

## Os avessos da trama monumental: investigação psicossociológica do uso cotidiano dos espaços públicos e de mobilidade de Brasília/DF

*The backside of the monumental fabric: psychosociological investigation of the everyday use of the public and mobility spaces of Brasília/DF*

*Los reverses de la trama monumental: Investigación psicossociológica del uso cotidiano de los espacios públicos y de movilidad de Brasília/DF*

BARBOSA, Bárbara Helena Cunha de Sousa Barbosa

Acadêmica, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de Brasília - FAU/UnB,  
barbarahcsb@gmail.com

### RESUMO

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

**PALAVRAS-CHAVES:** Brasília, urbanismo do poder, vida cotidiana, produção do espaço, psicossociologia.

### ABSTRACT

*The paper seeks a critical investigation into how the public and mobility spaces of Brasília, resulting from the planning and urban design decisions performed in the abstract space scale – conceived –, are perceived, used and appropriated by the population in their everyday praxis. It is broaches theoretically the exercise of urbanism as a representation of the power, throughout the history, but especially in modernism, as well as the centrality of space, as a locus of understanding of society and everyday life. The psycho-sociological investigation conducted through the cross of the questionnaires and affective maps applied to the fifty people approached in the main subway stations of Brasília, allowed to identify the subjectivities and recurrences of the perception and experience of the population in relation to the image of the monumental city, segregation and exclusion, as well as the affective ties to its spaces. The listening of the street voices constitutes a powerful and humane possibility of the transformation of the reality by the urban revolution.*

**KEY WORDS:** Brasília, urbanism of power, everyday life, production of space, psychosociology.

### RESUMEN

*El trabajo busca una investigación crítica sobre cómo los espacios públicos y de movilidad de Brasília, que resultan de las decisiones de planificación y diseños urbanos realizados en la escala del espacio abstracto – concebido –,*



PROJETAR  
GRUPO DE PESQUISA EM  
PROJETO DE ARQUITETURA  
E PERCEÇÃO DO  
AMBIENTE



*son percibidos, utilizados y apropiados por la población en su praxis cotidiana. Se aborda teóricamente el ejercicio del urbanismo como representación de poder, a lo largo de la historia, pero sobre todo en el modernismo, así como la centralidad del espacio como locus de comprensión de la sociedad y la vida cotidiana. Las investigaciones psicosociológicas realizadas por medio del cruce de cuestionarios y mapas afectivos, aplicados a cincuenta personas abordadas en las principales estaciones de metro en Brasilia, permitieron identificar las subjetividades y recurrencias de la percepción y vivencia de la población con relación a la imagen de la ciudad monumental, de la segregación y exclusión, así como de las vinculaciones efectivas a sus espacios. La escucha de las voces urbanas constituye una posibilidad potente y humana de transformación de realidad por la revolución urbana.*

**PALABRAS CLAVE:** *Brasilia, urbanismo de poder, vida cotidiana, producción del espacio, psicosociología.*

## 1 INTRODUÇÃO

Brasília é resultado do desenho de poder, da cristalização do sonho do Brasil grande, que queimaria etapas e se modernizaria 50 anos em cinco, sob a égide juscelinista de levar as forças desenvolvimentistas e abrir as fronteiras do interior do país.

Nasce assim como avesso do Brasil, apesar das tentativas dos modernos, e do próprio Lúcio Costa, à frente do Serviço de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, de exaltação do genuinamente nacional, buscando reproduzir nas superquadras a vida pacata do interior, misturada aos componentes construtivos que aludem o vernáculo, como os cobogós, os balcões, entre outros.

Compreender e desinverter esses avessos se torna, portanto, o caminho a ser percorrido por este trabalho que se pauta nos seguintes questionamentos: como a população percebe e se apropria deste desenho do poder? Ela se adapta ao desenho programado ou busca formas de uso e apropriações próprias, diferentes e apesar do projeto? Quais as possibilidades de transformação real e humana do urbano a partir das vozes da rua?

Frente a esses questionamentos, o trabalho tem por objetivo analisar criticamente como os espaços públicos e de mobilidade de Brasília, resultantes das decisões de planejamento e desenhos urbanos realizadas na escala do espaço abstrato – concebido –, são percebidos, usados e apropriados pela população em sua *práxis* cotidiana, de tal modo a identificar as subjetividades e recorrências nas vozes da rua, que se constituem uma força bastante potente para um planejamento e desenho urbanos mais humanos.

Para tanto, busca-se, teoricamente, discutir sobre o exercício do urbanismo como representação do poder, ao longo da história, mas sobretudo no modernismo, bem como a centralidade do espaço como locus de compreensão da sociedade e da vida cotidiana. Para, em seguida, fazer uma investigação psicosociologia, mediante aplicação cruzada de questionários e mapas afetivos, baseados nas



abordagens dos situacionistas (Debord, 1997; Jacques, 2003) e de Lynch (1997)<sup>1</sup>, de tal modo a identificar as formas de uso, apropriação e percepção (simbólica e afetiva) dos espaços de Brasília pela população; bem como dos motes mais recorrentes que possibilitariam uma revolução urbana pelas vozes do cotidiano, conforme o pensamento de Lefevre (2001, 1999, 1991 e 1993), De Certeau (2003) e Foucault (2008).

Os questionários envolveram questões sobre: i) vinculação entre a origem e o destino<sup>2</sup>: vínculo de dependência, frequência e tempo de permanência, meio e tempo de deslocamento, efeitos do deslocamento na qualidade de vida; ii) percepção e práticas na cidade de origem: lembranças dos lugares frequentados na infância, lugares favoritos, significados, descrição da cidade; iii) percepção e práticas na cidade de destino: significados, o que chama a atenção na paisagem, pontos positivos e negativos, o que chama a atenção no deslocamento, mudanças na paisagem ao longo do dia e do ano.

Para a elaboração dos mapas afetivos, solicitou-se que a população representasse, sobre o mapa (do Plano Piloto e de Taguatinga), o caminho percorrido do local onde saiu até a estação de metrô onde foi realizada a pesquisa, utilizando barbante colorido, bem como registrasse, em linguagem de ícones e/ou *post-its*, as sensações e afeições marcantes do percurso. Os ícones foram divididos em quatro categorias – elementos espaciais (conforme Lynch, 2007), elementos geográficos, experiências afetivas e atividades desenvolvidas (conforme Debord, 1997; Jacques, 2003; De Certeau, 2003). Os mapas afetivos permitem explorar os contatos entre o mundo físico e mental de cada um, representando suas histórias, percepções, sentimentos, experiências pessoais, limites e possibilidades que identificam no território.

Foram investigadas cinquenta pessoas – que realizaram as duas fases da pesquisa –, abordadas nas principais estações do metrô de Brasília – na Praça do Relógio, em Taguatinga, no metrô Galeria, no Setor Comercial Sul, e na rodoviária, essas duas últimas no Plano Piloto.

<sup>1</sup> Cumpre ressaltar que esse método é uma adaptação daquele proposto por Lynch, visto que, ao solicitar aos investigados a representação do trajeto e afeições sobre mapa da cidade já pronto, não se conseguiu extrair a qualidade/facilidade com que a imagem mental da cidade é formada, expressa, geralmente, no desenho livre, como é caso do mapa mental. Assim como não adotou a técnica da deriva urbana, mas apenas incorporou a interpretação dos caminhos e ambiências da psicogeografia.

<sup>2</sup> Considerando que as antigas cidades-satélites, atualmente denominadas de cidades ou regiões administrativas, constituem uma rede policêntrica e dispersa, que conforma a metropolização do território mais ampla, forjando um emaranhado de fluxos cotidianos por esses espaços, embora com a primazia do Plano Piloto, que ainda concentra 41,53% dos postos de trabalho (CODEPLAN, 2015). Derntl (2019) observa que o termo cidade-satélite foi institucionalmente banido em razão da conotação negativa, reveladora de uma desigualdade socioespacial, bem como pela tentativa, frustrada, de fazer destas cidades dinamicamente independentes, como no congêneres inglês da cidade-jardim.

## 2 O DESENHO DO PODER E O PODER DO DESENHO

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

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

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

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

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

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



A nova monumentalidade pautada pelo moderno simbolizava ideais coletivos, porém, se transformou em instrumentos de controle do espaço, aumento dos lucros e a construção de um imaginário que vinculava o progresso social ao econômico (Rodrigues, 2011). Na cidade moderna, a monumentalidade se afirmaria nas diferenças de escalas, noções de hierarquia e setorizações muito bem delimitadas<sup>3</sup>.

Juntamente ao debate da produção do desenho de poder, cabe registrar o surgimento, no século XX, da figura do arquiteto liberal, gerando, no corpo da Bauhaus e do CIAM, a pressão para a regulamentação do exercício das atividades técnicas na arquitetura por colégios profissionais (Montaner; Muxí, 2014). O que foi dualizado pela Bauhaus imaginista, que buscava a arquitetura como uma prática emancipadora e coletiva, na qual o arquiteto seria um “técnico a serviço da sociedade”, e a Bauhaus funcionalista, que enfatizaria a sociedade liberal e a figura do arquiteto como criador.

### 3 INVESTIGAÇÃO PSICOSSOLÓGICA DA VIDA COTIDIANA NOS ESPAÇOS PÚBLICOS DE BRASÍLIA

Brasília é resultado das decisões sobre o espaço abstrato, quer pelos planos políticos de marcha para o oeste e cepalino de integração e desenvolvimento do país, quer ainda pelo desenho de utopia social de Lúcio Costa expressa no ato inaugural – “nasce do gesto primário de quem assinala um lugar ou dele toma posse: dois eixos cruzando-se em ângulo reto, ou seja, o próprio sinal da cruz” (CODEPLAN, 1991).

As primeiras cidades-satélites (atualmente chamadas de Regiões Administrativas) são inauguradas antes mesmo do Plano, apesar de Lúcio Costa prever a sua criação somente depois que o Plano Piloto atingisse cerca de 500 mil habitantes. Adicionalmente, frente ao problema de abastecimento dos acampamentos de obras, ou mesmo da necessidade de fixação dos migrantes ao território, desde 1957, o Governo Federal promoveu a concessão de lotes rurais, por longo prazo, para a formação de colônias agrícolas (Derntl, 2019).

Derntl (2019) avalia que, na medida em que as novas urbanizações foram sendo criadas, adotava-se o desenho do moderno periférico (Holanda, 2003), que reproduz o zoneamento funcionalista, mas longe da monumentalidade do conjunto do poder. Enquanto isso, havia a extensão periférica das cidades-satélites, em desenhos populares ou assentamentos precários, e a proliferação de

<sup>3</sup> Lucio Costa, no Relatório do Plano Piloto de Brasília, descreve a necessidade da concepção da nova capital ser monumental e organiza a cidade em eixos e setores, configurando suas hierarquias com centralidades e diferenças de escala (CODEPLAN, 1991).

condomínios fechados, como alternativa de moradia da população de média renda, que não queria morar nas cidades-satélites, mas não conseguia acessar o Plano; além da dispersão da mancha urbana pelo entorno goiano, onde a atuação do solo privado representaria a possibilidade de acesso ao pedaço de chão na metrópole brasileira pelos segmentos populares.

Desse modo, a pretensão inicial de formação de uma rede urbana policêntrica, que pudesse contrabalancear o Plano Piloto (Paviani, 2010), é contrastada pela formação de núcleos urbanos dormitórios, carentes de uma base econômica diversificada e de equipamentos coletivos mais qualificados, passando a depender, cotidianamente, de grandes deslocamentos para acessar alternativas de emprego, saúde, educação e lazer melhor estruturados, enfim, o “direito à cidade”, negado em seus territórios.

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

Por fim, a cidade que já nasce pronta, e é protegida pelo patrimônio, não possibilita a oportunidade de construção do espaço pela população, enquanto as cidades-satélites suprem mais o desejo da população de fazer a cidade, gerando, conseqüentemente, maior sentimento de pertencimento.

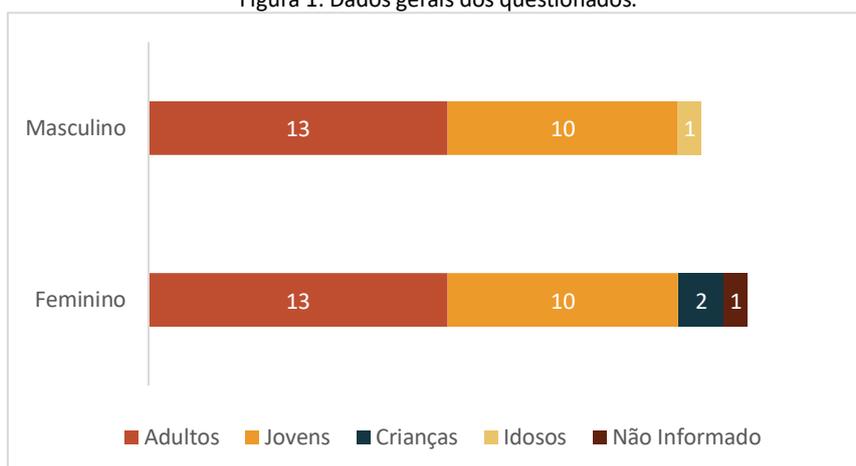
### 3.1 Explorando os resultados dos questionários e mapas afetivos aplicados à população

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

Como escolha de abordagem para a pesquisa, optou-se por analisar a relação da R.A. Taguatinga e o Plano Piloto, uma vez que a mesma, por mais que se estabeleça como um grande polo comercial e de serviços<sup>4</sup>, ainda possui vínculos com o centro de Brasília.

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

Figura 1: Dados gerais dos questionados.



Fonte: arquivo pessoal da autora, 2019.

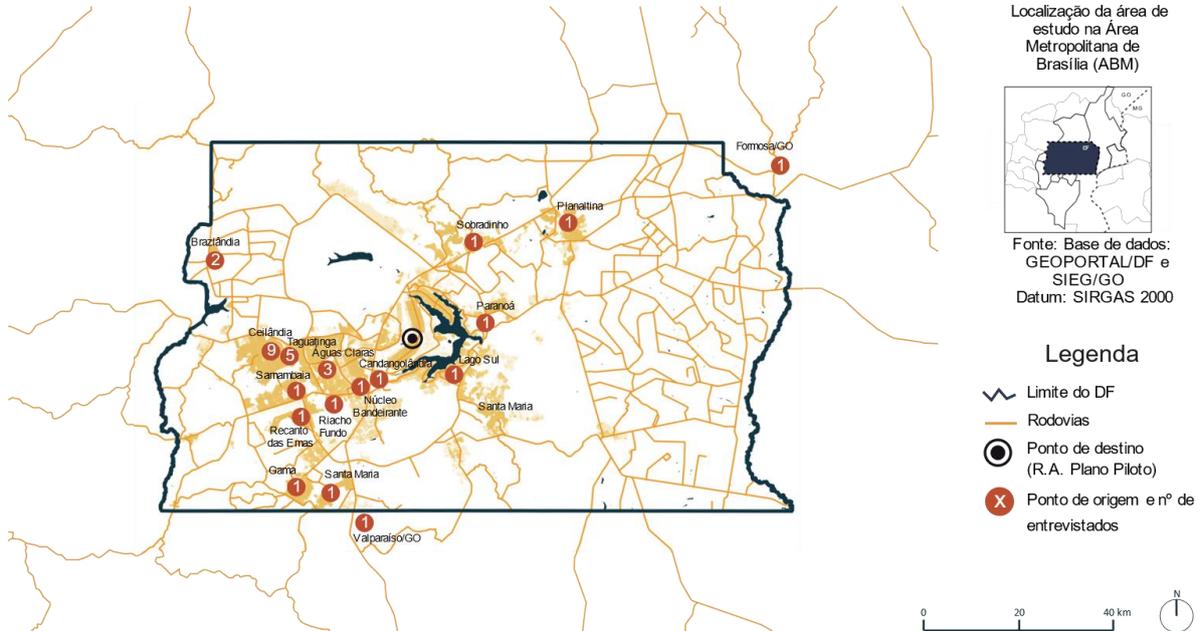
<sup>4</sup> Dados do PDAD (2015) apontam Taguatinga como o segundo local que mais concentra postos de trabalho no DF depois do Plano Piloto.

# ARQUITETURA E CIDADE: PRIVILÉGIOS, CONFLITOS E POSSIBILIDADES

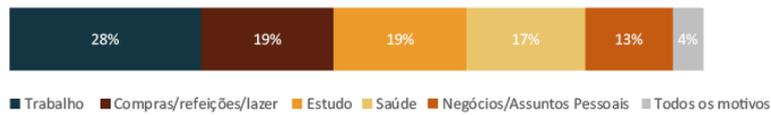
Curitiba, de 22 a 25 de outubro de 2019



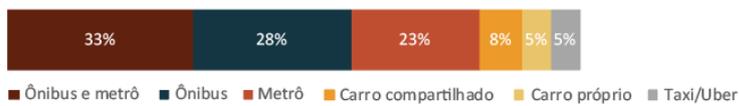
Figura 2 (a) e (b): Deslocamentos das Regiões Administrativas (R.A.'s) e do Entorno goiano para a R.A. Plano Piloto e vínculo, meio de transporte utilizado e horas de deslocamento.



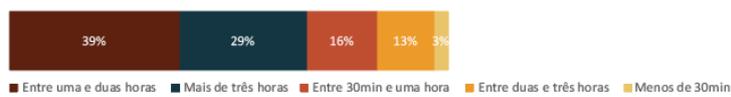
## Vínculo com a cidade destino (Plano Piloto)



## Meio de transporte utilizado

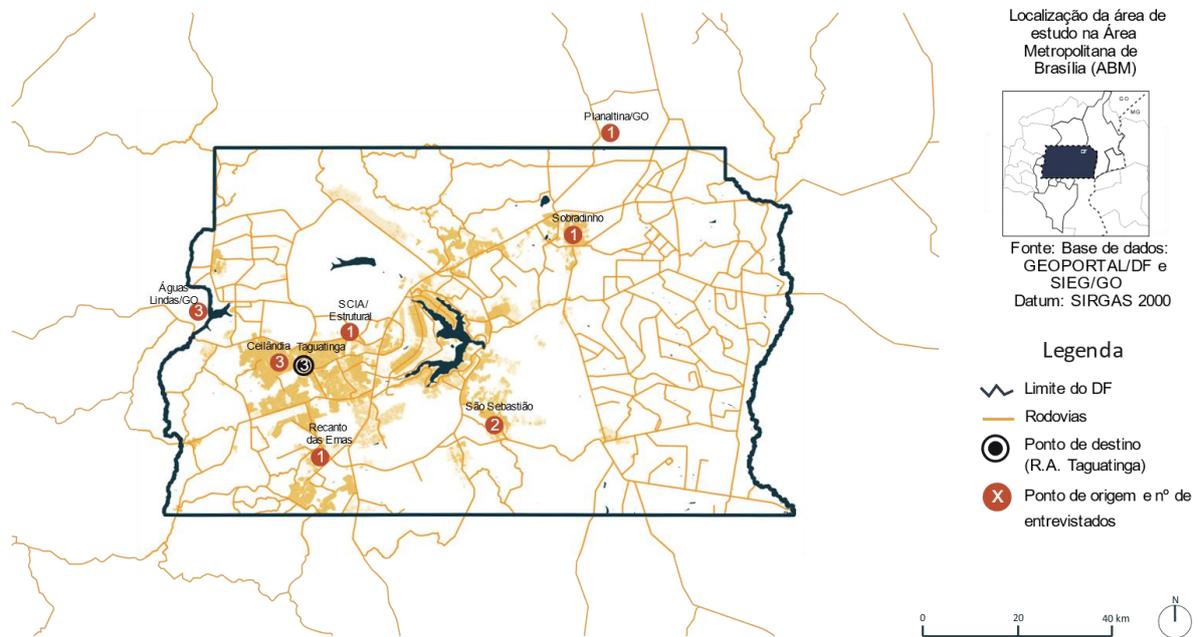


## Horas de deslocamento (durante a semana)

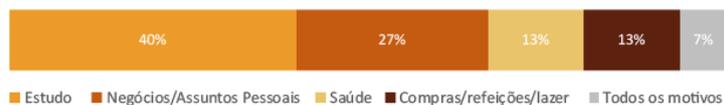


Fonte: arquivo pessoal da autora, 2019.

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



#### Vínculo com a cidade destino (Taguatinga)



#### Meio de transporte utilizado



#### Horas de deslocamento (durante a semana)



Fonte: arquivo pessoal da autora, 2019.

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

Inclusive, por mais que o Plano Piloto fosse colocado enquanto meta, também foi criticado por ser uma cidade com falta de vínculos de pertencimento.

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

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

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

No imaginário coletivo sobre as RA's, Ceilândia se apresenta como uma cidade que possui "raízes" e se ressignifica como "resistência", a defesa da cidade como vítima de um preconceito geral surge em várias falas que a defendem da imagem pejorativa que a perpetua como um lugar violento. Tanto ela, quanto Taguatinga foram colocadas como cidades autossuficientes, com polos de cultura, comércio e essência.

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

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

## 5 CONCLUSÕES

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

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

O dia a dia do brasiliense demonstra uma série de reivindicações, quer por melhorias urbanas nas Regiões Administrativas em que residem – pelo acesso aos serviços coletivos, mas também por sua inclusão simbólica como referência monumental-modernista –, quer em Brasília – sobretudo, pela demanda de melhoria do transporte coletivo e de melhor acessibilidade aos diversos pontos.

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

## 7 REFERÊNCIAS

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

CODEPLAN. Relatório do Plano Piloto. Brasília, 1991.



**PROJETAR**  
GRUPO DE PESQUISA EM  
PROJETO DE ARQUITETURA  
E PERCEÇÃO DO  
AMBIENTE



# ARQUITETURA E CIDADE: PRIVILÉGIOS, CONFLITOS E POSSIBILIDADES

Curitiba, de 22 a 25 de outubro de 2019



- \_\_\_\_\_. Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios do Distrito Federal – PDAD DF – 2015. Brasília, 2015.
- DE CERTEAU, M. A invenção do cotidiano: 1. Artes de fazer. Petrópolis, RJ: Vozes, 2003.
- DEBORD, G. A sociedade do espetáculo. Rio de Janeiro: Contraponto, 1997.
- DERNTL, M. F. O Plano Piloto e os planos regionais para Brasília entre fins da década de 1940 e início dos anos 60. Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais, São Paulo, V.21, N.2, 2019. p.26-44.
- FERRO, S. O Canteiro e o desenho. São Paulo: Projeto, 1979.
- GDF. Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal e Entorno – PDTU – 2010. Brasília, 2010.
- HARVEY, D. O direito à cidade. Lutas Sociais, São Paulo, n.29, p.73-89, jul./dez. 2012.
- HOLANDA, F. R. V. de. Uma ponte para a urbanidade. R. B. Estudos Urbanos e Regionais nº 5. São Paulo, 2002.
- \_\_\_\_\_, F. R. B. de. Brasília: da Carta de Atenas à cidade de muros. V Seminário Nacional Docomomo Brasil. São Carlos, EESC USP, 2003.
- HOLSTON, J. A Cidade Modernista: uma crítica de Brasília e sua utopia/ James Holston; Tradução Marcelo Coelho. São Paulo: Companhia das Letras, 1993.
- JACQUES, Paola B. (org.). Apologia da Deriva – escritos situacionistas sobre a cidade / Internacional Situacionista. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003.
- KOOLHAS, R. Junkspace. In: SYKES, A. Krista (Org.). O campo ampliado da arquitetura: Antologia teórica 1993-2009. Face Norte, volume 15. São Paulo, Cosac Naify, 2013.
- KOOLHASS, R. Três textos sobre a cidade. Barcelona: G.G, 2010.
- LEFEBVRE, H. A vida cotidiana do mundo moderno. São Paulo: Ática, 1991.
- \_\_\_\_\_, H. The production of space. Oxford, UK & Cambridge, 1993.
- LYNCH, K. Imagem da Cidade. São Paulo: Martins Fontes, 1997. 227 p.
- MONTANER, J. M. MUXÍ, Z. Arquitetura e política: ensaios para mundos alternativos/ Josep Maria Montaner e Zaida Muxí. São Paulo: Gustavo Gili, 2014.
- PAVIANI, A. Brasília, a metrópole em crise: ensaios sobre urbanização. Brasília: Ed. UnB, 2010.
- \_\_\_\_\_, A. Patrimônio urbano de Brasília: urbanização com desigualdade socioespacial. Brasília, 2011.
- RODRIGUES, C. M. Cidade, monumentalidade e poder. Paraná, 2001.



**PROJETAR**  
GRUPO DE PESQUISA EM  
PROJETO DE ARQUITETURA  
E PERCEPÇÃO DO  
AMBIENTE



UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO NORTE



ARQUITETURA E URBANISMO - UFPR



PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM  
PLANEJAMENTO URBANO



UNIVERSIDADE FEDERAL DO PARANÁ



UNIVERSIDADE  
POSITIVO