

Representações Sociais da Arquitetura e do Urbanismo de Brasília

Felipe Rosa-Lima

Resumo: Este artigo busca entender as representações sociais de Brasília, no que diz respeito a Arquitetura e Urbanismo da cidade, a partir da Subjetividade, segundo visão sócio-histórica. Realizou-se entrevista semi-estruturada e análise de conteúdo sobre as falas geradas. Os resultados mostram pouca diferenciação do significado de Arquitetura e de Urbanismo, diferenciação entre Plano Piloto e cidades satélites, planejamento como condicionante dessas diferenças, segregação espacial, influência dos aspectos físicos em aspectos sociais, e trânsito como agravante da segregação espacial. Confrontando com revisão de literatura, temos Brasília como uma contradição, processos de objetivação marcantes para as representações analisadas, ancoragem de aspectos sociais em aspectos físicos, e representações marcadas por características históricas da cidade, incluindo dinâmica social, discursos políticos e ideológicos.

Esta pesquisa se insere no âmbito da Psicologia Ambiental e busca, a partir da teoria das Representações Sociais e enfocando a Subjetividade, entender como a dinâmica social se desenvolve na cidade de Brasília e de que forma a Arquitetura e o Urbanismo da cidade afetam-na.

Especificamente, objetiva conhecer as representações sociais produzidas acerca da arquitetura e do urbanismo da cidade.

O campo de estudos da Psicologia Ambiental

Segundo DeYoung (1999), a Psicologia Ambiental é o campo de estudos caracterizado por estudar a interrelação entre ambiente e comportamento humano. Günther (2005) utiliza o termo “fenômenos psicológicos” (p. 179) no lugar de comportamento, indicando que além do comportamento observável, é de interesse os “estados subjetivos” (p. 179) do indivíduo.

Seguindo estas definições, para compreender esta relação recíproca torna-se necessário que conheçamos ao mesmo tempo aspectos do ambiente físico, e para isso há campos de estudos diversos a exemplo da Arquitetura e da Física, e aspectos do psiquismo humano, os quais a Psicologia se propõe a estudar. Temos então o campo de

estudos da Psicologia Ambiental caracterizado como necessariamente interdisciplinar (Günther, 2005).

Peluso (2003) destaca, na Psicologia Ambiental, a teoria das Representações Sociais como possibilidade para a abordagem de diferentes níveis de análise, estudando o geral e objetivo sem perder de vista o individual e subjetivo, “num movimento dialético muito produtivo” (p. 323). De outra forma, as representações sociais se relacionam com a Psicologia Ambiental a partir do momento que estas representações se voltam para explicar o ambiente em que se encontra o sujeito.

Teoria das Representações Sociais

De acordo com Banchs (2002), a teoria das representações sociais se propõe a “explicar o pensamento social ou conhecimento do senso comum, em suas relações com outras ordens de conhecimento” (p. 48), sendo altamente dinâmicas e encontrando-se em permanente construção. Isso se explica pelo seu próprio processo de formação e constituição, através da interação cotidiana entre diferentes grupos inseridos em cultura e momento histórico-social particulares.

Ainda, segundo Spink (1993), as representações sociais seriam, sobretudo, formas de conhecimento prático, voltadas para a comunicação e para a compreensão do contexto social, material e ideativo em que vivemos, conhecimento sem o qual não saberíamos como atuar na vida cotidiana (Banchs, 2002). Cabe ressaltar que esta relação não é determinista, de forma que as representações têm caráter ambivalente de estruturas ao mesmo tempo estruturadas pelo sujeito e estruturantes de suas ações e pensamentos posteriores, existindo uma relação dialética entre práticas e representações sociais, numa contínua construção.

A construção de representações sociais de um objeto por parte do sujeito social se caracteriza a partir do momento em que as representações não são simples reproduções do objeto, sendo mediada por categorias histórica e subjetivamente constituídas.

Em linhas gerais, os dois processos principais processos

A Série: Textos de Alunos de Psicologia Ambiental reproduz trabalhos sobre temas de psicologia ambiental e qualidade de vida urbana, produzidos por alunos de disciplinas tais como *Psicologia Ambiental*, *Psicologia Social*, e outras que dão oportunidade de alunos desenvolverem trabalhos sobre esta temática. Estes trabalhos empíricos fazem parte das exigências destas disciplinas e, freqüentemente, representam uma primeira oportunidade de realizar um estudo empírico.

Sobre o autor: Ao desenvolver este trabalho o autor era aluna da disciplina Psicologia Ambiental, ministrada pelo professor Hartmut Günther, durante o primeiro semestre de 2006.

Endereço para contato: Laboratório de Psicologia Ambiental, Instituto de Psicologia, Universidade de Brasília, Caixa Postal 4480, 70919-970 Brasília, DF; hartmut@unb.br – www.psi-ambiental.net.
E-mail do autor: frosalima@gmail.com

Como citar

Rosa-Lima, F. (2006). Representações Sociais da Arquitetura e do Urbanismo de Brasília. *Série: Textos de Alunos de Psicologia Ambiental, N° 09*. Brasília, DF: UnB, Laboratório de Psicologia Ambiental.

envolvidos na elaboração das representações sociais são denominados ancoragem e objetivação. O primeiro refere-se a fornecer um contexto inteligível para o objeto das representações, ou nas palavras de Spink “refere-se à inserção orgânica do que é estranho no pensamento já constituído (...) feita na realidade social vivida” (1983: 306), ao passo que a objetivação torna concretas noções abstratas, envolvendo a naturalização dos conteúdos relativos a determinado objeto a partir da criação de núcleos figurativos, que reproduz de forma figurativa estruturas conceituais.

Por último à respeito da teoria das representações sociais, Denise Jodelet afirma que “a sociedade fala, mas o indivíduo emite o discurso (apud Peluso, 2003), corroborando a perspectiva exposta por Spink (1983) do indivíduo como entidade social e símbolo vivo do grupo que representa, podendo ser abordado como sujeito genérico desde que compreendamos adequadamente o contexto por ele habitado. Spink afirma:

“É esta, possivelmente, a contribuição mais valiosa da Psicologia Social para o estudo das representações sociais: a ênfase no processo de elaboração das representações a partir das práticas sociais que as definem e que são por elas definidas, bem como a abertura da possibilidade de se trabalhar o particular como expressão do universal, através de estudos de caso social e historicamente contextualizados.” (1983: 307)

Brasília: cidade planejada

De acordo com Jabur (2003), a construção de Brasília, a despeito das iniciativas anteriores de transferir a capital do Brasil para o interior do país, dá-se a partir do discurso político desenvolvimentista à época do Presidente Juscelino Kubitschek (JK), voltado para o futuro e que ia alavancar o progresso da nação.

Neste sentido cabe frisar que Brasília seria o *primeiro passo* para o desenvolvimento do interior do Brasil bem como sua integração com a faixa litorânea mais desenvolvida. Assim, era esperado que o progresso viesse a partir de Brasília, sendo “a causa, não o resultado, do desenvolvimento econômico do centro-oeste do Brasil” (Holston, apud Jabur, 2003: 8). Sobre a função de Brasília para o país que se pretendia, Jabur continua:

“A nova capital, cidade tecnocraticamente planejada pelo Estado desenvolvimentista e epicentro das novas mudanças pelas quais o país passaria, deveria ser a expressão de uma arquitetura neutra monumental, definida pelas expressões de escala, harmonia e disciplina espacial e social. Brasília pode ser entendida, portanto, como um mito de fundação de uma nova sociedade e um novo país. Um mito, que para ser efetivo, deve romper com o passado e apontar somente para o futuro, representando, antes de tudo, a negação das condições existentes na realidade brasileira.” (2003: 8).

Além do discurso político, a construção de Brasília está

sob a influência das diretrizes dos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna (CIAM), que dentre outras propostas, concebia a cidade como integração do progresso social, tecnológico e urbanístico, ou seja, era necessário que a cidade “passasse pela revolução da era moderna e todas suas implicações” (Jabur, 2003: 9).

Vemos a congruência entre as propostas dos CIAM e o discurso político da era JK. Esta congruência é a medida da presença dos ideais da Modernidade no pensamento da época.

Outro ponto particularmente importante referente às concepções dos CIAM é conceber a arquitetura e o urbanismo como os meios para criação de novas formas de associação coletiva, de hábitos pessoais e de vida cotidiana.

Até aqui fica claro que a Brasília planejada conforme as concepções modernistas, tanto políticas quanto técnicas, se restringe ao atual Plano Piloto. O planejamento no que se refere ao restante do Distrito Federal, como um todo não era inexistente, mas limitava-se a manter as áreas restantes isoladas do Plano Piloto através de largas faixas verdes.

Lúcio Costa, em seu Relatório do Plano Piloto de Brasília e o documento Brasília revisitada (apud Mota, Holanda, Soares e Garcia, 2000) afirma Brasília como cidade pensada para o trabalho, ainda que viva e aprazível, resgatado a influência dos CIAM. Confirma ainda a segregação espacial de Brasília como a melhor forma urbanística, em prol da manutenção das características morfológicas do Plano Piloto. Esta segregação era ainda respaldada por uma “base ideológica legitimadora da segregação perfeita de populações e atividades no espaço urbano em nome da 'higiene' e da estética” (Blank, apud Mota et alii, 2000: 3). Além, em Brasília a segregação e a exclusão foram instituídas pelo Estado, através de seus programas de erradicação de favelas, planejamentos urbanos isolados e o próprio tratamento dado no planejamento ao todo do Distrito Federal, contrariando o discurso democrático da época. O planejamento então não é inexistente, mas dissimulado sob discursos contraditórios (Mota et alii, 2000).

Com a execução desse planejamento, processo de construção da cidade e seu desenvolvimento posterior, configura-se uma cidade dividida, com espaços físicos refletindo os espaços sociais existentes entre grupos diversos. Os trabalhadores que atuaram na construção da cidade, não voltaram para seu local de origem, tampouco eram atendidos pelos interesses de ocupação do Plano Piloto. Ainda, fluxos migratórios de outras regiões, em busca de trabalho e condições satisfatórias de vida, chegaram a Brasília e pela falta de políticas públicas efetivas para lidar com esse fluxo, foram marginalizados e aumentam a segregação presente na cidade (Jabur, 2003; Mota et alii, 2000; Holanda, Kohlsdorf e Kohlsdorf, 2003).

Os meios de transporte e os sistemas viários que poderiam ser uma possível forma de contornar a segregação espacial, diminuindo a segregação social ou ao

menos viabilizando melhores formas de vida na cidade, também apresenta-se às avessas. (Jabur, 2003; Mota et alii, 2000). Em Brasília o transporte público é de pouca efetividade e mais importante, sinaliza também a segregação social, sendo destinado para os mais pobres enquanto o sistema viário é ineficaz em aproximar as cidades, perpetuando os grandes espaços vazios que distanciam Plano Piloto e as cidades-satélites.

MÉTODO

Sujeitos

Foram entrevistados 10 sujeitos, escolhidos por conveniência no Campus Universitário Darcy Ribeiro.

Instrumento e procedimento

Foi utilizada entrevista semi-estruturada da seguinte forma:

- **Esclarecimento:** primeiramente era informado ao sujeito a natureza da pesquisa, seus objetivos gerais, filiação do pesquisador e sua participação era solicitada.
- **Definições:** foram apresentadas definições de Arquitetura e de Urbanismo adaptadas de dicionários ou enciclopédias, para leigos, para situar o sujeito e diferenciar as duas áreas.
- **Entrevista:** perguntas acerca da percepção do respondente acerca da Arquitetura e o Urbanismo da cidade, sua significação, os aspectos que tem como marcantes e característicos, sua utilidade e, o mais importante, como influenciam na sua vida e na dinâmica da cidade.
- **Identificação:** perguntas objetivas sobre local de residência, principal meio de transporte utilizado, atividades que realiza no Plano Piloto e idade.

RESULTADOS

Durante as entrevistas, a revelia de terem sido apresentadas definições para Arquitetura e Urbanismo, diferenciando-os, nos discursos produzidos as duas áreas foram amplamente confundidas entre si, em que aspectos do planejamento urbano da cidade eram tidos como características arquitetônicas e vice-versa. Ainda assim, os dados construídos explicitavam a área a qual se fazia referência, Arquitetura ou Urbanismo.

A Arquitetura do Plano Piloto e das cidades-satélites apresentam grandes diferenças na forma como são representadas pelos sujeitos. Para a última, as falas expressam falta de planejamento arquitetônico ou de preocupação estética, e sobretudo, diferenciada da Arquitetura do Plano Piloto, tida como planejada, conceitual, ostensiva porém de simples traçados, e modernista. Ainda, esta última é caracterizada como fria, pelo extenso uso de concreto, geométrica e harmônica. Além do uso do concreto, os espaços abertos nos prédios residenciais do Plano Piloto e as formas inovadoras e originais de outros prédios foram tidos como

característico da Arquitetura de Brasília.

Cabe ressaltar que o aspecto inovador é contraposto por falas que expressam antiguidade dos prédios, por suposta ausência de reformas, e pelo caráter intocável de outros, uma vez que “Brasília já nasce pra ser um patrimônio histórico”.

Enquanto Brasília é concebida como heterogênea, tanto em relação à Arquitetura como em relação ao Urbanismo, o Plano Piloto é concebido em grande parte como homogêneo, concretizado na semelhança dos prédios residenciais da Asa Sul e Asa Norte, bem como da Esplanada dos Ministérios, ao mesmo tempo em que há o destaque para os “prédios diferentes” construídos na cidade.

Mais que os aspectos que caracterizam a Arquitetura de Brasília, as falas mostram de que forma a Arquitetura é característica de Brasília, representativa desta cidade. A sua diferenciação do seu contexto, região Centro-Oeste, pela Arquitetura e a ausência de cidades com Arquitetura semelhante no Brasil são conteúdos partilhados pelos seus moradores.

Ainda, além de sua capacidade de traçar conceitos, a Arquitetura torna-se um símbolo em si mesmo, transmitindo mensagens aos transeuntes simplesmente pela percepção de sua ausência ou presença (a despeito de que qualquer edificação tenha atributos arquitetônicos). Nas palavras de um sujeito:

“A arquitetura passa a ser mais uma separação de classes. Quem tem dinheiro pode se preocupar com estrutura arquitetônica. O mais rico tem visual mais bonito e o mais pobre se preocupa mais com ter o lugar pra morar do que a estrutura dele.” (informação verbal).

Assim como a Arquitetura foi descrita como sinalizador da diferença de classes, a estrutura urbana de Brasília é encarada como perpetuadora e intensificadora dessa diferença, ao mesmo tempo em que as diferenças sociais se materializam no urbanismo da cidade como um todo.

O urbanismo é concebido como excludente, distanciador, dificultando o acesso de populações a determinados espaços físicos, mais especificamente das populações das cidades-satélites ao Plano Piloto.

O planejamento novamente assume importância e diferencia os espaços. Enquanto quanto ao Urbanismo o Plano Piloto é encarado como organizado, ordenado, estruturado e setorializado, as cidades-satélites são encaradas como grandes aglomerações causadas pelo inchaço urbano. Diversas declarações contraditórias para o próprio sujeito são explicitadas, como o “planejamento e o não planejamento”, a “organização e a não-organização” tanto para designar as diferenças entre Plano Piloto e cidades-satélites como estratégia explicativa da formação desordenada dessas cidades.

Outro tema central no que diz respeito ao Urbanismo da cidade foi o trânsito. Seus problemas ou facilidades foram usados para justificar sua presença constante no que diz respeito ao urbanismo de Brasília. Em geral, a estrutura urbana de Brasília é concebida como “feita para

andar de carro. A vida do pedestre fica muito difícil. E a gente vê muito carro com uma pessoa dentro e isso é muito carro, mas Brasília que não foi feita pra outra coisa” (sic). As falas “a vida dos pobres é mais difícil por haver pouco espaço pras bicicletas em varias rodovias” (sic) e “fica ruim pra quem vem da cidade-satélite. O transporte coletivo não é organizado” (sic) colaboram pra essa concepção de “cidade para carros”.

Ainda, o urbanismo é caracterizado pela presença de amplos espaços verdes, que não são utilizados para lazer, o que se atrela a visão de Brasília como cidade feita para o trabalho, desde a sua criação até os dias atuais.

Por último, a modernidade aparece como idéia amplamente associada tanto à Arquitetura como ao Urbanismo brasileiro, traduzida em traçados e conceitos, na forma das estruturas e na sua proposta.

DISCUSSÃO

Ao considerarmos Brasília como um todo percebemos as contradições que se estabelecem. Tanto nas falas que englobam Plano Piloto e cidades-satélites conjuntamente e estabelecem Brasília como “Planejada e não planejada” quanto nas falas diferenciadas entre Plano Piloto e cidades-satélites, quando comparadas, traduzem as diferenças estabelecidas desde o planejamento da cidade e que foram intensificadas pela sua história. O próprio planejamento dedicado às cidades-satélites é contraditório: foram definidas como o modo de expansão de Brasília, ou seja, constavam de algum planejamento, mas ao mesmo tempo não foram desenvolvidos planejamentos que dessem conta de suas especificidades e que pudessem ser efetivos. Esta contradição adquire significado na vida cotidiana e faz-se presente nos discursos das formas diversas, e acabam por determinar formas de socialização baseadas no sentido que a diferença adquire, levando a exclusão de grupos.

Outra contradição é a unidade “homogeneidade/heterogeneidade”, ambos aspectos destacados nas falas dos sujeitos, em que o contraste entre Plano Piloto e cidades-satélites, materializado na Arquitetura e no Urbanismo, por sua vez constrata com a semelhança de muitos prédios do Plano Piloto, presente na Arquitetura para concretizar um conceito de igualdade que ficou apenas no discurso. O Plano Piloto objetiva-se enquanto espaço “organizado, de espaços amplos, muito verde e de setores” enquanto as representações das cidades-satélites são figuradas de maneira oposta.

No lugar da igualdade, temos a diferença de classes e a segregação em razão disso. Esta segregação social se objetiva em distâncias que separam Plano Piloto e cidade-satélite, como observado nos relatos dos sujeitos, que manifestam consciência dessa segregação estabelecida. Ao mesmo tempo conferem ao planejamento importância central, subsidiando as diferenças atuais. Adquire então significados relativos à competência por essas diferenças.

O proposto pelos CIAM e por Lúcio Costa se concretiza ao menos em parte, porém às avessas. O urbanismo e a arquitetura, em concordância com as falas

do sujeitos, condicionam a vida na cidade de diferentes maneiras, ao mesmo tempo Brasília se torna cidade para o trabalho, enquanto a interação social prevista por Lúcio Costa no seu Relatório para a escala gregária (cruzamento dos dois eixos), conforme os sujeitos é existente apenas em função do trabalho, inexistindo nos dias de folga.

Além destas concepções que se mantêm no imaginário social, os ideais modernistas, mesmo não alcançados, fazem-se presente na forma com que as pessoas vêem o ambiente. Os traços “modernos” ainda estão ali, e o significado que a Modernidade adquire serve à ancoragem das representações tanto da arquitetura quanto do urbanismo do Plano Piloto, assim como a vida diferente, a divisão social ancora as representações no que se refere às cidades-satélites.

O sistema de transporte público, em Brasília, serve para aumentar a tensão existente entre o par Plano Piloto – Cidades Satélites e serve de ancoragem para representações da diferença social, juntamente à Arquitetura e o Urbanismo.

O discurso político, ao descontextualizar a cidade, não se sustenta. Brasília daria ser o primeiro passo para o progresso, porém ao não se levar em conta que o resto do país não daria este mesmo passo, não se dá conta das influências externas. A diferença social se estabelece na cidade e encontra seu lugar nas representações, constituindo ainda uma zona de sentido, ao ser apropriada pelos diferentes sujeitos.

CONSIDERAÇÕES FINAIS:

Os sujeitos pesquisados eram majoritariamente de cidades-satélites e usuários de transporte coletivo, e a comparação com outros grupos poderia ser produtiva.

Pela pouca diferença encontrada nos relatos entre Arquitetura e Urbanismo, consideramos que ambos conceitos não são cotidianos para boa parte dos sujeitos.

Como se espera ter sido mostrado, este estudo avalia sobretudo as representações sociais de Brasília, a partir da Arquitetura e do Urbanismo, ao invés das representações acerca desses conceitos em si mesmos.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Aguiar, W. M. J. (2001). A pesquisa em psicologia sócio-histórica: contribuições para o debate metodológico. Em A. M. B. Bock, M. G. M. Gonçalves, & O. Furtado, (Org.), *Psicologia Sócio-histórica: uma perspectiva crítica em psicologia* (pp.129-140). São Paulo: Cortez.
- Banchs, M. A. (2002). Representaciones sociales y subjetividad. Em O. Furtado, & F. G. Rey, *Por uma epistemologia da subjetividade: um debate entre a teoria sócio-histórica e a teoria das representações sociais* (pp. 43-47). São Paulo: Casa do Psicólogo.
- Furtado, O. (2001). Psiquismo e subjetividade social. Em A. M. B. Bock, M. G. M. Gonçalves, & O. Furtado, (Org.), *Psicologia Sócio-histórica: uma perspectiva crítica em psicologia* (pp.75-93). São Paulo: Cortez.

Günther, H. (2005). A psicologia ambiental no campo interdisciplinar de conhecimento. *Psicologia (Usp)*, 16(1-2).

Holanda, F., Kohlsdorf, M. E., & Kohlsdorf, G. R. (2003). Brasília: Da Carta De Atenas À Cidade De Muros. 5º Seminário Docomomo Brasil - Anais Em Cd-rom.

Jabur, P. A. C. (2003). *Brasília: O Averso Da Utopia?*. Dissertação (Mestrado Em Sociologia), Universidade De Brasília, Brasília.

Mota, A. M. P., Holanda, F., Soares, L. R. S. B. & Garcia, P. M.. (2000). “Brasília Nasceu Excêntrica? ”. *Vi Seminário De Estudo Da História E Do Urbanismo – Anais Em Cd-rom*. Natal: Programa De Pós-graduação Em Arquitetura E Urbanismo, Ufrn.

Peluso, M. L. (2003). O Potencial Das Representações Sociais Para A Compreensão Interdisciplinar Da Realidade: Geografia E Psicologia Ambiental. *Estudos De Psicologia (Natal)*, Vol.8, No.2, P.321-327.

Rey, F. G.. La Subjetividad: Su Significación Para La Ciencia Psicológica. In: Furtado, O.; Rey, F. G. (2002). *Por Uma Epistemologia Da Subjetividade: Um Debate Entre A Teoria Sócio-histórica E A Teoria Das Representações Sociais*. São Paulo: Casa Do Psicólogo. Pp. 17-42.

Spink, M. J. P.. (1993) the Concept of Social Representations in Social Psychology. *caderno De Saúde Pública*, Vol.9, No.3, P.300-308.