

"A construção de Brasília, o Plano Piloto, a "mudança" na concepção da cidade e suas conseqüências"

Ângela Massumi KATUTA

Marlene Ferreira LONGO

Valdeci Ferreira LIMA¹

Resumo

O presente trabalho pretende iniciar a discussão sobre a questão público x privado na cidade, tendo em vista que a proposta de espaços mais coletivos ou de usos mais coletivos ainda se constitui numa aspiração até o momento não alcançada pela maioria de seus habitantes ou pela grande massa da população.

Como esses usos mais coletivos em nossa sociedade se constituem numa aspiração para a grande maioria vamos tentar fazer uma breve reflexão de um projeto que se constituiu, ao nosso ver, a maior e mais ousada tentativa de redimensionamento da questão público x privado: a construção de Brasília, que apesar de trazer no bojo do seu projeto a tentativa de redefinição desses dois espaços, constitui-se num sonho não realizado enquanto prática social mas materializado e espacializado no Plano Piloto.

Por conta da nossa ótica de análise dividimos o trabalho em três partes. Na primeira parte faremos uma breve explanação sobre a escolha dos projetos, o que a escolha do projeto de Lúcio Costa significou e a polêmica gerada nesse momento, na segunda parte tentaremos mostrar como o Plano Piloto rompeu teoricamente com a concepção de público x privado via concepção das funções da cidade e taylorização da mesma. Na terceira parte fecharemos a discussão público x privado através da reflexão sobre o uso do espaço no Plano Piloto e a taylorização ou racionalização da cidade, a eliminação das ruas e como ocorreu a continuidade, ou seja, a inserção de Brasília no contexto da sociedade brasileira através da periferização planejada com a criação das cidades satélites.

A versão da escolha do Projeto para a nova capital segundo Holston

A proposta de Lúcio Costa para a nova capital foi escolhida entre outras 26 por 5 dos 6 membros do júri selecionado. De toda bibliografia consultada apenas HOLSTON (1993) faz referência à questão da escolha do projeto para a nova capital. Na análise feita por esse autor

¹ Alunos do Curso de Pós-Graduação em Geografia da FCT - UNESP - de Presidente Prudente.

foi a qualidade literária do documento de Lúcio Costa que persuadiu o júri pois o projeto se apresenta desistoricizado como se estivesse desprovido de origens ou influências históricas tentando dar justificção natural para algo criado historicamente.

Costa segundo HOLSTON (1993) tentou dar um quadro completo sobre a origem do plano para esconder a origem de Brasília enquanto cidade modernista, pois para o autor, sua idéia deriva tanto em forma quanto em organizaçáo das cidade modernistas de Le Cobusier e dos manifestos dos CIAM (Congrès Internationaux d.architecture Moderne) que defendiam as seguintes propostas:

-Redefiniçáo da propriedade privada como forma de distribuir os recursos urbanos com base em fatores que não a riqueza;

-A distribuiçáo igualitária dos "equipamentos" urbanos que faria com que a cidade modernista alcançasse seus fins últimos que era uma cidade sem estratificaçáo social e espacial segundo diferentes classes de renda (determinismo ambiental);

-A cidade era considerada como uma máquina.

Para HOLSTON (1993) Lúcio Costa tentou ocultar as origens modernistas do projeto com justificativas a-históricas e místicas.

Observa-se pelas propostas do CIAM que os mesmos acreditavam que a arquitetura, o arranjo do espaço ou sua organizaçáo poderiam transformar as relaçóes sociais de uma sociedade. Ao nosso ver talvez Brasília tenha sido uma tentativa de materializaçáo das propostas dos CIAMs que não puderam ser efetivadas por conta do contexto sócio-econômico e cultural no qual o projeto foi levado a cabo.

A taylorizaçáo de Brasília - O urbanismo racionalista

A partir do anos 50 e particularmente durante o governo de JK, a ideologia do planejamento ganha corpo no Estado brasileiro em processo de modernizaçáo. Ideologia na qual o ato de planejar é representado como açáo eminentemente técnico-científica, através da qual se pode administrar o espaço urbano de forma racional. Essa forma de pensar foi condizente com o discurso taylorista que acompanha a produçáo industrial.

A ideologia da ordem e do progresso estava representada também em Brasília. Esta segundo PEDROSA (1981:369) tinha de ser uma cidade unificada com equilíbrio em suas construções. Deveria ser supostamente enquanto cidade tecnocraticamente planejada e espaço privilegiado do Estado a expressáo de uma arquitetura e de uma cidade neutra definida apenas pelas expressóes escala-harmonia, pureza, etc. Para BICCA (1985:111) Brasília jamais deveria ser a espacializaçáo ou a estatizaçáo de um espaço sem ordem. Os conflitos sociais e de toda e qualquer manifestaçáo de individualidade deveriam ser reduzidos ao mínimo.

Segundo HOLSTON (1993) para Lúcio Costa em Brasília deveria ser posta em prática uma das tantas recomendações contidas na "Carta de Atenas" pela qual a construçáo de uma

cidade não pode ser abandonada sem programa nas mãos da iniciativa privada. A iniciativa privada teria de agir conforme o programa urbanístico rigidamente definido por aqueles que o haviam concebido e que tinha sido aprovado pelos representantes do Estado e com isso evitar o chamado "caos urbano".

A concentração do poder de decisão, a possibilidade de intervenção criativa no processo de configuração e organização da cidade é reduzida a poucos indivíduos que monopolizam o saber. A autoridade desses devendo se afirmar em cada lugar e a cada momento, semelhante ao que ocorre nas indústrias taylorizadas. As personalidades são apagadas. Os operários foram automatizados pois os usuários, os cidadãos devem sofrer as mesmas consequências, nenhuma participação inteligente lhes é exigida, os seus desejos encontram sempre parâmetros, o que já foi pensado independentemente deles. Cláudio Gomes apud BICCA (1985) afirma que Brasília pela expressão extremamente individualista do seu autor não deixa margem ao desenvolvimento coletivo futuro das partes.

A cidade nova deve ser projetada do mesmo modo que um engenheiro de produção projeta um processo industrial, concebendo a cidade como um produto. Essa cidade nova teria de ser organizada como uma "máquina de morar". Nessa organização, a cidade teria de ser desmembrada em suas funções essenciais, esses seriam taylorizadas, estandarizadas, racionalizadas e enfim, reunidas numa totalidade. Os urbanistas ligados ao CIAM esperavam tornar-se aptos a distribuir os recursos urbanos com base em outros fatores que não a riqueza. A base dessa distribuição seria o plano geral da cidade, que iria alocar as vantagens da organização coletiva (moradia, recreação, educação e saúde) para todas as classes, segundo critérios objetivos e racionais. Esse modelo radioso e sem classes foi adotado pelo Plano Piloto de Brasília, que especifica que todas as classes da burocracia federal devem conviver dentro das mesmas unidades residenciais.

As quatro funções básicas que constituem a chave do urbanismo moderno (habitar, trabalhar, recrear-se e circular) são espacializadas e relacionadas conforme o estipulado pelo urbanismo racionalista, que pela reificação, procura transformar a cidade numa relação entre atividades apreendidas como coisas, ao invés de conhecê-las como suporte e formas particulares de manifestações de relações sociais determinados pelas contradições e conflitos.

Em Brasília como desejava Le Cobusier e os seguidores da Carta de Atenas a rua-passeio foi eliminada, no seu lugar foram construídas vias exclusivas para automóveis. Através do zoneamento e tendo-se em conta as funções chaves implantou-se uma ordem racional no território. Os interesses coletivos hipoteticamente imporiam as regras do jogo, de modo a alcançar o que os ideólogos do urbanismo supunham ser as alegrias fundamentais: o bem estar do lar e a beleza da cidade.

A nova arquitetura dedicou-se a redefinir de maneira sistemática a base social de cada uma dessas funções. Ela não apenas redesenha prédios de apartamentos, pretende reestruturar a organização doméstica e a família enquanto unidade econômica. Separando por completo o

pedestre e o automóvel, não apenas abole as ruas mas também elimina o tipo de multidão urbana e de atividades públicas que a rua torna possível.

Segundo TERAN (1978) as pessoas de todas as cidades estão nas ruas porém em Brasília não há ruas. As praças foram substituídas por enormes esplanadas sem limites visuais em que os minúsculos humanos não se detêm por muito tempo. A política racionalista que condenou a rua deixou Brasília sem lugar urbano de encontro coletivo.

Segundo BICCA (1985) a lógica produtivista que domina a indústria, devida exclusivamente ao capital penetra no espaço urbano dele apropriando-se de forma soberana, o espaço produtivo é o espaço urbano organizado como uma linha de montagem de uma fábrica. Extremamente produtivo mas não cria nada, a linha de montagem produz disciplina. Segundo SANTOS (1981:10) "...uma cidade planejada racionalistamente é uma cidade em que há um lugar para cada coisa e cada coisa está no seu lugar tudo é imóvel e estático."

Assim a cidade é vista como máquina de morar que deve produzir ao máximo aquilo que interessa ao sistema e somente por isso, a sua organização deve ser tal que aumente a sua produtividade, às custas da participação criativa de seus habitantes, da mesma maneira que na empresa capitalista a produtividade se faz sempre necessariamente e de forma crescente em detrimento da participação autônoma e criativa dos operários.

De acordo com BICCA (1985:120) "Taylorizar a cidade significa transformá-la em algo que deve funcionar conforme os planos traçados por aqueles que a dirigem e nesta circunstância o habitante se vê inexoravelmente transformado em objeto de planificação. Nestas circunstâncias procura-se racionalizar as relações sociais e humanas como condição necessária à manipulação e a adaptação das mesmas ao funcionamento da máquina."

Assim foi desejada e projetada Brasília muito embora os ideais defendidos pelo CIAM não tenha se realizado na sua forma integral e pura. Os chamados fatores humanos e as mais variadas práticas sociais conseguiram opor-se ao exercício absoluto de um poder e de uma vontade. É sempre impossível diz COSTA (1977:61) "conduzir e realizar um grande plano como ele foi inicialmente pensado. A vida é sempre mais forte: ela muda e modifica todos os projetos que fazemos." A vida a qual se refere Costa outra coisa não é do que o constante reproduzir-se da estrutura social existente.

O Plano Piloto e a ruptura na concepção da cidade

As diferenças entre Brasília e as demais cidades brasileiras são enormes, a começar pela qualidade de vida dos habitantes do Plano Piloto. É bastante conhecido um dito que diz que é melhor ser pobre em Brasília do que no resto do País.

As diferenças entre Brasília e as demais cidades brasileiras são enormes, a começar pela qualidade de vida dos habitantes do Plano Piloto. Segundo HOLSTON (1993:34) "a população do Plano Piloto está livre dos problemas que afligem outras cidades do Brasil -

congestionamentos, altas taxas de criminalidade, miséria onipresente, precariedade dos serviços urbanos, poluição." Essas diferenças não ficam apenas nos serviços de infraestrutura, mas também na remuneração do trabalho, a porcentagem dos que ganham acima de cinco salários mínimos é cerca de duas vezes maior do que a média nacional, e esta superioridade de renda é válida também para as cidades-satélites quando comparada com a situação da população que habita a periferia das grandes cidades brasileiras. Entendemos que as diferenças são muito mais profundas, por trás do projeto criado por Lúcio Costa está bem clara a intenção de se construir uma cidade modernista, que tenta romper definitivamente com a concepção tradicional das cidades brasileiras.

Na concepção de seus criadores esta ruptura tinha um objetivo político bem claro: a mudança da sociedade brasileira e segundo HOLSTON (1993), as propostas de mudança da sociedade brasileira a partir da construção de Brasília baseiam-se em cinco proposições modernistas básicas que visam redefinir as funções-chave da vida urbana:

1- organizar a cidade em zonas exclusivas e homogêneas de atividade baseadas numa tipologia predeterminada de funções urbanas e formas de construção;

2- concentrar a função do trabalho em relação com assentamentos dispersos de dormitório;

3- instituir um novo tipo de arquitetura e organização residenciais;

4- criar uma cidade verde. uma cidade parque;

5- impor um novo sistema de circulação e tráfego.

Brasília: cidade ou máquina de morar?

Para os arquitetos que aderiram à "Carta de Atenas" o futuro, segundo VESENTINI (1986), pertence à ciência e à técnica.

Sendo assim nada era mais natural que as cidades modernistas se constituíssem em verdadeiras "máquinas de morar". O primeiro vestígio de que Brasília foi construída para ser uma máquina de morar pode ser percebida pela morte das ruas.

As ruas tradicionais, tão comuns nas cidades brasileiras, foram substituídas por vias exclusivas para os automóveis; as calçadas, tradicionais pontos de encontro simplesmente desapareceram; e finalmente houve a segregação entre o local de morar e o local de trabalho. Para seus idealizadores a cidade deveria possuir a mesma racionalidade encontrada numa linha de montagem, era a taylorização sendo aplicada na organização espacial de uma cidade, através de um planejamento rígido. Para Le Corbusier e seus seguidores esta seria a forma mais racional para salvar as cidades contemporâneas do caos, ou seja, as cidades que tinham sido destruídas pela industrialização, deveriam ser salvas aplicando no planejamento urbano a mesma racionalidade que era aplicada nas indústrias.

Uma das maiores preocupações da arquitetura modernista era com a redefinição urbana do trânsito, eliminando o que ela chamava de "rua corredor", a rua delineada por fachadas contínuas de prédios. Ao criticar as cidades e a sociedade que o capitalismo criou, a arquitetura moderna considera a eliminação da rua um pré requisito para a organização urbana moderna. Condena a rua por várias razões. De um lado encara a mesma como um foco de doenças, de outro a considera um impedimento para o progresso pois não é capaz de acomodar as necessidades da era da máquina. De modo mais profundo, a arquitetura moderna ataca a rua porque "... esta se constitui uma organização arquitetônica dos âmbitos privado e público da vida social que o modernismo busca superar" (HOLSTON, 1993:109-111).

Em Brasília a inexistência de ruas provoca um grande impacto entre a população que chega pela primeira vez na cidade. "...os migrantes não reclamam da ausência de aglomeração em si, mas sim da ausência da vida social que esperam encontrar nos espaços públicos de uma cidade: a ausência de uma multidão urbana conferiu a Brasília a reputação de ser uma cidade que falta calor humano." (HOLSTON, 1993:113).

São vários os fatores que explicam esta falta de vida nas ruas:

- as enormes distâncias que separam um prédio do outro;
- a segregação das atividades em setores urbanos isolados;
- a inexistência de esquinas.

Para os moradores da cidade o terceiro fator é o que melhor explica a falta de calor humano da cidade e que aponta para as inexistências, em Brasília de todo o sistema de espaços públicos que as ruas tradicionalmente instituem nas outras cidades brasileiras, para a ausência não só de esquinas mas também de calçadas onde se possa passar pelas fachadas de casas e lojas, para a inexistência de praças e das próprias ruas. É uma explicação que usa a esquina como metonímia para o sistema de intercâmbio existente nas ruas, entre pessoas, casas, comércio e tráfego. Ele estabelece explicitamente uma conexão entre os espaços públicos de uma cidade e a via pública existente nas ruas. As largas vias urbanas "assemelham-se mais às rodovias que às ruas e isso propositadamente. Constituem largas tiras de asfalto destinadas às necessidades das máquinas em movimento, onde andar a pé significa um sério risco de vida. Aos pedestres reservaram-se outros espaços, separados dessas vias expressas, normalmente dentro das super-quadras. Mas por essas vias "... é que trafegam os ônibus urbanos que transportam aqueles que não possuem carros particulares (especialmente os moradores das cidades satélites). E quem descer num ponto de ônibus errado deverá tomar outro coletivo para chegar ao seu destino, mesmo que a diferença seja de um ponto apenas. Isso porque as laterais das vias são constituídas por árvores ou mato alto, e andar na beirada delas, pelo asfalto, é algo possível mas bastante arriscado dada a grande velocidade dos veículos que aí transitam". (VESENTINI, 1986:52). Através dessa longa citação percebe-se a enorme dificuldade que a população trabalhadora, que não possui automóvel tem para

locomover-se na cidade de Brasília, pois suas vias de circulação foram planejadas para o uso do automóvel que é também o grande símbolo do consumo e da modernidade do século XX.

Há ainda, no plano urbanístico de Brasília "uma preocupação em geometrizar o espaço, em organizá-lo pelos cânones da lógica formal.

Cortada por um eixo rodoviário, que vai da extremidade da asa norte até a da asa sul, a cidade divide-se em setores (comercial norte e sul, hoteleiro, bancário, etc) e quadras, sempre referenciadas por letras e números." (VESENTINI, 1986:152). Potanto a palavra rua praticamente desapareceu da realidade da população local, a única exceção fica por conta do setor comercial local 107/108 sul, mais conhecido como rua da Igrejinha. Nos demais locais da cidade ficou apenas a impessoalidade das letras e números. Não deixando para seus moradores nem mesmo nomes de pessoas que poderiam dar uma certa humanidade às vias.

A analogia de Brasília com a de uma máquina de morar não fica apenas no seu esquema de circulação rodoviário. No que se refere às funções do trabalho e das moradias as propostas do Plano Piloto são as seguintes: "1) organizar a cidade em zonas de atividades homogêneas e excludentes entre si, baseada em uma tipologia predeterminada das funções urbanas e das formas de edificação; 2) concentrar espacialmente os lugares de trabalho enquanto as áreas dormitório se fazem dispersas; 3) instituir um novo tipo de arquitetura e de organização residencial baseado no conceito de superquadras". (HOLSTON, 1993:152).

No projeto havia a proposta de misturar as classes sociais em uma mesma superquadra, porém, desde o início, os moradores de Brasília rejeitaram essa mistura por considerá-la "como um fator explosivo, capaz de desencadear conflitos entre vizinhos que possuíam valores e estilos de vida irreconciliavelmente distintos" (HOLSTON, 1993:31). A função de trabalho concentra-se nos setores ao longo do eixo monumental, a da habitação ao longo do eixo residencial e a de lazer circunda os dois eixos.

"Os 28 setores localizados ao longo do eixo monumental organizam a função do trabalho na cidade burocrática.

Com isso, constituem o eixo em torno do qual, em última instância, gira quase tudo em Brasília. Ninguém mora nos setores do eixo monumental. Na verdade, estes setores são inteiramente dedicados às funções de administração federal e municipal e aos serviços que estas requisitam." (HOLSTON, 1993:160). Os setores monumentais constituem o local de trabalho para a maior parte dos que trabalham no Plano Piloto e para um terço dos que trabalham no Distrito Federal.

Para HOLSTON (1993:166) "A concentração do trabalho no Plano Piloto faz de Brasília uma cidade de trabalho, em dois sentidos. Primeiro, seus satélites são cidades dormitório, com exceção de Taguatinga, que tem 45% da indústria do Distrito Federal, 28% do seu comércio, 25% de seus negócios de transporte e 17% de seus serviços em comparação com o Plano Piloto está entretanto, em um distante segundo lugar, a não ser no caso de indústrias. Num segundo sentido, os eixos reproduzem esse modelo no próprio Plano Piloto,

já que o setor residencial é uma cidade dormitório para os setores de trabalho no eixo monumental".

Esse tipo de organização coloca os pobres em nítida desvantagem, pois o custo do transporte é muito alto em Brasília e além disso o esquema de circulação viário privilegia quem possui automóvel. "Ao separar os locais de trabalho e de residência e ao concentrar o primeiro e dispersar este último, o planejamento modernista leva a um uso estratificado da cidade segundo faixas de classe, sobretudo para outros objetivos que não o trabalho. Essa estratificação pode ser exemplificada pela população pobre que só se dirige para o Plano Piloto para trabalhar, nas horas de folga os custos dos transportes e a distância combinam-se para manter os pobres fora da cidade. Para essas pessoas, o Plano Piloto tem essencialmente um valor instrumental, o de empregá-las." (HOLSTON, 1993:166).

Quanto aos setores de diversões estão longe de ser um oásis de sociabilidade e se resumem mais a ilhas de comércio varejista. O local que mais se aproxima da típica praça brasileira é o terminal de ônibus Interurbano da Plataforma Rodoviária, a animação do local deve-se ao fato de ser o núcleo do sistema de ônibus interurbanos. "Do ponto de vista de quem se locomove, qualquer viagem que exija uma troca de condução significa algum tempo de espera na plataforma. Como "só os pobres usam ônibus em Brasília", e como os pobres que trabalham no Plano Piloto moram nas cidades satélites, o terminal rodoviário é o âmbito das classes populares, da periferia, indo e vindo do trabalho. É visivelmente o seu lugar, com as imagens, os cheiros e as atividades de um outro Brasil". (HOLSTON, 1993:167).

O planejamento das cidades satélites

Segundo HOLSTON (1993), os planejadores de Brasília estabeleceram desde o início uma das intenções radicais da nova cidade: não deveriam deixar que se desenvolvesse a periferia de miséria operária que, de forma legal ou não, tipicamente se tem produzido no entorno das metrópoles brasileiras. Em vez disso a NOVACAP planejara desenvolver o interior, instalando cooperativas agrícolas. Estas cooperativas constituíam uma dentre as três opções previstas para a mão de obra que estivera ocupada na construção da cidade: um terço iria estabelecer-se nessas chácaras vizinhas, um terço seria absorvido nos serviços comerciais locais e um terço voltaria para casa. Contudo em 1958, a NOVACAP "decidiu" (sob pressão), em vez disso, construir cidades satélites para acomodar os pioneiros de Brasília. O governo inaugurou a primeira delas quase dois anos antes da própria capital e fundou outras três em fins de 1961. A periferia legal de Brasília tem uma origem subversiva, as ocupações de terra. Estas rebeliões culminaram em um padrão recorrente de desenvolvimento urbano: os que estavam destituídos dos direitos de se estabelecer organizaram-se para usurpá-los, mobilizando-se em torno de reivindicações pela residência legal em comunidades urbanas e não rurais. Estas ações criaram uma periferia ilegal de favelas. Confrontado com esse

desenvolvimento não planejado e sem controle o governo reagiu fundando cidades satélites legalmente constituídas e projetadas por ele próprio, para as quais removem os favelados.

Ao criar a periferia ilegal os candangos se organizaram de modo a mudar seu status de migrantes temporários, destituídos de direitos residenciais, passando a ser residentes legais no Distrito Federal. Ao mobilizarem-se para expressar suas reivindicações de forma coletiva e para defender sua ocupação contra remoções, eles criaram também um novo padrão de organização política do distrito federal: "conseguiram formar entidades representativas e ganhar uma experiência participativa na ação política - duas coisas que, originalmente, também lhes haviam sido negadas. Entretanto, as identidades políticas assim alcançadas evaporaram-se no triunfo. Em nenhum caso, eles sobreviveram à criação da periferia legal que era o objetivo da mobilização dos candangos." (HOLSTON, 1993: 270-271). Segundo HOLSTON (1993), o seu desaparecimento deve-se à condição paradoxal em que foram criadas: embora cruciais para o êxito da mobilização e alcançadas por meio de grandes esforços e de considerável violência essas identidades eram apenas iniciais e acessórias em face do objetivo de ganhar acesso às prerrogativas de ter residência legal. É importante notar que as associações de pioneiros somente se mobilizaram em torno desse objetivo e que nenhum pretendia continuar a existir depois deste ter sido alcançado. Nenhum se organizou em torno da questão da falta de direitos políticos e nenhum buscava formar uma organização política autônoma ou mesmo incorporar-se ao âmbito público do Plano Piloto.

Considerações finais

A partir do exposto anteriormente podemos afirmar que a proposta de Lúcio Costa no sentido da redefinição do público x privado, do uso mais coletivo dos equipamentos urbanos não se efetivou, pelo contrário, Brasília apesar da sua particularidade em termos arquitetônicos, se revela plena de contradições e fragmentações como outras cidades brasileiras.

No entanto, se em alguns aspectos a mesma tem características de outras cidades brasileiras, possui também a sua particularidade marcante que é a de ser uma cidade que não propicia o uso integrado dos espaços e nem mesmo aquilo que podemos observar mesmo em cidades grandes que são os encontros e as trocas. Neste sentido Brasília se revela espaço estrategicamente cooptado para o exercício do poder do Estado autoritário, pois o seu arranjo espacial, como já dissemos anteriormente, não proporciona a aglomeração, o contato extra casa entre as pessoas.

Através da presente reflexão pudemos verificar que apesar das experiências que tem sido feitas em relação ao planejamento da cidade, um dos fatores que se impõem enquanto dificultador para que o mesmo seja bem sucedido é a questão do que se entende por público e

privado e qual o papel do Estado na resolução dos problemas urbanos, mesmo porque os famosos "problemas urbanos" existem de forma inversamente proporcionais ao poder de compra dos cidadãos, ou seja, quanto maior seu poder de compra menos os problemas urbanos são sentidos. Isso nos faz terminar a presente reflexão com o seguinte questionamento: Em que medida o Estado capitalista brasileiro pode colocar o planejamento para repensar e redefinir espaços mais integrados, que propiciem encontros e trocas entre as pessoas, que propiciem a sua humanização?

Bibliografia

- BERMAN, Marshall. **Tudo o que é sólido se desmancha no ar**. São Paulo: Companhia das Letras, 1986, Cap. III e IV.
- BICCA, Paulo R. S. Brasília: mitos e realidades. *In*: Paviani, Aldo (org.). **Brasília, ideologia e realidade/espço urbano em questão**. São Paulo: Projeto, 1985.
- COSTA, Lúcio. Entrevista concedida a Mar Emery. **Revista Metropolis**. Paris, 1977.
- HOLSTON, James. **A cidade modernista**. São Paulo: Companhia das Letras, 1993 - Cap. 1, 2, 3, 4, 5, 6.
- PAVIANI, Aldo. **Brasília a metrópole em crise**. Brasília: Editora Universidade de Brasília, 1989.
- PEDROSA, Mário. **Dos murais de Portinari aos espaços de Brasília**. São Paulo: Perspectiva, 1981.
- SANTOS, Milton. **Manual de Geografia urbana**. São Paulo: Hucitec, 1981.
- TÉRAN, Fernando de. Brasília, cidade Olimpo, o área metropolitana? **Ciudad y Territorio, Revista de Ciência Urbana**. Madrid: Instituto de estudios de administracion local. n.02, 1978.
- VASCONCELOS, Adirson. **As cidades satélites de Brasília**. Brasília, 1988.
- VESENTINI, José Willian. **A capital da Geopolítica**. São Paulo: 1986, Cap. 1, 2, 4.