometimes even a terrify pace.’”

62. Versão original:
“The limited access highway meant increased and regular speed through a homogenous environment that did no draw attention to itself, and which was therefore not distracting. Indeed, the problem for the driver on a Interstate was not too much variety but sameness, potentially leading to inattention and daydreaming.”



transformando-a em uma imagem pictórica. As discontinuidades na percepção irão ocorrer, tanto na locomotiva quanto no metrô, no encolhimento, distorção e compressão da imagem, transformada em linhas, contornos e *flashes* de luz no mergulho na escuridão do túnel, seguido pelo aparecimento súbito ou entrada no espaço controlado das estações e suas sinalizações sonoras.

Ao automóvel são atribuídos o olhar cinemático e o olhar fractal, o primeiro somente possível ao passageiro, o segundo ao motorista. Em *Passager II*, Karina Dias (2010, p. 208-210) exemplifica o olhar em movimento, que pode ser entendido como o olhar cinemático especulado por Böhme. A vídeo-projeção realizada em 2006 consiste em cenas captadas em um carro em movimento entre Paris e Chartres: um panorama e três fragmentos. Cada uma delas revelam paisagens independentes e uma multiplicidade de relações.

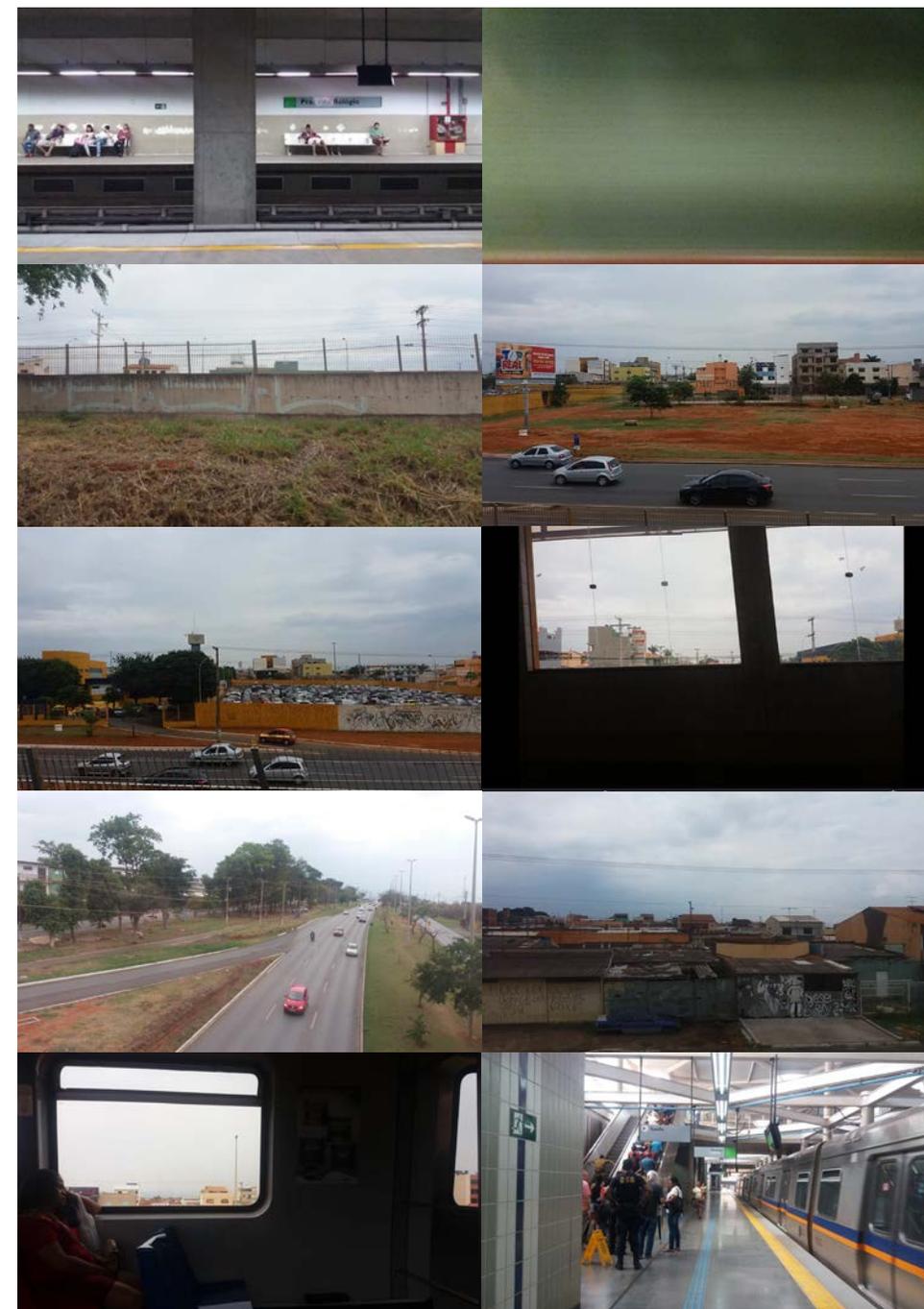
O panorama é identificado pela autora como o tempo real do trajeto, já os fragmentos estão ligados à memória, a sucessão de imagens que se deslocam da esquerda para a direita até o desaparecimento completo. O que é capturado no primeiro plano é mostrado no segundo, um detalhe que faz emergir um outro tempo. Ao ser deslocado do contexto, os elos entre fragmentos são interrompidos, erode-se o conjunto, até sua identificação pelo olhar, ganhando outro sentido à medida que volta a fazer parte e todo.

Já a percepção do motorista fragmenta-se nos cortes realizados pelas janelas, espelhos laterais e retrovisores, sem que haja a produção tanto de uma representação pictórica quanto a impressão consciente do todo. Entretanto, a visão fractal, conforme diz Böhme (2011, p. 234-235), possibilita ao sujeito uma compreensão da atmosfera ao redor do veículo – condições climáticas e do tráfego – e uma certa impressão da paisagem circundante. Enquanto o passageiro produz a paisagem como um filme, o motorista como um videoclipe, uma visão híbrida que abarca uma estrutura não-linear e sem o comprometimento de um sentido geral.

Ao ver as vantagens de uma rodovia e a vista que nos apresenta como um fluxo enquadrado pelo para-brisas, o espetáculo se mostra num ritmo compassado. O motorista vê esses elementos em sua direção, então os atravessa e descobre outros. É um espetáculo que gera prazer genuíno; a mutável percepção das coisas, seus movimentos relativos, no jogo de se tornar visto e desaparecer são todos fontes de regozijo⁶³ (DESPORTES, 2005, p. 243-254 *apud* BÖHME, 2011, p. 233, tradução livre)

FIGURA 123:
Sequências de imagens
captadas pela janela
do metrô, saindo
da Estação Praça do
Relógio em direção
à Estação Ceilândia
Centro, 2016.
Fonte: Autora.
(ao lado)

63. Versão original:
“In viewing the features
of the highway and the
sights it presents to us
as a stream framed by
the windscreen, the
spectacle appears as a
rhythmical sequence.
The motorist sees
these elements coming
toward him, then passes
them by, while disco-
vering others. It is a
spectacle that can afford
genuine pleasure; the
changing perceptions
of things, their relative
movements, the game
of coming into view
and vanishing are all
sources of delight.”



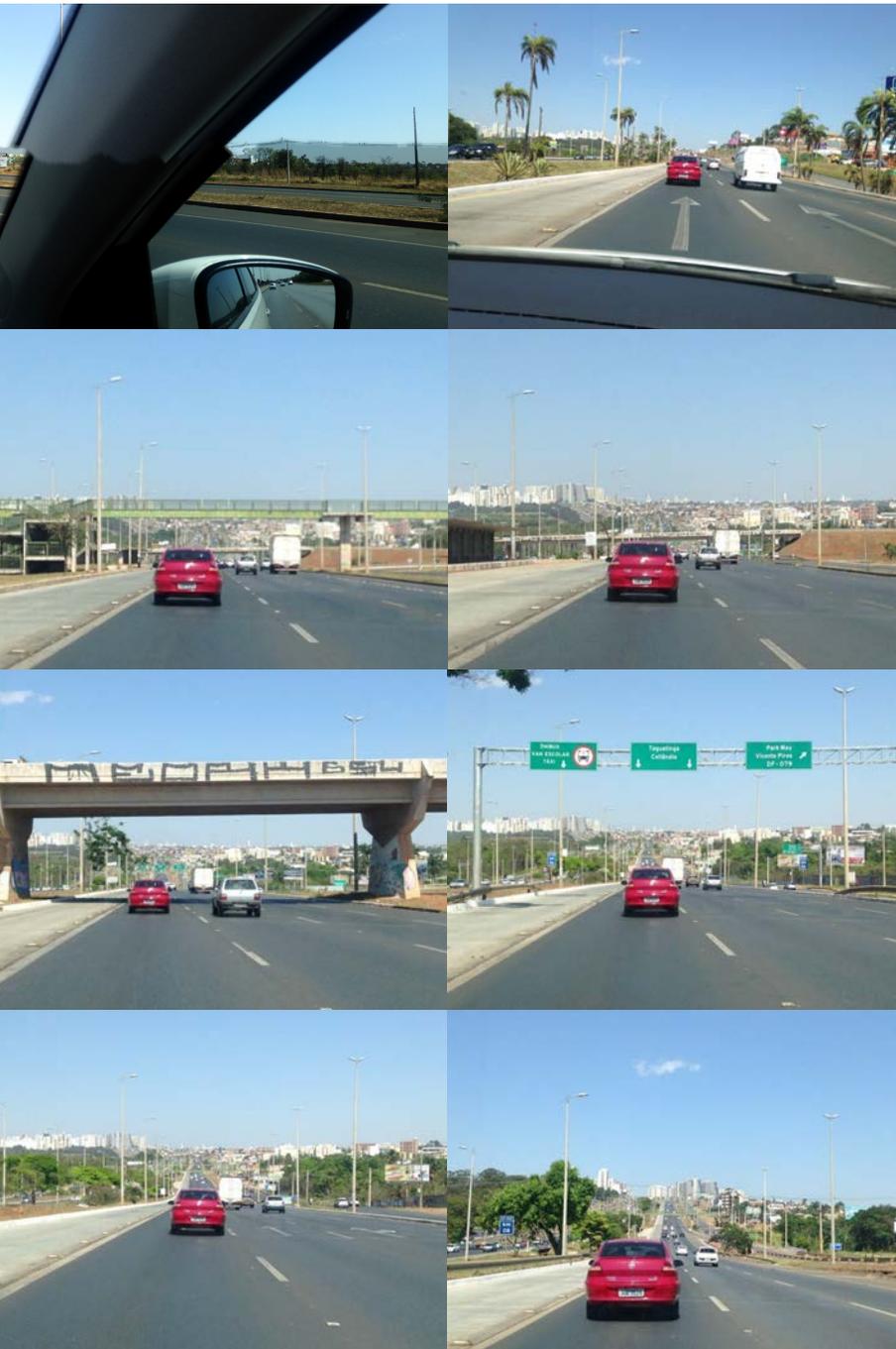
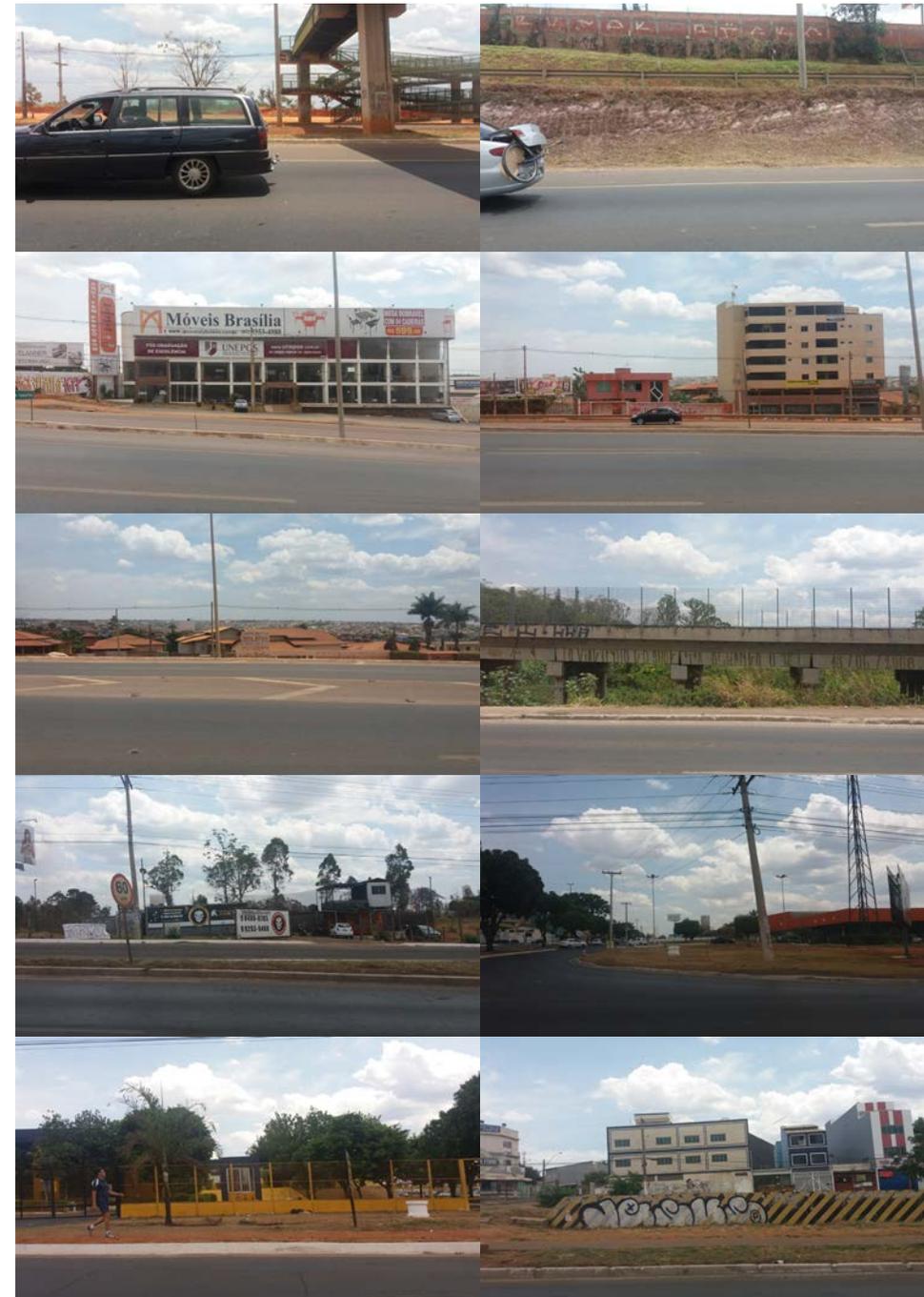


FIGURA 124:
Sequências de imagens
captadas pelo para-brisa
de um carro através da
EPTG, 2015.
Fonte: Autora.

FIGURA 125:
Sequências de imagens
captadas pela janela
lateral de um carro
através da EPTG, 2017.
Trecho Vicente Pires-
Avenida Elmo Serejo.
Fonte: Autora.
(ao lado)



A segregação do tráfego de passagem do tráfego local com a implantação das faixas marginais trouxe novas dinâmicas à EPTG, agora uma entidade híbrida, que estabelece distintas relações com a paisagem imediata e o sujeito que nela se desloca. A marginal é o domínio do ônibus, com exceção as linhas semi-expressas, alternando-se entre aproximação e distanciamento do primeiro plano. O ônibus atua como um filtro, um mediador entre o observador e o que é contemplado. Para Dias (DIAS, 2010, p. 140-145), as janelas são o ponto de contato entre o interior e exterior, o privado e público, tornando-se o lugar privilegiado do olhar. Isolam, enquadram e instituem fronteiras à medida que abrem novas formas de visualização do mundo. A paisagem como experiência implica em conexões com o espaço circundante, resultando em novas formas de significá-lo. Do entorno, destaca-se a seleção operada pelo olhar, no qual o percebido transforma-se em uma “*veduta mental*”, uma paisagem íntima.

O engajamento do corpo e do espaço revelam o alcance do olhar (*Ibid.*, 145). Na viagem, os pontos de vista são múltiplos e se alinham ao efêmero, ao movimento, as discontinuidades impostas pela velocidade – passagens de níveis, paradas obrigatórias, interrupções, contingências, pontos de lentidão do trânsito, congestionamentos – abrem novos enquadramentos, janelas, fazem emergir detalhes inesperados na repetitividade das ações urbanas. A paisagem, assim, constrói-se incessantemente, articulando o todo com os fragmentos captados, estabelecendo elos sensíveis, criando camadas de sentido.

Zora tem a propriedade de permanecer na memória ponto por ponto, na sucessão das ruas e das casas ao longo das ruas e das portas e janelas das casas, apesar de não demonstrar particular beleza ou raridade. O seu segredo é o modo pelo qual o olhar percorre as figuras que se sucedem como uma partitura musical da qual não se pode modificar ou deslocar nenhuma nota. (...) Entre cada noção e cada ponto do itinerário pode-se estabelecer uma relação de afinidades ou de contrastes que sirva de evocação à memória. (CALVINO, 1990 [1972], p. 18-19)

Da janela do ônibus, o olhar unifica volumes a distância, estabelecendo relações entre áreas construídas e vazios urbanos ou a perscrutação de detalhes que espontaneamente chamam à atenção. No desenrolar do percurso, Águas Claras aparece como uma cidade branca nascida no cerrado, contraposta as escalas dos assentamentos lindeiros. A passagem na marginal de acesso acentua o plano vertical, levando a imaginação a completar as lacunas das torres que se estendem em direção ao céu. No sentido oposto, as subidas e descidas

das marginais em Vicente Pires conduzem o olhar em direções distintas, desdobrando-se nos muros, fachadas e telhados. Perde-se na variedade, estaciona nos obstáculos físicos ou psicológicos, volta-se para as lembranças e assim, reconfigura a paisagem conquistada no cotidiano.

O caráter gregário de Taguatinga, a proximidade dos planos de fachada, o marco simbólico da Praça do Relógio, o cruzamento intenso de transeuntes, ruas e veículos reforçam a leitura de uma unidade urbana. O que não prevalece no trecho do Guará I e Setor Habitacional Lucio Costa, onde são lidos como entidades separadas, pela ruptura causada pela estrada. No SIA, percepção semelhante se apresenta, as instituições impõem uma presença pelos símbolos que comunicam, no lado oposto, os muros, cercas vivas e serpentinas dos fundos dos lotes destinados às atividades comerciais e industriais dão as costas para a estrada.

A viagem apresenta uma montagem de planos sequenciais que agregam detalhes, fragmentos, rearranjos formais, cheios, vazios, obstáculos e vastidões, conformando uma paisagem heterogênea, transitória, contraposta a tradição pictórica clássica. O passageiro volta-se completamente para um dos lados da estrada, negando o oposto, localizado à grande distância. A visão fragmentada complementa-se com as memórias construídas nas idas e vindas diárias, em cada um dos sentidos. Perfaz-se uma “Rua de mão única”, lembrando Benjamin, na dialética entre o visto e não visto, na junção percepções, memórias, narrativas, simbologias e imaginários que se sobrepõe a materialidade do território atravessado.

Os acontecimentos no interior do veículo o transformam em um espaço de apropriação cotidiana, de encontro com o outro e, por isso, de sociabilidades múltiplas que se desenvolvem em movimento. O viajante habita o espaço que percorre, dá-lhe espessura, adequa-se a sua ordem (DIAS, 2010, p. 153): a presença de rituais padronizados – o pagamento da passagem, a passagem na catraca, a sinalização de saída; faces conhecidas que se esbarram diariamente na mesma linha; gestos e prosas desprezíveis; sons dos motores e freios interpelados pela fala dos vendedores ambulantes; as condições climáticas; o fluir do trânsito; a atenção direcionada para os dispositivos tecnológicos; a passagem das horas, constantemente verificada; a confusão dos sentidos pelo trepidar e velocidade do veículo; e o sono que persiste; a monotonia, a confusão, o inesperado.

A experiência dos deslocamentos na EPTG traduz o estranho no familiar. O cotidiano, segundo Dias (*Ibid.*, p. 179), define-se pelo



FIGURA 126:
Sequências de imagens
captadas pela janela à
direita do ônibus. Da
rodoviária do Plano
Piloto a Vicente Pires,
outubro de 2016.
Fonte: Autora.



FIGURA 127:
Sequências de imagens
captadas pela janela à
direita do ônibus. De
Vicente Pires ao centro
de Taguatinga,
outubro de 2016.
Fonte: Autora.
(ao lado)





FIGURA 128:
Sequências de imagens
captadas pela janela à
esquerda do ônibus. Do
centro de Taguatinga ao
acesso do Park Way, em
direção a rodoviária do
Plano Piloto,
setembro de 2016.
Fonte: Autora.

FIGURA 129:
Sequências de imagens
captadas pela janela à
esquerda do ônibus. Da
Super Quadra Brasília
à 214 sul, em
direção a rodoviária
do Plano Piloto,
setembro de 2016.
Fonte: Autora.
(ao lado)



ordenado, homogêneo e contínuo, construído no hábito, proximidade e repetição diária. Seus contornos e itinerários são precisos, por isso, não dá lugar ao imprevisto, a abertura. O estranho é o domínio do viajante, seus espaços não são domesticados, volta-se para o desconhecido, por isso, apresenta um senso de caos, ausência de relações e instabilidade. Logo, a estrada constitui um espaço, onde uma intimidade é possível, assim como um distanciamento. Paradoxalmente, roturas na estrutura sólida do espaço cotidiano são esperados. A ocorrência de um evento não programado, um obstáculo no caminho, cessa o tempo da rotina e instaura um novo tempo, o do viajante, determinando novas leituras do que se vê além da janela.

Os itinerários impostos, as passagens sucessivas e programadas resultam no tolhimento do deslocar-se livre, na determinação das aberturas para a paisagem, “o viajante transportado torna-se um passageiro: ele próprio não se desloca, mas é deslocado de um lugar ao outro” (INGOLD, 2000). Um jogo entre invisibilidade e visibilidade aparece, entre apagamento e reconhecimento do que se vê. Retoma-se a “intensificação da vida nervosa” e a atitude *blasé* retratados por Simmel, quando falam sobre a impossibilidade do sujeito de produzir novos significados, de perceber a si e ao mundo.

A experiência urbana contemporânea fundada no transitório, no fugaz, nos estímulos e imagens incessantes atravessam o “eu”. O resultado é o individualismo extremo, a indiferença, a preponderância do espírito objetivo, que secciona o sujeito do “mundo da vida” e que, por vezes, o aprisiona nas angústias construídas nos rigores das travessias cotidianas, nas fissuras que emergem do espaço que deveria ser íntimo, seguro e controlado. Aqui, segundo Besse (2013, p. 38-39) se apresenta a densidade quase imaterial do espaço habitado, que se estrutura, se organiza e se orienta de forma particular, na interioridade subjetiva, expressa em sentidos, emoções e conflitos.

A realização plena da paisagem manifesta-se quando o motorista e o passageiro transformam-se no caminhante, aquele que se submete a seus elementos sensíveis – cor, temperatura, luz, sonoridade, odores –, à diversidade de perspectivas e regimes de espacialidade que proporciona. A paisagem desdobra-se na multiplicidade de olhares, ângulos e pontos de vista, que coexistem, se repelem ou se entrelaçam. Apresenta-se a espacialidade do olhar aéreo, em amplitude e afastamento; da perspectiva do caminhante, de frontalidade, proximidade e reconstituição progressiva; e do ascendente, de baixo para cima, daqueles que contemplam o céu, uma montanha ou torre. A síntese, o desfilar e o ímpeto, substantivos que

circunscrevem as relações fundamentais do sujeito com o espaço e a paisagem (*Ibid.*, p. 42)

O caráter de exposição, do corpo, das emoções, da consciência ao mundo, implica na maneira de habitá-lo, de se estar na paisagem. Por isso, o caminhar é entendido como uma apropriação pessoal e cívica do urbano, reconstruído e resignificado em movimento, na experiência de seus ritmos e intensidades, quando “tornamo-nos corpo urbano, fazemos corpo com a cidade” (*Ibid.*, p. 49). O sujeito é posicionado no meio de onde as coisas são vistas, reajustando a paisagem em função do deslocamento, redefinindo orientações, direções, horizontes próximos e além. Não há uma percepção do todo, do voo de pássaro, trata-se de uma experiência de frontalidade, do próximo e do lateral. Assim, a paisagem é a soma de suas idas e vindas, “de uma descrição que se desenvolve, de uma memória que está retida e se re-efectua sobre os lugares” (*Ibid.*, p. 52).

O acontecimento do encontro entre caminhante e a estrada, ressalta a disponibilidade do corpo de ser afetado pela realidade factual, de possibilitar o deslocamento do eu para fora de seus próprios limites, por isso, a experiência do sublime se apresenta de forma mais genuína. O sistema tecnológico da estrada impõe-se como uma barreira praticamente impossível de transpor, evocando sua face hostil, a vulnerabilidade e senso de autopreservação àqueles que dela se aproximam. O simples ato de atravessamento de uma margem à outra implica em uma aventura ou risco. Ao caminhante apenas uma opção é viável, as passarelas metálicas que vencem o vão sobre as extensas faixas de asfalto intercaladas por canteiros centrais, obstáculos no caminho e os veículos em alta velocidade.

O percurso evidencia a obsolescência e o abandono das paradas de ônibus em ruína, do lixo, das fraturas das calçadas, da aspereza das superfícies, taludes, valas, direcionando o sujeito às trilhas no solo, o caminho seguro assinalado na repetição diária. A visão da estrutura domina a paisagem, um objeto isolado em um deserto de pessoas e edificações. A subida é árdua, traz a prontidão e a ansiedade de um possível encontro com o inesperado. A entropia, o estado de degradação contínua evocada por Ruskin e Smithson também se manifesta na passagem entre vigas e pilares de concreto aparente marcados com pichações, anúncios, infiltrações, rachaduras. Os lances de escada levam a pontos cegos, áreas de penumbra, ao ar pesado dos escapamentos dos veículos e odores desagradáveis, delimitam janelas e fazem emergir uma paisagem sublime por sua amplitude.

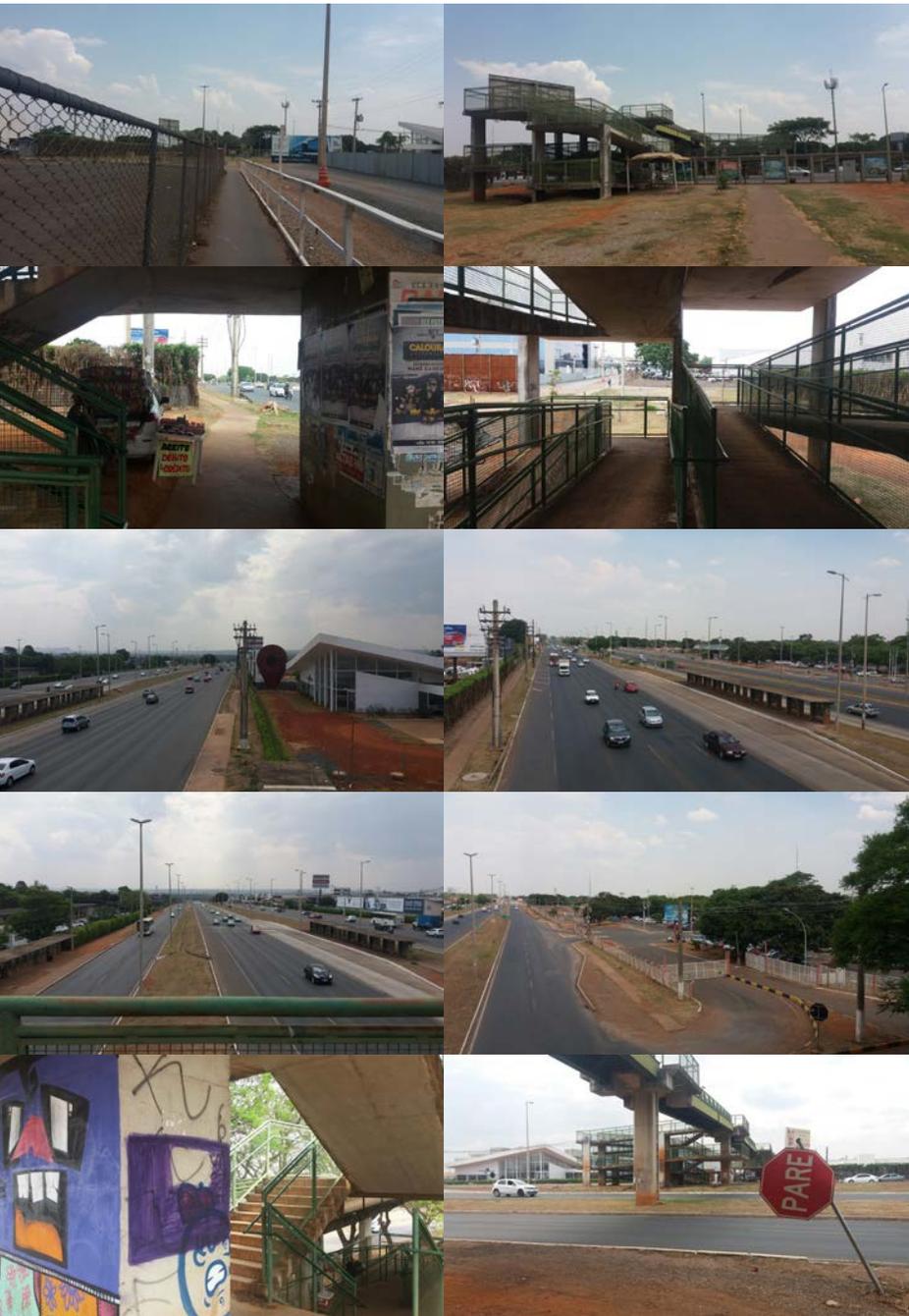


FIGURA 130:
Sequências de imagens registrando o percurso através da primeira passarela do SIA, outubro de 2017.
Fonte: Autora.

FIGURA 131:
Sequências de imagens registrando o percurso através da segunda passarela do SIA, outubro de 2017.
Fonte: Autora.
(ao lado)

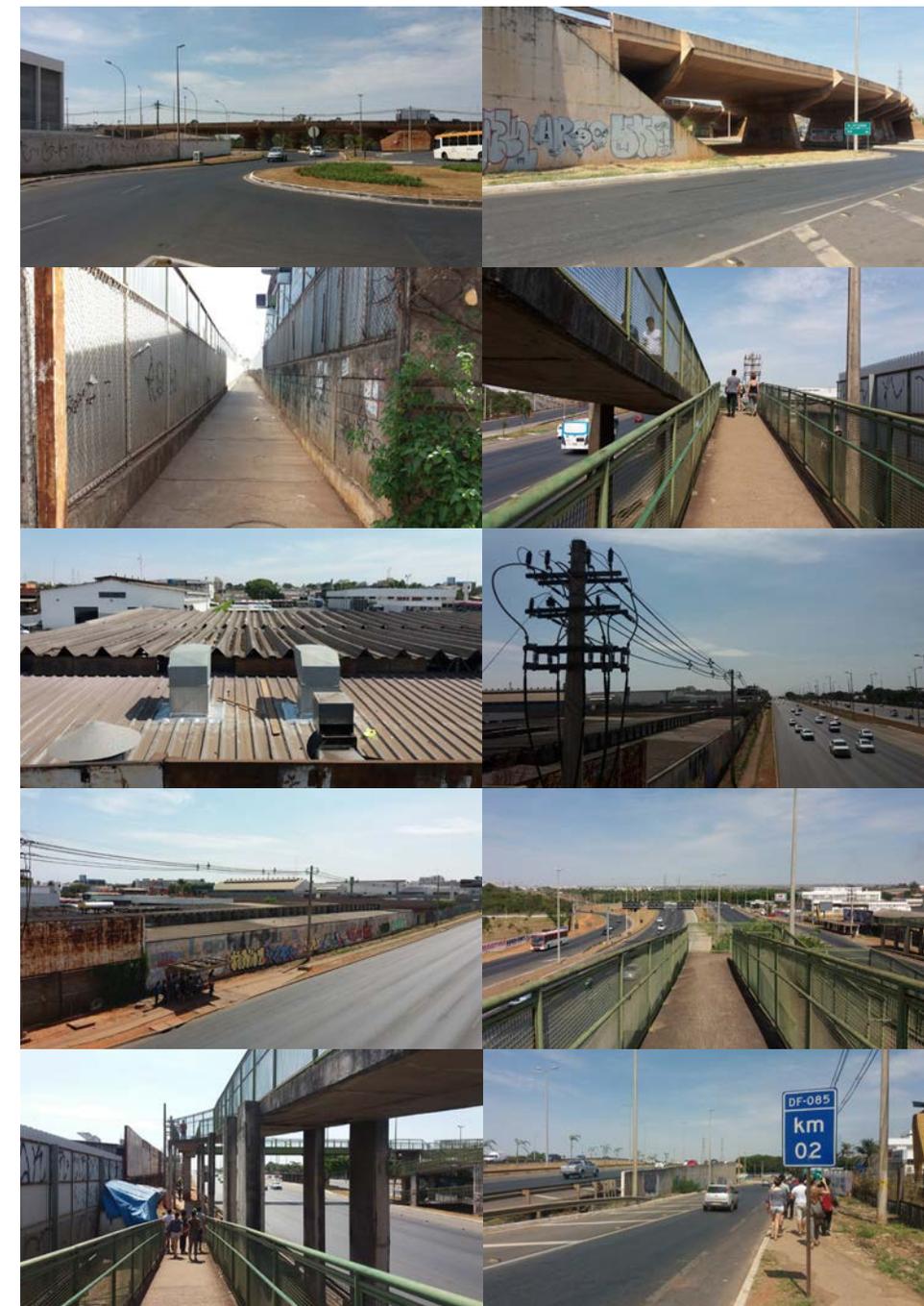
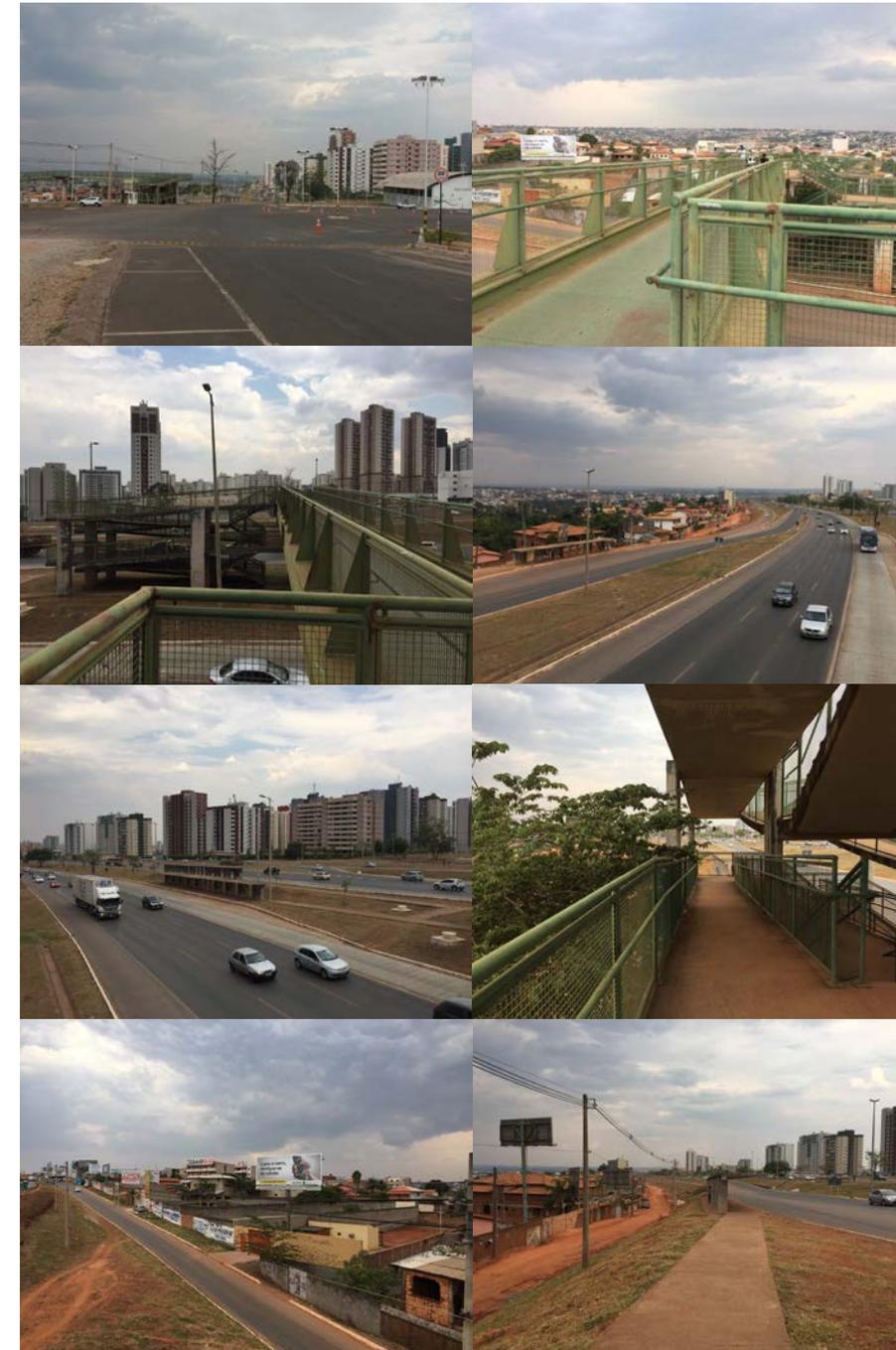




FIGURA 132:
Sequências de imagens registrando o percurso através da passarela de pedestres entre o Setor Habitacional Lucio Costa e o Guarã 1, outubro de 2017.
Fonte: Autora.

FIGURA 133:
Sequências de imagens registrando o percurso através da passarela de pedestres entre Águas Claras e Colônia Agrícola Samambaia, outubro de 2017.
Fonte: Autora.
(ao lado)



A tecnologia se encontra em calçadas e entre partidos de prédios, dá origem a um conjunto de mobiliário urbano, cuja própria presença é assombrosa, quer seja na forma de outdoors ou sinalizações de trânsito, telas, divisores, portões ou ferrovias. Entre a infraestrutura massiva da cidade grande e das redes de comunicação, esse mobiliário urbano começa a saturar o espaço. Na cidade, tecnologia é presente em todas as escalas com a mesma intensidade e complexidade⁶⁴. (PICON, 2000, p. 68 tradução livre)

No alto, a passarela metálica na cor verde demonstra instabilidade pelo trepidar da estrutura, a ferrugem nas junções e o guarda-corpo gradeado, confundindo os sentidos. O andar torna-se cuidadoso ao mesmo tempo que ganha uma rapidez objetivando a cessação imediata do atravessamento. Embaixo, a estrada estende-se como um monumento construído para celebrar a capacidade de realização humana. Os milhares de carros figuram um rio constituído de fluxos, luzes e som que tendem ao infinito. Acima, o brilho do sol dramatiza uma “imagem superexposta”, lembrando Smithson ao descrever Passaic (2003 [1967]). À frente, o sujeito se vê no centro de uma calota esférica destacada dos contornos do território por um horizonte desimpedido, envolvendo-o completamente. Fascínio e horror, atração e repulsão convocam uma paisagem que aparece como um panorama, uma experiência contemplativa de “revelação” incitada pela perturbação.

Antes de comunicar a visão da cidade enquanto totalidade, o olhar panorâmico resgata um acontecimento estético total, que ativa a percepção e a abertura para o conhecimento do mundo e de si. Termo criado em 1787 por Robert Barker para designar um tipo de arquitetura destinada à exibição de telas circulares, o panorama advém do radical grego “pan” – todo, total – e “orama” – vista –, a “visão total, visão da totalidade”. O edifício foi concebido para conduzir o espectador através de corredores escuros até o centro de uma plataforma. Com os sentidos e orientação embaralhados, via-se diante de uma tela de grandes proporções que o cercava inteiramente e lhe apresentava um novo modo de ver a cidade. (PEREIRA, 2006, p. 142)

Após o desenvolvimento de novos dispositivos óticos, o sentido original perde-se e a palavra passa a significar, o abrangente e o total, associado as perspectivas de voo de pássaro, uma visão distanciada e descritiva, que implica no controle e sistematização do espaço urbano, negando o papel da subjetividade em sua constituição (Ibid., p. 147). Os projetos globais e intervenções com vistas ao embelezamento urbano manifestavam um olhar científico, voltando-

64. Versão original: “As technology winds underneath sidewalks and between the partitions of buildings, it gives birth to an entire set of urban ‘furniture’, whose very presence is haunting, whether in the form of billboards or road signs, video screens, dividers, gates, or railways. Between the massive infrastructures of the big city and the networks of ber optics, this technological ‘furniture’ begins to saturate the space. In the city, technology is present on all scales with the same intensity and the same complexity”.

se mais para a “descrição de um estado de coisas que apela para a ação” (Ibid., p. 148), do que a reconstituição da experiência, “não para vigiar os corpos, mas para convidar a imaginação, agora, ao sonho, ao devaneio à liberdade” (Ibid., p. 142).

O panorama reúne a memória e a expectativa, traz o passado e o futuro para o presente. O sujeito sobre a passarela participa de uma paisagem que instaura “um conhecimento estético, momentâneo, individual, do viver coletivo, que é a própria cidade” (Ibid., p. 149). Desdobra-se entre progresso e destruição, aceitação e negação, prazer e descontentamento, sujeitando-se a uma racionalidade sedenta por prescrever e normatizar seus conflitos. Sobre a via-expressa amorfa, uma paisagem do desejo é projetada, a antiga estrada-parque perfilada pelo cinturão de eucaliptos, tal como lê-se em Despina, “cada cidade recebe a forma do deserto a que se opõe” (CALVINO, 1990 [1972], p. 44). Uma linhagem perdida, que já não existe na realidade concreta, porém constantemente evocada pelos sujeitos que testemunham suas transformações nos trânsitos cotidianos.

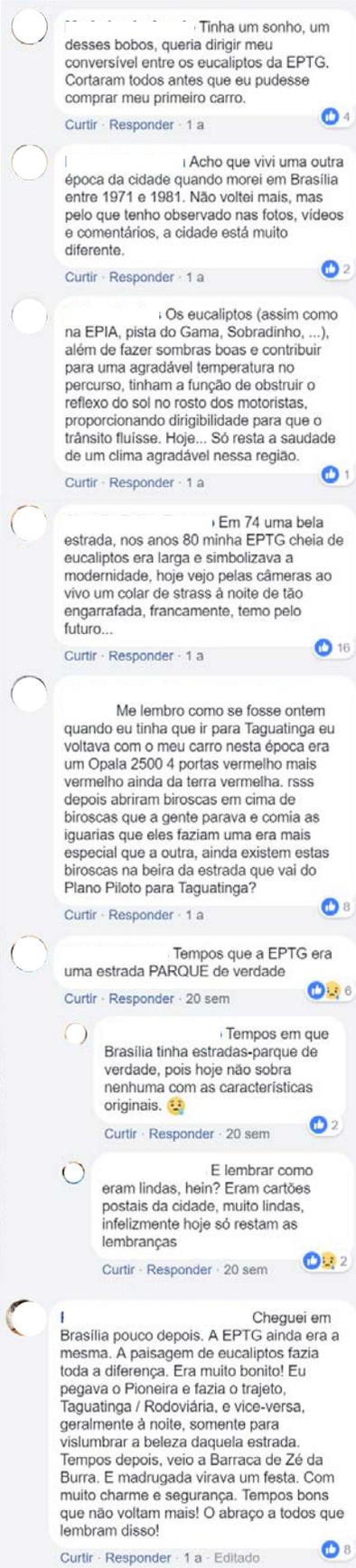


FIGURA 134:
Relatos sobre as transformações da EPTG em uma rede social. Fonte: Sítio eletrônico da página Histórias de Brasília. Disponível em: <<https://www.facebook.com/historiasdebsb/>>, acesso em março de 2018.

A força da estrada no campo é uma se alguém anda por ela, outra se a sobrevoa de aeroplano. (...). Quem voa vê apenas como a estrada se insinua através da paisagem, e, para ele, ela se desenrola segundo as mesmas leis que o terreno em torno. Somente quem anda pela estrada experimenta algo de seu domínio e de como, daquela mesma região que, para o que voa, é apenas a planície desenrolada, ela faz sair, a seu comando, a cada uma de suas voltas, distâncias, belvederes, clareiras, perspectivas, assim como o chamado do comandante faz sair soldados de uma fila.

– Walter Benjamin,
Rua de Mão Única, Infância Berlinense: 1900, 2013



A PAISAGEM DA ESTRADA

Esta investigação *fala* sobre paisagens e, por conseguinte, sobre as relações estabelecidas entre o sujeito e o “mundo da vida”. Paisagens tecidas nos trânsitos cotidianos, o único meio de inserção na realidade concreta, e que se realizam mediante uma grade dupla, nas palavras de Parret (2005), a grade da sensibilidade e imaginação humana e a grade histórica-cultural, moldada na terra pelos sujeitos que a habitam.

Primeiramente, fez-se necessário aproximar e convergir diferentes disciplinas e olhares sobre a paisagem na tentativa de compreendê-la além dos códigos e arquétipos fundados na arte pictórica e nas narrativas literárias, onde aparece como um pano de fundo, separado das ações de seu observador. Um observador sempre a distância, em uma posição fixa, que se debruça sobre um território delimitado pela perspectiva e apreendido estritamente pela visão.

Com as transformações socioeconômicas e inovações tecnológicas determinadas pelo capitalismo industrial e o advento de novos meios de transporte, a paisagem se modificou. Da moldura do quadro, passou a ser vista pela janela do veículo em movimento. O território se expandiu, assim como o olhar do observador. A estrada tornou-se *locus* privilegiado de apreensão da paisagem, mas também se assumiu como um objeto paisagístico capaz de evocar sensibilidades estéticas na sua inscrição no território.

Em Brasília, cidade contemporânea de formas mutantes e limites administrativos invisíveis, a rede de estradas-parques deveria promover o sentido de continuidade e sensibilidade contemplativa

da escala bucólica na expansão do território metropolitano, tornando possível sua organização visual, sua hierarquia e seu reconhecimento pelos atores sociais. Entretanto, fruto de decisões de planejamento, de fatores políticos e econômicos, de práticas e apropriações sociais e de intervenções técnicas, a paisagem *da e através* da Estrada Parque Taguatinga transformou-se drasticamente. De paisagem idílica à via expressa, materializando as lógicas conflituosas e a instabilidade do processo de constituição territorial, segundo um urbanismo rodoviarista: eixos de integração e segregação sócio espacial; de continuidade da mancha urbana e de fragmentação da mesma; concebidas para os fluxos, agora sinônimo de congestionamentos; de estradas-parques à um mecanismo de escala sobre-humana.

Assim, a Estrada exigiu reflexões que a situasse além da condição primária de tráfego, atualmente pensada e projetada para os fluxos, isolada do contexto no qual se insere e alheia aos acontecimentos de seu cotidiano. Para então ser considerada na complexidade de suas relações espaciais e estéticas, como componente narrativo que informa sobre a paisagem, a organização do território e os modos de deslocamentos dos sujeitos urbanos, aqueles que participam de sua conformação e a requalificam nas tessituras cotidianas.

Os territórios do banal, periféricos e industriais – campos de exploração do *flâneur* e dos artistas do *Land Art* – solicitaram outras formas de concebê-los, de retorno à lógica paisagística, a das relações, que os considerassem além do belo e harmonioso, assim reclamado por Besse (2014a, p. 23). O sublime se tornou uma categoria possível, atualizada na confrontação da tecnologia com a natureza, expresso em tensões e ambiguidades, que ora celebram as obras humanas ora as temem. Sobretudo, o sublime retomou a experiência do sujeito, os sentidos, percepções e emoções adquiridos ao deparar-se com a grandeza, o poder e infinitude do objeto observado.

Os primeiros caminhos de Brasília, que vieram efetivar sua construção, carregaram também uma promessa de futuro e desenvolvimento, retórica que permanece na abertura das estradas-parques. A natureza foi conquistada, ordenada e melhorada esteticamente, evidenciando as qualidades cênicas e a experiência do viajante. Porém, a paisagem domesticada ainda era inacessível aos caminhantes, que a concebiam como um deserto infinito, sublime na essência. A força do trabalho e a figura dos pioneiros foram exaltados, enquanto delineava-se uma *seletivização* econômica e social na ocupação do território. O esgarçamento do tecido urbano garantiu uma integridade do patrimônio arquitetônico, urbanístico e ambiental

do Plano Piloto de Brasília, identificado como uma unidade estética contraposta aos núcleos satélites que orbitavam ao seu redor.

A intensa urbanização às margens da EPTG resultou em novas redefinições. O território habitado trouxe também variedade, uma paisagem do consumo e entretenimento, preservando em distintos trechos o sentido apropriado das *parkways*, de aproximação com a paisagem imediata, seja natural ou tecnológica. Entretanto, o trânsito crescente, os congestionamentos e a necessidade de movimento contínuo justificaram sua ampliação. A grandeza, força e extensão do conjunto da estrada, somados a uniformidade e progressão ininterrupta de elementos viários causam uma sensação de angústia, insuficiência e vulnerabilidade àqueles que atravessam cotidianamente, acompanhados simultaneamente pelo fascínio do progresso, da velocidade e utilidade prática, fundando a experiência do sublime. Assim, a Estrada torna-se um objeto paisagístico passível de significações estéticas, retomando sua acepção original, *Aesthesis*.

A presença das estruturas de mobilidade e cada técnica de transporte delimitam atitudes, pontos de vistas e envoltórios do motorista, do passageiro ou do caminhante com o espaço. Trazem a possibilidade de distintas velocidades, ritmos, paradas, rupturas, proximidades, delimitações visuais, percepção de detalhes ou panoramas compondo a experiência do atravessamento. Esta também consubstanciada pelas contingências e rigores do cotidiano; discursos políticos, sociais e midiáticos; as memórias e narrativas das transformações da cidade e, principalmente, as significações coletivas e subjetivas.

Dessa forma, a paisagem manifesta-se como *médiance*, em sua ambivalência que congrega o físico, o objetivo e o ecológico com os fenômenos, o subjetivo e o simbólico (BERQUE, 1994; 2010, p. 16). A reunião entre o sujeito e o objeto que a modernidade dissociou e relegou a paisagem ao segundo plano, como um aparato sem propósito. Aqui encontra-se o cerne das transformações sofridas pela EPTG. O desenho do território, o projeto unitário que concilia a arquitetura, urbanismo e paisagem foi substituído pela lógica quantitativa da engenharia de tráfego, que concebeu a estrada como um objeto isolado.

Ao recortar o tecido urbano e social, torna-se um enclave urbano que desconsidera as preexistências e as funções urbanas que deveria carregar: “a linha reta do cartógrafo e do engenheiro fura e nivela, mas não entra, ou pouco o faz, em acordo ou em conversa com a organização dos espaços, e com as peculiaridades locais” (BESSE,

2014a, p. 121). A dissociação entre as técnicas *urbanística, rodoviária e paisagística de parques e jardins* descritas por Lucio Costa no Relatório do Plano Piloto de Brasília em 1957.

Consoante a Secchi (2006, p. 115-116), verifica-se que a mudança da paisagem é produto de fatores de natureza diversas, não exclusivos ao tráfego, de fatores econômicos, sociais, tecnológicos e, sobretudo, de projeto urbano. É preciso repensar as infraestruturas como elementos de composição urbana, capazes de instaurar novas relações espaciais e intermediar os fragmentos da cidade contemporânea. De resgatar o olhar para o “elemento singular e o todo, entre o uno e o múltiplo” (SECCHI, 2006, p. 73). O que significa, também, a inserção do sujeito no processo de planejamento e construção da cidade, tal como exige a abordagem da paisagem.

Nos possíveis desenvolvimentos futuros da pesquisa, as questões sobre a paisagem e mobilidade cotidiana da Estrada Parque Taguatinga poderão ser aprofundadas por intermédio de estudos de campos sistematizados (práticas etnográficas, percursos comentados, mapas mentais, entrevistas semiestruturadas) e da identificação dos diferentes atores que a atravessam diariamente ou esporadicamente, que trabalham e moram em suas adjacências a fim de captar imagens, representações e narrativas compartilhadas e subjetivas. Poderá também ser definido um delineamento mais preciso das relações entre o viajante, a estrada, as técnicas de transporte e o território cotidiano e, assim, estabelecer métodos replicáveis de leitura da paisagem em movimento.

A paisagem *fala* tanto sobre o olhar para o conjunto da cidade quanto para a visão fragmentada do sujeito que a reconstitui pela velocidade de seu próprio deslocamento. Do olhar panorâmico ao rés-do-chão; do mapa ao relato da experiência vivida, tão evocados por Certeau (1998). Assim, é atravessada no espaço-tempo pelas emoções, desejos e afetos dos corpos moventes que agem sobre ela e que por ela são afetados, que perscrutam a realidade dotando-a de sentidos, que criam um jogo de interações entre o físico e o simbólico, o corpo e a mente, a emoção e a razão, o visível e o invisível.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALENCAR, F. O. C. C. et al. *Arborização urbana no Distrito Federal: história e espécies do cerrado*. Brasília: Novacap, 2008.
- ALVES, J. C. L. *Ocupação urbana e impactos ambientais: Vicente Pires - o reverso da ocupação irregular em Brasília/DF*. Dissertação de Mestrado. Anápolis: UniEVANGÉLICA, 2011.
- ANJOS, R. S. A. D. *Monitoramento do crescimento e vetores de expansão urbana de Brasília*. In: PAVIANI, A., et al. *Brasília 50 anos: da capital a metrópole*. Brasília: UnB, 2010. p. 369-396.
- ARGAN, G. C. *Arte moderna: do iluminismo aos movimentos contemporâneos*. São Paulo: Companhia de Letras, 1992.
- ARNHEIM, R. *Intuição e intelecto na arte*. São Paulo: Martins Fontes, 1989.
- BARIDON, M. *Naissance et renaissance du paysage*. Arles: Actes Sud, 2006.
- BAUDELAIRE, C. *Sobre a Modernidade*. São Paulo: Paz e Terra S.A., 1996 [1863].
- BAUMAN, Z. *O mal-estar na pós-modernidade*. Rio de Janeiro: Zahar, 1998.
- BELLAMY, E. *Looking backward: 2000-1887*. New York: 1960 [1888].
- BELTING, H. *A janela e o muxarabi: uma história do olhar entre Oriente e Ocidente*. In: ALLOA, E. *Pensar a imagem*. Tradução de Carla Rodrigues; Fernando Fragozo, et al. Belo Horizonte: Autêntica, 2015.
- BENEVOLO, L. *História da cidade*. Tradução de Silvia Mazza. São Paulo: Perspectiva, 2015.
- BERMAN, M. *Tudo o que é sólido se desmancha no ar: a aventura da modernidade*. Tradução de Carlos Felipe Moisés e Ana Maria L. Ioriatti. São Paulo: Companhia das Letras, 1986 [1982].
- BERQUE, A. *Paisagem, meio e história*. In: BERQUE, A. *Cinq propositions pour une théorie*

du paysage. Paris: Champ Valon, 1994. Disponível em: <<https://docgo.org/texto-01-augustin-berque-pdf>>. Acessado em 29 Outubro 2017. Versão traduzida.

BERQUE, A. Território e pessoa. Desigualdade & Diversidade: Revista de Ciências Sociais da PUC- Rio, Rio de Janeiro, Jan/Jul 2010. 11-23. Tradução de Márcia Cavalcanti R. Vieira.

BERQUE, A. Das águas da montanha à paisagem. In: SERRÃO, A. V. *Filosofia e arquitetura da paisagem: um manual*. Lisboa: Centro de Filosofia da Universidade de Lisboa, 2012. p. 95-103.

BERTOLINI, V. A. *Para onde vai o rural no DF?* Dissertação de Mestrado. Brasília: Universidade de Brasília, 2015.

BESSE, J.-M. Estar na paisagem, habitar, caminhar. In: CARDOSO, I. *Paisagem Patrimônio*. Porto: Dafne, 2013.

BESSE, J.-M. O gosto do mundo: exercícios de paisagem. Tradução de Annie Cambe. Rio de Janeiro: EdUERJ, 2014a.

BESSE, J.-M. *Ver a Terra: seis ensaios sobre a paisagem e a geografia*. Tradução de Vladimir Bartolini. São Paulo: Perspectiva, 2014b.

BIRMAN, J. O trágico na modernidade: uma leitura da problemática da metrópole em Simmel, nas suas releituras e rupturas. In: PECHMAN, R. M. *A Pretexto de Simmel: cultura e subjetividade na metrópole contemporânea*. Rio de Janeiro: Letras Capital, 2014. p. 8-27.

BÖHME, G. Landscapes on the Road. In: HVATTUM, M., et al. *Routes, roads and landscapes*. London and New York: Routledge, 2011.

BOURRIAUD, N. *Formas de vida: a arte moderna e a invenção de si*. Tradução de Dorothée de Bruchard. São Paulo: Martins Fontes, 2011 [1999].

BRASIL. Lei 5.027, de 14 de Junho de 1966. Institui o Código Sanitário do Distrito Federal. Brasília: [s.n.], 1966. Disponível em: <<https://www.caesb.df.gov.br/mobile/legislacao/1/leis/209-lei-5-027-66-institui-o-codigo-sanitario-do-distrito-federal.html>>. Acessado em 13 Novembro 2017.

BRESCIANI, M. S. M. Metrôpoles: as faces do monstro urbano (as cidades no século XIX). *Revista Brasileira de História*, 5, n. 8/9, 1984. 35-68.

BRESCIANI, M. S. M. Cidade, cidadania e imaginário. In: SOUZA, C. F. D.; PESAVENTO, S. J. *Imagens urbanas*. Porto Alegre: Editora da Universidade/UFRGS, 1997. p. 13-20.

BRITO, J. D. D. De Plano Piloto à Metrópole: a mancha urbana de Brasília. Tese de Doutorado. Brasília: Universidade de Brasília, 2009.

BURKE, E. Uma investigação filosófica sobre a origem de nossas ideias do sublime e do belo. Tradução de Enid Abreu Dobránszky. Campinas: Papirus, 1993 [1757].

CACCIARI, M. A cidade. Tradução de José J. C. Serra. Barcelona: Gustavo Gili, 2010.

CALABI, D. História da urbanismo europeu: questões, instrumentos, casos exemplares. Tradução de Marisa Barda e Anita Di Marco. São Paulo: Perspectiva, 2012.

CALINESCU, M. *Five faces of modernity: modernism, avant-garde, decadence, kitsch*,

postmodernism. Durham: Duke University Press, 1987.

CALVINO, Í. As cidades invisíveis. Tradução de Diogo Mainardi. São Paulo: Companhia das Letras, 1990 [1972].

CAPPELLO, M. B. C. A revista Brasília na construção da Nova Capital: Brasília (1957-1962). *RISCO - revista de pesquisa em arquitetura e urbanismo*, São Paulo, 11, n. 1, 2010. 43-57.

CARERI, F. Walkscapes: o caminhar como prática estética. Tradução de Frederico Bonaldo. Barcelona: Gustavo Gili, 2014.

CARLOS, A. F. A. *O espaço urbano: novos escritos sobre a cidade*. São Paulo: Labur, 2004.

CASTRO, G. D. *Ítalo Calvino: pequena cosmovisão do homem*. Brasília: Universidade de Brasília, 2007.

CAUQUELIN, A. A invenção da paisagem. Tradução de Marcos Marcionilo. São Paulo: Martins Fontes, 2007.

CERTEAU, M. D. A invenção do cotidiano: artes de fazer. Tradução de Ephraim Ferreira Alves. Petrópolis: Vozes, 1998.

CHOAY, F. O reino do urbano e a morte da cidade. Projeto História, São Paulo, 1999. 67-89. Tradução: Kavakama, Eveline Bouteiller.

CHOAY, F. O Urbanismo: utopias e realidades, uma antologia. 7ª. ed. São Paulo: Perspectiva, 2013 [1965].

COCCO, R. A questão da técnica em Heidegger. Dissertação de Mestrado. São Leopoldo: Universidade do Vale do Rio dos Sinos, 2007.

COLLOT, M. Pontos de vista sobre a percepção de paisagens. In: NEGREIROS, C.; ALVES, I.; LEMOS, M. *Literatura e paisagem em diálogo*. Tradução de Denise Grimm. Rio de Janeiro: Edições Makunaima, 2012. p. 11-28.

COLLOT, M. *Poética e filosofia da paisagem*. Rio de Janeiro: Oficina Raquel, 2013.

CORREIO BRAZILIENSE. Obras de viação e urbanização mudaram fisionomia da cidade nestes dois anos, Brasília, 18 de Maio de 1966.

CORREIO BRAZILIENSE. Zona boêmia do Núcleo Bandeirante revive e é reduto de marginais, Brasília, n. 01889, p. 8, 31 de Julho 1966.

CORREIO BRAZILIENSE. Invasão do IAPI acabará amanhã às 9:30h, Brasília, p. 5, 7 de Novembro de 1971.

CORREIO BRAZILIENSE. Muito de estrada, pouco de parque, Brasília, p. 32, 09 de Abril de 2006.

CORREIO BRAZILIENSE. Park Way fica sem eucaliptos, Brasília, Caderno Cidades, 3 de Outubro de 2007.

COSTA, L. *Brasília Revisitada 1985/1987: Complementação, Preservação, Adensamento e Expansão*. Brasília: IPHAN, 1987. Disponível em: <<http://urbanistasporbrasil.weebly.com/uploads/9/4/0/4/9404764/brasiliarevisitada.pdf>>. Acessado em Setembro de 2016.

- COSTA, L. Relatório do Plano Piloto de Brasília. Brasília: GDF, 1991 [1957].
- DERNTL, M. F. Além do Plano: a construção das cidades-satélites e a dinâmica centro-periferia em Brasília. Anais do XIV Seminário de História da Cidade e do Urbanismo: cidade, arquitetura e urbanismo: visões e revisões do século XX., 13 a 15 de Setembro de 2016. São Carlos: Universidade de São Paulo, 2016. p. 367-378.
- DESSPORTES, M. *Paysages en mouvement: transports et perception de l'espace*. Paris: Gallimard, 2005.
- DIAS, K. Entre visão e invisão: paisagem, por uma experiência da paisagem no cotidiano. Brasília: Programa de Pós-graduação em Arte da Universidade de Brasília, 2010.
- DOMINGUES, Á. *A rua da estrada*. Porto: Dafne Editora, 2009.
- DOMINGUES, Á. Paisagens transgênicas. In: CARDOSO, I. L. Paisagem Patrimônio. Porto: Dafne, 2013. p. 223-245.
- FARRET, R. L. O Estado, a questão territorial e as bases da implantação de Brasília. Brasília: Universidade de Brasília, 2010. p. 25-36.
- FERREIRA, I. C. B.; STEINBERGER, M. O modelo de gestão de Brasília e as políticas urbanas nacionais. Cadernos Metrópole, São Paulo, 14, 2º semestre 2005. 67-83.
- FICHER, S. Algumas Brasília. In: XAVIER, A.; KANTINSKY, J. Brasília: Antologia Crítica. São Paulo: Cosac Naify, 2012. p. 360-367.
- FICHER, S. Das imprevidentes baixas densidades à imprevidente verticalização: o caso de Brasília. XVI ENAPUR. Encontro Nacional da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional. Belo Horizonte: 2015.
- FICHER, S. et al. Brasília: uma história de planejamento. In: RODRÍGUEZ I VILLAESCUSA, E.; FIGUEIRA, V. A. Brasília 1956 - 2006, de la fundación de una ciudad capita, al capital de la ciudad. Lleida: Milenio, 2006. p. 55-97.
- FICHER, S.; PALAZZO, P. P. Os paradigmas urbanísticos de Brasília. Cadernos PPG-AU/FAUFBA, Salvador, 2005. 49-71.
- FICHER, S.; TREVISAN, R. Arranha-céus em Brasília: sentimento ambíguo. In: SCHINDLER, A. Os céus como fronteira: a verticalização no Brasil. São Paulo: Grifo, 2013. p. 276-301. Disponível em: <<https://www.researchgate.net/publication/314685678>>. Acessado em 17 Novembro 2017.
- FORTUNA, C. Georg Simmel: as cidades, a ruína e as novíssimas metrópoles. *Philosophica*, Lisboa, 42, 2013. 107-123. Disponível em: <<https://repositorio.ul.pt/bitstream/10451/24708/1/Carlos%20Fortuna.pdf>>. Acessado em 28 Outubro 2017.
- FRAMPTON, K. História crítica da arquitetura moderna. 3ª. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2003 [1980].
- FREYTAG, A. When the railway conquered the garden: velocity in Parisian and Viennese Parks. In: CONAN, M. *Landscape design and the experience of motion*. Washington, D.C.: Dumbarton Oaks Research Library and Collection, 2003. p. 215-242.
- FUNDAÇÃO da cidade-satélite de Ceilândia. *Cronologia do Pensamento Urbanístico*. Disponível em: <<http://www.cronologiadourbanismo.ufba.br/apresentacao.php?idVerbete=1600>>. Acessado em 13 Novembro 2017.
- GDF. Plano Estrutural de Organização do DF (PEOT). Brasília: 1977.
- GDF. *Plano de Ocupação Territorial (POT)*. Brasília: 1985.
- GDF. Plano de Ocupação e Uso do Solo Territorial do Distrito Federal (POUSO). Brasília: 1986.
- GDF. Plano Diretor de Ordenamento Territorial (PDOT). Brasília: 1992.
- GDF. Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal (PDOT). Lei Complementar nº 854 de 15 de outubro de 2012. Brasília: 2012.
- GIROT, C. Vision in motion: representing landscape in time. In: WALDHEIM, C. The landscape urbanism reader. New York: Princeton Architectural Press, 2006. p. 87-103.
- GOMES, P. Todos os caminhos levam a Brasília. Revista Manchete, v. 417, abril 1960. Disponível em: <<http://www.youblisher.com/p/1111302-Manchete-417-16-abr-1960/>>. Acessado em Setembro de 2016.
- GONÇALVES, R. F. Utopias, ficções e realidades na metrópole pós-industrial. Tese de Doutorado. São Paulo: USP, 2014.
- HABERMAS, J. *A modernidade: um projeto inacabado*. 1980. Disponível em: <http://cadeiras.iscte.pt/SDir/Habermas_ModernidadeInacabada.pdf>. Acessado em Setembro de 2016.
- HALL, P. *Cidades do amanhã: uma história intelectual do planejamento e projeto urbanos no século XX*. 3ª. ed. São Paulo: Perspectiva, 2016 [1988].
- HARVEY, D. *Condição Pós-Moderna: uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. Tradução de Adail Ubirajara Sobral e Maria Stela Gonçalves. São Paulo: Edições Loyola, 2011.
- HÉNARD, E. O tráfego racionalizado. Tradução de Dafne Nascimento Rodrigues. São Paulo: Perspectiva, 2013 [1965]. p. 249-253.
- HEYNEN, H. *Architecture and modernity: a critique*. Massachusetts: MIT Press, 1999.
- HOBSBAWN, E. J. *A era das revoluções: 1789-1848*. Tradução de Marcus Penchel e Maria L. Teixeira. São Paulo: Paz e Terra, 2008.
- HOLDFORD, W. Brasília: Antologia Crítica. São Paulo: Cosac Naify, 2012 [1957].
- HOLSTON, J. *Cidade modernista: uma crítica de Brasília e sua utopia*. 2ª. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.
- HOWARD, E. *Garden cities of tomorrow*. 2ª. ed. London: Swan Sonnenschein & Co., 1902.
- HVATTUM, M. The man who loved views: C. A. Pihl and the making of the modern landscape. In: HVATTUM, M., et al. *Routes, roads and landscapes*. London and New York: Routledge, 2011.
- INGOLD, T. *The perception of environment. Essays in livelihood, dwelling and skill*. London: Routledge, 2000.

- IPHAN. *Conjunto Urbanístico de Brasília: complementação e Detalhamento da Portaria nº 314/1992*. Brasília: [s.n.], 2016.
- JACKSON, J. B. *Discovering the vernacular landscape*. New Haven and London: Yale Univeristy Press, 1984.
- JACQUES, B. *Elogio aos errantes*. Salvador: EDUFBA, 2014.
- JAMESON, F. *Pós-modernismo: a lógica cultural do capitalismo tardio*. São Paulo: Ática, 1996.
- JC GONTIJO. Florida Mall SQB. JC Gontijo Engenharia S.A., 1997. Disponível em: <http://www.jcgontijo.com.br/1997/Empreendimentos/FloridaMallSqb_373/>. Acessado em Dezembro de 2017.
- JOBIM, A. C.; MORAES, V. *Brasília, Sinfonia da Alvorada, 1961*. Disponível em: <http://www.museuvirtualbrasil.com.br/museu_brasilia/modules/news3/article.php?storyid=24>. Acessado em Março de 2018.
- KANT, I. *Crítica da Faculdade do Juízo*. Tradução de Valerio Rohden e Antônio Marques. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2005 [1793].
- KOSELLECK, R. Uma história dos conceitos: problemas teóricos e práticos. *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro, v. 5, p. 134-146, 1992.
- KOSELLECK, R. *Futuro do passado: contribuição à semântica dos tempos históricos*. Tradução de Wilma Patrícia Maas e Carlos Almeida Pereira. Rio de Janeiro: Contraponto, PUC-Rio, 2012 [1979].
- KUBITSCHKEK, J. A mudança da capital. *Revista Brasília*, v. 1, n. 1, Janeiro 1957.
- KUBITSCHKEK, J. Nada obstará a marcha do país para a conquista de si mesmo, que é a ocupação efetiva de suas grandes áreas internas. *Revista Brasília*, Brasília, v. 1, n. 4, Abril 1957.
- KUBITSCHKEK, J. Por que construí Brasília. Brasília: Senado Federal, 2000 [1975]. Disponível em: <<http://www2.senado.leg.br/bdsf/item/id/1039>>. Acessado em Setembro 2016.
- LANDOW, G. P. *The Aesthetic and Critical Theories of John Ruskin*. Princeton: Princeton University Press, 1971.
- LEITÃO, F.; FICHER, S. A infância do Plano Piloto: Brasília, 1957-1964. In: (ORG.) PAVIANI, A., et al. *Brasília 50 anos: da capital a metrópole*. Brasília: Universidade de Brasília, 2010. p. 97-135.
- LEITE, J. A metrópole como espaço-tipo de uma experiência sensível. In: PECHMAN, R. M. A pretexto de Simmel: cultura e subjetividade na metrópole contemporânea. Rio de Janeiro: Letras Capital, 2014. p. 153-161.
- LEME, M. C. D. S. A formação do pensamento urbanístico no Brasil, 1895-1965. In: LEME, M. C. D. S. *Urbanismo no Brasil - 1895/1965*. São Paulo: Studio Nobel; FAUUSP; FUPAM, 1999. p. 20-38.
- LEPETIT, B. *Por uma nova história urbana*. São Paulo: EDUSP, 2016.
- LIDDELL, H. G.; SCOTT; JONES, H. S. *Greek-English Lexicon*. Oxford: Clarendon Press, 1940.
- LIMA, A. C. B. R. Oscilando entre o ser e o nada: a questão do espaço hodológico no pensamento de Sartre. *Arquitextos*, São Paulo, ano 10, n. 112.03, setembro 2009.
- LIMA, A. V.; COSTA, M. E. *Brasília 57 - 85: do plano-piloto ao Plano Piloto de 1985*. Brasília: TERRACAP, 1985.
- LISPECTOR, C. *Para não esquecer*. Rio de Janeiro: Rocco, 1999 [1962].
- LONGINO. *Do sublime*. Tradução de Filomena Hirata. São Paulo: Martins Fontes, 1996.
- LOUISVILLE OLMSTED PARKS CONSERVANCY. *Master plan for Louisville's Olmsted Parks & Parkways*. Louisville: 1994.
- MAGNANI, J. G.. A antropologia urbana e os desafios da metrópole. *Tempo Social*, v. 15, n. 1, Abril 2003.
- MARSICANO, K. A cidade em linha reta. *Correio Braziliense*, Brasília, 28 Agosto 2004.
- MARX, L. *The machine in the garden: technology and the pastoral ideal in America*. Oxford: Oxford University Press, 1964.
- MATEUS, S. Experiência e comunicação em Walter Benjamin. *INTERIN - Revista do Programa de Pós-Graduação em Comunicação e Linguagens*, Curitiba, 17, n. 1, 2014. 57-66.
- MATOS, A. C. D. Paisagem, Caminho-de-Ferro e Patrimônio. In: CARDOSO, I. L. *Paisagem Patrimônio*. Porto: Dafne Editora, 2013.
- MEDEIROS, G. L. Artepaisagem na trajetória de Waldemar Cordeiro. In: GITAHY, M. L. C.; LIRA, J. T. C. D. *Tempo, cidade e arquitetura*. São Paulo: FAUUSP, 2007.
- MELO, M. Paisagem e simbolismo. In: ROSENDAHL, Z.; CORRÊA, R. L. *Paisagem, Imaginário e Espaço*. Rio de Janeiro: UERJ, 2001. p. 29-48.
- MILANI, R. *Art of the Landscape*. Tradução de Corrado Federici. Montreal: McGill-Queen's University Press, 2009.
- MILLER, P. *The life of the mind in America: from the revolution to the Civil War*. New York: Harcourt, Brace & World, 1965.
- MORA, J. F. *Dicionário de filosofia*. São Paulo: Loyola, 2001.
- MORLEY,. *Staring into the contemporary abyss*. Tate Etc., London, 20, Autumn 2010. Disponível em: <<http://www.tate.org.uk/context-comment/articles/staring-contemporary-abyss>>. Acessado em Março de 2018.
- MUMFORD, L. *A cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas*. Tradução de Neil R. da Silva. 5. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2008.
- MURICY, K. O poeta da vida moderna. *Alea: Estudos Neolatinos*, Rio de Janeiro, 9, n. 1, 2007. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1517-106X2007000100004>. Acessado em 28 Outubro 2017.
- NYE, D. E. *American Technological Sublime*. Cambridge, London: MIT Press, 1994.

- NYE, D. E. Redefining the American Sublime, from open road to interstate. In: HVATTUM, M., et al. *Routes, roads and landscapes*. London and New York: Routledge, 2011.
- PANERAI, P. *Análise Urbana*. Tradução de Francisco Leitão. Brasília: Universidade de Brasília, 2006.
- PARRET, H. Le sentiment de paysage. In: BOUMEDIENNE, F.; COUEGNAS, N. *Paysages & valeurs: de la représentation à la simulation*. Limoges: [s.n.], 2005. Acte de colloques. Disponível em: < <http://epublications.unilim.fr/revues/as/3418>>. Acessado em Março de 2018.
- PAVIANI, A. *Brasília, a metrópole em crise: ensaios sobre urbanização*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2010. 168 p. ISBN 978-85-230-1257-1.
- PAVIANI, A. Brasília, a geografia da capital e da metrópole. *Arquitextos*, São Paulo, ano 16, n. 185.03, dezembro 2015. Disponível em: < <http://vitruvius.com.br/revistas/read/minhacidade/16.185/5854>>. Acessado em Março de 2018.
- PEIXOTO, N. B. *Paisagens críticas: Robert Smithson: arte, ciência e indústria*. São Paulo: EDUC/ FAPESP, 2010.
- PELUSO, M. L. Brasília: do mito ao plano, da cidade sonhada à cidade administrativa. *Espaço & Geografia*, Brasília, 6, n. 2, 2003.
- PEREIRA, L. B. *Modernidade, mixofobia e a configuração do espaço público: questões sobre civilidade em Águas Claras, Brasília - DF*. Dissertação de Mestrado. Brasília: Universidade de Brasília, 2016.
- PEREIRA, M. D. S. O olhar panorâmico: a construção da cidade como experiência e objeto de conhecimento (1800-1830). *RUA Revista de Urbanismo e Arquitetura*, Salvador, 7, 2006. 140-150.
- PICON, A. Anxious landscapes: from ruin to rust. Grey Room 01, Massachusetts, Fall 2000. 64-83. Disponível em: <<http://nrs.harvard.edu/urn-3:HUL.InstRepos:17932021>>. Acessado em 31 Outubro 2017.
- POE, E. A. O homem na multidão. 1840. Disponível em: <http://gabrieltorres.xpg.uol.com.br/puc/homem_multidao.pdf>. Acessado em Setembro 2016.
- PRICE, U. *An essay on the picturesque*. London: 1794.
- REIS, N. G.; BENTES, J. C. D. G. *Urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano: estudos, diálogos e desafios*. IV ENANPARQ: Encontro da Associação Nacional de Pesquisa e Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Porto Alegre: UFRS. 2016. p. 1-4.
- RELPH, E. *The modern urban landscape*. New York: Routledge, 1987.
- RESENDE, M. L. S. *Ceilândia em movimento*. Dissertação de Mestrado. Brasília: Departamento de Sociologia da Universidade de Brasília, 1985.
- REVISTA BRASÍLIA, Brasília, v. 1, n. 11, Novembro 1957.
- REVISTA BRASÍLIA, Brasília, v. 1, n. 7, Julho 1957.
- REVISTA BRASÍLIA. A Marcha da Construção de Brasília, v. 1, n. 2, Fevereiro 1957.
- REVISTA BRASÍLIA. A Marcha da Construção de Brasília, v. 1, n. 1, Janeiro 1957.
- REVISTA MANCHETE, Rio de Janeiro, 21 Abril 1960. Disponível em: Acesso em março de 2018.
- ROGER, A. *Breve tratado del paisaje*. Tradução de Maysi Veuthey. Madrid: Editorial Biblioteca Nueva, 2014.
- ROSA, J. G. *Grandes Sertões: Veredas*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2001 [1956].
- RUSKIN, J. *The seven lamps of architecture*. New York: J. Wiley, 1849.
- RUSKIN, J. *A lâmpada da memória*. São Paulo: Atelier Editorial, 2008 [1849].
- RYBCZYNSKI, W. *A clearing in the distance: Frederick Law Olmsted and America in the 19th century*. New York: Scribner, 1999.
- SALGUEIRO, T. B. Cidade pós-moderna: espaço fragmentado. *Revista Território, ano III*, Rio de Janeiro, n. 4, Jan/jun 1998. 39-53.
- SALOMON, D. The Highway Not Taken: Tony Smith and the Suburban Sublime: A minimalist's epiphany on the New Jersey Turnpike. *Cambridge and Berkeley: Places Journal*, 2013. Disponível em: <<https://placesjournal.org/article/the-highway-not-taken-tony-smith-and-the-suburban-sublime/>>. Acessado em Setembro 2016.
- SANTAMARIA, E. Esperança do sertão esquecido. *Revista O Cruzeiro*, 20 Dezembro 1958.
- SANTOS, M. A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção. São Paulo: EDUSP, 2008.
- SAUER, C. O. *The morphology of landscape*. California: University of California Press, 1925.
- SCHLEE, A. R. Narrativas históricas e culturais de Brasília. In: SABOIA, L.; DERNTL, M. F. *Brasília 50+50: cidade, história e projeto*. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 2014. p. 18-28.
- SCHVARSBERG, B. Quem disse que ia ser fácil? In: RIBEIRO, A. C. T.; VAZ, L. F.; SILVA, M. L. P. D. *Leituras da cidade*. Rio de Janeiro: Letra Capital; ANPUR, 2012.
- SCHVARSBERG, B. O processo de planejamento urbano e territorial de Brasília. In: SABOIA, L.; DERNTL, M. F. *Brasília 50+ 50: cidade, história e projeto*. Brasília: UnB, 2014. p. 50-65.
- SECCHI, B. *Primeira lição de Urbanismo*. São Paulo: Perspectiva, 2006.
- SECCHI, B. A cidade do Século Vinte. Tradução de Marisa Barda. São Paulo: Perspectiva, 2009.
- SHINKLE, E. Video Games and the Technological Sublime. In: LLEWELLYN, N; RIDING, C. *The Art of the Sublime*. [S.l.]: Tate Research Publication, 2013. Disponível em: < <http://www.tate.org.uk/research/publications/tate-papers/14/video-games-and-the-technological-sublime> >. Acessado em Março de 2018.
- SIMMEL, G. *As grandes cidades e a vida do espírito*. Tradução de Artur Morão. Covilhã: LusoSofia Press, 1903. Disponível em: <http://www.lusosofia.net/textos/simmel_georges_grandes_cidades_e_vida_do_esp_rito.pdf>. Acessado em Setembro 2016.
- SIMMEL, G. *Filosofia da Paisagem*. Tradução de Artur Morão. Covilhã: LusoSofia Press,

2009 [1913]. Disponível em: < http://www.lusosofia.net/textos/simmel_georg_filosofia_da_paisagem.pdf >. Acessado em Setembro 2016.

SMITH, A. The Sublime in Crisis: Landscape Painting after Turner. In: LLEWELLYN, N.; RIDING, The Art of the Sublime. London: Tate Research Publication, 2013. Disponível em: < <http://www.tate.org.uk/art/research-publications/the-sublime/alison-smith-the-sublime-in-crisis-landscape-painting-after-turner-r1109220> >. Acessado em Março de 2018.

SMITHSON, R. Um passeio pelos monumentos de Passaic, Nova Jersey. *Espaço & Debates*, São Paulo, 23, 2003 [1967]. 121-129.

SMITHSON, R. Uma sedimentação da mente: projetos de terra [1968]. In: FERREIRA, G.; COTRIM, C. *Escritos dos artistas: anos 60/70*. Tradução de Pedro Sussekind. Rio de Janeiro: Edições Jorge Zahar, 2006. p. 182-197.

SOLÀ-MORALES, I. D. Territorios. Barcelona: Gustavo Gili, 2002.

SOUSA, O. L. D. Subprefeito de Taguatinga ataca com decisão problemas da Cidade-Satélite. *Correio Braziliense*, Brasília, 23 Junho 1961.

TAVARES, J. C. Projetos para Brasília e a cultura urbanística nacional. Dissertação de Mestrado. São Paulo: Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo EESC USP, 2004.

TELLES, S. T. Lucio Costa: monumentalidade e intimismo. *Novos Estudos*, São Paulo, 3, n. 25, Outubro 1989. 75-94.

THOMAS, K. *O homem e o mundo natural*. Tradução de Martins Filho e João Roberto. São Paulo: Companhia de Bolso, 2010.

THOREAU, H. D. Walden, ou, A vida nos bosques. Tradução de Astrid Cabral. São Paulo: Global Editora, 2007 [1854].

TILLEY, C. *A phenomenology of landscape: place, paths and monuments*. Oxford: Berg Publishers, 1994.

TREVISAN, R. (Re)construindo Águas de São Pedro: uma cidade-jardim. *Vivência Revista de Antropologia*, Natal, 2008. 77-100. Disponível em: < http://www.cchla.ufrn.br/Vivencia/sumarios/33/PDF%20para%20INTERNET_33/07_Ricardo%20Trevisan.pdf >. Acessado em 30 Outubro de 2017.

VIDESOTT, L. *Narrativas da construção de Brasília: mídia, fotografias, projetos e história*. Tese de Doutorado. São Carlos: USP, 2009.

VIGARELLO, G. O sentimento de si: história da percepção do corpo (Séculos XVI-XX). Tradução de Francisco Morás. Petrópolis: Vozes, 2016.

WAIZBORT, L. As aventuras de Georg Simmel. São Paulo: Editora 34, 2000.

WILLIAMS, R. *O campo e a cidade: na história e na literatura*. Tradução de Paulo Henrique Britto. São Paulo: Companhia das Letras, 1989 [1973].

ZUCCONI, G. *A cidade do século XIX*. Tradução de Marisa Barda. São Paulo: Perspectiva, 2009.



