



Instituto de Artes
Departamento de Design

ESCALAS

Brasília e suas visualidades

Felipe Schelb Ávila
16/0119821
Setembro/2022

ESCALAS

Brasília e suas visualidades

Relatório referente ao projeto de diplomação apresentado ao Departamento de Design da Universidade de Brasília como pré-requisito para a obtenção do título de Bacharel em Design na habilitação em Programação Visual, orientado por Rogério Câmara.

RESUMO

Este relatório apresenta a pesquisa e o desenvolvimento do projeto do livro “Escalas”, que é um projeto acadêmico desenvolvido como Diplomação em Programação Visual, no curso de Design da Universidade de Brasília. O livro tem como objetivo apresentar experimentações baseadas nos conceitos de Lúcio Costa sobre a cidade de Brasília, seus efeitos, e modos diferentes de se visualizar a cidade baseados em minha experiência pessoal como habitante e leituras que complementaram essa base para uma melhor interpretação. As experimentações tem como base a vivência e exploração da cidade e são feitas por meio de diferentes meios, de minhas fotografias e imagens retiradas de ferramentas presentes na internet até sobreposições dessas imagens e ilustrações.

Palavras-chave: Design, Experimentações, Brasília, Lúcio Costa.

AGRADECIMENTOS

À minha família pelo apoio incondicional, que me deu todas as possibilidades para conseguir seguir pelo caminho onde estou hoje.

Ao Rogério Câmara, por ter me orientado e me ajudado ao longo de todos esses semestres, ao André Maya pelas diversas trocas e ensinamentos durante o curso e a todos professores do DIN que nos proveram com seu conhecimento e resistiram durante um período tão difícil.

À Sabrina Mendes por todo o apoio, que me ajudou bastante a prosseguir.

E a todos meus amigos queridos, pelos momentos que popularam todo esse período tão difícil.

Obrigado UnB.

ÍNDICE

INTRODUÇÃO	06
JUSTIFICATIVA	07
CONTEXTUALIZAÇÃO	08
I. Discurso	12
II. Perambular	13
III. Identidade	14
IV. Vivência	15
V. Distância	16
VI. Digital	16
ETAPAS METODOLÓGICAS	17
I. Base teórica e referencial	17
II. Estrutura	17
III. Deriva	17
IV. Curadoria e experimentação	17
V. Testes	18
VI. Produção e finalização	18
PROJETO GRÁFICO	19
I. Formato e materiais de impressão	19
II. Grids e margens	19
III. Fontes	20
IV. Cores	20
V. Retículas	20
VI. Soluções gráficas	21
CONCLUSÃO	23
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	24
APÊNDICE	25

INTRODUÇÃO

O Distrito Federal, inaugurado no auge dos investimentos na indústria automobilística, em 1960, tem uma população estimada em 3,1 milhões de pessoas e 1,9 milhões de veículos segundo dados de 2021 do IBGE (2021). Modelo urbano, de “cidade para carros”, que caracteriza o plano de Brasília até os dias de hoje. Sua construção com largas rodovias, áreas residenciais ramificadas e escalas separadas por funções específicas, definem o modo de vida do brasiliense médio.

Este projeto parte de reflexões sobre minha experiência na cidade e de observações sobre seu cotidiano. Procuo materializar minhas vivências e visões da cidade em um livro, o que resultou em experimentos gráficos divididos em quatro seções — monumental, residencial, gregária e bucólica —, estas nomeadas de acordo com as escalas definidas por Lúcio Costa (1987) a partir do plano piloto da cidade. Por meio destas leituras gráficas, procuro refletir sobre as dinâmicas presentes na cidade e seus modos de interação. Uma cidade nova, mas ao mesmo tempo marcada por conceitos e pensamentos de uma época.

Segregadora, Brasília demonstra em seus aspectos habitacionais características que reforçam a existência de vizinhanças isoladas entre si, de vazios propositalmente na cidade que incidem em uma falta de movimento, uma falta de trocas, e a troca de quê? O conforto e a segurança das classes mais abastadas vale a pena o segregacionismo promovido com o restante da população? E como ficaria a geração de cultura, a criação de identidades individuais e de grupos dentro de uma cidade que não proporciona, mas sim dificulta as interações? Para onde vai todo o tempo perdido com o transporte diário mal otimizado? Para quê servem setores destinados apenas ao trabalho formal, onde deixam a região ativa de dia, mas durante a noite não há movimento algum, apenas insegurança?

Nas experimentações gráficas do livro, procuro sintetizar as reflexões teóricas em interpretações imagéticas — com sobreposições, ilustrações e colagens —, a maneira como interpreto a cidade e a vivência, associando minhas experiências ao funcionamento da cidade. Procuo observar a cidade sob o aspecto de favorecimento à realização de determinadas dinâmicas de produção de cultura e criação de identidades e por suas restrições e engessamentos que desfavorecem determinadas ações e hábitos, impactando nos diversos habitares e no ecossistema da cidade.

JUSTIFICATIVA

Com 62 anos de idade no ano de 2022, Brasília é uma das cidades mais recentes, com habitantes que presenciaram um Brasil sem Brasília e com outros que viveram sua vida inteira nessa cidade, o segundo grupo seria o qual me encaixo. E através dos anos, mudanças não só na malha urbana da cidade, mas também tecnológicas alteraram a maneira que lidamos com a própria cidade e com seus habitantes. Presenciando uma Brasília pré era digital, por meio de memórias consigo lembrar certos aspectos de minha própria vida quando ainda não se era importante essa presença constante em nossos bolsos. E muito mais, levando em conta que a maneira de se experienciar a cidade foi feita com um discurso inteiramente pré-digital, a partir da conceitualização de Lúcio Costa e suas quatro escalas, como elas envelheceram? Será que essas escalas se conservaram ou elas se alteraram e como?

Como ideal de cidade, as quatro escalas referenciavam conceitos urbanísticos presentes na Carta de Atenas de Le Corbusier e refletia ideais modernistas. Mas a pergunta principal é, como esses próprios conceitos refletem no dia de hoje, depois de 62 anos de idade, como eles interagem com outros elementos tão presentes em nossas vidas, como o meio digital? Tomando esse papel, sendo da última geração a presenciar esse mundo analógico, me coloco como agente observador, e por meio desse livro, registrar o atual, a cidade através do digital, buscando conceitos de suas escalas e mesclando com ferramentas disponíveis no Google, usadas diariamente por grande parte da população, com o objetivo de criar visualidades que reflitam minha interpretação, até afetiva de certa forma, desses conceitos de Lúcio Costa na Brasília do presente.

Singular é uma boa palavra para definir o Plano Piloto. Com planejamento e construção distinta, o projeto de Brasília procurava suprimir a organicidade e a complexidade das cidades “naturais” (Alexander, 1965), com isso ela acaba por se tornar um reflexo de si ou, uma reflexo dos discursos urbanísticos de seu tempo. Dimensionada em quatro escalas, a escala residencial é composta por superquadras (ou unidades de vizinhança) dispostas ao longo da Asa Sul e Asa Norte. Com as unidades de vizinhança, Lúcio Costa (1987), justifica, em Brasília Revisitada, uma nova maneira de viver, própria de Brasília. Em “O lugar do pedestre no Plano Piloto de Brasília”, Marilene Resende Menezes (2008) afirma haver uma predominância de um circular objetivo em sua maioria, de um ponto ao outro afim de responder a compromissos e trabalhos, mas quando não há esse deslocar objetivo, no caso do Pedestre de Ritual Livre (Menezes, 2008, p. 145), há um trajeto reduzido à sua própria vizinhança ou superquadra, como nomeou Lúcio Costa.

Inaê Elias Magno da Silva (2012) reforça em seu artigo “Utopia e silêncio: vida pedestre, imagem e emoção em Brasília” que a vida na cidade se esconde em pequenos detalhes, como no microcosmo das superquadras, comércios locais, e outros lugares discretos, o que diferencia Brasília de outras cidades onde esses detalhes da vida cotidiana estão explícitos no centro, em praças e na rua. Havendo essa discricção na vida cotidiana, sua descoberta se torna difícil e árdua, sendo o movimento, a agitação e a sonoridade aspectos que parecem inexistentes no Plano Piloto. Da Silva (2012) cita Ramírez: “Como muda o olhar que temos dos lugares e das coisas com o passar do tempo. [...] Estas ruas, estes eixos, estes blocos, este ensurdecedor silêncio de Brasília já provocaram em mim sensação de vazio e solidão. Nada escutava da cidade, nada me diziam as pessoas. Cheguei a pensar: que cidade sem voz. Acontece que entrar, estar, viver em Brasília significa também ‘viver de carro’. Mas andando o tempo inteiro de carro, não se tem muita proximidade com as pessoas. [...] Esta cidade [...] assusta aqueles que a tocam pela primeira vez”. Da Silva (2012) acrescenta: “o espaço urbano pensado para ser moderno buscou aniquilar a cultura urbana pré moderna do perambular desprovido de objetividade, tencionando substituí-la por algo mais condizente com a era da máquina, da velocidade, da razão instrumental: o circular objetivo de um ponto a outro, por meio de veículos a motor”.

Esse circular objetivo, essa isenção de uma participação efetiva da população na vivência da cidade, priorizando uma vivência reduzida a vizinhança acaba por transformar a cidade em si, que não possui características que ajudem a ocupação da rua, limitando a vida cultural da cidade, a efervescência, a pluralidade plástica reminiscências da memória do migrante e do turista. Por isso, existe essa silenciação na cidade de Brasília, de acordo com Da Silva (2012), Brasília não convida a uma prática de experimentação da cidade, uma exploração do espaço urbano, que no caso do Plano Piloto, tende a homogeneidade, a cenários que são

similares entre si e não estimulam identidades diferentes. Para Castells (1999, p. 515-516 apud Da Silva, 2012), lugares são lugares “exatamente porque suas qualidades físicas/simbólicas os tornam diferentes”. Longe dessa idéia, o Plano Piloto preza por essa estabilidade e nas características e modelo urbano ideais a classe média de acordo com Machado e Magalhães (1985, apud Da Silva, 2012). A tranquilidade e monotonia de Brasília que possibilitam a realização de projetos familiares de forma mais fácil e satisfatória, suprimindo uma cidade viva e dinâmica, priorizando núcleos familiares e vizinhanças de classes média e alta, enquanto, por outro lado, a periferia, como diz Da Silva (2012), sofre de uma invisibilidade decorrente das imensas distâncias e dos vazios contínuos na área planejada, combinados à segregação controlada das cidades-satélites e dos espaços coletivos de lazer, trazendo um aspecto até segregacionista ao Plano Piloto.

Essa cidade dinâmica é tudo que a classe média abomina em sua zona de habitação, desejando por estabilidade e padronização dos meios de vivência e, como reforça Zygmunt Bauman (2005),

“Para pessoas inseguras, desorientadas, confusas e assustadas pela instabilidade e transitoriedade do mundo que habitam, a “comunidade” parece uma alternativa tentadora. É um sonho agradável, uma visão de paraíso: de tranquilidade, segurança física e paz espiritual. Para pessoas que lutam numa estreita rede de limitações, preceitos e condenações, pelejando pela liberdade de escolha e auto-afirmação, a mesmíssima comunidade que exige lealdade absoluta e que guarda estritamente as suas entradas e saídas é, pelo contrário, um pesadelo: uma visão do inferno ou da prisão. A questão é que todos nós estamos intermitente ou simultaneamente, sobrecarregados com “responsabilidades demais” e ansiosos por ‘mais liberdade”, o que só pode aumentar nossas responsabilidades.”.

Essa citação reflete a necessidade desses pequenos microcosmos presentes na cidade e independentes entre si, aonde todas amenidades estão disponíveis ali e acabam por promover um isolacionismo quanto ao restante da cidade. Qual a necessidade de explorar e vivenciar o restante dela quando se tem tudo em sua bolha, em seu conforto? De um lado um anseio por liberdade que certamente trará consequências, e de outro, uma segurança calcada por microcosmos exclusivistas que refletem a disparidade econômica logo no início, quando se tem a tentativa de entrada. Para os microcosmos, essa ausência de interação com a cidade, da vivência urbana prejudicada por esse isolacionismo, causa um reducionismo nas identidades individuais. Para Bauman (2005), identidades eram reduzidas a tarefas, a ofícios que pessoas praticavam, e se comparado a hoje, aonde a liberdade individual é atuante em nossas vidas, aonde temos escolhas e não somos reduzidos ao que trabalhamos, mas possuímos uma multiplicidade de identidades, que são agregadas através de não apenas nosso ofício, mas interesses, opiniões e círculos que participamos. Se utilizar desse reducionismo causado por essa carência e ansiedade por pertencimento presentes nesses microcosmos é um limitante ao potencial individual, a multiplicidade de identidades, as diferenças e diversidades. Segundo Stuart Hall (2014), “Já que a diversidade cultural é, cada vez mais, o destino do mundo moderno, e o abso-

lutismo étnico, uma característica regressiva da modernidade tardia, o maior perigo agora se origina das formas de identidade nacional e cultural – novas e antigas – que tentam assegurar a sua identidade adotando versões fechadas da cultura e da comunidade e recusando o engajamento nos difíceis problemas que surgem quando se tenta viver com a diferença”.

Segundo o antropólogo Roque Laraia (2017) “A participação do indivíduo em sua cultura é sempre limitada; nenhuma pessoa é capaz de participar de todos os elementos de sua cultura”. A mutabilidade que o indivíduo possui, com suas diversas identidades agregadas formando uma só pessoa. Indivíduos diferentes participam de uma mesma sociedade de formas diferentes, em grupos, trabalhos, atividades diferentes mesmo que em um mesmo local, e essa multiplicidade de possibilidades é o que forma a individualidade e possibilita todas as diferenças que presenciamos. Vivências diferentes proporcionam indivíduos diferentes, assim como vivências similares também são afetadas por opiniões individuais que trazem por vezes resultados divergentes, pois ninguém possui experiências de vida inteiramente iguais. Sistemas culturais também são afetados por ações externas da mesma forma, trazendo mutações que antes não teriam. De acordo com Laraia (2017), “É praticamente impossível imaginar a existência de um sistema cultural que seja afetado apenas pela mudança interna. Isto somente seria possível no caso, quase absurdo, de um povo totalmente isolado dos demais. Por isto, a mudança proveniente de causas externas mereceu sempre uma grande atenção por parte dos antropólogos”. As mudanças externas são praticamente inevitáveis, ao mesmo tempo que, como o exemplo de uma classe média do plano piloto, são indesejadas. Afinal, a estabilidade e a continuação de seus pequenos núcleos familiares são o desejado, e essas pequenas mudanças que causam uma diversidade de vivências, são especialmente efetivas entre diferentes gerações. Visões de mundo mudam profundamente através das gerações, a cultura é mutável. Laraia (2017) explicita: “São essas aparentemente pequenas mudanças que cavam o fosso entre as gerações, que faz com que os pais não se reconheçam nos filhos e estes se surpreendam com a “carece” de seus progenitores, incapazes de reconhecer que a cultura está sempre mudando” “Esse é um processo comum em sociedades, pois a evolução da cultura está sempre a ocorrer. Evidenciando uma necessidade de tolerância e entendimento quanto à mudanças e diferenças de vivências, Laraia (2017) finaliza:

“Concluindo, cada sistema cultural está sempre em mudança. Entender esta dinâmica é importante para atenuar o choque entre as gerações e evitar comportamentos preconceituosos. Da mesma forma que é fundamental para a humanidade a compreensão das diferenças entre povos de culturas diferentes, é necessário saber entender as diferenças que ocorrem dentro do mesmo sistema. Este é o único procedimento que prepara o homem para enfrentar serenamente este constante e admirável mundo novo do porvir”.

Esse modelo urbano sonhado pelas classes sociais mais abastadas, exclusivista e com núcleos já definidos, que não se configura em um formato de cidade viva, mas sim de pequenas comunidades. Onde habita a vivacidade que um centro urbano tem? Onde há a vivência, a troca de interações promovida pela diversidade

urbana, humana? Situações geradas ao acaso que acontecem quando indivíduos vivem a cidade e realizam trocas constantes? Brasília possui muito pouco, por isso, talvez a cidade resida em uma espécie de arquitetura do silêncio social, e a morfologia da cidade também prejudica a própria locomoção de seus habitantes de uma forma orgânica, o próprio caminhar não é priorizado. Seu espaço urbano ocupado mais por carros que pessoas, contribuindo para um vazio que ecoa no emocional de indivíduos produzindo sentimentos relacionados a tristeza, solidão e isolamento, como escreveu Da Silva (2012). Agora, esse conforto proporcionado por seus microcosmos, com todas suas amenidades, suas seguranças, torna a qualidade de vida mais satisfatória? Talvez, mas isso não reflete uma vida urbana integrada, uma cidade em real movimento e dinâmica. A depender do ponto de vista, esse aspecto de uma falta de vivência urbana talvez possa transformar o Plano Piloto em uma cidade mais fluida, onde não se aprisiona seus habitantes, mas ao mesmo tempo não os faz criar raízes. Seria isso algo positivo? É evidente, nas entrevistas realizadas por Da Silva (2012) que os indivíduos anseiam por contato social. Zonas como o Setor Comercial Sul são citadas nesse aspecto. No local há um expressivo movimento de pessoas, que lá estão por exigências do cotidiano ou por mera deambulação, passando a sensação de uma cidade viva e pulsante, aonde existe gente na rua, movimento. E seria esse o centro de Brasília? Em um centro, afirmam Vogel e Leitão (Apud Menezes 2008):

“Os dias são regidos pelo movimento e pela multidão. Há densidade e burburinho em todos os lugares. Um ritmo, constante e rápido. Vaivém de carros e pessoas. Agitação e anonimato. Parece um formigueiro. [...] O motivo é simples: na cidade, todos são escravos do tempo, de uma ou outra maneira. Ricos e pobres são comandados pelo relógio. [...] Muitas pessoas eventuais, preocupadas, apressadas. Não são dali. Não têm compromisso com o lugar. Passageiros da cidade, trabalhando, comprando e vendendo, visitando, percorrendo. [...] No Centro da cidade, as pessoas se transformam em indivíduos. Perdem sua identidade de pessoas, pois esta só existe quando reconhecida. E para reconhecer é preciso conhecer. Na cidade, no meio da multidão, não há conhecidos, e, portanto, não há pessoas. Só indivíduos igualmente anônimos uns para os outros. Este discurso confunde Centro e cidade, e não é à toa. Se a cidade é mistura de gente e atividades, o Centro é o lugar onde essa mistura é maior. Se a cidade é agitada (em comparação com o campo), em nenhum lugar é tão agitada como na sua área central. [...] O Centro é a hipérbole da cidade”.

Seria o centro a hipérbole da cidade em Brasília? E qual seria seu centro? De acordo com os entrevistados por Da Silva (2012) essa definição é um tanto nebulosa, caracterizando o Plano Piloto como centro para uns, o setor comercial sul para outros ou até a rodoviária, que de fato é o centro geográfico. A falta de centro, de um ponto de convergência significativo de pessoas, é um aspecto que Brasília curiosamente adota, seja pela sua característica individualista, com seus núcleos familiares bem independentes entre si ou pela própria ausência de caminhos caminháveis que levam as pessoas a convergir e se ambientar dentro da cidade, tornando multidões de pessoas algo raro na cidade, principalmente pela predominância do carro como transporte principal do brasileiro médio. A ausência do centro, das multidões, reforça a sensação que Brasília é uma cidade

formada por grandes vazios, que em muitos locais não há movimento, que não existem trocas. Até locais que possuem multidões, geralmente são caracterizadas pelo seu utilitarismo, estando ali apenas para determinadas tarefas, como trabalho. Não são multidões que estão ali localizadas organicamente, trazendo uma diversidade de motivos para essa convergência, trazendo uma mistura de funções sociais, e muito provavelmente essa multidão não mais estará lá algumas horas após.

E qual seria esse lugar de Brasília atualmente? Deveria ser seu destino uma cidade viva e vivenciada por seus habitantes ou sua sina de ser reduzida a uma cidade transitória, onde multidões funcionais passam por locais específicos em horas reduzidas, todos os dias, sem interações maiores com o meio urbano? Quais as vantagens de ser uma cidade transitória, onde não há o reforço de uma raiz em seus habitantes, uma identificação maior com Brasília como há com outras cidades? Seria essa transitoriedade um reflexo de sua ausência de interação dos habitantes com a cidade? Seu reducionismo em microcosmos onde suas vivências são reduzidas pela própria cidade? Esses vazios existem em várias cidades, mas a amplificação dele parece ser quase proposital no Plano Piloto. Uma cidade planejada para tornar as superquadras comunidades independentes entre si, mas ao mesmo tempo suprimindo o potencial da cidade, de sua efervescência e diversidade, favorecendo uma exclusão de classes economicamente menos abastadas, similar ao que David Harvey (2015) observa sobre a reforma de Paris no século XIX:

“Hausmann rasgou os velhos bairros parisienses usando o poder da expropriação em nome do melhoramento e da renovação cívica. Deliberadamente ele planejou a remoção de grande parte da classe trabalhadora e outros elementos rebeldes do centro da cidade, onde constituía, uma ameaça a ordem pública e ao poder político”.

Teria o mesmo acontecido em Brasília? A Ceilândia exclui da vivência do “centro” do DF as milhares de pessoas que foram realocadas para o Centro de Erradicação de Invasões, a CEI. Seria tudo isso em nome de um conforto e estabilidade dos microcosmos e das vivências individualistas do plano pilotense? Talvez esse engessamento da cidade e falta de efervescência seja apenas um reflexo desse desejo padronizador que a cidade de Brasília explicita em seu projeto. Sua setorização possui responsabilidade direta pela ausência de um centro, o que apenas reforça a imagem desse vazio que habita a cidade e, atitudes arbitrarias, como leis que limitam a vivência dos habitantes na cidade apenas silenciam e homogeneizam a cidade, retirando sua diversidade, padronizando suas identidades e suprimindo a criação de cultura. Tudo pelo sonho de classes mais abastadas.

I. Discurso

Lúcio Costa (1987), em “Brasília Revisitada”, evidencia uma predominante importância presente nas vias de circulação e sua utilização, como ele próprio fala, “A estrutura viária da cidade funciona como arcabouço integrador das várias escalas urbanas”, demonstrando a importância do elemento viário para um discurso que era atual, em sua época, no qual havia uma predominância desse teor auto-

mobilitário individualista e sua possibilitação de uma liberdade que um pedestre não possuiria. Com longas e largas vias e o desafogo viário que essa alternativa produz, contradiz a idéia de uma cidade integrada, demonstrando que não seria necessária uma cidade orgânica e acessível pois possuir um carro já integraria os próprios núcleos familiares dentro da cidade, assim gerando uma justificativa para esse discurso automobilístico e sua criação de micro-cosmos por meio de vizinhanças isoladas entre si. E essa nova maneira de viver, a maneira de Brasília, seria uma maneira serena, e justifica a acessibilidade com a presença de chãos livres por meio dos pilotis, que de fato, tornam a movimentação residencial mais fácil, mas ao mesmo tempo, seria essa a única acessibilidade que importa em Brasília? A acessibilidade reduzida apenas à interação do habitante com sua própria superquadra ou vizinhança pré moldada?

Essa visão de uma cidade centrada em micro-cosmos particulares à vizinhanças específicas no quais não possuem interações entre si, são abordadas no texto de Christopher Alexander (1965), "A cidade não é uma árvore". Lá evidencia-se primeiramente que Brasília tem uma malha viária estruturada em forma de árvore, e assim suas ramificações individualizam locais e não os conectam como núcleos semiláticos ou, núcleos que possuem uma agregação de diversas funcionalidades que se sobrepõem em áreas distintas. Isso é, essa individualização por meio da ramificação leva uma subdivisão da cidade em comunidades isoladas e também uma relação de movimentação objetiva que não contribui para uma vivência e interação inter comunitária. De acordo com Alexander (1965), quando a cidade é pensada em termos de ramificações, a humanidade, a complexidade da cidade e riqueza da vivência em sociedade é trocada pela simplicidade que beneficia apenas a administradores, designers, planejadores da malha urbana e desenvolvedores urbanos

II. Perambular

Francisco Lauande (2007) aborda as ideias de Lúcio Costa através de uma análise de seus textos e cita algumas de suas passagens demonstrando seus pensamentos sobre a cidade de Brasília. Nestes é evidente a presença de uma supervalorização de uma visão desenvolvimentista, focada na indústria automobilística que era tida como o futuro, sendo reforçada pela visão modernista da Carta de Atenas e um de seus princípios no qual era essencialmente a priorização em políticas públicas do automóvel como principal meio de transporte. Reflexo disso era a aplicação destes princípios na própria cidade de Brasília. Como Lauande (2007) demonstra, "Um dos princípios da Carta de Atenas apropriados por Lúcio Costa, foi o da eliminação dos cruzamentos de vias, graças à utilização de mudanças de nível. Objetivou-se, com esse recurso, facilitar o trânsito de veículos, evitando o desgaste da máquina com excesso de paradas. É possível percorrer todo o Plano-piloto sem nenhum cruzamento de vias em função da tensão de sua malha. O Eixão, que corta a cidade de ponta a ponta, dividindo a área residencial no sentido transversal, além de ser uma das avenidas principais da cidade, é uma rodovia federal." E também a atenção dada a circulação destes veículos, pelo pensamento corbusiano, "os veículos em trânsito não deveriam ser submetidos ao regime de paradas obrigatórias a cada cruzamento, que torna inutilmente lento seu percurso.

Mudanças de nível, em cada via transversal, são o melhor meio de assegurar-lhes uma marcha contínua. Nas grandes vias de circulação e a distância calculadas para obter o melhor rendimento, serão estabelecidas interligações unindo-as às vias destinadas à circulação miúda”. Essa priorização é criticada por Sennett, como Lauande (2007) mostra, abordando Brasília como a desvirtuação da função das ruas, que não mais servem como um local de encontro e permanência, aonde trocas são feitas e há um perambular do próprio habitante que interage com a cidade de uma forma ativa, assim como acontece em cidades orgânicas.

Essa desvirtuação da rua reflete na visão que Da Silva (2012) demonstra em seu artigo, essa priorização do trânsito automobilístico, do viver de carro que progride até os dias atuais e afeta a forma de viver do cidadão brasileiro e como é dita a sua interação com a cidade. A falta de exploração, do caminhar, explorar e conhecer os becos e vielas de sua própria cidade, tudo isso em prol de um deslocamento diário, comumente de longa distância, que se isola da própria cidade por meio de suas vias de circulação de alta velocidade. Deslocamentos de pedestres e meios de transporte alternativos, como bicicletas não são priorizados, sendo maneiras que proporcionariam uma maior interação com a própria cidade e a beneficiária com as vantagens que a vida e movimento trazem. E essa visão da rua como local do automóvel tem efeitos na vida urbana da cidade, o próprio ato que Da Silva (2012) indica, do perambular desprovido de objetividade é afetado com a priorização das largas vias de Lúcio Costa. E fica o questionamento, a cidade é feita para quem? O habitante ou para os automóveis? E este ato do perambular, é reduzido a sua própria vizinhança muitas vezes, como no caso do pedestre de ritual livre, que Menezes (2008) cita. Essa redução do habitante a vivência dele a suas próprias quadras não proporciona uma interação e preenchimento que a cidade necessita para a torná-la movimentada e por consequência viva, reduzindo-se aos microcosmos das superquadras e comércios locais citados por Da Silva (2012), diferenciando-se de outras cidades em que os habitantes interagem com as ruas ativamente, proporcionando trocas e dando um senso de permanência e segurança que o movimento trás, contrariamente aos locais desertos que muitas vezes encontram-se em diversas áreas de Brasília.

III. Identidade

A diferenciação de lugares para o imaginário urbano é interessante por uma série de motivos, seja a diversidade visual que contribui para localização espacial do habitante em meio a cidade, seja por identidades que contribuem para a formação de grupos que frequentam o ambiente, seja para uma quebra da monotonia que, por consequência, acaba por produzir estímulos visuais, entre outros. Para alguns, principalmente para recém-chegados, Brasília é uma cidade que é repetitiva, que não apresenta de forma clara essas qualidades que diferenciam um lugar do outro, tornando-se muitas vezes difícil de se decifrar, e de certa forma, para alguns isso se alia de forma positiva ao discurso de uma estabilidade, monotonia, que não gera surpresas no habitante e, portanto, ele sabe o que esperar de sua cidade. Não há uma cidade tão viva e dinâmica quanto seu tamanho e relevância indicam, porém, de certa forma isso contribui para o que a classe média e alta anseiam, essa tranquilidade e até um distanciamento, princi-

palmente de classes menos abastadas, que em maioria tem as cidades satélites do DF como suas moradias. E a comparação com Zygmunt Bauman (2005) é até possível, afinal, as superquadras não passam de várias comunidades, cada uma isolada e com seus aparatos ao lado para que possuam o maior conforto possível e não precisem interagir com o mundo externo e, quando precisem, se utilizem em grande parte de transportes privados. Para outros, principalmente jovens, essa limitação, esse reduzir-se ao local que habita trás outra visão sobre essas comunidades, principalmente por conta do deslocamento, que geralmente exige algum tipo de transporte para ajudar a cobrir as grandes distâncias e vazios do Plano Piloto e conseguir se integrar de fato com o restante da cidade. E nesse período de formação no quais jovens estão por se descobrir, formar suas identidades individuais com os agregados de diferentes interesses, círculos sociais e opiniões, que se exige uma interação ativa com o restante da cidade, pois como formar um cidadão que não vive a cidade, que não interage com pessoas de diferentes realidades? A formação de habitantes sendo limitada acabaria por criar identidades cada vez mais pasteurizadas, inseridas em suas bolhas, com uma visão distorcida da realidade e uma distanciação do restante da população. E é entendível, pois como saber o que acontece com os “outros” se não se sabe nada da realidade deles? Por isso essa necessidade de interagir, de viver a cidade, exatamente para que se promova uma diversidade cultural que venha a promover um senso de igualdade na população, principalmente por reconhecer o que ocorrem em realidades diferentes das suas próprias. Sem isso, nós caímos novamente nos microcosmos fechados, que recusam o engajamento e se recusam a conviver com diferenças, gerando uma diversidade de problemas principalmente por não conseguirem se ver no próximo e reconhecer que todos passamos por diferentes mazelas. Essa diversidade de indivíduos, todos participam da sociedade, contribuem e fazem suas trocas, gerando efeitos diferentes e mudanças em todos nós, e essas interações são inevitáveis. Interações que acontecem entre pares, grupos e que afetam sistemas culturais, gerando mudanças e evoluções, para o bem ou para o mal, mas mesmo assim, mudanças inevitáveis. É necessário entender que querendo ou não, a evolução acontece, nossa cultura está em constante mudança, sendo afetada de diversas formas e entender essa dinâmica é essencial para que não hajam comportamentos preconceituosos, a tolerância se faz necessária pois todos possuímos diferentes vivências.

IV. Vivência

A falta de uma interação significativa do habitante para com a cidade assim como a falta de um urbanismo que priorize o pedestre, e como o próprio vazio presente em toda a região, gera uma série de efeitos nela, que resultam em consequências como a falta da vivacidade, densidade e diversidade urbana, espaços inabitados por longos períodos de tempo e, portanto, favorecem uma prevalência de uma insegurança em partes da cidade que geram uma necessidade de investimentos de segurança que outrora poderiam ser destinados a outras necessidades e, também gera uma falta de identificação do próprio habitante com o local, afinal, não é um centro urbano que priorize uma interação com a rua, com o restante da população e com seus eventos e interações espontâneas que de certa forma moldam a cidade, sua personalidade e até a base de sua cultura local, assim promovendo

um desprendimento do próprio habitante para com Brasília, afinal, sem uma vivência considerável, como se gera o reconhecimento da pessoa como habitante da cidade e cria suas raízes? Imagino que a resposta principal seja através de longos períodos de tempo e por isso a necessidade de eventos característicos da cidade que dêem uma personalidade, identificação. E a distância também age como um fator limitante pois dessa maneira é promovida uma baixa concentração de locais a se frequentar por quadra, seja pela quantidade de comércio limitado por superquadra ou seja pela limitação de horário predominante em zonas residenciais, de toda forma não é promovida uma densidade. E como lidar com esses grandes vazios, principalmente na parte da noite? Reinventando a rua como potencial de expressão de seus próprios habitante, pois a rua não deve ser habitada por carros e sim pela própria população, promovendo cultura, segurança, interações, vivências e emoções.

V. Distância

E esses grandes vazios não promovem apenas uma redução na interação do habitante para com a cidade, mas também uma exclusão de habitantes do entorno e sua interação com Brasília, muitos vindo para trabalhar em um transporte público caro e precário, vindo já de cidades que estão a uma grande distância, principalmente pelas exclusões de populações carentes para lugares longínquos, e tendo que andar outras grandes distâncias para interagir com elementos da cidade, principalmente quando lhes falta um transporte individual que os daria um acesso efetivo a qualquer local da cidade. Principalmente com a falta de um centro, aonde deveria haver uma conjunção de elementos da cidade, onde se promoveria uma variedade de serviços e que poderia concentrar a resolução de tarefas, atividades e problemas em locais próximos, mas não, Brasília prioriza o engessamento da cidade, a padronização de identidades e dificulta o acesso de pessoas principalmente periféricas a ela, gerando uma falta de interação e sensibilidade dos habitantes de Brasília para com a situação da população periférica e também suprimindo trocas culturais que possam haver, também por uma limitação do transporte, que funciona apenas em horários limitados.

VI. Digital

Enquanto há todas essas problemáticas dentro da própria cidade, há também um âmbito paralelo, o digital, aonde nós e a cidade residimos em formato de dados. A maneira que esse digital existe interage de forma constante com os próprios habitantes, que se utilizam desse meio ferramental, que coleta nossos dados constantemente em troca de oferecer esses serviços, para complementar a vida física e até interagir com a própria cidade, que muda constantemente, principalmente em uma era pós internet. E essa maneira que nós interagimos em muito é ditada pelas ferramentas utilizadas diariamente para “melhorar” nossa experiência com a cidade, seja por meio de um sistema de mapeamento que nos ajude a se movimentar de uma forma mais efetiva ou até uma ferramenta de tradução que torne línguas estrangeiras em frases compreensíveis ao apontar de uma câmera. E apesar de serem novas tecnologias e não entendermos ainda qual seria o impacto disso tudo a longo prazo, uma coisa é certa, o uso diário dessas ferramentas é cada vez maior.

ETAPAS METODOLÓGICAS

I. Base teórica e referencial

O primeiro objetivo seria angariar recursos teóricos e referenciais para embasar o discurso teórico e estético do livro e, ao mesmo tempo, somá-los as minhas experiências prévias na cidade de uma forma que fizesse sentido e um reforçasse ao outro e, também me ajudasse a entender fenômenos que ocorriam em minhas vivências que eu não observava mas que estavam sempre ali.

II. Estrutura

A definição da forma que o livro iria possuir se deu através de características que complementassem o discurso dele, seja a transitoriedade que ele deveria possuir, a portabilidade para facilitar suas movimentações e também a facilidade de reprodução, seja em custo ou tempo de montagem.

III. Deriva

Inspirado pela Teoria da Deriva, de Guy Debord mas não a seguindo à letra, lancei-me a cidade, no intuito de absorver informações que pudessem inspirar aspectos visuais além das referências, maneiras de abordar diferentes visões, registrar cenários que pudessem ser úteis, experimentar com diferentes maneiras de interpretar a cidade e angariar recursos para serem utilizados posteriormente.

IV. Curadoria e experimentação

Se transformando em um ciclo com a terceira etapa caso houvesse a necessidade de mais material ou mudanças de curso, a curadoria e experimentação aconteceram alternadamente com a deriva, de acordo com as necessidades que se apresentavam durante a construção de conteúdo, tudo com base nas delimitações conceituais de cada capítulo.

V. Testes

Foram testadas variações de papéis, de retículas e maneiras de melhorar a visualização das experimentações. Exemplos desses testes a seguir.



Figura 1. Teste de impressão



Figura 2. Teste de impressão

VI. Produção e finalização

Finalizadas as experimentações e testagens, os ajustes e a produção se inicia para que haja um número de inconsistências reduzido na finalização do livro.

I. Formato e Materiais de Impressão

O livro tem como formato o A5 (148 x 210 mm) pensado por sua praticidade, tanto por ser facilmente impresso em qualquer gráfica rápida, o que é um fator importante para uma melhor difusão do material, quanto para uma melhor reprodutibilidade por fazer uma boa utilização da área do papel A3 (297 x 420 mm), fazendo uso de sangrias e marcas para uma melhor definição das experimentações dentro das páginas.

Foi utilizado o papel AP 75g/m² branco para a impressão do fólio, primeiramente para dar ênfase na temporalidade do livro, lhe conferir um aspecto mais barato e ser de fato mais barata sua produção. O segundo motivo para sua utilização foi se utilizar das vantagens de ser um papel mais fino, que em combinação com a montagem em canoa, traria menos problemas no corte, dando mais respiro às margens e às experimentações. Também foi utilizado o papel vegetal 90g/m² de sobrecapa para ajudar na conservação do fólio que é feito em papel AP. A impressão foi feita em impressora a laser comumente encontrada em gráficas rápidas.

II. Grid e Margens

Em Escalas, as margens são curtas, próximas aos limites da folha e que em dados momentos chega a ultrapassá-las, para uma melhor imersão no conteúdo, dado o aspecto mais imagético que este livro propõe. A margem interna possui 8 mm, a superior e a externa 6 mm e a inferior 10 mm.

Por possuir uma carga textual muito pequena, não se foi utilizado a baseline grid, mas sim um grid básico que comportasse algumas organizações de imagens.

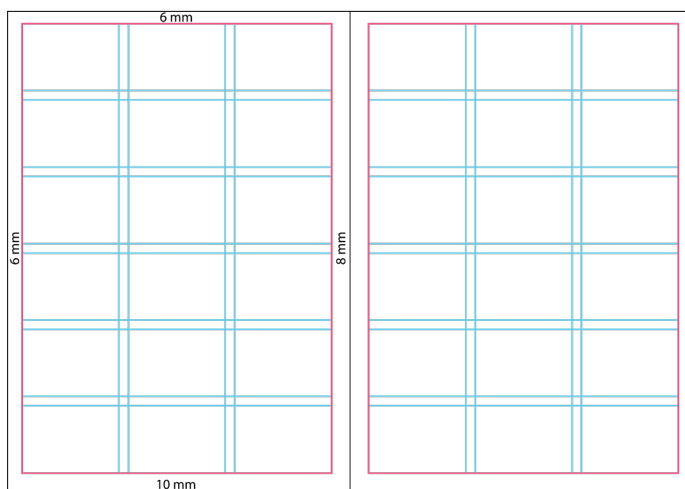


Figura 3. Margens e guias

III. Fontes

A única fonte utilizada foi a **Roboto**, feita por Christian Robertson nos escritórios do Google, a fonte se encaixa nesse espectro do digital muito bem, afinal, seu objetivo era se comportar em uma vasta quantidade de telas, desde o tablet ao smartwatch. É uma fonte neo-grotesca, sem serifa, com formas que se assemelham bastante as geométricas. A justificativa principal para essa utilização tão reduzida foi se inserir dentro do contexto que as experimentações foram feitas, com essa conexão que ela possui com principalmente os sistemas da Google e sua natividade que já foi inserida no próprio aplicativo que algumas experimentações foram feitas. Sua inserção brinca com a obviedade e ao mesmo tempo, a fonte também possui uma grande quantidade de variações, o que facilita a sua utilização no ecossistema do livro, sendo utilizada na capa e também em diversas partes no fôlio.

Aa

thin
thin *itálico*
light
light *itálico*
regular
regular *itálico*
medium
medium *itálico*
bold
bold *itálico*
black
black *itálico*

IV. Cores

As cores utilizadas no projeto se resumem a preto 100% e o branco do papel. Sua utilização tem como justificativa primeiramente intencionalidade do livro, por ser reproduzível de uma maneira mais fácil e barata, com menos dificuldades técnicas e aberrações cromáticas que tendem a variar de gráfica para gráfica, a impressão no preto possui essa função, ao mesmo tempo que o branco também preenche partes que formam imagens em negativo, que o preto não preencheria por ter uma diversidade de imagens sobrepostas umas às outras que outrora seriam visíveis em cor, mas não no preto 100%.

V. Retícula

A retícula é utilizada como principal recurso gráfico, estando presente em diversos outros métodos de impressão, sua utilização traz um aspecto mais cru a obra e, procurado para alimentar também esse discurso presente, de reduzir os custos, a utilização do preto uniforme se justifica através de todo o livro e essa retícula também trás uma representação visual nas imagens que ao mesmo tempo anonimiza algumas figuras pelo próprio tamanho dessa retícula e dá margem para um reconhecimento das figuras utilizadas através dele.

Se utilizando desse recurso, a retícula está definida no formato diamante em uma frequência de 45 linhas por polegada e ângulo de 35°, nessas configurações, a retícula dá forma às imagens o suficiente para uma boa visualização do leitor e uma impressão sem problemas nas impressoras a laser, que em alguns testes com outras configurações de retículas foi encontrada uma quantidade excedente de preto, prejudicando a visualização das imagens.

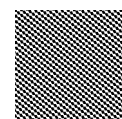


Figura 4. Retícula 45 LPI, 35°

VI. Soluções Gráficas

O livro Escalas propõe uma experimentabilidade página a página, mas dentro da conceitualização proposta e, por qual capítulo ela estiver inserida de forma a reforçar o discurso imagético presente e, quem sabe até provocar reflexões no “leitor” ou “usuário”.

Com diversas soluções, cada capítulo possui uma conceitualização diferente de acordo com a escala que ele representa. Sendo dividido em quatro escalas, são elas: O Monumental, O Residencial, O Gregário e O Bucólico. Nelas busca-se trabalhar de uma forma até crítica essas experimentações baseadas nos conceitos, se utilizando de imagens em grande maioria registradas por mim e pelas ferramentas do Google. Essas ferramentas brincam com a interação cidade-habitante e ajudam a dar um aspecto mais participativo ao leitor, pois são ferramentas que estão disponíveis gratuitamente e muitas vezes fazem parte do dia a dia de diversos habitantes da cidade. Também se insere o aspecto exploratório em busca desses registros, com a vivência da cidade e registro fotográfico de acordo com cada capítulo e o composicional por meio de sobreposições e inversões dessas imagens.

No capítulo O Monumental, foram registradas imagens que em sua maioria tivessem o foco em transporte e movimentações urbanas, de um lado, automobilísticas, de outro, fazendo uso de transporte público e demonstrando a monumentalidade dessas distâncias e as dificuldades cada vez maiores impostas muito mais para um lado do que para outro. Para efeito de comparação e inserção do usuário e/ou leitor, houve a inserção de mapas do google maps, que utilizamos diariamente para localizar as melhores rotas e tornar nossa movimentação menos dolorosa, retirados em horário de pico para notar as diferenças de uma cidade construída com um foco em uma movimentação individualista por meio de várias rotas da Rodoviária do Plano Piloto para RA's do DF.

Em O Residencial, também houve o registro de imagens, mas se fez uso de ilustrações como intervenções, principalmente para demonstrar e, de certa forma, preencher o vazio presente em diversas paisagens na região residencial do Plano Piloto, onde as pessoas habitam em seus núcleos familiares cada vez mais fechados e transitam muitas vezes, apenas objetivamente na cidade, mal aproveitando seus ambientes e amenidades intencionalizadas por Lúcio Costa. Também foi emulada a interface do Google Street View para dar um aspecto digital, mas ao mesmo tempo exploratório da cidade, inserindo o leitor como agente manuseador da plataforma e

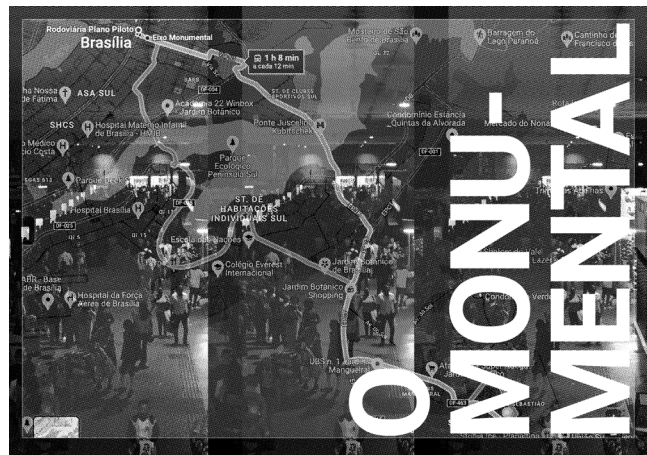


Figura 5. Abertura de capítulo

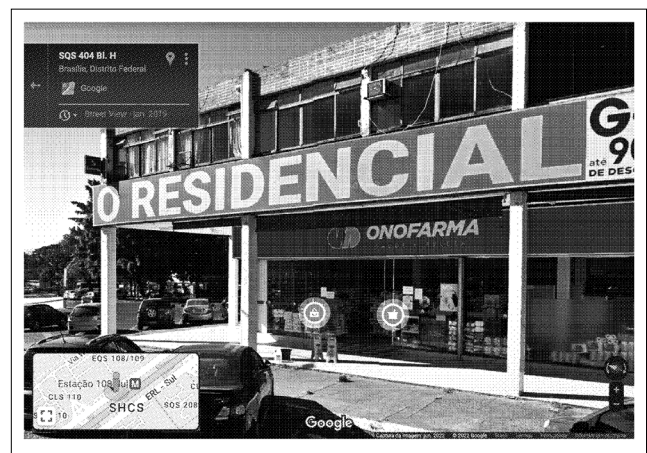


Figura 6. Abertura de capítulo

fazendo uma relação com as diversas vezes que nos pegamos tentando achar locais pela ferramenta ou apenas conferindo sem objetivo específico.

O Gregário apresenta uma experimentação nativa do aplicativo Google Translate para celular, que possibilita a leitura de palavras e frases presentes no meio urbano de forma a facilitar a vida de quem precisa entender outras línguas de uma forma fácil e intuitiva. Porém, o aplicativo também dá a possibilidade de ler não intencionalmente padrões em meio a cidade que não tem o objetivo de comunicar explicitamente nada através de palavras, e esses padrões geram palavras aleatórias de acordo com a interpretação do aplicativo, com uma grande variedade de possibilidades. Por meio da exploração do centro da cidade, onde deveria ser o gregário de Brasília, com o nome de Setor de Diversões, Setor Comercial, onde há a possibilidade de promover muito mais trocas humanas do que em qualquer outro ambiente no Plano Piloto, há a conferência e registro dessas várias possibilidades em locais diferentes, seja em janelas, brises de prédios, placas, padrões de azulejos e até o pixo. Após o registro há uma experimentação gráfica por meio de sobreposições e composições com essas imagens geradas para demonstrar o que a cidade e seus monumentos têm a dizer.



Figura 7. Abertura de capítulo

Assim como os outros capítulos, O Bucólico também se utiliza do ferramental do Google, nesse caso novamente o Maps, buscando as vistas aéreas e fazendo um comparativo dessa cidade verde do Plano Piloto com as Regiões Administrativas, como maneira de demonstrar o que seria esse bucólico em diversas partes do DF. Essa demonstração se faz através de fragmentos dessas vistas aéreas e das texturas que as cores pós tratamento de retícula adquirem, gerando malhas bem diferentes sob a mesma escala de altura.

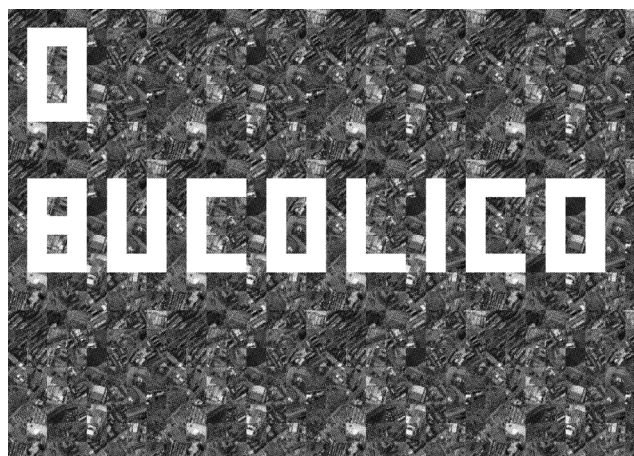


Figura 8. Abertura de capítulo

CONCLUSÃO

Estar presente, como cidadão, habitante, ser pensante que vive a cidade, que a explora e usufrui de seus aspectos, positivos ou negativos, constitui em uma experiência privilegiada, onde grande parte da população não possui tal liberdade, principalmente temporal, para realizar tais tarefas. A experiência tomou como principal aspecto a vivência e a presença no meio urbano, e através do registro de imagens, do uso de ferramentas cotidianas que muitas vezes ajudam a nossa relação objetiva com a cidade, deu-se a experimentação para o objeto final.

A utilização do meio digital em razão dessa relação entre a cidade e seus habitantes se tornou essencial com a construção das experimentações, pois hoje, em 2022, em um período pós pandêmico aonde interagimos mais que nunca com o digital, este acabou por se tornar essencial na vida de muitos e por consequência molda cada vez mais todas nossas relações e a maneira que nós lidamos com a cidade e seus sistemas.

Conceitos, opiniões anteriores que outrora eu possuía foram postas a prova, a maneira de ver a cidade, de sair da zona de conforto e interagir com ela e seus habitantes durante os trajetos foi um dos objetivos, exatamente para entender o que realmente fazia sentido após a carga teórica lida e por a prova a maneira que lidamos com a cidade e seus habitantes, e sim, Brasília é uma cidade a parte, com um modo de viver diferenciado, que afeta constantemente a vida dos presentes. Mas ao mesmo tempo, devido à minha própria história pessoal com a cidade, há também esse caráter de afeição, de reconhecimento de seus próprios erros, dificuldades impostas, mas também a tranquilidade, o conforto que é se viver nessas zonas habitacionais.

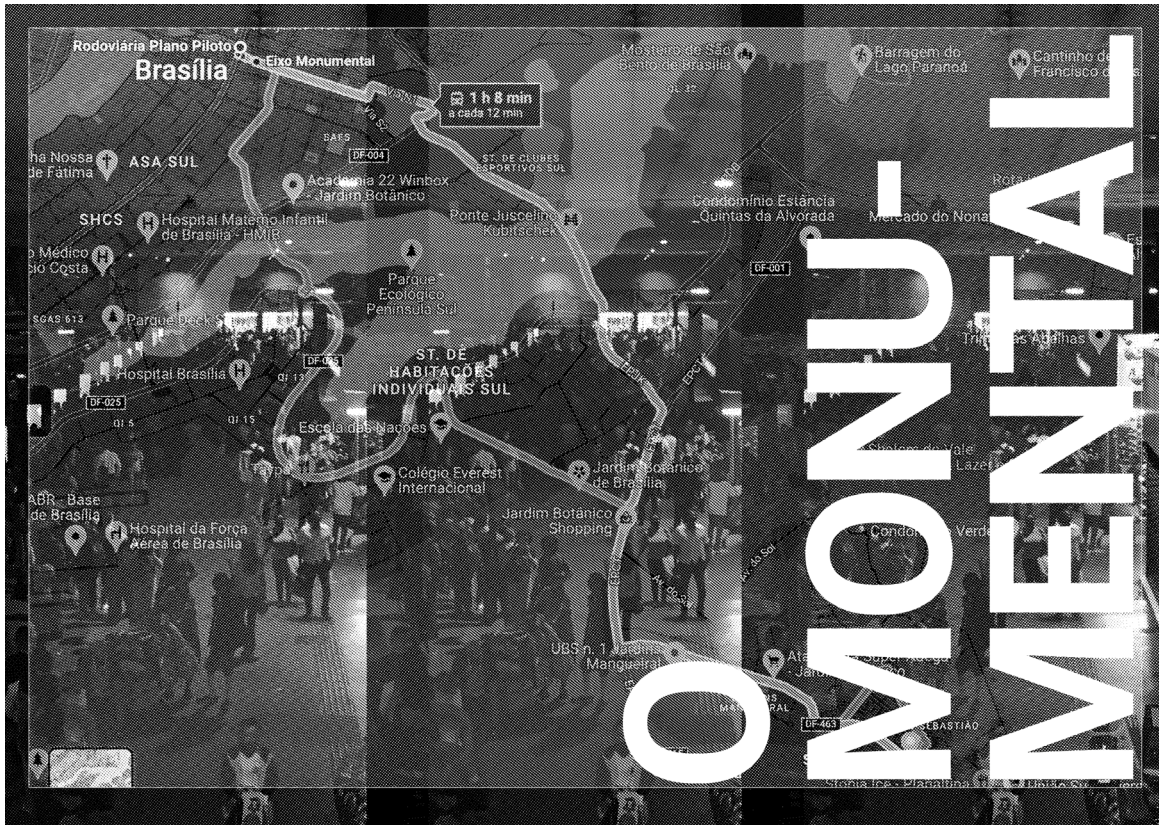
Com cada aspecto da cidade, desde seu início em 1960, passível de experimentação, com sua imersão necessária para entender o projeto, acabou por resultar nesse objeto final, esse livro que tem essa presença transitória, com soluções gráficas não usuais ou até inadequadas, um registro de um habitante, sua interpretação da cidade e questionamentos que ela produziu e que muitos não foram respondidos, pois nem sempre é sobre responder, mas sim vivenciar, pois muitas questões possuem uma complexidade muito maior e mais profunda que um único habitante conseguiria alcançar por si só. E nesse sentido, acredito que o livro alcançou seu objetivo.

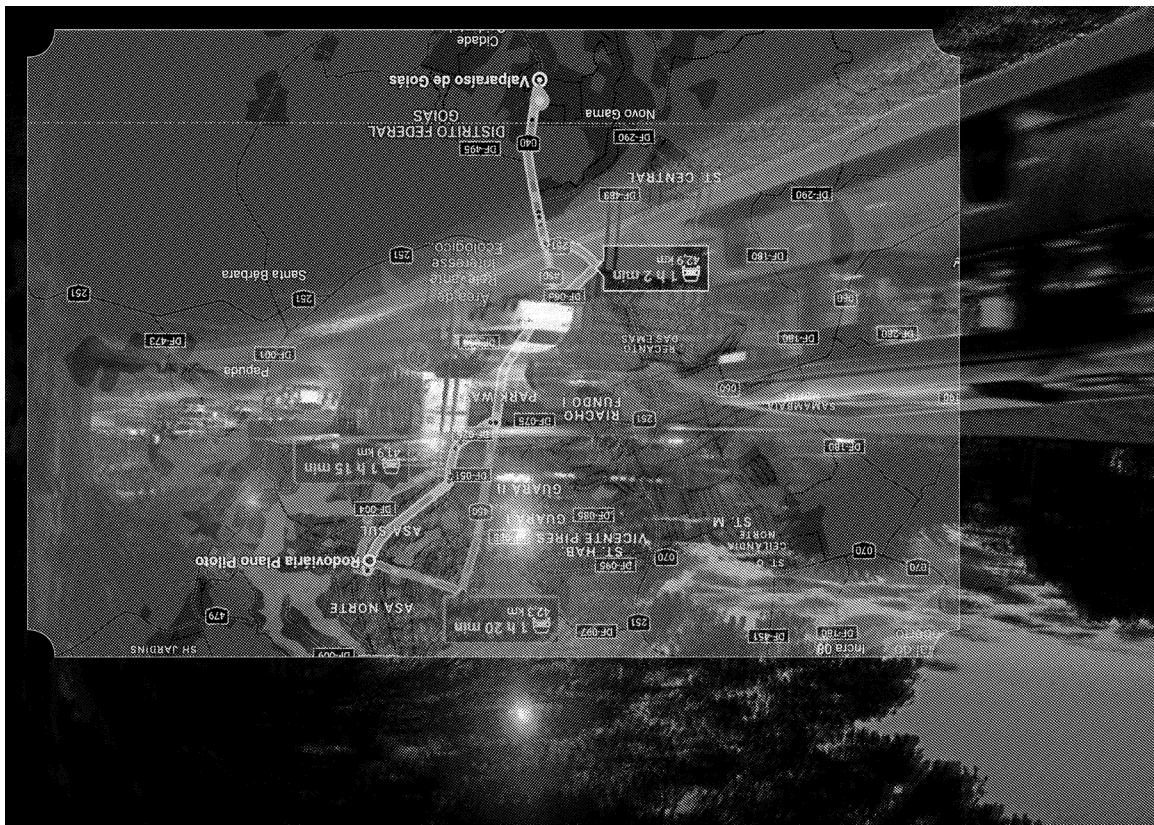
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALEXANDER, Christopher. **Uma cidade não é uma árvore**. Tradução de Mauro Almada. Architectural Fórum, vol. 122, 1965.
- BAUMAN, Zygmunt. **Identidade**: entrevista a Benedetto Vecchi. Tradução de Carlos Alberto Medeiros. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 2005
- COSTA, Lúcio. **Brasília revisitada**: Complementação, preservação, adensamento e expansão urbana. Brasília: Diário Oficial. 1987
- HARVEY, David. **Paris, capital of modernity**. Tradução: Magda de Lopes. São Paulo: Boitempo, 2015.
- HALL, Stuart. **A identidade cultural na pós-modernidade**. Tradução: Tomaz Tadeu da Silva & Guaciara Lopes Louro. Rio de Janeiro: Lamparina, 2014.
- IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. **Censo brasileiro de 2021**. Rio de Janeiro: IBGE, 2021. Disponível em: <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/df/panorama>.
- JACQUES, Paola Berenstein (org.). **Apologia da deriva**: escritos situacionistas sobre a cidade. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2003.
- LARAIÁ, Roque de Barros. **Cultura**: um conceito antropológico. 38a reimpressão, 2017. Rio de Janeiro: Zahar, 1986.
- LAUANDE, Francisco. **O projeto para o Plano-piloto e o pensamento de Lúcio Costa**. Arqtextos, São Paulo, ano 08, n. 087.08, Vitruvius, ago. 2007 <<https://vitruvius.com.br/revistas/read/arqtextos/08.087/223>> Acesso em: 12 de setembro de 2022.
- MENEZES, Marilene Resende de. **O lugar do pedestre no Plano Piloto de Brasília**. Brasília, Distrito Federal: Universidade de Brasília. 2008. p. 145.
- SILVA, I. E. M. da. **Utopia e silêncio**: vida pedestre, imagem e emoção em Brasília. Revista Cronos, [S. l.], v. 9, n. 1, 2012. Disponível em: <<https://periodicos.ufrn.br/cronos/article/view/1794>>. Acesso em: 12 set. 2022.

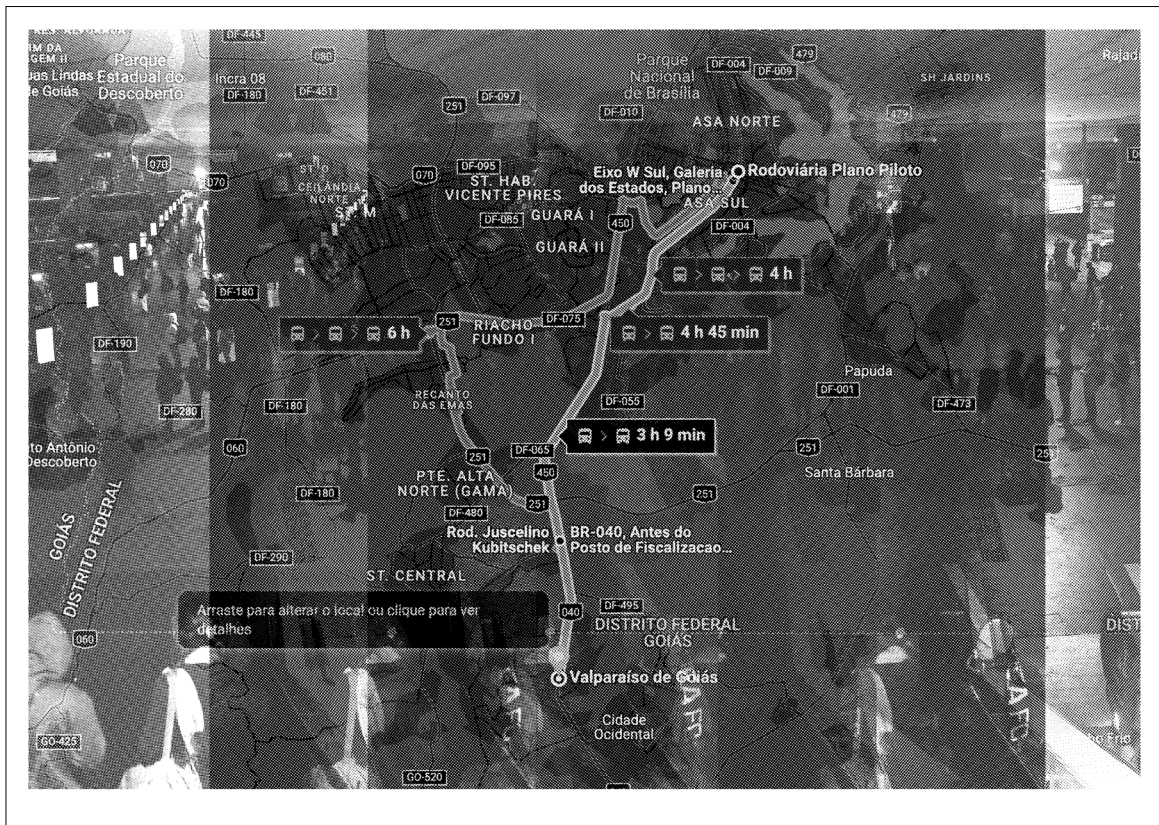
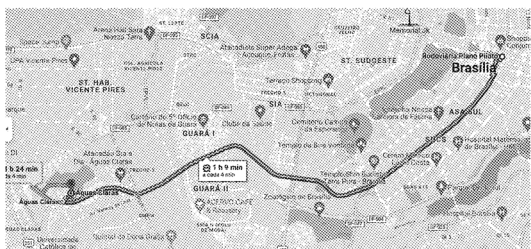
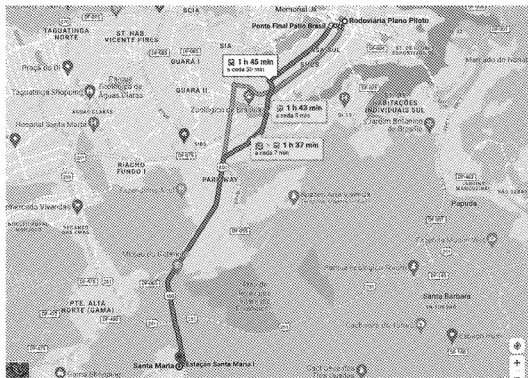
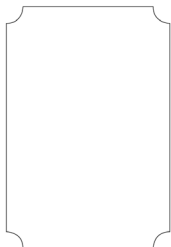
ESCALAS

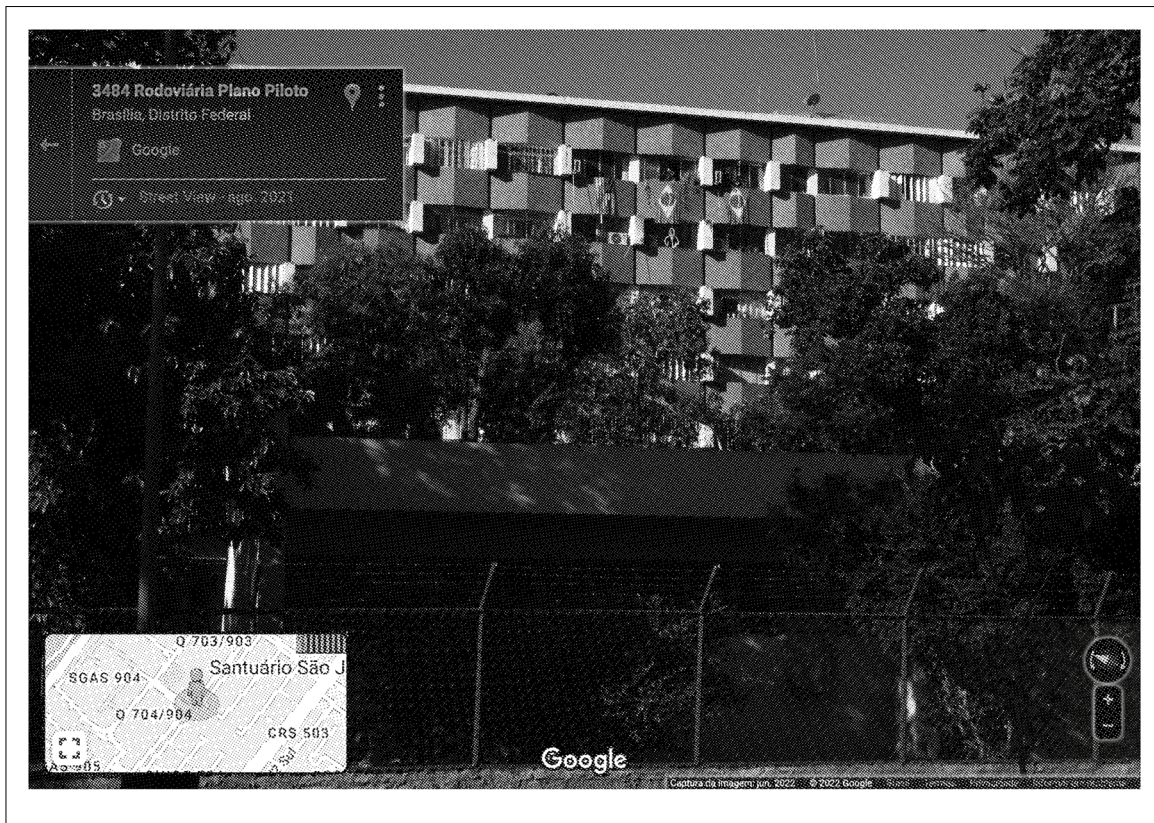


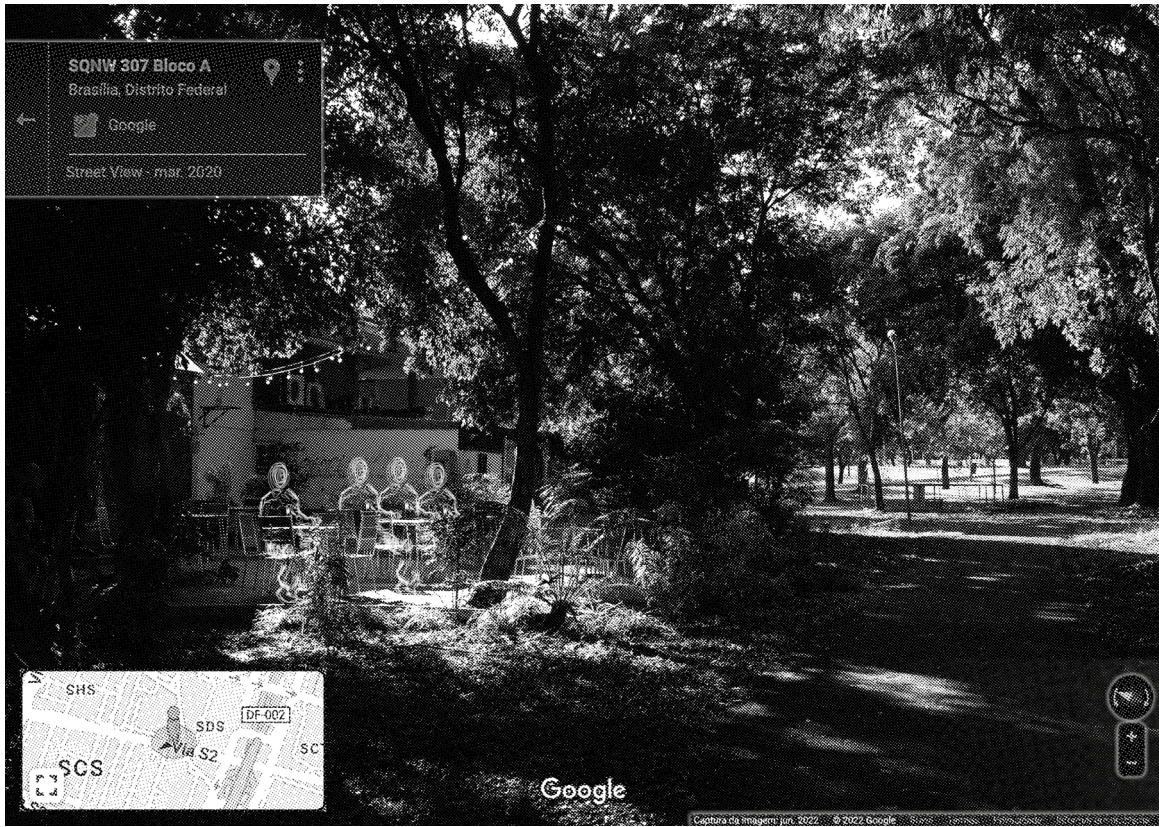




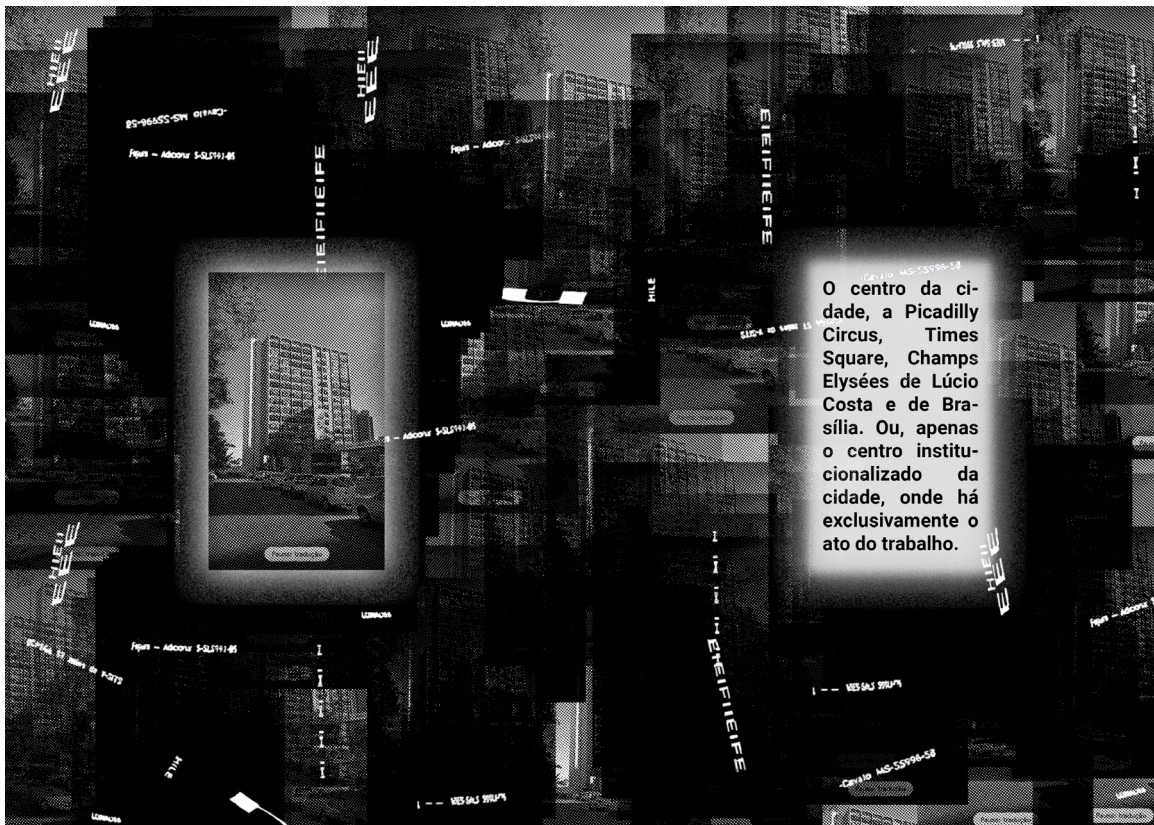
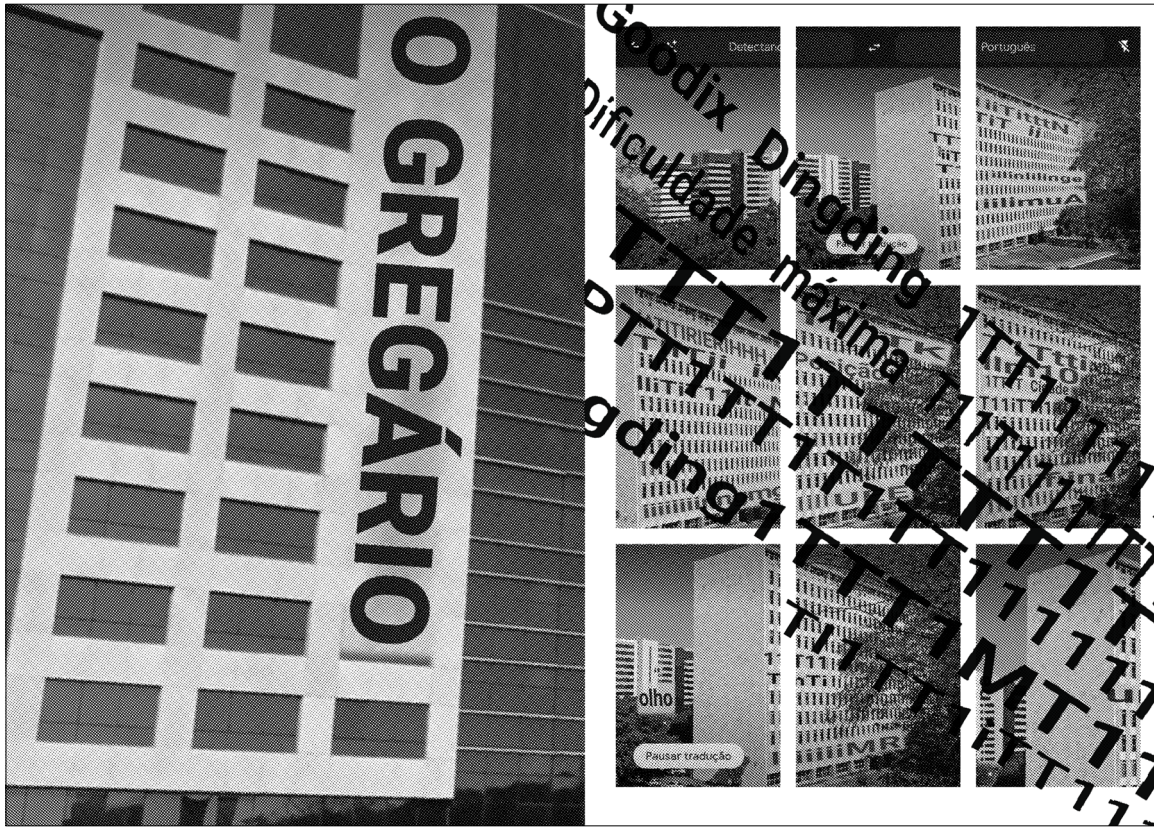


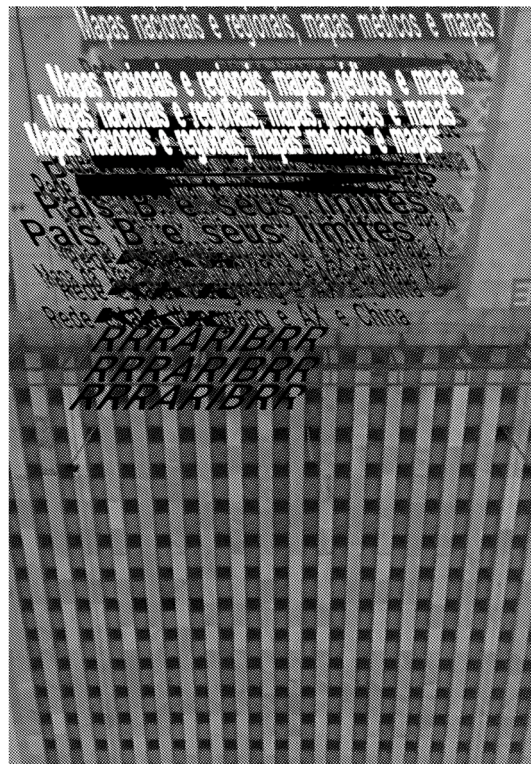
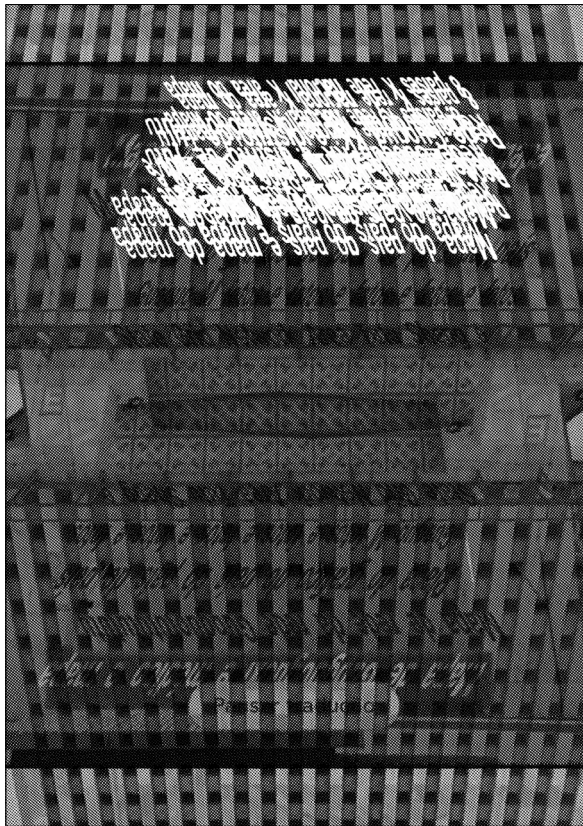


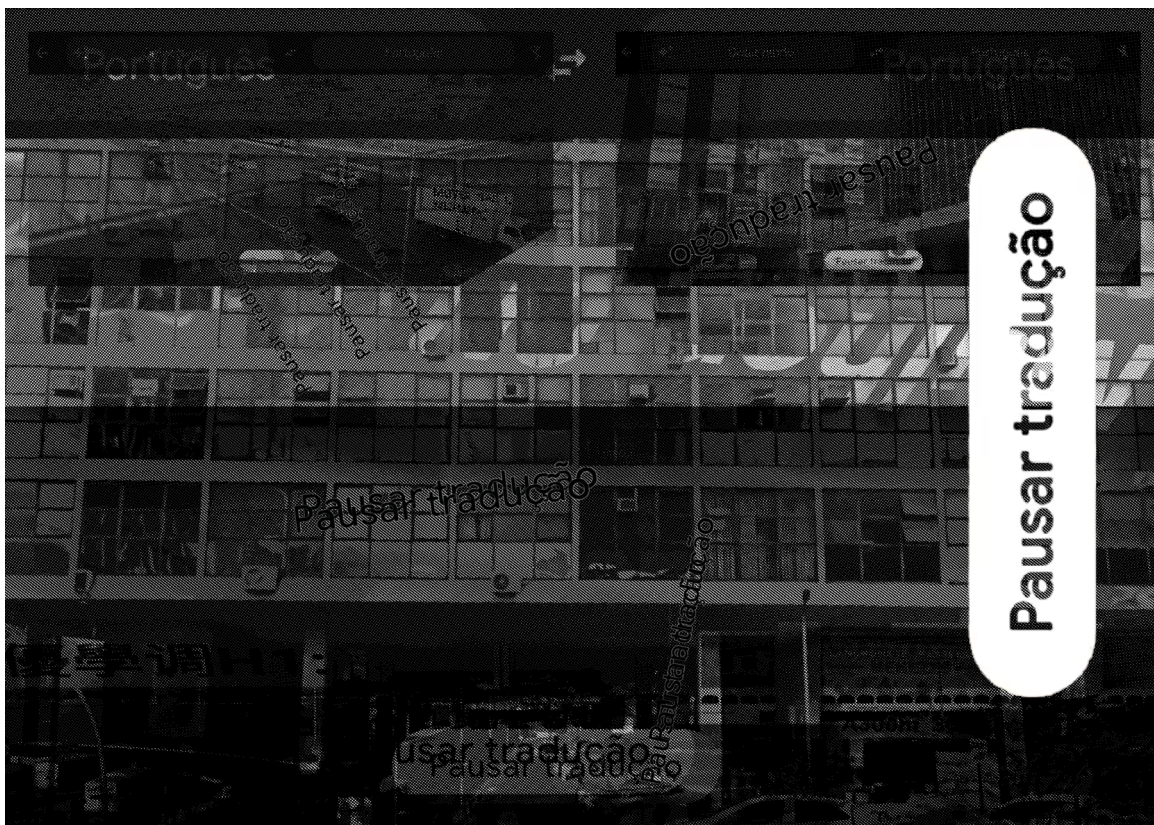
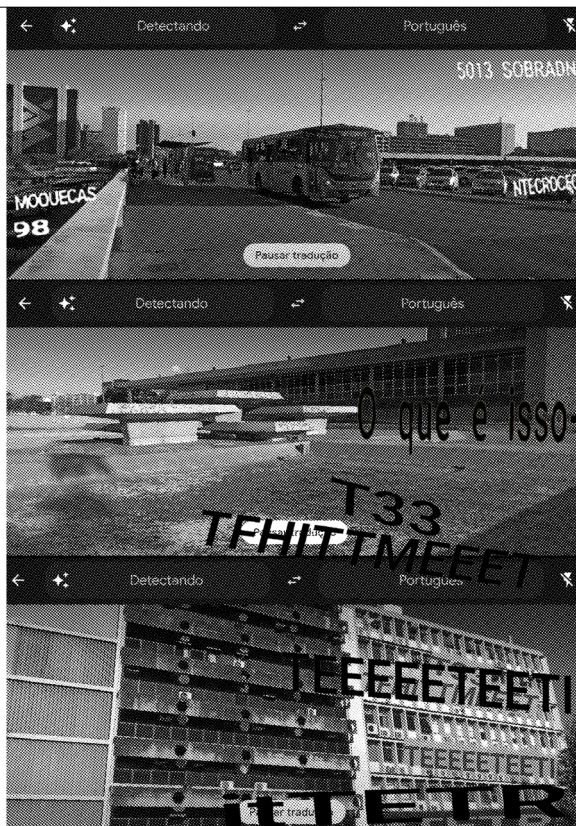












O RUCOLICO

