



DOI: 10.20396/urbana.v10i2.8651973

O GRAFITE NA CIDADE MODERNISTA¹

EL GRAFITI EM LA CIUDAD MODERNISTA

GRAFFITI IN THE MODERNIST CITY

Renata Silva Almendra

Universidade de Brasília - UNB

renataalmendra@gmail.com

Resumo

O grafite, expressão plástica e visual encontrada em ruas, muros e viadutos das grandes cidades, enfrenta em Brasília um desafio espacial para a sua realização e revela outras dimensões da capital, para além da centralidade político-administrativa e da arquitetura monumental. Justamente por ser realizada no espaço público, a prática do grafite dialoga diretamente com a arquitetura singular da cidade e encontra em suas especificidades dinâmicas próprias para a sua execução. Este artigo tem como objetivo apresentar e analisar os grafites brasilienses como representação social da cidade, evidenciando questões territoriais e que permeiam o imaginário urbano. Para tanto, destaca-se a inscrição de grafites em alguns lugares específicos do Plano Piloto, como as “tesourinhas”, viadutos, passagens subterrâneas e a Via W3, resignificando esses lugares por meio de uma ocupação criativa.

Palavras-chave

Grafite. Brasília. Modernismo urbano. Imaginários urbanos.

¹Este artigo apresenta resultados preliminares de pesquisa de doutorado em andamento no Programa de Pós-Graduação em História da Universidade de Brasília. Parte das imagens apresentadas compõe o livro “Entre cores e utopias: o grafite em Brasília e seus arredores”, escrito e idealizado pela autora e publicado pela Editora Letraria, em 2017.



DOI: 10.20396/urbana.v10i2.8651973

Abstract

Graffiti, plastic and visual expression found in streets, walls and viaducts of major cities, faces in Brasília a particular challenge for its execution, revealing other dimensions to the capital, beyond the politic and administrative centrality and monumental architecture. Because it is practiced in the public space, graffiti dialogues directly with the city's singular architecture, whose specificities reveal unique dynamics for its execution. This article aims to present and analyze graffiti from Brasília as a social representation of the city, revealing territorial questions that permeate the urban imaginary. For this purpose, are noteworthy the graffiti inscriptions in specific places in the Plano Piloto, such as the "tesourinhas", viaducts, underground passages and the Via W3, giving new meaning to these places through a creative occupation.

Keywords

Graffiti. Brasília. Urban modernism. Urban imaginaries.

Resumen

El grafiti, expresión plástica y visual encontrada en calles, muros y viaductos de las grandes ciudades, enfrenta en Brasília un desafío espacial para su realización y revela otras dimensiones de la capital, además de la centralidad político-administrativa y de la arquitectura monumental. Justamente por ser realizada en el espacio público, la práctica del grafiti dialoga directamente con la arquitectura singular de la ciudad y encuentra en sus especificidades dinámicas propias para su ejecución. Este artículo tiene como objetivo presentar y analizar los grafitis brasilienses como representación social de la ciudad, evidenciando cuestiones territoriales que permean el imaginario urbano. Para tanto, destaca-se la inscripción de grafitis en algunos lugares específicos del Plan Piloto, como las "tijeritas", viaductos, pasajes subterráneos y la Via W3, resignificando esos lugares por una ocupación creativa.

Palabras-clave

Grafiti. Brasília. Modernismo urbano. Imaginario urbano.

1. Introdução

Cada pessoa tem uma cidade que é uma paisagem urbanizada de seus sentimentos.
([MONTERO](#), 1972, p.71)

[Ítalo Calvino](#) (1999), ao nos descrever as suas "Cidades Invisíveis", nos mostra como as cidades são repletas de memórias, pois são territórios de sentimentos e experimentações,



DOI: 10.20396/urbana.v10i2.8651973

de desejos e convivências sociais. Adentrar no estudo de uma cidade é mergulhar numa teia de significações e sensibilidades geradoras de sentidos, que vão muito além de seus traçados arquitetônicos e urbanísticos.

Inaugurada em 1960, Brasília foi concebida como a representação utópica de uma ideologia desenvolvimentista, que traduzia um pensamento poético de grandiosidade e monumentalidade. No entanto, mesmo que carregue o estigma de ser uma cidade utópica e ideal, um espaço de sonhos e novas oportunidades de vida para milhares de pessoas desde o período em que estava em construção, é certo que Brasília se consubstancia, desde sempre, em um organismo vivo, dinâmico e contraditório, carregando as marcas intrínsecas de uma cidade, com múltiplas comunidades e identidades.

[Argan](#) (1998, p. 234) afirma que “A cidade não se funda, se forma”. Na visão desse autor, a experiência da cidade só pode ser considerada a partir da experiência individual e da atribuição pessoal de valor aos dados visuais que compõem a urbe. Portanto, a identidade de uma cidade é dada também pela desordem, pela diversidade, pela multiplicidade de pessoas que ali habitam. Não nos referimos aqui aos cidadãos ideais e imaginados pelos teóricos e pensadores do planejamento urbano de Brasília, mas a pessoas reais que experimentam o cotidiano da vida na cidade, que vai muito além de seus desenhos arquitetônicos tão amplamente reconhecidos no mundo todo.

A cidade é um estado de espírito, um corpo de costumes e tradições e dos sentimentos e atitudes organizados, inerentes a esses costumes e transmitidos por essa tradição. Em outras palavras, a cidade não é meramente um mecanismo físico e uma construção artificial. Está envolvida nos processos vitais das pessoas que a compõem; é um produto da natureza, particularmente da natureza humana. ([PARK](#), 1967, p. 25)

Dessa forma, para além do mito fundador, dos discursos oficiais e patrimoniais que reverberam a recente construção de Brasília, procuramos acessar as sensibilidades de uma geração mais nova, cujas experiências na urbe apresentam novas formas de inteligibilidade em relação ao seu espaço urbano e vivencial. Dentre a rica contribuição artística e cultural das pessoas que habitam Brasília e suas Regiões Administrativas², pretendemos focar nossa

²O termo região administrativa é cunhado pelo artigo 9º da lei 4545 de 1964, que dispõe sobre a reestruturação administrativa do Distrito Federal. Para fins deste projeto, chamaremos também o conjunto de regiões administrativas de “cidades periféricas”, visto que a definição de cidades-satélite tornou-se proibido nos documentos oficiais e outros documentos públicos no âmbito do GDF desde o Decreto de Lei 19.040/98. Listamos as 31 regiões administrativas que formam o Distrito Federal até a presente data: RA I Brasília, RA II Gama, RA III Taguatinga, RA IV Brazlândia, RA V Sobradinho, RA VI Planaltina, RA VII Paranoá, RA VIII Núcleo Bandeirante, RA IX Ceilândia, RA X Guarã, RA XI Cruzeiro, RA XII Samambaia, RA XIII Santa Maria, RA XIV São Sebastião, RA XV Recanto das Emas, RA XVI Lago Sul, RA XVII Riacho Fundo, RA XVIII Lago Norte, RA XIX Candangolândia, RA XX Águas Claras, RA XXI Riacho Fundo II, RA XXII Sudoeste/Octogonal, RA XXIII Varjão, RA XXIV Park Way, RA XXV SCIA -



DOI: 10.20396/urbana.v10i2.8651973

análise em uma manifestação bastante comunicativa e pública: a arte de rua, mais propriamente o grafite. Os rabiscos, desenhos e frases inscritos em muros, paredes, passagens subterrâneas e “tesourinhas” que atravessam Brasília e suas cidades periféricas podem expressar e revelar desejos, anseios, questionamentos e indignações de pessoas que se relacionam intrinsecamente com a cidade que habitam, dialogando por meio de seus espaços com os demais cidadãos.

Ao abordarmos o grafite a partir de uma perspectiva da História Cultural, propomos uma investigação das narrativas estabelecidas pelos grafiteiros em relação à sua cidade e as formas de ocupar, dialogar e pertencer a ela. A inserção de grafites em espaços públicos suscita reflexões e julgamentos acerca de questões fundamentais da gestão e do cotidiano da capital: o que se deve preservar, políticas de patrimônio, lugares de memória, definições de identidades urbanas e marcos de reconhecimento e de propriedade coletiva.

Dessa forma, esta investigação do grafite brasileiro a partir do campo da História Cultural busca entendê-lo como fonte histórica com características específicas, que pode evidenciar, de forma representacional, questões e experiências vivenciadas por seus jovens habitantes, além de possibilitar uma análise sobre os modos de vida, costumes e visões de mundo de um determinado grupo social, nesse caso os grafiteiros. Aproximamos-nos, portanto, das teorias de Roger Chartier sobre representação, produção de sentidos e as diversas possibilidades de apropriação dos discursos. Para o autor:

A problemática do “mundo como representação”, moldado através das séries de discursos que o apreendem e o estruturam, conduz obrigatoriamente a uma reflexão sobre o modo como uma figuração desse tipo pode ser apropriada pelos leitores dos textos (ou das imagens) que dão a ver e pensar o real. ([CHARTIER](#), 1990, p. 23-24)

Certamente os discursos não são unívocos e as representações sociais estão em constante luta e conflito entre si. Quando abordamos as representações dentro do contexto da urbe, em que se pensa a cidade como um espaço disponível para todos os grupos, a prática do grafite apresenta entre seus propósitos estéticos o desafio a certos códigos de representação dominante, ao introduzir novas falas e redefinir valores, como as novas possibilidades de apropriação dos espaços físicos e simbólicos das cidades ([PALLAMIN](#), 2013, 119). Dessa forma, os grafites se antepõem às narrativas pré concebidas e tradicionais sobre Brasília, trazendo

Setor Complementar de Indústria e Abastecimento (Cidade Estrutural e Cidade do Automóvel), RA XXVI Sobradinho II, RA XXVII Jardim Botânico, RA XXVIII Itapoã, RA XXIX SIA - Setor de Indústria e Abastecimento, RA XXX Vicente Pires, RA XXXI Fercal.



DOI: 10.20396/urbana.v10i2.8651973

questionamentos e novos discursos sobre seus espaços urbanos e permitindo investigar como estes discursos são socialmente construídos, representados e experienciados.

Nosso objetivo, portanto, é discutir os grafites brasilienses a partir de uma perspectiva de representação que os grafiteiros fazem da cidade, apresentando questões territoriais e que permeiam o imaginário cidadão. Para tanto, destaca-se a inscrição de grafites em alguns lugares específicos do Plano Piloto, como as “tesourinhas”, viadutos, passagens subterrâneas e a Via W3, buscando-se ver como é possível resignificar esses lugares por meio de intervenções e de uma ocupação criativa.

Vale destacar que a metodologia de pesquisa da tese de doutorado a partir da qual se origina esse artigo se baseia na análise de fontes orais coletadas por meio de entrevistas realizadas com grafiteiros atuantes em Brasília e seu entorno, além de fontes imagéticas que registram os grafites na cidade. Com o levantamento dos depoimentos orais e registros fotográficos, torna-se possível tecer inúmeras análises sobre as narrativas evidenciadas pelos grafites em Brasília. Dentre elas está a inserção dessas inscrições na arquitetura singular do plano piloto e as possíveis releituras de alguns espaços da cidade, como apresentado no presente artigo.

2. O grafite em Brasília: das “tesourinhas” à w3

É mister destacar de antemão que os grafites, assim como outras manifestações artísticas ou urbanas, está relacionado intrinsecamente com a questão territorial. Por mais que estejamos influenciados pelo cruzamento planetário das mídias e da comunicação em massa, pela troca explícita de tendências e influências culturais, a definição de territórios se apresenta como a “sobrevivência necessária de espaços de auto-realização de sujeitos identificados por práticas similares” (SILVA, 2011, p.33). Assim, os territórios têm diferentes representações e expressões de si mesmos, que levam em conta as suas linguagens e suas marcas. Seguindo o pensamento do autor colombiano Armado Silva:

Para que falemos da construção de territórios, só se requer que nos refiramos a um conjunto de práticas que em seu todo mostrem ser construídas por sujeitos territoriais – que tenham conseguido um processo de atualização para reconhecerem-se na própria experiência social. (SILVA, 2011, p.34)

Dessa forma, o território também se refere ao espaço de habitação e experiências de indivíduos e coletividades, que podem percorrê-lo tanto fisicamente como de forma mental. Permeado por operações simbólicas, linguísticas e visuais, o território impõe limites e marca fronteiras onde há o reconhecimento do sujeito com o seu entorno. A cidade, o bairro, a rua,



DOI: 10.20396/urbana.v10i2.8651973

configuram o espaço físico e social onde se estabelecem as condições performativas, os pactos de comunicação e as formas dos sujeitos pertencerem a determinado território. Cada cidadão cria vastas associações com alguma parte de sua cidade, e a imagem de cada um está repleta de lembranças e significados ([LYNCH](#), 2011).

O sujeito, na sua necessidade de pertencer, de ter seu lugar, vive-o em constante renovação, modificando a organização das dinâmicas cotidianas. Daí o aparecimento frequente de novas direções, novas trajetórias e sentidos da cidade, o que traz novos "rostos", em ações que migram pelas fronteiras do espaço/tempo de uma cidade que explode e se (re)faz na experiência de cada cidadão.

Ao fazermos uma análise do grafite em Brasília nos aproximamos tanto do cenário urbano singular do Plano Piloto quanto das próprias representações que os moradores, nesse caso os grafiteiros, fazem da cidade onde habitam. Justamente por ser realizada no espaço público, a prática do grafite dialoga diretamente com a arquitetura da cidade e encontra em suas especificidades dinâmicas próprias para sua execução.

De acordo com o poeta Nicolas Behr ([CARVALHO](#), 2004), desde a década de 1970 já era possível encontrar grafites permeando lugares públicos de Brasília, principalmente na Via W3. Estes estavam nas paradas de ônibus e nas laterais do comércio que compõem essa Via. Eram sobretudo frases soltas, escritos relacionados à protestos políticos ou simplesmente críticas à demora dos ônibus no local.

No entanto, o primeiro coletivo de grafite criado na cidade se deu dentro de um movimento maior de cultura Hip Hop estabelecido em 1989 em Ceilândia, situada na área periférica do Plano Piloto e com uma realidade social bastante diferente da cidade planejada. O coletivo DF Zulu nasce, então, a partir da proposta de difundir os valores da identidade negra, da consciência social, cidadania e solidariedade, utilizando elementos do Hip Hop como linguagem. Ou seja, os membros desse coletivo buscam uma linguagem que se desenvolve nas ruas, como o break dance, o grafite e o rap, para tratar de temas sociais relacionados à crescente violência e as dificuldades enfrentadas por essa comunidade periférica. Este grupo é bastante atuante até os dias de hoje, já tendo passado por ele algumas gerações de jovens artistas, dançarinos de break e grafiteiros que estão aliados com a filosofia de difusão da cultura de rua.

Em fins da década de 1990 foram aparecendo novas crews de grafiteiros (gíria oriunda da cultura Hip Hop usada para designar grupos que se reúnem para pintar juntos), como a SRC, composta por jovens moradores do Plano Piloto e que tinham essa área de cidade como suporte para as suas intervenções. Atualmente, o grafite em Brasília e cidades do entorno

apresenta centenas de representantes, coletivos e temas, revelando uma multiplicidade de vozes que evocam poesias, protestos políticos e sociais, ideias e reflexões, desenhos e imagens que dialogam diretamente com a experiência cidadina brasiliense.

Mesmo que as cidades do entorno sejam grandes expoentes do grafite no Distrito Federal, muitas vezes inserindo-o em contextos culturais maiores, como o caso do DF Zulu e do movimento do Hip Hop, vamos centrar a nossa análise principalmente no Plano Piloto. Essa escolha se justifica por alguns motivos: um deles está na proposta de discutir a prática do grafite na geometria singular de Brasília, marcada por vazios urbanos e ausência de suportes tradicionais para o grafite, como muros e paredes. Ademais, abre-se a possibilidade de discutir como essas manifestações urbanas se inserem nesse centro simbólico e monumental, carregado de valores icônicos. Outro motivo se apoia no fato de que grafiteiros do entorno também se expressam nos espaços públicos do Plano Piloto, pois essa região é responsável por abrigar o centro administrativo de Brasília, sendo ponto de convergência de pessoas durante a semana.



Figura 1: Muro de escola em Ceilândia Norte representando grafiteiros e integrantes do coletivo DF Zulu.
Foto de Juliana Torres, 2017.



DOI: 10.20396/urbana.v10i2.8651973

3. Paradas de ônibus e tesourinhas

Na literatura crítica sobre Brasília, é possível encontrarmos autores que preconizam que o modelo urbanístico da cidade “matou” os espaços tradicionais de sociabilidade, como as ruas, esquinas e praças, a exemplo da tese do antropólogo norte americano, James Holston ([HOLSTON](#), 1993). Aponta-se que o desenho urbanístico da capital priorizou os espaços abertos, os vazios e as vias expressas para o trânsito de automóveis, fazendo também com que os pedestres fossem excluídos do sistema de circulação na urbe. Aliado ao pensamento de Holston, o arquiteto brasileiro Lauro Cavalcanti afirma que:

A rua, o elemento urbano que consubstancia o caos do presente, foi eliminada em Brasília. A rua-corredor, aquela que mescla moradias, comércio, serviços, a rua do flâneur, a rua das multidões anônimas, a rua dos cruzamentos de trânsito, todas foram abolidas. Nos desenhos e nas páginas do plano ela foi substituída por pistas, vias, passeios, eixos etc. Junto com a rua, desaparece da cidade a figura do pedestre. O automóvel é central em Brasília: não nos esqueçamos de que o desenvolvimento da indústria automobilística era outra prioridade absoluta do governo de JK. ([CAVALCANTI](#), 2012, p. 398)

Essa crítica, já superada e revista por muitos autores e estudiosos de Brasília ([PANERAI](#), 2006; [HOLANDA](#), 2012; dentre outros) ainda ecoa no imaginário urbano brasiliense e segue sendo um tanto polêmica, pois traz discussões acerca da urbanidade de Brasília, da sociabilidade de seus espaços, da circulação de seus habitantes. Percebe-se que a referência à ausência das tradicionais ruas acabou tornando-se lugar-comum, sendo reproduzida tanto pelos moradores, pelos visitantes da cidade e até mesmo pelos grafiteiros que deixam suas marcas nos locais públicos da cidade.

O Coletivo Transverso, grupo de artistas conhecido por espalhar poesias pela cidade por meio da técnica do stencil³, brinca com versos que concentram grande carga de significação e questionamentos sobre a geometria física de Brasília e a circulação pela cidade. As figuras [2](#) e [3](#) apresentadas a seguir fazem referência direta à estrutura urbana de Brasília.

³ Técnica que se apoia em uma matriz de papel ou acetato perfurada com o desenho, letra ou ilustração a ser estampada através do uso de tintas ou aerossol em um suporte fixo, como muros e paredes. No grafite, essa técnica foi muito difundida pelo artista britânico Banksy.



Figura 2: Via L2, 616 norte - outubro de 2013.

Fonte: <https://www.facebook.com/coletivotransverso/>

Figura 3 - "Tesourinha" da 102/202 norte. Foto: Bruno Bernardes. 2014

Fonte: <https://www.facebook.com/coletivotransverso/>

A [figura 2](#), que tem como suporte uma parada de ônibus localizada na Via L2 Norte revela uma cidade com longas distâncias para se percorrer a pé e a ausência de esquinas como pontos de encontro e de intersecção das ruas. No entanto, faz também referência aos corpos



DOI: 10.20396/urbana.v10i2.8651973

que vivenciam a cidade, que possuem “pés fortes” e “um coração que pulsa”, capazes de transpor as distâncias e promover encontros e afetos.

Essa mesma ideia é apresentada como um questionamento na [figura 3](#). A “tesourinha” é uma forma dos brasilienses chamarem a pista que dá acesso às superquadras do Plano Piloto, cortando o Eixo Rodoviário-Residencial. Estava prevista desde o planejamento urbanístico de Lucio Costa como uma via apenas para automóveis, não havendo nessas passagens qualquer calçada ou espaço para o trânsito de pedestres.

Ao indagar no grafite “o que as tesourinhas cortam?”, o grupo Coletivo Transverso traz algumas reflexões sobre as distâncias entre os corpos que Brasília propicia com seus grandes eixos destinados à passagem de automóveis. Atravessar a pé o “Eixão”, que corta o Plano Piloto de ponta a ponta é uma tarefa um tanto arriscada. Tão mais arriscada quando atravessá-lo por uma de suas passagens subterrâneas, que são tidas como locais de assaltos e comércio de drogas. Essa travessia e as dificuldades em executá-la a pé fazem parte do imaginário da cidade e já se configuraram também em letra de música gravada por um famoso grupo de rock da cidade, o Legião Urbana. A letra de Travessia do Eixão, composta pelo poeta Nicolas Behr em parceria com Nonato Veras e gravada no álbum “Uma outra estação” (1997) é curta e direta:

Nossa Senhora do Cerrado
Protetora dos pedestres
Que atravessam o eixão
Às seis horas da tarde
Fazei com que eu chegue são e salvo
Na casa de Noélia
Nonô Nonô Nonô Nonô

Destaca-se por meio desses dois exemplos que os grafites podem ser muitas vezes entendidos como uma espécie de código interno de determinado território, como metalinguagens do espaço, que só compreende quem ali vive e tem com o lugar uma relação de pertencimento. Os grafites das [figuras 2](#) e [3](#) apresentam um exemplo disso na cidade de Brasília. Quem mais além dos moradores da cidade poderia compreender tais mensagens?

É interessante observar, a partir dessa metalinguagem, que muitas vezes os grafites se comprazem nessa exclusividade do código urbano dominado apenas pelos insiders, ou seja, por aqueles que estão mergulhados nesse imaginário urbano compartilhado por alguns grupos que vivem na cidade. Embora se refiram a tópicos tradicionais da crítica a Brasília – como a ausência de ruas e esquinas – transformam-nos em material poético para salientar uma



DOI: 10.20396/urbana.v10i2.8651973

peculiar experiência de cidade e não a mera ausência de vida urbana como preconizam os críticos.

Ademais, mesmo questionando poeticamente elementos que compõem a configuração urbana de Brasília, ambas imagens apresentam lugares alternativos para a escritura dos grafites no Plano Piloto, quais sejam: as paradas de ônibus e as “tesourinhas”. A presença de grafites nos espaços públicos por si só mostra que a população da cidade se apropria desses espaços de forma imprevista e um tanto criativa. Ao mergulharmos no dinamismo citadino de uma Brasília que cresce e é reinventada a cada dia por seus habitantes, os paradigmas formais relativos à sua configuração espacial necessitam ser constantemente revisitados.

Como afirma [Holanda](#) (2012), em Brasília a urbanidade se reinventa e a afirmação de que na capital modernista o público urbano dos espaços abertos desapareceu é “tão retumbante quanto falsa” (p. 390-391). Para o autor, a utilização dos espaços públicos não é apenas esporádica, sendo notadamente comprovada no dia a dia da cidade, nas horas de lazer, de encontro e até mesmo nas manifestações políticas de massa, que ocupam os espaços monumentais da capital. Os grafites corroboram a tese de Holanda, ao apresentar marcações feitas nos locais públicos por uma juventude que dialoga diretamente com esses espaços.

Os grafites fazem parte do cenário de quem transita pelo Plano Piloto. Numa cidade de grandes espaços abertos e pilotis substituindo muros e paredes de prédios, locais que geralmente dão suporte ao grafite, em Brasília essas marcações encontram um desafio espacial para sua realização. Assim, os viadutos e “tesourinhas”- que seriam lugares destinados unicamente à passagem de automóveis - ganham cores e formas com o grafite, que lhes dão um caráter comunicativo, para além da mera ideia de eficiência técnica prevista em sua concepção.



Figura 4: Viaduto L2 sul-norte com Museu Nacional Honestino Guimarães ao fundo.
Foto de Juliana Torres, 2017.

4. As passagens subterrâneas

As passagens subterrâneas foram pensadas por Lucio Costa exclusivamente para garantir o tráfego de pedestres e a comodidade recíproca entre eles e os carros no deslocamento pelo Plano Piloto. Foram concebidas na ideia original do urbanista dezesseis passagens ao longo do eixo rodoviário norte-sul e estão dispostas a cada duas superquadras. A ideia foi propiciar a conexão entre os lados leste e o oeste do Eixão, ou seja, tais passagens dão ao pedestre a possibilidade de tentar cruzar das superquadras ímpares (100, 300, 700, 900, localizadas acima do eixo rodoviário) para as superquadras pares (200, 400, 600, localizadas abaixo do eixo). A proposta de Costa para o trânsito de pedestre está descrita em seu Relatório do Plano Piloto de Brasília:

Fixada assim a rede geral do tráfego do automóvel, estabeleceram-se, tanto nos setores centrais, como nos residenciais, tramas autônomas para o trânsito local dos pedestres a fim de garantir-lhes o uso livre do chão, sem contudo levar tal separação a extremos sistemáticos e anti-naturais pois não se deve esquecer que o automóvel, hoje em dia, deixou de ser inimigo inconciliável do homem, domesticou-se, já faz, por assim dizer, parte da família. ([COSTA](#), 1991, p.24)

Observa-se que a idealização do Plano Piloto se deu em um momento em que as preocupações com a estrutura urbana preconizavam a hierarquização do trânsito motorizado e sua distinção do tráfego de pedestres, assim como o zoneamento funcional e o isolamento das

construções. Dessa forma, a maior parte dos percursos para pedestres em Brasília localiza-se em espaços autônomos e separados das vias para o trânsito de veículos.

Certamente a dinâmica da cidade foi criando novos percursos e caminhos pelos/para os pedestres. Caminhos se fazem e se refazem na cidade a partir da vivência cidadina e a constante (re)criação de necessidades urbanas que surgem a partir da experiência de cada cidadão. Assim, ao longo do tempo, as superquadras ganharam passeios que as contornam e as ciclovias passaram a fazer parte do cenário urbano de Brasília, surgindo em vias de grande movimento de automóveis, como o Eixo Monumental e em alguns trechos da Avenida das Nações, ou Via L4. Outros atalhos que antes cortavam gramados e espaços vazios viraram calçadas e aos poucos o pedestre brasileiro foi tomando seu espaço e fazendo seus percursos. No entanto, uma travessia ainda segue sendo um tanto problemática aos que transitam pelo Plano Piloto: as passagens subterrâneas.

A tentativa de Lucio Costa de separar pedestres dos automóveis se revela nitidamente ao longo do Eixo Rodoviário-Residencial. Este Eixo é uma via de alta velocidade (com a máxima permitida de 80km/h) que liga os extremos Sul e Norte do Plano Piloto. É composto por três faixas de rolamento para cada sentido, divididos no meio por uma "Faixa Presidencial". Em suas adjacências estão localizados os "eixinhos" (Eixo Leste e Oeste), compostos por pistas duplas e duas faixas de rolamento para cada sentido, com a velocidade máxima permitida de 60km/h. Atravessá-los torna-se, portanto, uma tarefa difícil e perigosa para os pedestres. Assim, a alternativa pensada por Lucio Costa para a realização dessa travessia leste-oeste foi a criação de passagens subterrâneas.

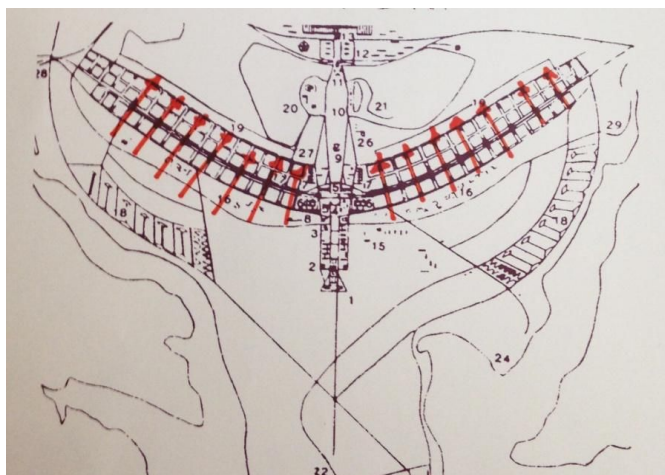


Figura 5: Localização das passagens subterrâneas (marcadas em vermelho) no desenho urbanístico de Brasília. Imagem disponível no portal <http://brasiliaconcreta.com.br/>

Todavia, tais passagens sob os Eixinhos e o Eixão sempre foram consideradas perigosas e temidas pelos pedestres, sobretudo no período noturno. Muitos dos motivos que causam temor aos transeuntes se originam provavelmente por conta de sua estrutura física, descrita abaixo pelo engenheiro [Paulo César Marques da Silva](#) (2016):

Chegando a esses pontos de travessia, as pessoas precisam descer cerca de 3 metros por escada ou rampa, ao fim das quais deparam-se com uma esquina cega: não fazem ideia de quem ou o que encontrarão ao dobrá-la. Ao longo dos 160 metros de percurso retilíneo, não visualizam a saída, pois ao completarem a travessia encontram outra esquina cega que precisam dobrar para acessar outra escada ou rampa que as levará de volta à superfície. ([SILVA](#), 2016, p. 107)

As escadas de acesso nem sempre possuem corrimãos e as rampas são tão íngremes que descê-las ou subi-las se torna tarefa árdua para um cadeirante ou para quem empurra uma bicicleta ou carrinho de bebê. Ademais, a falta de visibilidade do trajeto a ser percorrido de uma ponta à outra das passagens, fez com que elas se tornassem locais de assaltos, de estupros e outras ações de malfeitores, principalmente no período da noite. As condições de higiene e o mau cheiro existente em algumas dessas travessias também indicam que alguns transeuntes aproveitam esses espaços subterrâneos para fazer as suas necessidades fisiológicas. A [figura 6](#) aponta um grafite encontrado em uma passagem da Asa Norte, que satiriza o uso indevido desses locais por seus usuários.



Figura 6: Passagem subterrânea na Asa Sul. Foto de Juliana Torres, 2017.

Destaca-se, mais uma vez, que a dinâmica urbana e a apropriação da cidade por seus moradores estabelecem diversas formas de se locomover, ocupar e experienciar os espaços públicos da urbe. Ao passo que alguns aproveitam a pouca visibilidade conferida às passagens subterrâneas para atividades ilegais ou criminais, outros usam o espaço para comunicar e divulgar sua arte, ideias e ideologias.

O que se percebe é que atualmente as temidas travessias subterrâneas de Brasília tornaram-se um local vivo e pulsante de grafites, chamando atenção dos pedestres que por ali circulam e até da mídia e de jornais locais. De norte a sul do Plano Piloto, absolutamente todas essas passagens estão lotadas de grafites. Observa-se que o senso comum muitas vezes relaciona a prática do grafite (sobretudo aqueles marcados pela utilização de letras, chamados de pichações) a locais abandonados, sem policiamento ou coibição de atividades consideradas ilegais ou ilícitas. No entanto, os grafites revelam também uma nova utilização dos espaços e a marcação da presença e pertencimento de alguns grupos a determinados lugares.



Figura 7: Passagem subterrânea na Asa Norte. Foto de Juliana Torres, 2016.



Figura 8: Passagem subterrânea na Asa Norte. Foto de divulgação do evento “16 dias de ativismo”. 2012

Ademais, cabe ressaltar que nem sempre a marcação das passagens subterrâneas pelos grafiteiros se dá de forma anônima ou espontânea. Nos últimos anos é possível destacar uma série de projetos e atividades realizadas com o intuito de revitalizar as passagens subterrâneas, seja por meio da arte urbana, de feiras, festas e outros eventos. Dentre alguns exemplos, podemos citar uma ação da Secretaria de Estado da Mulher do Distrito Federal realizada em 2012, que reuniu sob uma passagem subterrânea da Asa Norte artistas e ativistas que se expressaram sobre a igualdade de gênero por meios de grafites e mensagens escritas abordando a questão, conforme evidenciado na [figura 8](#).

Outro uso muito celebrado pela juventude de Brasília são festas realizadas nessas passagens. Tais festas ocorrem de forma esporádica, pois necessitam de autorizações do poder público distrital para acontecer. Um exemplo é a festa “Forró de Vitrola Pé de Passagem”, que teve algumas edições realizadas em travessias subterrâneas localizadas no fim da Asa Norte atraindo uma quantidade expressiva de público. Ao receber esse tratamento diferenciado, algumas passarelas transformam-se de meros espaços de travessia para ambientes de convívio, de trocas e atividades culturais.



Figura 9 – Festa Forró de Vitrola Pé de Passagem, edição realizada em 04 de outubro de 2015. Foto de Mariana Leal Fotografia. Disponível na rede social do evento: <https://www.facebook.com/ForrodeVitrola>

5. A Via W3

Para além das passagens subterrâneas, a Via W3, de seu extremo sul ao seu extremo norte também é um dos lugares mais explorados pelos artistas do grafite em Brasília. Tanto nas quadras 500 quanto nas 700, que margeiam a avenida, é possível perceber uma grande quantidade de grafites colorindo as fachadas e laterais das casas geminadas, assim como as paredes dos blocos comerciais e das lojas que existem ao longo de toda a W3.

Essa Via é um dos Eixos estruturantes do Plano Piloto e corre paralelamente ao Eixo Rodoviário em uma área mais a oeste das superquadras residenciais. Tem cerca de 12 Km de extensão e possui um perfil duplicado, com estacionamentos e retornos no canteiro central que a divide. Têm três faixas de rolamento em cada sentido e é amplamente cortada por semáforos. Em seu lado leste, estão as quadras 500, destinadas originalmente à instalação de oficinas, garagens e depósitos, mas que logo receberam outros usos e destinações comerciais. Margeando a avenida pelo lado oeste estão as quadras 700, compostas de blocos de casas geminadas.

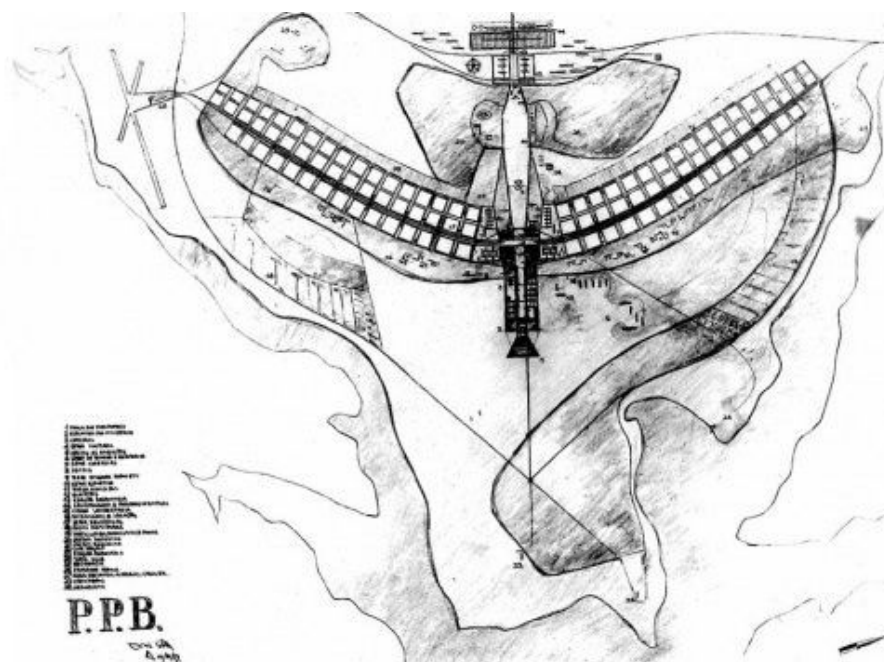


Figura 10: Plano Piloto de Brasília - desenho de Lucio Costa, 1957.

Fonte: acervo do Arquivo Público do Distrito Federal.

Destaca-se que a Via W3 foi pensada inicialmente por Lucio Costa como uma avenida que deveria ter comércio em seu lado leste e chácaras, pomares e floriculturas na sua porção oeste. Porém, ainda antes da inauguração da cidade em 1960, a ideia de se ter hortas e pomares foi substituída pela construção de casas que deveriam abrigar os primeiros técnicos transferidos para Brasília, revelando um dinamismo no planejamento do urbanista para adaptar a cidade em construção às suas reais necessidades. Assim, de acordo com Holanda:

Nos alvares da cidade surgia uma avenida anômala – casas de um lado, comércio e serviços de outros – uma contradição entre usos do solo e alta acessibilidade viária só compreensível em função da ortodoxia moderna que planeja a cidade por “setores”, não por eixos urbanos cujos usos lindeiros, em ambos os lados, são coerentes com o papel que tais ruas ou avenidas têm na cidade. (HOLANDA, 2016, p.79)

Esta via afirmou-se na década de 1970 como um centro comercial de prestígio e local de encontros e passeios dos moradores do Plano Piloto. O trecho da W3 sul localizado na altura das quadras 305 a 308 tornou-se um verdadeiro coração cultural e comercial da capital durante muitos anos. A década de 1980, entretanto, foi marcada pelo fechamento de inúmeros estabelecimentos comerciais e da migração de lojas para outros centros de consumo, como os



DOI: 10.20396/urbana.v10i2.8651973

shoppings que surgiram nesse período. Hoje a Via W3 passa por um nítido processo de resignificação de seus espaços, lojas e moradias adjacentes.

O estudo de [Luis Filipe Castelo](#) (2008) visa contribuir na análise desse processo ao identificar os novos usos que se estabelecem nas casas localizadas nas quadras 700, como abertura de pousadas, salões de beleza e estética, escritórios de advocacias e consultórios espirituais. Nas quadras 500 é possível encontrar muitos lotes de comércio fechados e sobrelojas servindo de moradias a um custo mais baixo do que o geralmente praticado no Plano Piloto.

Conforme mencionamos anteriormente, é senso comum relacionar os grafites a lugares abandonados e decadentes e tais adjetivos são também comumente associados a W3 nas últimas décadas. No entanto, vale destacar que um dos primeiros espaços abertos para receber o grafite em Brasília foi a W3, mais especificamente a 508 sul, em um lugar hoje conhecido como Espaço Cultural Renato Russo. Inaugurado em 1993, desde a década de 1970 já abrigava atividades culturais como parte da antiga Fundação Cultural do Distrito Federal (FCDF). Nesse Espaço, desde 1973 são realizadas exposições, oficinas artísticas, além de ser palco para a apresentação de inúmeros grupos cênicos e teatrais (Teatro Galpão). Em fins da década de 1990 o referido Espaço já era frequentado por artistas grafiteiros da cidade, que recebiam convites e permissão para colorir as fachadas desse estabelecimento cultural.

O poeta Nicolas Behr, conhecido na cidade por suas frases e trocadilhos tendo Brasília com foco, afirma que já na década de 1970 havia muitas pichações na W3. Em entrevista a Carlo Marcelo Carvalho, ele afirma que muitas dessas pichações tinham um caráter coletivo, ou seja, "alguém completava uma frase que já estava lá, ou botava uma frase antes, ou só colocava uma vírgula" ([CARVALHO](#), 2004, p. 56). O poeta relembra que era comum naquela época encontrar nas paradas de ônibus dessa via a seguinte inscrição: "senta que vai demorar", referindo-se ao longo período de espera para se tomar um transporte público.



Figura 11: Espaço Cultural Renato Russo – 508. Foto de Juliana Torres, 2017.

Independentemente de estar abandonada ou de representar uma tradição do grafite em Brasília por causa do Espaço Cultural Renato Russo, é inegável que hoje a Via W3 é praticamente uma galeria a céu aberto. Sobretudo na sua parte Sul, há diversas casas que recebem grafites em suas fachadas. Os muros laterais das casas localizadas no fim do bloco de casas geminadas também costumam virar grandes murais, geralmente encomendados aos artistas pelos moradores a fim de evitar pichações⁴, colagem de propagandas e cartazes. A [figura 13](#), por exemplo, apresenta um grafite na lateral de uma residência que homenageia a história oficial da capital, representando alguns de seus principais monumentos ao lado da imagem de JK e de aves tropicais, como o tucano e a arara. Os temas dos grafites são variados, assim como os estilos, formas de composição e até a motivação para estarem lá.

⁴ Destaca-se que a diferenciação entre grafite e pichação só existe no Brasil. Em outros países, usa-se o termo graffiti para abarcar toda essa produção gráfica feita nas ruas. Na verdade, a semelhança entre os dois é que ambos usam o mesmo material (tintas) e se expressam no mesmo lugar (ruas da cidade). A diferença é que o grafite tem uma origem maior nas artes plásticas e privilegia a imagem e o uso de cores, enquanto a pichação tem a sua base na escrita, privilegiando a palavra e a letra ([GITAHY, 2012](#)). Muitas vezes essas letras são ilegíveis, constituindo-se num sistema mais fechado e causando dificuldade para quem procura entender ou interpretar aqueles signos. Isso causa estranhamento e aversão por grande parte da população, que entende esses grafismos como sujeira, vandalismo, marcação de territórios por gangues ou destruição do espaço público.



Figura 12 – Portão de garagem de residência localizada na W3 Sul. Foto de Juliana Torres, 2017.



Figura 13 – Lateral de residência localizada na W3 Sul. Foto da autora, 2017.

Na outra margem da Via W3, no lado que compreende as quadras 500, é possível encontrar restaurantes, lotéricas, supermercados, cursos preparatórios, oficinas mecânicas, alfaiates, laboratórios médicos e todo tipo de estabelecimentos comerciais. É principalmente

entre os blocos de lojas, nos muros cegos que estão em suas laterais, que se verifica uma quantidade enorme de grafite.

Ao contrário do que geralmente tem acontecido com a parte residencial da W3, nem sempre essas manifestações urbanas são realizadas por encomendas ou são autorizadas pelos proprietários dos estabelecimentos. Assim, verifica-se uma enormidade de estilos de grafite que se unem aos cartazes, letreiros de lojas e publicidades que inundam toda a W3, criando novos espaços de disputa e convívio de linguagens visuais presentes no espaço público da cidade. Muitas vezes, essa diversidade de linguagens e estímulos imagéticos existentes ao longo de toda extensão da Via é relacionada a uma poluição visual e associada a um discurso de decadência da W3. Porém, essa é só mais uma forma de encarar as mudanças pelas quais a cidade vem passando. O dinamismo imposto pelas pessoas que vivem e circulam pelos espaços públicos de Brasília tornam a capital dinâmica e passível de várias escrituras e leituras cidadinas.

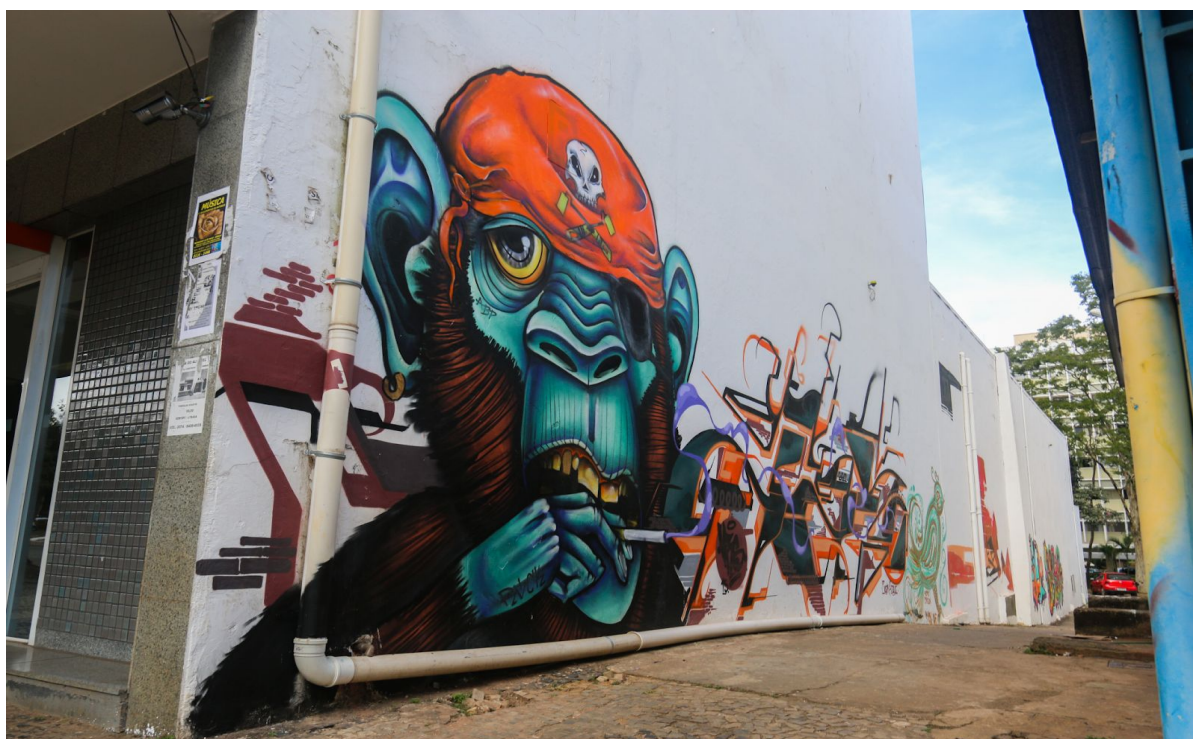


Figura 14 – Lateral de bloco comercial na W3 Sul. Foto de Juliana Torres, 2017.



Figura 15 – Lateral de bloco comercial na W3 Sul. Foto de Juliana Torres, 2017.

6. Considerações finais

É interessante observar como Brasília, a partir de sua configuração morfológica peculiar, trouxe novas possibilidades no que diz respeito à apropriação do espaço público por seus moradores. A escala monumental e bucólica, que dota a cidade de grandes vazios espaciais cortados por vias expressas implica outras formas de sociabilidade e de interação da esfera pública com a esfera privada.

Brasília, assim como toda e qualquer cidade, é um organismo vivo, um conjunto inesgotável de costumes, tradições e contradições e está sendo reinventada dia após dia por aqueles que ali vivem e pertencem. Durante os quase 60 anos desde a sua construção, Brasília foi também formando suas identidades culturais, configurando seu imaginário, criando suas múltiplas histórias e narrativas.

E é nítido que essa geração brasileira atual propõe novas formas de apropriação e pertencimento à cidade, sem a utopia e o dogmatismo das gerações que a antecederam (REIS, 2016, p.132). Os grafites, assim como outros movimentos urbanos culturais existentes em Brasília, mostram uma cidade que está sendo desmistificada e ocupada de forma livre e criativa por seus cidadãos.

A cidade, enquanto institucionalização de práticas humanas e tradições, representa uma espacialização no tempo. Concomitantemente, a identificação de tais práticas com um determinado território representa a temporalização de um dado espaço: é o encontro de indícios, partilhando um mesmo ambiente, de momentos históricos anteriores com seus desdobramentos até o presente, permitindo captar processos de construção, sejam eles materiais ou não – usos e simbologias atribuídos a lugares



DOI: 10.20396/urbana.v10i2.8651973

também fazem parte da construção da cidade, inclusive modificando/adaptando sua corporificação. ([CASTELO](#), 2008, p. 23)

Assim, podemos concluir que os grafites trazem novas experiências dos cidadãos com o espaço urbano por onde transitam e circulam diariamente. Um desenho ou uma inscrição em uma determinada parede ou ponto de ônibus, por exemplo, pode virar referência para se chegar a um endereço nessa cidade em que, a primeira vista, tudo é muito parecido. Um lugar antes tido como sujo ou perigoso pode ganhar novas leituras e um novo aproveitamento por parte da população ao ser marcado pela arte do grafite. Criam-se novos marcos, ou seja, novos pontos de referência externos ao observador. Para [Lynch](#) (2011, p. 88), o uso dos marcos implica a "escolha de um elemento dentro um conjunto de possibilidades e a sua principal característica é a singularidade, algum aspecto que seja único e memorável no contexto". Nesse sentido, [Maffesoli](#) (2010) acrescenta que:

Esta é a verdadeira dimensão estética de tal ou tal inscrição espacial: servir de memória coletiva, servir à memória da coletividade que a elaborou. A partir daí, é verdade, essas inscrições podem sofrer análises estéticas *stricto sensu*, e, nesse sentido, se tornam obras da cultura. Mas é preciso não esquecer que elas ultrapassam, e de muito, o que frequentemente é apenas uma redução abstrata e intelectual. ([MAFFESOLI](#), 2010, p.220)

É dessa maneira que um território local, seja ele um bairro, um viaduto, uma rua, passa a fazer parte da formação de uma memória coletiva. Essa ligação afetiva estabelecida com o espaço público cria novas formas de se relacionar com a cidade e afeta também as formas de viver em grupo, com as participações coletivas que se dão no dia a dia de uma comunidade.

Cada lugar apresentado nesse artigo - tesourinhas, viadutos, passagens subterrâneas e Via W3 - guarda algumas especificidades em relação aos grafites lá inseridos. Apesar de ser possível perceber a presença de alguns grafiteiros e coletivos em todos esses lugares, o fato é que alguns espaços permitem maior visibilidade dos grafites para quem transita nessas áreas. Os grafites colocados nas passagens subterrâneas, por exemplo, de forma geral não são muito elaborados e nesses espaços é possível encontrar muitas pichações e palavras de ordem relacionadas a questões sociais e políticas.

Já na Via W3, sobretudo na Asa Sul, podemos visualizar grandes produções e painéis cobrindo as laterais das casas, o que demonstra a realização de trabalhos mais elaborados. Essa Via tornou-se uma verdadeira galeria a céu aberto e uma espécie de vitrine para a divulgação do trabalho dos grafiteiros da cidade. Tesourinhas e viadutos atingem diretamente



DOI: 10.20396/urbana.v10i2.8651973

aquele cidadão que circula pela cidade de carro. De forma geral, não existe uma regra e nem espaços definidos para determinados grupos/grafiteiros. A cidade está aí, para ser transformada, traduzida, colorida ou simplesmente riscada, a depender das múltiplas intencionalidades de quem segura uma lata de spray.

Assim, mergulhar nos grafites produzidos em Brasília é dar uma especificidade territorial e temporal que nos afasta de análises generalizadas sobre essa expressão. É entender como os discursos produzidos de forma gráfica nos espaços públicos dessa jovem cidade podem dizer tanto sobre ela, seu imaginário, sua configuração territorial específica e diferente de todas as outras cidades do Brasil, sobre as formas de convivência, pertencimento, circulação e participação dos cidadãos em seus espaços.

Referências

- ALMENDRA, Renata S. **Entre cores e utopias: o grafite em Brasília e seus arredores**. Brasília: Letreria, 2017.
- ARGAN, J.C. **História da arte como história da cidade**. São Paulo: Martins Fontes, 1998.
- ARRUDA, Fabiana; BARROS, Bruna Cavalcante; CARVALHO, Eliezé. **Utilização de passagens subterrâneas para pedestres: o caso do Eixo Rodoviário em Brasília**. In: Anais do XXXI Congresso Nacional de Pesquisa em Transportes a ANPET. Recife: Associação Nacional de Pesquisa e Ensino em Transportes, 2017.
- BARROS, José d'Assunção. **Cidade e História**. Petrópolis: Vozes, 2007.
- CALVINO, Ítalo. **As cidades invisíveis**. São Paulo: Companhia das Letras, 1990.
- CANCLINI, Nestor Garcia. **Culturas híbridas: estratégias para entrar e sair da modernidade**. São Paulo: Edusp, 2013.
- CARVALHO, Carlos Marcelo. **Eu engoli Brasília**. Brasília: Edição do autor, 2004.
- CASTELO, Luís Filipe Montenegro. **Fissuras urbanas**. Dissertação de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo. Universidade de Brasília, 2008.
- CAVALCANTI, Lauro. **Brasília: a construção de um exemplo**. In: KATINSKY, Júlio; XAVIER, Alberto (orgs). Brasília: antologia crítica. São Paulo: Cosac Naify, 2012.
- CHARTIER, Roger. **A História Cultural: entre práticas e representações**. Lisboa: Difel, 1990.
- COSTA, L. (1991) **Relatório do Plano Piloto de Brasília**. Brasília. Governo do Distrito Federal: Departamento do Patrimônio Histórico e Artístico do Distrito Federal. Disponível em: <http://doc.brazilia.jor.br/plano-piloto-Brasilia/relatorio-Lucio-Costa.shtml>, acesso em 27/12/2017.
- GITAHY, Celso. **O que é graffiti**. São Paulo: Brasiliense, 2012.
- HOLANDA, Frederico de. **Além do maniqueísmo**. In: KATINSKY, Júlio; XAVIER, Alberto (orgs). Brasília: antologia crítica. São Paulo: Cosac Naify, 2012.



DOI: 10.20396/urbana.v10i2.8651973

- HOLANDA, Frederico de. Via W-3, **Brasília**: nossa futura Broadway? In: RIBEIRO, Sandra Bernardes; PERPÉTUO, Thiago (orgs.). **Patrimônio em transformação**: atualidades e permanências na preservação de bens culturais em Brasília. Brasília: IPHAN, 2016.
- HOLSTON, James. **A cidade modernista. Uma crítica a Brasília e sua utopia**. São Paulo, Companhia das Letras, 1993.
- HOLSTON, James. **O espírito de Brasília**: modernidade como experimento e risco. In: NOBRE, Ana Luiza et al. **Um modo de ser moderno**: Lucio Costa e a crítica contemporânea. São Paulo: Cosac Naify, 2004.
- KUBITSCHKE, Juscelino. **Por que construí Brasília**. Brasília: Senado Federal, 2000.
- LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. São Paulo: Editora Martins Fontes, 2011.
- MAFFESOLI, Michel. **O tempo das tribos**. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2010.
- MENEZES, Marilene Resende de. **O lugar do pedestre no Plano Piloto de Brasília**. Dissertação de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo. Universidade de Brasília, 2008.
- MONTERO, Luis Garcia. **Luna en el sur**. Sevilha: Editorial Renacimiento, 1972.
- PALLAMIN, Vera Maria. **Arte, cultura e cidade**: aspectos estéticos-políticos contemporâneos. São Paulo: Annablume Editora, 2013.
- PANERAI, Philippe. **Análise Urbana**. Brasília: Editora UnB, 2006.
- PARK, Robert Ezra. **A cidade**: sugestões para a investigação do comportamento humano no meio urbano. In: VELHO, Otávio Guilherme (org). **Fenômeno urbano**. Rio de Janeiro: Zahar, 1967.
- REIS, Carlos Madson. **Conjunto urbanístico de Brasília**: da preservação e outros demônios. In: RIBEIRO, Sandra Bernardes; PERPÉTUO, Thiago (orgs.). **Patrimônio em transformação**: atualidades e permanências na preservação de bens culturais em Brasília. Brasília: IPHAN, 2016.
- SILVA, Armando. **Imaginários urbanos**. São Paulo: Perspectiva, 2011.
- SILVA, Paulo César Marques da. **Mobilidade, acessibilidade e velocidade no Eixo Rodoviário**. In: RIBEIRO, Sandra Bernardes; PERPÉTUO, Thiago (orgs.). **Patrimônio em transformação**: atualidades e permanências na preservação de bens culturais em Brasília. Brasília: IPHAN, 2016.
- VIANA, Maria Luíza Dias. **Dissidência e subordinação**: um estudo dos grafites como fenômeno estético/cultural e seus desdobramentos. Dissertação de Mestrado em Artes. Universidade Federal de Belo Horizonte, 2007.
- VIDAL, Laurent. **De Nova Lisboa a Brasília**: a invenção de uma capital (séculos XIX-XX). Brasília: UnB, 2009.