



# O MOVIMENTO E A PERCEPÇÃO DA PAISAGEM DE BRASÍLIA

**Liz Sandoval**

Universidade de Brasília | liz.sandoval@unb.br

**Luciana Saboia**

Universidade de Brasília | lucianasaboia@unb.br

---

## Sessão Temática 09: Cidade, história e cultura em disputa

---

**Resumo:** Brasília, concebida nos anos 1950 como nova capital do Brasil, simbolizou a busca pela modernização, seguindo os princípios da Carta de Atenas, com ênfase na circulação e na setorização funcional. Esse *ethos*, foi capturado em registros audiovisuais que destacam o movimento como essência da cidade. Brasília enfrenta hoje os desafios de adaptação às realidades urbanas contemporâneas. Este artigo analisa como o movimento e o vazio, integrados à noção de escalas de Lucio Costa, moldaram o desenho urbano de Brasília e estão incorporados nas estratégias de preservação do conjunto urbanístico. Além disso, o estudo sugere novas abordagens para compreender a urbanização e os desafios atuais, tratando a paisagem como elemento dinâmico e integrador. Brasília emerge como um caso paradigmático para revisitar críticas aos paradigmas modernistas, especialmente pela singularidade de sua concepção no Brasil, avançando na inclusão de referências e estratégias voltadas para o fenômeno urbano contemporâneo da América Latina.

**Palavras-chave:** Brasília; Paisagem; Movimento; Vazio.

## MOVEMENT AND THE PERCEPTION OF BRASÍLIA'S LANDSCAPE

**Abstract:** Brasília, conceived in the 1950s as Brazil's new capital, symbolized the pursuit of modernization, following the principles of the Athens Charter, with an emphasis on circulation and functional zoning. This ethos was captured in audiovisual records that highlight movement as the essence of the city. Today, Brasília faces challenges in adapting to contemporary urban realities. This article examines how movement and emptiness, integrated with Lucio Costa's concept of scales, shaped Brasília's urban design and are embedded in strategies for preserving its urban ensemble. Furthermore, the study proposes new approaches to understanding urbanization and contemporary challenges, treating the landscape as a dynamic and integrative element. Brasília emerges as a paradigmatic case for revisiting critiques of modernist paradigms, particularly due to the uniqueness of its conception in Brazil, advancing the inclusion of references and strategies focused on contemporary urban phenomena in the Latin America.

**Keywords:** Brasília; Landscape; Void.

## EL MOVIMIENTO Y LA PERCEPCIÓN DEL PAISAJE DE BRASILIA

**Resumen:** Brasília, concebida en la década de 1950 como la nueva capital de Brasil, simbolizó la búsqueda de modernización, siguiendo los principios de la Carta de Atenas, con énfasis en la circulación y la zonificación funcional. Este espíritu quedó capturado en registros audiovisuales que destacan el movimiento como la esencia de la ciudad. Hoy en día, Brasília enfrenta desafíos para adaptarse a las realidades urbanas contemporáneas. Este artículo examina cómo el movimiento y el vacío, integrados en la noción de escalas de Lucio Costa, dieron forma al diseño urbano de Brasília y están incorporados en las estrategias de preservación del conjunto urbanístico. Además, el estudio propone nuevos enfoques para comprender la urbanización y los desafíos actuales, tratando el paisaje como un elemento dinámico e integrador. Brasília emerge como un caso paradigmático para revisar las críticas a los paradigmas modernistas, especialmente por la singularidad de su concepción en Brasil, avanzando en la inclusión de referencias y estrategias enfocadas en los fenómenos urbanos contemporáneos del América Latina.

**Palabras clave:** Brasília; Paisaje; Movimiento; Vacío.

## INTRODUÇÃO

Brasília, inaugurada em 1960, representou uma nova era para o Brasil, sintetizando um projeto nacional de modernidade e desenvolvimento. Idealizada como um modelo urbano baseado nos princípios da Carta de Atenas de 1933, Brasília incorporou a separação das funções urbanas em setores e a eficiência de circulação para veículos como elementos estruturantes de sua organização espacial. Esse *ethos* modernista foi amplamente difundido em imagens e filmes que retrataram a cidade, destacando a monumentalidade de suas vias amplas, a fluidez do trânsito e a relação entre o espaço construído e o vazio. No filme “Brasília: Contradições de uma Cidade Nova” (1967), dirigido por Joaquim Pedro de Andrade, o movimento dos carros, os amplos vazios e as perspectivas filmadas a partir dos veículos em deslocamento apresentam elementos centrais na representação da cidade. O movimento não só traduzia o dinamismo moderno, mas estabelecia-se como uma característica essencial na identidade perceptiva da nova capital (Sandoval, 2014).

Mais de seis décadas após sua criação, porém, Brasília, assim como outras metrópoles globais influenciadas pelo urbanismo rodoviário, enfrenta críticas sobre a centralidade do automóvel e os desafios que isso traz à mobilidade, à dispersão da ocupação no território e à abstração formal e empobrecimento da experiência urbana. O modelo urbano que enaltecia a fluidez e a velocidade está agora sob escrutínio, à medida que os impactos ambientais, a poluição e a fragmentação dos espaços urbanos se tornam mais evidentes. Questões como a preservação da paisagem urbana e a possibilidade de adequar a cidade a novas demandas de mobilidade têm instigado debates sobre como resgatar a qualidade de vida e a integridade do desenho urbanístico da capital. Assim, Brasília reflete o desafio contemporâneo de conciliar o legado modernista com as novas necessidades do espaço urbano contemporâneo. (Sandoval, Rezende e Saboia, 2020; Lassance *et al.*, 2021; Saboia *et al.*, 2022; Sandoval, 2022)

Neste artigo, discutiremos como o movimento foi integrado à concepção de Brasília, tornando-se um aspecto central de sua experiência estética e de sua organização espacial. A análise explora a relação entre movimento, velocidade e paisagem, destacando como o dinamismo dos fluxos foi concebido para moldar a experiência sensorial. Propomos que a paisagem de Brasília tem o movimento como parte fundamental de sua construção, pois é por meio dele que a espacialidade da cidade se revela. Por meio das escalas, o movimento se articula entre as diferentes funções e ritmos urbanos. A relação entre cheios e vazios que conformam a percepção da amplitude da paisagem natural dissolve a rigidez da cidade funcional. Argumentamos que a leitura da paisagem de Brasília deve incorporar as interações, fluxos e ritmos entre espaços livres e construídos e, nessa perspectiva, Brasília é um caso paradigmático para pensar as transformações e desafios das cidades no século XXI.

A paisagem de Brasília oferece perspectivas alternativas que abrangem as complexidades e potencialidades dos componentes infraestruturais (vias expressas, terminais rodoviários, estacionamentos, etc.), das tipologias genéricas (arquitetura pautada pelo interesse comercial, blocos residenciais homogêneos) e dos vazios (reservas naturais, terrenos baldios,

espaços intersticiais) como elementos cruciais do que se pode chamar de paisagem urbana pós-compacta (Lassance *et al.*, 2021). O conceito de paisagem, aqui, assume um papel integrador, sendo visto como um artefato social e cultural que articula materialidade e percepção. Diante das mudanças nos paradigmas culturais, que podem ter sustentado imaginários desatualizados ou obsoletos, buscamos novas perspectivas para revisar narrativas históricas e desvendar paisagens imperceptíveis, incômodas e ocultas, onde os princípios planejados modernistas ganham destaque. Assim, este estudo visa explorar diversas percepções teóricas e críticas cristalizadas do ambiente planejado de novas cidades, que marca grande parte da urbanização da América Latina.

## **A PAISAGEM URBANA E O MOVIMENTO**

Leonardo Benevolo, em *Le origini dell'urbanistica moderna* (1963) (1994), define a cidade industrial como um "fato novo" por sua capacidade de transformar rapidamente a paisagem e os processos sociais, destacando o papel central da indústria e da máquina nessa mudança. O surgimento da indústria é um dos marcos mais importantes na alteração da paisagem no que diz respeito à velocidade. A cidade adquiriu uma nova dinâmica e sua paisagem se transformou muito rapidamente pelas fábricas e crescimento populacional, culminando no desenvolvimento do sistema de conexões ferroviárias, nas décadas de 1840-50. A rede de ferrovias possibilitou inicialmente que a matéria-prima e a indústria pudessem estar distantes, criando novos fluxos de circulação e promovendo novas maneiras de pensá-lo (Charney e R. Schwartz, 2004; Zucconi, 2009). E a estação ferroviária tornou-se um polo de atração nas cidades com a ferrovia e seus equipamentos a provocar mudanças no tecido urbano pela localização e interligação com um sistema de mobilidade mais amplo, e oferecer novas possibilidades de viagens e trajetos, dentro e fora da cidade.

A estrada de ferro pode ser associada à imagem da transformação na experiência urbana pois realinha uma complexidade de práticas, oferecendo mudanças perceptivas e ambientais da experiência da modernidade: "um colapso das experiências de espaço e de tempo por meio da velocidade", acarretando uma nova experiência do corpo e da percepção, "moldada pela viagem e por novos e atraentes potenciais de perigo e aventura" (Gunning, 2004, p. 34). Além da ferrovia a cidade é modificada por uma complexa rede de infraestrutura de mobilidade, com estradas avenidas e vias, que promovem a circulação em velocidades cada vez maiores.

Todas essas mudanças espaciais, a aceleração das trocas e o ritmo de vida levaram ao surgimento de vários dispositivos tecnológicos, como a fotografia e o cinema, que modificaram diretamente a representação e interação com a paisagem urbana. A fotografia e, posteriormente, o cinema aboliram as barreiras do espaço, criando "simulacros transportáveis" (Solà-Morales, 2002), transformaram o espaço físico e também as estruturas sociais, promovendo novas maneiras de experimentar o tempo e o espaço, pensar e representar a vida nas cidades.

Durante o início do século XX, movimentos de vanguarda nos campos das artes, arquitetura, fotografia e cinema foram principalmente marcados por conceitos como transitoriedade, fluidez e simultaneidade. A impressão de movimento e fluidez foi alcançada através da utilização de materiais e tecnologias inovadores, levando a novas concepções formais. Essas inovações visavam capturar as sensações experimentadas pelos corpos, percepções visuais e a velocidade imposta pelas máquinas. Na arquitetura, pela incorporação tangível dessas noções na construção de espaços funcionais, translúcidos, fluidos. Nas cidades, a evolução dos eixos de circulação e das vias expressas foi aprimorada para melhorar a distribuição das atividades urbanas. A conexão entre áreas residenciais e estratégicas da cidade buscava demonstrar como a arquitetura poderia ter um papel crucial na organização do tecido social. Arquitetos e urbanistas acreditaram que a reorganização do espaço urbano com base em princípios de racionalidade seria o indutor de transformações sociais. (Fishman, 1997) Por outro lado, o dilema apresentado pela sociedade industrial, e absorvida pela arquitetura na modernização urbana, expôs a dificuldade de adaptação a esse ambiente, segregado pelo acesso à cidade, bens de consumo e informação. (Sennet, 2021)

Das novas experiências na cidade, paradigmas, dilemas e entre novas concepções e críticas, surgem ferramentas e métodos de análise das cidades que buscam reproduzir percursos urbanos a fim de compreendê-los em detalhes, como uma sequência visual. Em “A Construção das Cidades Segundo Seus Princípios Artísticos” (1889)(1992), Camillo Sitte oferece uma análise profunda das cidades históricas, destacando a relação entre arquitetura e espaço público de forma artística e harmônica. Ele critica os padrões rígidos e funcionais do planejamento urbano moderno, exemplificado pelo projeto da Ringstrasse em Viena, que priorizava a regularidade e a funcionalidade, mas sacrificava a experiência no espaço urbano. Para Sitte, o planejamento deveria proporcionar uma sensação de descoberta ao percorrer a cidade, como nas cidades medievais e renascentistas, onde o trajeto urbano é uma sequência de vistas e experiências que integram o pedestre ao ambiente.

Em “The American Vitruvius: An Architect’s Handbook of Civic Art” (1922), Werner Hegemann e Elbert Peets oferecem uma abordagem prática para o planejamento urbano nas cidades americanas, inspirados pelas tradições europeias, mas com uma preocupação estética e artística na organização dos espaços públicos. Embora seu enfoque seja mais técnico e sistemático que o de Sitte, também analisam percursos e eixos visuais, destacando a importância de arranjos espaciais que proporcionem vistas planejadas e perspectivas valorizadoras dos edifícios e espaços públicos. Enquanto Sitte enfatiza a organicidade e a experiência subjetiva do espaço, Hegemann e Peets buscam conciliar a beleza cívica com a racionalidade funcional, propondo uma abordagem que integra tanto a experiência estética quanto a funcionalidade no desenho urbano.

Essas ferramentas de análise foram retomadas na década de 1940 para o estudo de percursos nas estradas e avenidas urbanas, especialmente com o movimento *townscape*, que surgiu no Reino Unido como uma resposta crítica ao planejamento urbano funcionalista e à

destruição do patrimônio arquitetônico nas cidades. O movimento, popularizado pelo arquiteto Gordon Cullen com sua obra "The Concise Townscape" (1961), propunha uma abordagem mais sensível do ambiente urbano, considerando a experiência visual e emocional das cidades, além dos aspectos funcionais e econômicos. O *townscape* enfatizava a importância das vistas, percursos e da composição visual das ruas e espaços públicos, destacando o impacto das formas urbanas na percepção do espaço e na experiência do pedestre. Em vez de priorizar a eficiência do tráfego, o movimento *townscape* defendia uma abordagem mais humanista, integrada à paisagem urbana, que valorizava o caráter histórico, a escala e a harmonia dos elementos urbanos, com o objetivo de criar cidades agradáveis e com uma identidade visual coesa.

As "visões seriais" de Cullen (2015) e as "análises sequenciais" de Panerai (2014), além de estudos mais recentes para analisar percursos urbanos, como propostos por Lynch e por Venturi, realizam cortes transversais na paisagem transformando-os em diagramas esquemáticos. No entanto, esses métodos, ao sugerirem que o observador percorre a paisagem "a passos uniformes" ou "em intervalos equivalentes", desconsideram a experiência sensorial do percurso, que envolve o tempo e a percepção da duração, como Zevi (1996, p. 50) apontou, destacando a limitação desses métodos em capturar a "quarta dimensão do espaço" – o tempo.

O movimento e o deslocamento na apreensão espacial são o tema principal de duas publicações de Kevin Lynch: "The Image of the City" (2006) em 1960 e "The View From The Road" (1971) em 1964, nas quais os mapeamentos de percursos foram transformados em diagramas bidimensionais usados em complemento a fotografias sequenciais do caminho. Mas, em "The view from the Road", publicado em 1964, há uma investigação pragmática sobre como descrever e classificar aspectos da paisagem de um ponto de vista particular: o do motorista de um veículo que trafega na rodovia. A análise da sucessão de planos e reconhecimento de elementos que codificam a paisagem é feita por meio das relações de simetria/assimetria, abertura/fechamento, superfícies, ondulações, cortes verticais e horizontais, contornos, aproximações, acessos; assim como, pela disposição destes planos em sequência, considerando as transições de um ao outro, sobreposições, rupturas e o tempo transcorrido.

Os autores de "The view from the Road" documentam a cenografia e a coreografia do movimento e fluxo dentro da cidade ou entre núcleos de cidades e entre elas, e partem da proposição de que as rodovias deveriam ser vistas como obras de arte. Segundo os autores, o trabalho "trata da estética das rodovias urbanas" partindo de uma descrição detalhada de "requisitos visuais" onde demonstram que seu desenho pode resultar em experiências distintas para o motorista e seus passageiros, a partir do interesse pela paisagem ao realizar um traçado ou planejar a ocupação de suas margens.

Como questão de desenho urbano, o projeto de uma rodovia recai sobre o problema de projetar sequências visuais para o observador em movimento. Com a crescente velocidade e

mobilidade nas cidades e também da comunicação e conexão, a paisagem entra na narrativa da jornada e da cidade ganhando estudos cada vez mais robustos e de posições distintas. A via expressa seria, portanto, um modo de restabelecer coerência e ordem na escala metropolitana. (Appleyard, Lynch e Myer, 1971)

A pesquisa desenvolvida em “Aprendendo com Las Vegas” (Venturi, Brown e Izenour, 2003), publicada em 1972, também trata da perspectiva do volante de um carro, assim como “Los Angeles: The Architecture of Four Ecologies” (Banham, 1971), publicado pelo crítico e historiador de arquitetura Reyner Banham. Neste último, a experiência cinemática dos percursos possibilitou ao pesquisador distinguir os aspectos mais evidentes do movimento da experiência da cidade nos percursos em automóvel na grande Los Angeles. Banham aprendeu a conduzir um automóvel para conseguir captar a essência da cidade e desenvolver seu método que priorizou uma análise a partir do movimento. Utilizando o conceito de ecologia como um mediador, definiu quatro ecologias que organizam a estrutura de sua narrativa, como uma chave de leitura que o ajudou a enfrentar o território da metrópole sem perder a essência do conjunto.

Uma sequência visual resultante das novas formas de olhar e representar o espaço, originárias da percepção da velocidade, do cinema, do desenvolvimento dos meios de transporte e das descobertas científicas, formam uma compreensão da cidade pela sucessão de deslocamentos, ou seja, de seu interior. O registro das paisagens por meios de relatos, croquis, fotos, vídeos e cartografias constituem diferentes métodos que, segundo Panerai (2014), são modos de apreensão da cidade, a partir de distintos pontos de vista, que absorvem o movimento do observador, tanto em seu percurso de seu corpo quanto pelo movimento do seu olhar.

É preciso habituar-se a visões fragmentárias, perder a ilusão de tudo ver, aceitar o engarrafamento e a impossibilidade de estacionar. Memorizar aquilo que mal se teve tempo de entrever. Orientar-se e encontrar, ler mapas rodoviários, saber parar, trabalhar com amostras sem perder um entendimento de conjunto (Panerai, 2014, p. 43).

A cidade e suas estruturas passam a ser compreendidas como uma espacialidade que se configura no movimento, reconfigurando-se continuamente em função dos deslocamentos, orientações, direções e horizontes. Com o advento de novas tecnologias a percepção da paisagem se transformou, deixando de ser uma representação estática e contemplativa para se adaptar ao dinamismo do movimento, da velocidade e da reprodução da imagem. A visão estática das paisagens deu lugar a uma interpretação mais dinâmica, reconhecendo que elas incorporam uma relação complexa entre espaço e tempo, refletindo o movimento e o ritmo da vida.

Essa nova compreensão das paisagens abraça o movimento e a velocidade como componentes fundamentais. O vai e vem das pessoas, o frenesi do tráfego e inclusive o crescimento da vegetação ao longo do tempo contribuem para a natureza cinética das

paisagens. Essa dimensão do movimento enriquece a percepção da paisagem, permitindo uma visão mais profunda dos processos dinâmicos, padrões e interações que as moldam.

## **BRASÍLIA: PAISAGEM EM MOVIMENTO**

Grande parte dos filmes ambientados em Brasília utiliza de cenas de automóveis que percorrem a cidade em grandes planos que, em sua maioria, percorrem um dos dois eixos que compõem a estrutura principal da cidade. Esta sequência é normalmente um *travelling* - uma convenção estabelecida que remonta às sinfonias urbanas - ou uma montagem de cenas com automóveis em velocidade que levam o espectador a um emocionante passeio, geralmente transitando pela região central, em torno, abaixo ou acima da Rodoviária, ou percorrendo o Eixo Monumental com o Congresso Nacional no centro e ao fundo na perspectiva (Sandoval, 2022).

Esse território é descrito nas narrativas textuais sobre Brasília de várias maneiras, e no cinema fornece visualmente a história de fundo, indicando aos espectadores que o filme apresentará algumas ou todas as imagens clássicas de Brasília: o vazio, o automóvel, os viadutos ou edifícios em blocos homogêneos (genéricos); e como personagens: os políticos nas mansões ou hotéis de luxo, uma juventude que sente angústia e solidão, ou o contraste com "outras paisagens" relacionadas à uma população marginalizada. Esses significantes de Brasília são mobilizados para informar aos espectadores que certos códigos ficcionais estarão em vigor pela narrativa que estabelece um pacto implícito sobre o que entender e antecipar, e serve também como porta de entrada para várias experiências de mudança de vida, aventura, fuga ou tédio.

O potencial de Brasília para gerar múltiplos significados em várias mídias traz a noção de que o lugar é codificado por meio de uma profusão de significantes visuais – neste caso, os edifícios icônicos em perspectiva, os percursos em velocidade e o vazio – todos os quais se aglutinam de modo a constituir um texto complexo que foi adaptado em narrativas cinematográficas e ficcionais, que por sua vez se adaptam infinitamente.

Com mais presença nos filmes realizados na primeira década da inauguração da capital, a excepcionalidade do projeto urbano e arquitetônico de Brasília, assim como as premissas e novidades anunciados pelo urbanismo modernista eram representadas a partir de grandes sequências em plano aberto com o objetivo de captar uma imagem total e ampla. A câmera distante reforçava o vazio entre os edifícios, as pistas de circulação de automóveis e enquadrava os eixos perspectivados que enfatizavam o caráter monumental dos edifícios emblemáticos. (Sandoval, 2014) Este enquadramento é marcante nos filmes "Brasília, Planejamento Urbano" (Campos, 1964) e "Brasília: Contradições de Uma Cidade Nova" (Andrade, 1967), nos quais percebe-se a preocupação em mostrar o funcionamento do tráfego dos veículos, a organização e setorização da cidade, mostrando-a como um organismo resultante de um planejamento minucioso e preciso. São também exaltados os edifícios-símbolo da capital enquanto a cidade é percorrida, de carro ou avião, e a narração

em *off* apresenta a cidade ao espectador (provavelmente não habitante). Como exemplo, no filme “Brasília: Planejamento Urbano” , as principais inovações do Plano de Lucio Costa são apresentadas:

Assim, foi dado ao motorista da cidade todas as vantagens do motorista de estrada: tráfego desimpedido e contínuo. Deste modo, e com a introdução de trevos completos e passagens de níveis, o tráfego de automóveis e de ônibus se processa tanto na parte central como nos setores residenciais sem qualquer cruzamento. Fixada a rede geral do tráfego, estabeleceu-se tramas autônomas para o trânsito local dos pedestres garantindo-lhes o uso livre do chão. (Campos, 1964)

No filme “Brasília, ano 10” de Geraldo Sobral Rocha (1970), realizado por ocasião do décimo aniversário da capital, também se nota a intenção de explicar o funcionamento e as diferenças em relação às outras cidades, utilizando os mesmos percursos pelos eixos rodoviário e monumental, a bordo do automóvel. Entre imagens de uma corrida de automóveis no eixo monumental, a corrida dos atletas com a tocha olímpica e uma partida de futebol é possível perceber uma cidade ocupada por pessoas nas vastas áreas públicas, jardins, calçadas, e também pelos automóveis.

Os deslocamentos em eixos retilíneos com paisagens que se repetem quadro a quadro, seus espaços planejados, seus espaços vazios, sua rede de circulação e zoneamento resultam na maneira peculiar de percorrer a cidade. A partir da observação das representações dos percursos nos filmes de Brasília, percebe-se que desde o início havia uma apropriação urbana característica, gerada pelo fluxo dos percursos realizados na cidade. Tanto os percursos realizados desde a rodoviária até as Cidades Satélites como os percursos entre blocos de apartamentos e largas vias de velocidade no Plano Piloto estão presentes em filmes como “Brasília Contradições de uma Cidade Nova” de 1967, e no atual “A Cidade é uma só?”, de Adirley Queirós, de 2013.

Cenas da perspectiva de um motorista, utilizando uma câmera dentro do veículo ou filmando o personagem-motorista e apontada para a cidade que passa ao fundo no quadro; Cenas com o movimento da câmera em *travelling* transmitindo a sensação do observador-passageiro dentro de um veículo em movimento (como se ele estivesse visualizando uma tela de cinema); ou cenas que enquadram o movimento dos carros que passam do ponto de vista de um observador-pedestre imóvel. A cidade é registrada com a velocidade do automóvel como referência.

Por meio da análise da evolução da cinematografia brasileira (Sandoval, 2014), é possível observar e compreender algumas constantes geoantropológicas da paisagem e suas modificações e definir alguns estereótipos que se estratificaram na tradição literária e pictórica. As necessidades expressivas, assim como as novas possibilidades das mídias, permitem ao cinema reproduzir e confirmar o valor e o estatuto desses estereótipos, ou, pelo contrário, modificá-los e dar-lhes uma nova imagem. Fazendo uma paráfrase ao texto de Anne Cauquelin (2007), para quem “a invenção da paisagem é um processo em contínuo

desdobramento”, Antônio Costa (2001) acrescenta que, no cinema, as paisagens são atos de uma reinvenção, entendida como a “reconquista de uma dimensão da experiência que exige continuamente (e produz) uma readaptação do olhar e dos modelos de representação”. A construção de paisagens no cinema representa o encontro entre diversas tecnologias e campos artísticos, teóricos e filosóficos, sempre atuais no sentido de que quanto mais se distanciam no tempo, mais camadas de significados os filmes recebem, sem perder a possibilidade de reflexão sobre a sua atualidade. O cinema brasileiro compreendeu muito rapidamente a relação da paisagem com a velocidade, o movimento e o vazio.

## **MOVIMENTO E FLUXO: A PERCEÇÃO DA PAISAGEM**

Brasília foi planejada, como aponta Sylvia Ficher (2019), em um contexto em que certos preceitos urbanísticos estavam profundamente arraigados nas práticas da época. Esses princípios, presentes em todos os projetos submetidos ao concurso para a nova capital, determinaram o futuro da cidade e revelaram um fascínio pelas inovações tecnológicas, tanto no campo da construção quanto da circulação. Tal fascínio refletiu-se na divisão funcional da cidade, no sistema de vias expressas e na proposta de baixa densidade construtiva. (Kohlsdorf, 1985; Bicca, 2012)

O traçado urbano de Brasília surge a partir de dois eixos que se cruzam, sendo que um deles se arqueia para se ajustar melhor à topografia local. Esse desenho organiza a cidade em três setores principais: lazer e comércio, moradia (com pequenos equipamentos urbanos) e o centro cívico-administrativo do país. Incorporando as quatro funções básicas do urbanismo moderno, Brasília reflete o ideário que buscava mitigar os impactos do crescimento populacional e do adensamento urbano observados nas cidades do século XIX. Entre as premissas desse modelo estavam a eliminação da rua-corredor tradicional e a criação de amplos eixos de circulação.

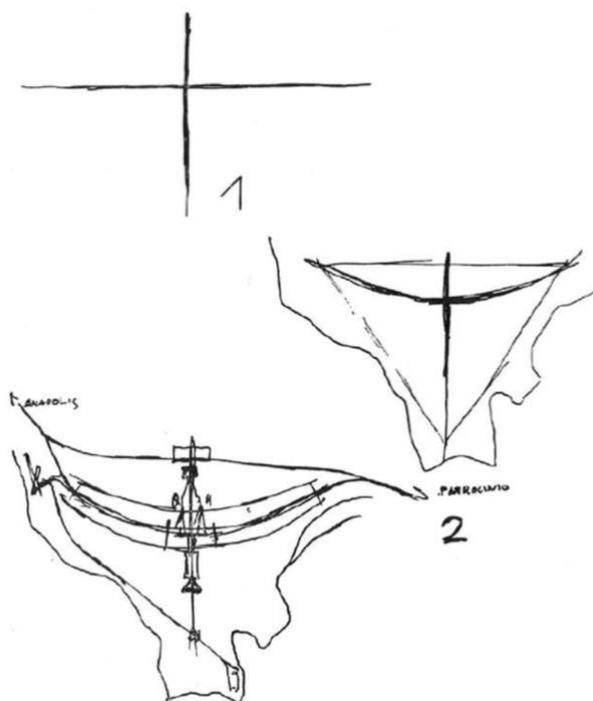
Nesse novo paradigma, a rua passou a ser tratada predominantemente como espaço de circulação, relegando o papel de espaço de convivência. Isso resultou em uma experiência urbana marcada pelo fluxo de veículos em alta velocidade e pelos trajetos dos pedestres em espaços segregados. A ideia de “conciliar as velocidades naturais, do pedestre, com as velocidades mecânicas dos automóveis, bondes, caminhões ou ônibus” (Le Corbusier, 1993) inscrita na Carta de Atenas (1933) foi materializada em Brasília ao criar vias de circulação independentes e que também separam a cidade em setores de acordo com suas funções: veículos e pedestres com fluxos independentes, passagens de níveis, vias sem cruzamentos e tráfego livre para veículos e a liberação do solo para pedestres pela elevação dos edifícios em pilotis.

Desde sua concepção, Brasília teve sua imagem intimamente ligada ao automóvel, tanto pelos traços de sua arquitetura quanto pelas premissas de seu plano urbanístico. Por muito tempo, a cidade foi representada como um símbolo de modernidade e renovação, projetada “a partir dos critérios e sensibilidade da arquitetura moderna” (Solà-Morales, 1994, p. 40). As

mais conhecidas teorias e projetos urbanísticos modernistas privilegiavam soluções comparáveis frequentemente ao funcionamento de uma linha de montagem industrial. Nessa lógica, as atividades foram setorizadas e organizadas conforme ritmos e fluxos bem definidos, consolidando o movimento e a velocidade como representações centrais da modernidade.

Em Brasília as questões de circulação e mobilidade integradas ao conceito da cidade foram, em parte, incentivadas pela indústria automobilística, que deixou uma marca indelével nos projetos modernistas brasileiros. Como aponta Fernando Luiz Lara em “A Arquitetura Moderna Brasileira e o Automóvel: o casamento do século” (2016), Brasília ocupa um papel central no projeto de ocupação e interligação do território nacional. Essa estratégia se baseava em uma distribuição difusa no território, evidenciando o papel do automóvel como elemento estruturador do espaço urbano e do planejamento territorial. Brasília representou não apenas a transferência do centro de poder para o planalto central, mas também um vetor de desenvolvimento regional posterior (Costa, 1995), e transformou o território e a paisagem, se tornando modelo urbanístico e de modernização que se espalhou por todo o país impulsionado pelas políticas desenvolvimentistas. (Tavares, 2013) Ao constituir no centro do país um ponto de conexão através de estradas, aeroportos e ferrovias, a presença da capital provocou surgimento e crescimento de cidades na região, funcionando como indutora do processo de crescimento urbano, mas ao mesmo tempo consequência de um processo que já estava em curso – a urbanização do território, concentração nas metrópoles e aumento da malha viária – desde os anos 1950. A ilustração síntese do Plano Piloto (Figura 1) demonstra a sua ligação com eixos já existentes, em direção a Anápolis – GO e Patrocínio – MG.

Figura 1: Indicação das ligações viárias existentes antes da construção de Brasília.



Fonte: Memória Descritiva do Plano Piloto (1957).

Os conceitos e instrumentos mais avançados à época da concepção de Brasília, alinhados ao ideário vigente no campo do planejamento urbano e regional, foram utilizados para projetar uma infraestrutura de serviços e equipamentos no território, além de propor estratégias para controlar a ocupação urbana. Como demonstra Maria Fernanda Derntl (2019), “desde fins da década de 40, houve uma significativa preocupação no sentido de conceber a articulação da nova capital a sua região e definir modos de sua expansão.” O ordenamento territorial consolidado pela teoria urbanística do século XX fazia uso de elementos como unidades de vizinhança, cidades-satélites, cinturões verdes e estradas-parque, que haviam se tornado um “vocabulário internacional padronizado” no pós-Segunda Guerra Mundial. Esses conceitos, segundo Derntl (2019), já vinham sendo experimentados no Brasil e se afirmaram na década de 1950 como parte de uma estratégia de desenvolvimento socioeconômico e descentralização urbana.

A ideologia da implantação suburbana ganhou força com ideias como as *garden city* e as cidades-satélites, expostas por Ludwig Hilberseimer. Contudo, embora concebidas como soluções para a expansão das cidades, a criação de bairros afastados do centro urbano, especialmente voltados para habitação, resultou em tecidos urbanos mais rarefeitos, o que dificultou o adensamento. Brasília, seguindo esse ideário, foi urbanizada de forma dispersa desde sua inauguração, estando predestinada à metropolização. Seu projeto, implementação e crescimento incorporaram princípios como a limitação demográfica das cidades-satélites, uma estratégia proposta por Lucio Costa para atender demandas que surgiriam após a

ocupação completa do plano-piloto, cujo limite sugerido era de 500.000 habitantes – algo que, até hoje, não se concretizou.

Como aponta Sylvia Ficher (2019), “a preferência por baixas densidades e a adoção de assentamentos dispersos no território deixaram marcas profundas em seu desenvolvimento” e lançaram desafios para lidar com o destino das áreas não-centrais e não-compactas do urbano contemporâneo. A escolha por essa premissa está explícita no memorial de Lucio Costa (1995, p. 284), e têm origem em uma cultura urbanística peculiar - o urbanismo rodoviário - que utiliza de recursos como vias expressas associadas a trevos e viadutos, e dissemina soluções que são mais adequadas para estradas interurbanas.

Mas o rodoviário, contudo, não fica restrito ao Plano Piloto, pois sua lógica dirige o processo de crescimento metropolitano: as pistas existentes são ampliadas e novas vias expressas e viadutos continuam a ser construídos, e estão entre os principais instrumentos de planejamento urbano atual no Distrito Federal e seu entorno. Os vazios sobram como consequência destes complexos rodoviários, que ocupam superfícies extensas, e contribuem para as baixas densidades em todo o território do DF. Diante disso, os fluxos da cidade se propagam cada vez mais em função de percursos além dos eixos principais do Plano Piloto. E, se uma vez eram realizados majoritariamente pelo trabalhador que saía da rodoviária para alguma Cidade Satélite dormitório, hoje esses percursos representam a circulação cotidiana de 80% da população de Brasília.

Estudos recentes sobre Brasília têm buscado esclarecer a suposta ausência de planos ou estudos de ordenamento territorial prévios à construção de seu núcleo central. Derntl (2019) aponta que “na vasta produção de estudos sobre Brasília, a maior parte das atenções concentrou-se no Plano Piloto e sua icônica arquitetura. No entanto, cedo se apontou a ausência de planos ou estudos prévios para integrar aquele núcleo original ao contexto em que se inseriu.” Entretanto, a autora e outros pesquisadores vêm desenvolvendo uma extensa pesquisa que demonstra a existência de planos e de um amplo planejamento territorial.

Passados 60 anos desde sua inauguração, a área metropolitana de Brasília ultrapassa os limites do quadrilátero do Distrito Federal e, atualmente, abriga uma população de 2.977.216 habitantes. Desse total, apenas 210.067 residem na mancha urbana formada pelo Plano Piloto e suas adjacências, enquanto o restante da população está distribuído em 30 regiões administrativas. O território, originalmente concebido como polinucleado, foi sendo ocupado de forma a preencher os vazios intersticiais, gerando conurbações. Fora do Plano Piloto, outras centralidades estão em formação, particularmente no eixo sudoeste do Distrito Federal. Áreas como Taguatinga, Águas Claras, Ceilândia, Samambaia e Sol Nascente compõem uma mancha de conurbação que concentra a maior parte da população do Distrito Federal, o maior PIB regional e a principal oferta de empregos, especialmente no setor terciário. (Pescatori e Saboia, 2020).

No eixo sudoeste, a EPTG – Estrada Parque Taguatinga, inaugurada em 21 de abril de 1961, tornou-se o primeiro eixo de ligação entre o Plano Piloto e Taguatinga e hoje é a via que estrutura e integra esses diversos núcleos habitacionais. De acordo com Sued Silva (2018), esta Estrada Parque foi concebida como instrumento de expansão urbana, para viabilizar a implantação do modelo de cidades-satélites. E, contudo, configura uma “paisagem heterogênea, fragmentada e distante morfológicamente e simbolicamente do conceito que a inspirou, as parkways de Olmsted e Vaux” (Silva, 2018). A autora desenvolve uma investigação detalhada sobre a paisagem atravessada pela EPTG, assim como as experiências em seu percurso.

Sujeita a inúmeras intervenções, em grande parte decorrentes de decisões de planejamento, a paisagem da EPTG é representativa do processo de urbanização da área metropolitana de Brasília, marcada por uma seletividade socioespacial. Tal como uma “estrada-rua”, passa a abrigar, em um curto intervalo de tempo, conjuntos habitacionais, equipamentos urbanos e múltiplos usos, adquirindo as feições de uma via urbanizada, mesmo que ainda carente de uma certa urbanidade. Apresenta-se uma paisagem em mutação plena, de caráter indefinido, típica do urbanismo contemporâneo, porém de apropriação contínua dada pelos deslocamentos ininterruptos entre centro e periferia. (Silva, 2018, p. 171)

O urbanismo modernista teve como proposta desenhar e planejar novos assentamentos desde o seu esboço, na criação de novas cidades e como proposta na reconstrução de cidades, principalmente as europeias, arrasadas pelas guerras. Segundo Luciana Saboia (2020), para isso definiu a paisagem como um meio de resolver problemas sanitários, congestionamentos urbanos e falta de moradia. Em Brasília isso resultou em diversas expressões da paisagem da cidade, pela integração entre o construído - os blocos de edifícios isolados, espaços abertos, áreas verdes e terraços – e os vazios, os recursos naturais e a topografia que se estendem pelo planejamento em escala territorial.

## CONCLUSÃO

A vida urbana é organizada em torno de deslocamentos e tempo, e medida em distâncias que a tecnologia tem progressivamente encolhido. As tecnologias, máquinas e dispositivos que deram movimento às imagens foram capazes de criar sensações cinematográficas, explorando cada vez mais a experiência sensorial oferecida pelo ambiente urbano. Elas continuam alterando a maneira como vemos, narramos e experimentamos cidades desde o século XIX.

A cidade é percebida nos ritmos da comunidade, nas memórias que se entrelaçam com o presente, borrando fronteiras e percepções do real em meio a sonhos e expectativas para o futuro. Assim, a temporalidade pode ser vista como um constituinte da experiência sensorial e cinética da paisagem e da percepção espacial da vida urbana e fenômeno arquitetônico, e não apenas em sua dimensão historiográfica e cronológica.

A ideia de movimento se constitui como um elemento do desenho urbano, reforçada pelas representações de cidades em fotografias, cinema e literatura, e influenciou diretamente a maneira como a cidade é representada e experimentada. Em Brasília, a percepção da paisagem de Brasília em movimento é considerada, além dos aspectos funcionais e organizacionais da cidade, como um princípio estruturante da modernidade que se materializa na cidade. Como apresentado, a própria modernidade está relacionada à ideia de transitoriedade, fluxos e movimento.

A paisagem, como uma noção aberta, em contínua construção e que, em Brasília, reimagina a apropriação e atualiza o imaginário da cidade, ao considerar o movimento, sua duração, o vazio e sua amplitude expectante em sua formação. A construção de Brasília consiste não apenas em um registro material, mas também em um imaginário que incorpora a relação com o movimento.

A circulação em alta velocidade, que essencialmente visava propor soluções para os problemas da cidade moderna, é vista hoje mais como um problema do que como uma base conceitual do projeto que Brasília representa, e muito menos como potencialidade. Para Lara, é válido compreender Brasília, assim como todo o urbanismo brasileiro do século XX, como uma apologia ao automóvel, que representa a máquina hegemônica na construção da mobilidade e com grande força na identidade construída entre arquitetura, modernidade e automóvel. Mas também é necessário compreender, por um lado, quais valores da espacialidade moderna estão impregnados no ambiente construído e, por outro lado, quais problemas ainda subsistem e persistem.

A velocidade imposta pelo desenho urbano, os discursos críticos, textuais e imagéticos são formas pelas quais apreendemos a arquitetura. Como Colomina afirmou, "é necessário repensar a arquitetura como mídia" (COLOMINA, 1994), e entendê-la da mesma forma que desenhos, fotografias, escritos, anúncios e filmes. A paisagem oferece perspectivas alternativas que abraçam as complexidades das potencialidades dos componentes de infraestrutura, tipologias genéricas e vazios como elementos cruciais do modernismo na paisagem urbana pós-compacta de Brasília. A paisagem em movimento de Brasília pode servir como exemplo para aprendermos sobre a cidade contemporânea e o urbanismo.

## REFERÊNCIAS

APPLEYARD, Donald; LYNCH, Kevin; e MYER, John Randolph. **The View from the Road**. Cambridge [MA: The Massachusetts Institute Technology, 1971. ISBN 978-0-262-01015-3.

BANHAM, Reyner. **Los Angeles: The Architecture of Four Ecologies**. S.l.: Penguin Books, 1971.

BENEVOLO, Leonardo; NOGUEIRA, Eduardo (ed.). **As origens da Urbanística Moderna**. Lisboa: Editorial Presença, 1994.

BICCA, Paulo. **Brasília - Mitos e Realidades**. São Paulo, SP: Cosac Naif, 2012. p. 208–218. ISBN 978-85-405-0270-3.

Brasília, contradições de uma cidade nova. Diretor: Joaquim Pedro Andrade. Roteirista: Joaquim Pedro Andrade, Luis Saia, Jean Claude Bernadet. Brasil: Filmes do Serro, 1967.

Brasília: planejamento urbano. Diretor: Fernando Cony Campos. Roteirista: Maria Elisa Costa, Fernando Cony Campos. Brasil: INCE - Instituto Nacional de Cinema Educativo, 1964. 10 minutos.

CAUQUELIN, Anne. **A invenção da paisagem**. São Paulo: Martins, 2007. ISBN 978-85-99102-53-4.

CHARNEY, Leo; R. SCHWARTZ, Vanessa. introdução. *In*: R. SCHWARTZ, Vanessa (ed.). **O cinema e a invenção da vida moderna**. Tradução: Leo Charney. São Paulo, SP: Cosac Naif, 2004.

COSTA, Lúcio. **Memória Descritiva do Plano Piloto (1957)**. São Paulo, SP: Empresa das Artes, 1995. p. 283–297. ISBN 85-85628-17-0.

COSTA, Antonio. Invention et réinvention du paysage. **Cinémas: Revue d'études cinématographiques**, [s. l.], v. 12, n. 1, p. 7, 2001. ISSN 1181-6945, 1705-6500. DOI 10.7202/024864ar.

CULLEN, Gordon. **Paisagem Urbana**. Tradução: Carlos De Macedo. Lisboa, Portugal: edições 70, 2015. ISBN 978-972-44-1401-0.

A Cidade é uma só?. Diretor: Adirley Queirós. Brasil: a, 2013. 73 minutos.

FICHER, Sylvia. Das imprevidentes baixas densidades à imprudente verticalização. **URBANA: Revista Eletrônica do Centro Interdisciplinar de Estudos sobre a Cidade**, [s. l.], v. 10, n. 2, p. 278–298, 14 mar. 2019. ISSN 1982-0569. DOI 10.20396/urbana.v10i2.8652094.

FISHMAN, Robert. **Urban utopias in the twentieth century: Ebenezer Howard, Frank Lloyd Wright, and Le Corbusier**. 6. print ed. Cambridge, Massachusetts: The MIT Press, 1997. 332 p. ISBN 978-0-262-56023-8.

GUNNING, Tom. O retrato do corpo humano: a fotografia, os detetives e os primórdios do cinema. *In*: CHARNEY, Leo; R. SCHWARTZ, Vanessa. **O cinema e a invenção da vida moderna**. São Paulo, SP: Cosac Naify, 2004.

KOHLSDORF, Maria Elaine. As imagens de Brasília. *In*: PAVIANI, Aldo. **Brasília, Ideologia e Realidade. Espaço Urbano em Questão**. São Paulo: Projeto, 1985. p. 239–284. ISBN 978-85-230-1258-8.

LARA, Fernando Luiz. A Arquitetura Moderna Brasileira e o Automóvel: o casamento do século. *In*: BALBIM, Renato; KRAUSE, Cleandro; CUNHA LINKE, Clarisse. **Cidade e movimento : mobilidades e interações no desenvolvimento urbano**. Ipea : ITDP ed. Brasília: [s. n.], 2016. p. 131–142. ISBN 978-85-7811-284-4. Disponível em: [https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/livros/160905\\_livro\\_cidade\\_movimento.pdf](https://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/livros/livros/160905_livro_cidade_movimento.pdf).

LASSANCE, Guilherme; SABOIA, Luciana; CAPILLÉ, Cauê; e PESCATORI, Carolina. **Cidade pós compacta: Estratégias de projeto a partir de Brasília**. Rio de Janeiro, RJ: Rio Books, 20 set. 2021. 240 p. ISBN 9786587913612.

LE CORBUSIER. **A Carta de Atenas (1941)**. São Paulo, SP: HUCITEC:EDUSP, 1993.

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 2006.

PANERAI, Philippe. **Análise Urbana**. Brasília, DF: Editora Universidade de Brasília, 2014. ISBN 85-230-0923-X.

PESCATORI, Carolina; e SABOIA, Luciana. O eixo centro-sul de expansão de Brasília: dispersão, vazios e transformações na paisagem metropolitana - 1984 a 2017. **Espaço & Geografia, vol.23, n.2 (2020)**, [s. l.], v. 23, n. 2, p. 196–216, 2020. ISSN 1516-9375.

SABOIA, Luciana. Narrar por paisagens: Habitar imaginários, reconhecer memórias, representar tessituras. *In*: JACQUES, Paola Berenstein; PEREIRA, Margareth da Silva (ed.). **Nebulosas do pensamento urbanístico. Tomo 3: Modos de narrar**. Salvador: EDUFBA, 2020. ISBN 9786556300788.

SABOIA, Luciana; LASSANCE, Guilherme; PESCATORI, Carolina; e CAPILLÉ, Cauê. Brasília e a possibilidade de um urbanismo não utópico. **Oculum Ensaios**, [s. l.], v. 19, p. 1–16, 23 nov. 2022. ISSN 2318-0919, 1519-7727. DOI 10.24220/2318-0919v19e2022a5273.

SANDOVAL, Liz. **Brasília, cinema e modernidade: o ocorrendo a cidade modernista**. Brasília: Dissertação de Mestrado PPG FAU-UnB, 2014.

SANDOVAL, Liz. **Brasília e cinema: paisagens cinemáticas**. 2022. tese de doutorado – Universidade de Brasília, Brasília, DF, 2022.

SANDOVAL, Liz; REZENDE, Rogério; e SABOIA, Luciana. Brasília Contemporânea: ambiguidades e contradições da cidade vistas pelas lentes do cinema. **ARS (São Paulo)**, [s. l.], v. 18, n. 39, p. 201–223, 23 out. 2020. ISSN 2178-0447, 1678-5320. DOI 10.11606/issn.2178-0447.ars.2020.163780.

SENNET, Richard. **O declínio do homem público**. [S. l.]: Editora Record, 22 maio 2021. ISBN 978-85-01-40094-9.

SILVA, Sued Ferreira da. **PAISAGENS ATRAVESSADAS: Projeto, experiência e cotidiano na Estrada Parque Taguatinga em Brasília**. 2018. Universidade de Brasília, 2018.

SITTE, Camillo. **A Construção das Cidades Segundo seus Princípios Artísticos**. [S. l.]: Editora Ática, 1992. ISBN 978-85-08-04266-1.

SOLÀ-MORALES, Ignasi. **Arquitectura Líquida**. Barcelona: Gustavo Gili, 2002. p. 125–134.

TAVARES, Paulo. Modern Frontiers: Beyond Brasilia, the Amazon. *In*: DEL REAL, Patricio; GYGER, Helen (ed.). **Latin American modern architectures: ambiguous territories**. New York: Routledge, 2013. p. 191–212. ISBN 978-0-415-89345-9.

VENTURI, Robert.; BROWN, Denise Scott.; e IZENOUR, S. **Aprendendo com Las Vegas**. São Paulo: [s. n.], 2003.

ZEVI, Bruno. **Saber ver a arquitetura**. Tradução: Gaetan Martins De Oliveira. São Paulo: Martins Fontes, 1996. ISBN 85-336-0541-2.

ZUCCONI, Guido. **A cidade do século XIX**. Sao Paulo: Perspectiva, 2009. ISBN 978-85-273-0867-0.